

Verband Region Rhein-Neckar * Postfach 10 26 36 * 68026 Mannheim

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Der Verbandsdirektor

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
P 7, 20 – 21 (Planken)
68161 Mannheim

Tel. (0621) 1 07 08 - 0
Fax: (0621) 1 07 08-34

Bankverbindung:
Sparkasse Rhein Neckar Nord
Kto.Nr. 30267109
BLZ 670 505 05

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht	Unser Zeichen AZ: 52.1.4	Bearbeiter Thomas Satzinger	Telefon-Durchwahl -42	Datum 26.04.2016
-------------	----------------	-----------------------------	--------------------------------	--------------------------	---------------------

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellungnahme des Verbandes Region Rhein-Neckar

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) Stellung nehmen zu können. Die Verbandsversammlung des Verbandes Region Rhein-Neckar hat die Stellungnahme in ihrer Sitzung vom 22. April 2016 einstimmig bei einer Enthaltung so beschlossen.

Der Verband Region Rhein-Neckar begrüßt, dass mit der Offenlegung des BVWP 2030 eine höhere Transparenz im Anhörungsverfahren angestrebt wird. Insbesondere das vorausgehende Konsultationsverfahren zur Korridorstudie „Mittelrhein“ hat dazu beigetragen, den Meinungsbildungsprozess in der Metropolregion Rhein-Neckar im Vorlauf zu den notwendigen Plangenehmigungsverfahren für den Zuschnitt des Projektes Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zu unterstützen. Dieser gelungene Beteiligungsprozess sollte analog zur Vorgehensweise bei der sog. Rheintalbahn in Form eines Projektbeirats zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar seitens des Bundes und der beiden beteiligten Länder Baden-Württemberg und Hessen unbedingt fortgesetzt werden.

I. Schienenprojekte in der Metropolregion Rhein-Neckar

Der Verband begrüßt die Aufnahme der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Entwurf des BVWP 2030. Ausgehend von seiner Stellungnahme im Rahmen des Konsultationsverfahrens zur Korridorstudie „Mittelrhein“ werden folgende Forderungen erhoben:

Verankerung der Verkehrslenkungsvariante

Der Verband hält an der „Verkehrslenkungsvariante“ (NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof mit Mischnutzung durch den SPFV tagsüber und den SGV nachts) fest. Diese muss unmittelbar in der

Maßnahmenbeschreibung des Projekts Korridor Mittelrhein (Zielnetz I) im BVWP-Entwurf, und nicht nur im Projektdossier, festgeschrieben werden. Als Formulierung wird vorgeschlagen:

Ergänzung des Teils „2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof“ der Maßnahmenbeschreibung sowohl in Anlage 1 Projektlisten Schiene zum Entwurf des BVWP 2030 als auch im Einzelprojektdossier, Abschnitt 1.2 Grunddaten (S. 3), wie folgt: „mit Nutzung durch den SPFV tagsüber und den SGV nachts¹“. Unter der Fußnote¹ soll die rechtliche Umsetzung der geplanten Verkehrslenkung auf der Strecke beschrieben werden (z.B. verkehrsrechtliche Maßnahmen oder verändertes Trassenpreissystem). Sie kann in der bisher noch freien Spalte „Hinweise“ der Anlage 1 Projektlisten Schiene platziert werden.

Umsetzung Lärmschutz

Einbeziehung von Lärmschutzmaßnahmen an hochbelasteten Bestandsstrecken in das Projekt Korridor Mittelrhein (Zielnetz I) des BVWP-Entwurfs, da sich durch das Zielnetz I für einen Teil der Bestandsstrecken eine deutlich höhere Belastung mit Schienengüterverkehr ergibt. Der Verband fordert, die Maßnahmenbeschreibung sowohl in Anlage 1 Projektlisten Schiene zum Entwurf des BVWP 2030 als auch im Einzelprojektdossier, Abschnitt 1.2 Grunddaten (S. 3), wie folgt zu ergänzen: „Lärmschutzmaßnahmen an hochbelasteten Bestandsstrecken²“. Die Fußnote² dient zur Erläuterung der Art der geplanten Lärmschutzmaßnahmen (nämlich mindestens im Standard einer Neubaustrecke, auch in Form von Tunnellösungen) und kann in der bisher noch freien Spalte „Hinweise“ der Anlage 1 Projektlisten Schiene platziert werden.

Gründung Projektbeirat

Wie eingangs bereits erwähnt, sollte der bisherige Beteiligungsprozess zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar seitens des Bundes in Zusammenarbeit mit den beiden Ländern Baden-Württemberg und Hessen in Form eines Projektbeirats nach dem Vorbild der Rheintalbahn fortgesetzt werden. Wir fordern deshalb, in der bisher noch freien Spalte „Hinweise“ der Anlage 1 Projektlisten Schiene mit dem Textteil „Einrichtung eines Projektbeirates während der gesamten ergebnisoffenen Planung zur Beteiligung der Bürger und der Region“ zu ergänzen.

