

## Ab dem Jahr 2030 voraussichtlich 341 Güterzüge am Tag

(kso). Wie die Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim mitteilt, hat sie eine Stellungnahme zum BVWP2030 an das Berliner Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt.

In ihrer Stellungnahme verweist die BISS zunächst auf einige grundsätzliche Unzulänglichkeiten des seit März 2016 vorliegenden Bundesverkehrswegeplans, denn dieser bewirkt trotz massiver Umschichtung von Geldmitteln zu Gunsten der Schiene mit einer Senkung der verkehrsbedingten Treibhausmissionen um nur 0,3% keinerlei Klimarelevanz.

Darüber hinaus werden von BISS schwerwiegende methodische Fehler kritisiert, da die Wertansätze und Prognosen weder einer vorgeschriebenen Sensitivitätsanalyse noch einer Robustheitsprüfung unterzogen wurden, was zwangsläufig zu einer Fehlallokation immenser öffentlicher Mittel führen wird.

Das Unterlassen von Alternativenprüfungen für den Schienenwegeausbau auf Netzebene stelle zudem einen groben Verstoß gegen die gesetzlichen Vorschriften der anzuwendenden Strategischen Umweltprüfung dar.

„Wir haben festgestellt, dass der vorliegende BVWP2030 methodisch fehlerhaft, offensichtlich manipuliert und zudem mit dem Grundgesetz nicht vereinbar ist“, so der BISS-Vorstand.

Der BVWP2030 unterstellt dabei als sog. Planfall, dass ab 2030 durchschnittlich 341 Güterzüge pro Tag an Hockenheim vorbeirauschen, was nahezu einer Verdoppelung des heute feststellbaren Güterverkehrs auf Hockheimer Schienen entspräche. „Irgendwelche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sind im Plan allerdings nicht vorgesehen, da es sich aus Berliner Perspektive bei der Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe weitgehend um eine Bestandsstrecke handelt. Das ist für Zig-

tausende betroffener Anlieger entlang dieser Streckenabschnitte natürlich völlig inakzeptabel“ so Konrad Sommer (BISS). Man habe deshalb vier Kernforderungen hinsichtlich einer Überarbeitung des BVWP formuliert. Neben der zügigen Einführung eines Halbstundentakts für die Nahverkehrsverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe, durch die man sich eine stärkere Verlagerung des PKW-Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel in der Region verspricht, lehnt BISS die Behandlung der Bahnstrecke in Hockenheim als Bestandsstrecke so lange ab, wie die vertraglich 1981 vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen nicht von der Bahn realisiert wurden.

„Für uns ist das hier in Hockenheim weiterhin eine unfertige Baustelle. Es sind deshalb aus unserer Sicht die gleichen Lärmschutzrechte anzuwenden wie bei einer Neubaustrecke“ macht der BISS-Vorstand deutlich. Zudem eröffne der

BVWP2030 natürlich ein breites Diskussionsfeld, in dessen Rahmen man die bisher im laufenden Planfeststellungsverfahren erhobenen Hockheimer Forderungen erweitert sehen möchte. „Das gesamte Spektrum der heutigen technischen Lärm-minderungsmöglichkeiten müssen im Hinblick auf den vorliegenden Bundesverkehrswegeplan nun nochmals untersucht werden. Hier befinden wir uns hinsichtlich unserer Forderungen im besten Einvernehmen mit der IGBRN21 (Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21), welche die Forderungen der Metropolregion im Hinblick auf einen effizienteren Schutz vor Bahnlärm koordiniert.“ Dieses Einvernehmen beziehe sich auch auf die Forderung der IGBRN21, eine weitergehende Einbeziehung von Bürgern und Vertretern hinsichtlich der Planung der Neubaustrecke und der daraus resultierenden Lärm-minderungsmaßnahmen an Bestandsstrecken durch die Einrichtung eines entscheidungsbefugten Projektbeirats sicherzustellen.