

Mittwoch, 20. April 2016/rs



Mensch vor Verkehr e.V.
Vors.: Reimund Strauch
Johann-Sebastian Bach-Str. 27
64683 Einhausen
Tel.: 06251-588407
Mail: reimund@strauch.com

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt
c/o Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Entwurf März 2016 (Referentenentwurf)

Beschluss der Mitgliederversammlung Mensch vor Verkehr e.V. vom 20.04.2016

1. Nach wie vor halten wir an unseren Bedenken wie bei der Korridorstudie fest. Die Bedenken zur Korridorstudie Mittelrhein wurden am 22. April 2015 in der Mitgliederversammlung von Mensch vor Verkehr e.V. beschlossen. Zahlreiche Bürger hatten per E-Mail ihre Bedenken an das Bundesverkehrsministerium gesendet.
2. Wir sind nicht davon überzeugt, dass alle Varianten der Korridorstudie entsprechend geprüft werden. Der Vorschlag, die große Pfalzlösung (Planfall 2a Korridorstudie) erneut zu prüfen, wird ignoriert, obwohl die große Pfalzlösung in der Studie lediglich "nicht empfohlen" wurde.
3. Eine reine Wirtschaftlichkeitsrechnung reicht nicht aus. Auf die Lärminderung an Bestandsstrecken wird Wert gelegt, die Lärmvermeidung an der Neubaustrecke wird nicht thematisiert und in nicht nachvollziehbarer Weise eingerechnet.
4. In der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist offensichtlich der Schaden an Mensch und Natur nicht genügend einbezogen. Gesundheitsschädigungen, die die Sozialkassen

belasten, und Rückführung bzw. naturnaher Ausbau der zerstörten Landschaften und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen fehlen.

5. Die Trassenführung zwischen Lorsch und Einhausen belastet mehr als 20.000 Menschen. Es droht vor allem nächtlicher Lärm durch Güterzüge. Das Beispiel der Oberreinstrecke mit dem im Bau befindlichen Tunnel in Rastatt und dem geplanten Tunnel Offenburg zeigt, dass ein wirksamer Schutz der Anwohner möglich ist. Da die Neubaustrecke für die Einwohner von Lorsch und Einhausen keinen unmittelbaren Nutzen bringt, sind auch keine Belastungen zumutbar. Es stellt sich die Frage, ob die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und der sechste Teil § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – genügend berücksichtigt wird.
6. Natura-2000-Gebiete sind nördlich und südlich der beiden Kommunen betroffen: Jägersburger Wald/Gernsheimer Wald (Gebietsnummer 6217-308), Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene (Gebietsnummer 6417-450). Reliktwald Lampertheim und Sandrasen Untere Wildbahn (FFH Gebiet Nr. 6417-350. Gefährdung: Grundwasserabsenkung durch im Gebiet liegende Trinkwasserförderanlagen, geplante Neubaustrecke (NBS) der Eisenbahn Rhein/Main - Rhein/Neckar). Die Trassenführung zerstört wertvolle Gebiete, die anschließend mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand wiederherzustellen sind. Die Folgekosten sind nicht berücksichtigt.
7. Nach wie vor wird die Forderung eines langen bergmännischen Tunnels, beginnend bei Bensheim-Langwaden bis weit südlich der Raststätte Lorsch-West (Lampertheimer Gescheid) ignoriert. (Kostenansätze/Darstellung in Karte 1 "Geschützte Gebiete" in der Projektinformation PRINS zur Neubaustrecke mit abweichender Streckenführung und kürzestem, zur Querung der A67 unbedingt notwendigem Tunnel. Die Darstellung im Plan kann kein Zufall sein!)
8. Der geltende Raumordnungsbeschluss von 2004 wird offensichtlich nicht berücksichtigt. Die am raumverträglichsten bewertete Variante wird nicht dargestellt, dagegen eine Streckenführung, die im ROV nicht untersucht wurde.
9. Forderung eines neuen Raumordnungsverfahrens. Die in der Korridorstudie zugrunde gelegten Zugzahlen, insbesondere die der nächtlichen Güterzüge, übersteigen bei weitem die Ansätze in den schalltechnischen Untersuchungen des Raumordnungsverfahrens. Die Schallimmissionen der bestehenden Verkehrswege A67 und B47, die ausgebaut werden sollen und zusätzlichen Verkehrslärm verursachen, dürfen nicht von den Schallimmissionen der geplanten Neubaustrecke getrennt werden
10. Der geplante vierstreifige Ausbau der B 47 muss mit lärmindernden Maßnahmen wie Flüsterasphalt einhergehen; die bestehende B 47 ist ab der Ausfahrt L 3111 östlich bis zur Ausfahrt K31 westlich von Lorsch mit Flüsterasphalt und baulichem Lärmschutz zu versehen.
11. Einhaltung und intensive Berücksichtigung der Positionspapiere des Kreises Bergstraße und der Kommunen Lorsch und Einhausen, die dem Landtag des Landes Hessen übermittelt wurden (siehe Anlage). Berücksichtigung des Beschlusses des Hessischen Landtages vom 18.03.2004 zur Unterstützung der Lorschener und Einhäuser Resolution .

12. Berücksichtigung des Beschlusses des Bundestages (Antrag von CDU/CSU und SPD vom 26.01.2016)
13. Konsens aller politischen Organisationen, Personen und Umweltverbände im Kreis Bergstraße und dem Regionalforum Metropolregion Rhein Neckar wird nicht berücksichtigt.
14. Letztendlich fordern wir einen Projektbeirat unter Beteiligung von Bürgerinitiativen, betroffenen Kommunen und Naturschutzverbänden. Projektbeiräte wurden bereits bei der Strecke Hanau Würzburg und Frankfurt Darmstadt eingesetzt, die Mitwirkung von Initiativen und Naturschutzverbänden wurde hier allerdings nicht ermöglicht.

Einhausen, 22.04.2016

Reimuind Strauch

Vorsitzender

Peter Stracke

Stellv. Vorsitzender