Sonstige Forderungen

Aus Sicht des Verbandes ist von einer Fixierung der maximalen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 300 km/h für die NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof in der Maßnahmenbeschreibung des Projekts Korridor Mittelrhein (Zielnetz I) im BVWP-Entwurf abzusehen. Damit behält die Gestaltung der genauen Trassenführung und Trassennutzung im weiteren Planungsprozess eine höhere Flexibilität.

Der Verband fordert, eine Schienenanbindung des neuen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn in das Projekt Korridor Mittelrhein (Zielnetz I) des BVWP-Entwurfs aufzunehmen. Mit dem Bau des Terminals wurde im Jahre 2015 begonnen.

Der Verband begrüßt, dass die „kleine und große Pfalzlösung“ seitens des Bundes nicht weiterverfolgt werden. Zur Klarstellung, dass diese Lösungen keine besseren Alternativen zum Planfall darstellen und in der vorangegangenen Untersuchung ausgeschieden wurden, sollte im Abschnitt 1.4 Alternativenprüfung des Projektdossiers Korridor Mittelrhein (Zielnetz I) im BVWP-Entwurf die „kleine und große Pfalzlösung“ mit Beschreibung der in der Korridorstudie Mittelrhein durchgeführten Bewertung und des dort erzielten Ergebnisses erwähnt werden.

Verbleibende offene Fragestellungen

Für den Verband haben sich bei der Durchsicht des Projektdossiers folgende offene Fragestellungen ergeben, deren Beantwortung erforderlich ist:

- Umsetzung der Verkehrslenkung auf der NBS Rhein-Main – Rhein-Neckar im Planfall des BVWP 2030: Was ist der Grund, weshalb auf der NBS pro Tag nur 31 statt der 47 Güterzüge im Fall des Zielnetzes der Korridorstudie verkehren? Wurde die vorgesehene Verkehrslenkung im Verkehrsmodell abgebildet und wenn ja, in welcher Form bzw. Ausprägung?
- Worin liegt der Grund für die deutlich erhöhte Anzahl von Güterzügen auf dem Streckenabschnitt Hockenheim-Molzau im Bezugsfall des BVWP-Entwurfs (Prognose 2030) gegenüber dem Bezugsfall der Korridorstudie Mittelrhein (Prognose 2025), obwohl der SGV insgesamt auf den Strecken südlich von Mannheim im BVWP-Entwurf (Prognose 2030) gegenüber den Zahlen der Korridorstudie (Prognose 2025) deutlich abnimmt?

II. Straßenprojekte in der Metropolregion Rhein-Neckar

Im Gebiet der Metropolregion Rhein-Neckar ist der Ausbau der A 5, der A 67 und abschnittsweise der A 61 und A 6 in der höchsten Kategorie „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“ enthalten. Mit dieser Einstufung stimmen wir ausdrücklich überein. Diese Bewertung verdeutlicht die zentrale Lage der Metropolregion im transeuropäischen Verkehrsnetz mit der damit verbundenen hohen Verkehrsbelastung mit großräumigen Verkehren.

Der Verband Region Rhein-Neckar fordert, zusätzliche Straßenprojekte, die eine hohe Bedeutung im transeuropäischen Verkehrsnetz haben, in den neuen Entwurf des BVWP 2030 aufzunehmen. Es sind dies:

- A 6 AK Frankenthal – Viernheimer Dreieck

Der Ausbau der A 6 in diesem Abschnitt auf 6 Fahrspuren muss aus Sicht der Region in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Das Projekt ist nicht im Entwurf des BVWP 2030 enthalten. Es besteht in diesem Streckenabschnitt ein dringlicher Sanierungs- und Erhaltungsbedarf und die Brücke bei Sandhofen musste für den Schwerverkehr aufgrund von Brückenschäden bereits abgelastet werden. Insofern könnte der Sanierungsbedarf mit einem Ausbau auch des Anschlusses B 44 zum Vollkleeblatt sowie im Folgeabschnitt dem Ausbau des Viernheimer Kreuzes verbunden werden. Zudem weist der Abschnitt im Bereich der Rheinbrücke Frankenthal die höchste Verkehrsbelastung von Kaiserslautern kommend auf und könnte mit 6 Fahrspuren zukünftig die hoch belasteten Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen dauerhaft entlasten.

- **A 61 Landesgrenze BW – AD Hockenheim**

Der 6-spurige Ausbau dieses Abschnitts muss in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, da die A 61 von Koblenz kommend bis zur Landesgrenze mit dem 6-spurigen Ausbau im Vordringlichen Bedarf und der Ausbau des Folgeabschnitts der A 6 in Richtung Süden zwischen dem AD Hockenheim und dem AK Walldorf im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft ist. Es würde sonst ein unzumutbarer Engpass im großräumigen Straßennetz entstehen, der der Verbindungsfunktion dieses Abschnittes nicht gerecht wird. Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang, dass dieser Abschnitt offensichtlich nicht einmal untersucht wurde und in der „Negativprojektliste“ des Projektinformationssystems nicht mit einer entsprechenden Begründung enthalten ist.

