

Stellungnahme der Stadt Weiterstadt zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030), Stand 14.04.2016

Zum veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 nimmt die **Stadt Weiterstadt** im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung April/Mai 2016 wie folgt **Stellung**:

Wir begrüßen grundsätzlich die nun laufende Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Jedoch muss hinterfragt werden, inwieweit die Bürger davon Kenntnis erlangen. Deshalb sehen wir uns verpflichtet im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Stellungnahme abzugeben:

1.) Die Aufnahme des Projektes 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein Zielnetz I“ in den **vorrangigen Bedarf (VB)** wird grundsätzlich befürwortet.

Begründung:

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen muss eine neue Gesamtbetrachtung des Schienenfernverkehrs (Personen/Güter) in der Region erfolgen. Die Notwendigkeit einer ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar wird aus Gründen der Verbesserung des europäischen Schienenfernverkehrs gesehen. Gleiches gilt für die dadurch mögliche Entlastung bestehender Schienentrassen zur wichtigen Abwicklung des Nahverkehrs. Die Kombination einer Neubautrasse für den Schienen**personen**fernverkehr (tagsüber) und dem Schienen**güter**fernverkehr (nachts) sowie der Bündelung an den Autobahnen wird grundsätzlich befürwortet.

2.) Die im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 in Abb. 15 „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP Projekt VbK-Weit-1 Weiterstädter Kurve“ wird von der Stadt Weiterstadt in jeglicher Hinsicht abgelehnt.

Die Stadt Weiterstadt fordert eine neue Beurteilung der Umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekte unter Zugrundelegung einer umsetzbaren Trassenvariante in direkter Bündelung mit der Autobahn A 67.

Begründung:

Die gewählte Trassenvariante ist als Bewertungsgrundlage für die Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung völlig ungeeignet, da sie im dargestellten Verlauf absolut nicht realisierbar ist, und somit zu keinen verwertbaren Beurteilungsergebnissen führen kann.

In der vorausgegangenen Beratungsrunde zur Studie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ (Korridorstudie) wurden die Kommunen seitens des Landes Hessen aufgefordert, sich für eine mögliche Trassierung der Neubaustrecke in der „Region“ zu äußern bzw. sich zu einer Variante der Anbindung der Bestandsstrecke (Mainz - Darmstadt – Aschaffenburg) zur Verknüpfung des Schienengüterverkehrs mit der NBS festzulegen.

Hierzu verweisen wir auf die Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Weiterstadt vom 23. April 2015:

„In der Bewältigung des Zielkonflikts Lärmschutz versus Vollenbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt, hat der Lärmschutz der eigenen Bevölkerung höchste Priorität. Somit ist die Variante 2 (Klein-Gerauer Spange) das eindeutige Verhandlungsziel bei allen weiteren Gesprächen.“

Deshalb fordert die Stadt Weiterstadt für ihre Bürgerinnen und Bürger bei künftigen Planungen für den Schienengüterverkehr eine enge Bündelung der Trassenführung an bestehende Autobahnen (hier A 67) unter Berücksichtigung des besonders wichtigen Aspekts Lärmschutz sowie der Umwelt- und Naturschutzbelange. Der Schutz von Mensch und Natur hat einen hohen Stellenwert.

Ferner haben sämtliche südhessischen Landräte, der Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt sowie die Präsidentin der Industrie- und Handelskammer Darmstadt das Positionspapier „ICE-Neubaustrecke Rhein/Main- Rhein/Neckar, Position der Region Darmstadt Rhein Main Neckar“ abgestimmt. Diese Position war Grundlage der Beschlussfassung der beteiligten Kommunen in allen weiteren Beratungen. Hierin wird unter Ziffer 2, Satz 5 unzweifelhaft beschrieben:

*„Über den Bau einer Verbindungskurve in enger Bündelung zur A67 kann der Güterverkehr aus Mainz kommend auf die Neubaustrecke geleitet werden.“
(Variante 2 der Korridorstudie)*

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Stadt Weiterstadt die durch Lärm am meisten belastete Kommune im gesamten Landkreis Darmstadt-Dieburg ist. Neben dem Lärm der BAB 5, der B42, der bestehenden Bahntrasse, dem Fluglärm der Startbahn 18 West des Frankfurter Flughafens und des Flugplatzes Egelsbach soll möglicherweise in Zukunft auch noch die Belastung der Neubaustrecke für den Mischverkehr (Frankfurt – Mannheim) und eine Anbindung der Bestandsstrecke Mainz-Aschaffenburg an die Neubaustrecke, insbesondere nachts, auf die Bevölkerung Weiterstadts einwirken.

3.) Um die Bevölkerung angemessen zu schützen, ist bei der planerisch gewünschten Bündelung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit der Autobahn A 5 die **Gesamtlärmbelastung** aus Zug- und Autobahnverkehr zu berücksichtigen.

Schutzmaßnahmen dürfen nicht isoliert für jeden Verkehrsträger betrachtet werden. Dies kann beispielsweise durch den Bau eines Walls westlich der Autobahn erfolgen, der die Auswirkungen beider Lärmquellen.

4.) Die Prioritätenfestsetzungen bei der Abwägung der einzelnen Belastung der Schutzgüter darf nicht durch die Deutsche Bahn festgelegt werden, sondern muss durch Vorgaben des Bundes bestimmt sein.

5.) Die Stadt Weiterstadt erwartet, dass bei weiteren Planungsschritten die betroffenen Kommunen besser eingebunden werden und auch die Öffentlichkeit über die weiteren Schritte frühzeitig informiert wird. Eine Transparenz vor und bei anstehenden Verfahren muss für alle Beteiligten, insbesondere von der Deutschen Bahn, eine Selbstverständlichkeit sein.

Darüber hinaus unterstützt die Stadt Weiterstadt die Forderungen der Region insbesondere in folgenden Punkten:

- das Regionalschienennetz für den Personenverkehr ist auszubauen bzw. optimieren
- der Regionalbahnverkehr für den Personenverkehr, insbesondere nach Heidelberg/Mannheim, ist neu zu ordnen (schnelle Vertaktung)
- insgesamt ist eine nachhaltige, abgestimmte Verkehrsentwicklung notwendig. Damit ist auch das erforderliche Baurecht für die geplanten Ausbaumaßnahmen Straße (Autobahn) unabdingbar verbunden
- eine Nordanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs ist für den Anschluss an den Korridor Frankfurt wichtig.