- **A 65 - A 35 Lückenschluss**

Der Lückenschluss zwischen der französischen A 35 bei Lauterbourg und der südpfälzischen A 65 bei Kandel ist ein Verkehrsprojekt von hoher internationaler Bedeutung und muss in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Er ermöglicht die hoch belastete A 5 zwischen Karlsruhe und Basel dauerhaft zu entlasten. Neben der Kapazität ist auch die Verkehrssicherheit auf der bestehenden 2-spurigen B 9 in diesem Abschnitt zu erhöhen. Insofern wäre zumindest ein dreispuriger Ausbau der B 9 mit wechselseitiger Überholmöglichkeit, besser jedoch der vierspurige Ausbau, auch insbesondere wegen des hohen Schwerverkehrsaufkommens, aus Sicht der Metropolregion Rhein-Neckar notwendig. Auch dieses Projekt wurde keiner Bewertung (zumindest Grobbewertung) bei der Fortschreibung unterzogen.

Im Gebiet der Metropolregion Rhein-Neckar sind im Entwurf des BVWP 2030 zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen enthalten. Diese Ausbaumaßnahmen betreffen vorwiegend das Autobahnnetz, die somit zur Sicherung und Stärkung der Funktion der Autobahnen als transeuropäische Verkehrskorridore beitragen können. Neben dem sicherlich unumstrittenen Ausbau des Autobahnnetzes gibt es in der Metropolregion Rhein-Neckar aber auch einige überregional bedeutsame Bundesfernstraßen, die in ihrer Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten von herausragender Bedeutung sind. In diesem Zusammenhang stellt der Verband folgende Forderungen:

- **B 27 OU Hardheim**

Der Verband fordert, die Ortsumgehung von Hardheim im Zuge der B 27 vom Weiteren in den Vordringlichen Bedarf höher zu stufen. Die B 27 hat gemäß Regionalplan Rhein-Neckar im funktionalen Straßennetz der Region eine hohe Bedeutung für den überregionalen Verkehr und weist eine entsprechend hohe Belastung mit Schwerverkehr auf. Insofern ist neben der Ortsumgehung Neckarburken sowie den abschnittsweisen 3-streifigen Ausbau der B 27 auch die Entlastung der Ortsdurchfahrt Hardheim dringend geboten, um die Achse insgesamt leistungsfähig zu gestalten.

- **B 48 OU Klingenmünster**

Eine weitere Forderung des Verbandes ist, die Ortsumgehung von Klingenmünster im Zuge der B 48 vom Weiteren in den Vordringlichen Bedarf höher zu stufen. Die B 48 ist gemäß Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar im funktionalen Straßennetz der Region eine Verbindung für den überregionalen Verkehr und weist eine entsprechend hohe verkehrliche Belastung auf. Insbesondere der Schwerverkehr aus dem nahegelegenen Steinbruch belastet die an mehreren Stellen sehr beengte Ortsdurchfahrt. Die Achse muss in Verbindung mit der vorhandenen Ortsumgehung Bad Bergzabern und dem in Bau befindlichen Tunnel gesehen werden. In diesem dann gut ausgebauten Netz kann die B 48 im Bereich Klingenmünster ihre Verbindungsfunktion nur mit einer neuen Ortsumgehung erfüllen.

- **B 271 OU Bockenheim**

Die Ortsumgehung Bockenheim war im bisherigen BVWP enthalten und ist in dem nun vorliegenden Entwurf nicht mehr dargestellt. Die B 271 ist gemäß Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar im funktionalen Straßennetz der Region eine Verbindung für den überregionalen Verkehr und weist eine entsprechend hohe verkehrliche Belastung auf. Insbesondere durch den Ausbau der B 271 (geplante Ortsumgehungen von Kallstadt, Herxheim und Kirchheim) südlich der Anschlussstelle an die A 6 wird diese wichtige Nord-Süd-Verbindung weitere Verkehrszuwächse mit überregionalen Verkehr erfahren. Insofern sollte eine Ortsumgehung von Bockenheim, auch wegen der Engstellen, zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen werden, damit die Planungsüberlegungen für dieses Projekt begonnen werden können.

III. Wasserstraßen

Im Netz der Bundeswasserstraßen ist der Ausbau des Neckars mit der Verlängerung der Neckarschleusen für das 135 m-Schiff von Mannheim bis Plochingen im Entwurf des BVWP enthalten. Dieser Ausbau wird seitens des Verbandes ausdrücklich begrüßt und er hofft auf eine zügige Realisierung der dringend sanierungsbedürftigen Schleusenanlagen am Neckar und der Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr.

Für Ihre Bemühungen bedanken wir uns recht herzlich und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Ralph Schlusche