

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und
Digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Stichwort „BVWP 2030“

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280 351-0 · Fax -10

 Berlin Alexanderplatz 

 Jannowitzbrücke 

 Märkisches Museum U2 

 Märkisches Museum 147 

 Jannowitzbrücke

 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 29. April 2016

Stellungnahme des VCD zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des „Bundesverkehrswegeplans 2030“ Stellung nehmen.

Vorbemerkungen:

Wir bedauern es, dass für einen sehr weitreichenden Kabinettsbeschluss zum Bundesverkehrswegeplan 2030 den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Verbänden gerade einmal sechs Wochen Zeit zur Stellungnahme eingeräumt werden, obwohl dieser Bundesverkehrswegeplan (BVWP) massive Auswirkungen auf den Verkehrsbereich, die Natur und das Klima für mehrere Jahrzehnte beinhaltet. Das Verfahren im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung mag formal den gesetzlichen Mindestvorschriften entsprechen, nicht jedoch den Vorschlägen wie sie beispielsweise das Umweltbundesamt für eine gute Bürgerbeteiligung schon vor Jahren formuliert hat.

Trotz einer (unübersichtlichen) Vielzahl an bereitgestellten Daten bleiben viele Zahlen, Annahmen, Vorgaben, Bewertungen und Priorisierungen **intransparent, unverständlich und nicht nachvollziehbar**. Die neben dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans und des Umweltberichtes bereitgestellten Informationen wie u.a. das „PRINS“ oder das „Methodenhandbuch“ werfen mehr zusätzliche Fragen auf, als dass sie befriedigende Antworten geben. Die Bürgerbeteiligung bleibt in dieser

Bitte beachten Sie unsere neue Adresse!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto:
Nr. 1 132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01

Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Geschäftskonto:
Nr. 1 132 917 800

IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00

Form ungenügend – dieses Verfahren dient mitnichten einer breiten Akzeptanz des BVWP (s. S. 45).

Eine Bewertung der Strategischen Umweltprüfung kann zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgen. Das ist auch deshalb nicht möglich, weil der Bundesverkehrswegeplan für den Verkehrsträger Schiene nicht fertiggestellt ist. Umweltauswirkungen des Gesamtplanes können so nicht ermittelt werden.

Finanzvolumen:

Angekündigt werden Rekord-Investitionen in Höhe von 264,5 Mrd. Euro bis 2030. De facto ist schon hier eine „Schlepe“ von 37,8 Mrd. für Projekte berücksichtigt, die zum Teil erst weit nach 2030 erstellt werden. Schon mit diesem Trick werden viele Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs noch in den Plan eingebaut, die ansonsten nicht „finanziert“ wären. Realistisch sind die Investitionsvolumina von 15 Mrd. Euro pro Jahr keineswegs. In der Vergangenheit wurden die Finanzierungs-Annahmen der verabschiedeten BVWP anschließend nie erreicht. Nun aus den Investitionsrekorden für das Haushaltsjahr 2016 zu folgern, dass diese Summen stetig in gleicher Höhe fließen, ist fragwürdig.

Dies hat zur Folge, dass der BVWP 2030 - mit der Vielzahl an alten wie neuen Maßnahmen - wie alle früheren Pläne massiv unterfinanziert ist. Eine Realisierung eines Großteils der Projekte wird erst in ferner Zukunft erfolgen. Hinzu kommt, dass diese Projekte auf dem Kostenstand von 2014 berechnet wurden, die Umsetzung aber nicht umgehend erfolgt und somit mit deutlichen Baukostensteigerungen zu rechnen ist, die nicht bzw. nur ungenügend berücksichtigt sind.

Die Übernahme laufender wie indisponibler Vorhaben (aus altem BVWP) wurde im Vergleich zu früher deutlich reduziert (von 70% auf 40%). Aber die „Altlasten“ verhindern insbesondere im Bereich Schiene nach wie vor eine Realisierung sinnvoller Vorhaben in den kommenden Jahren. Ein Großteil der Bauvorhaben wird erst deutlich nach 2035/2040 fertig gestellt werden können

Ob die bezifferten Kosten der einzelnen Vorhaben in diesem BVWP generell realistisch sind, kann nicht beurteilt werden. Da für eine Vielzahl der Projekte (insbesondere auch der Neubauvorhaben) bis heute keine konkreten Planungen und Trassen vorliegen, basieren die Berechnungen auf sehr groben Schätzungen. Aufgrund der Erfahrungen aus vergangenen Bundesverkehrswegeplänen sind hier massive Kostensteigerungen zu erwarten, auch weil Planungs- und Baukosten im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen und der Priorisierungen eher zurückhaltend berechnet wurden.

Eine Ex-Post-Analyse über geplante und tatsächlich entstandene Kosten und Nutzen könnte als ein Instrument dienen, um dauerhaft belastbarere Zahlen zu generieren. Dies wurde unserer Kenntnis nach bisher nicht gewollt.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans schreibt bisher die Fehler alter BVWP fort.

Vorrang Erhalt vor Ausbau:

Der VCD begrüßt, dass dem Erhalt bestehender Infrastrukturen zukünftig Priorität eingeräumt werden soll. Dieses Ziel wurde bereits im BVWP aus dem Jahr 2003 formuliert, doch bis heute beim Verkehrsträger Straße nicht umgesetzt. Der Entwurf benennt einen Investitionsbedarf für den Erhalt von 67 Mrd. € für den Zeitraum bis 2030 – dies entspricht einem jährlichen Bedarf von rund 4,5 Mrd. €. Unverständlich bleibt, dass diese Summe trotz der Rekordinvestitionen dieser Bundesregierung erst nach 2020 bereitgestellt werden soll. Hier werden die auflaufenden Investitionen für den Erhalt den zukünftigen Bundesregierungen aufgedrückt.

Nicht akzeptabel ist, dass auch im Jahre 2030 ein Großteil der Infrastruktur in einem mangelhaften bis ungenügenden Zustand verbleibt. So sollen dann beispielsweise noch immer 10 Prozent aller Fahrbahnen in einem Zustand sein, bei dem verkehrsbeschränkende oder bauliche Maßnahmen umgehend notwendig werden.

Die Investitionen in den Erhalt bestehender Infrastrukturen müssen umgehend soweit erhöht werden, dass eine weitere Vernichtung öffentlicher Vermögenswerte verhindert wird. Solange nicht sichergestellt werden kann, dass die notwendigen Straßen, Wasserstraßen und Schienen nicht in einen mindestens zufriedenstellenden Zustand erhalten werden können, verbietet sich der Neubau weiterer Infrastrukturen.

Investitionsverteilung:

Die Aufteilung der Investitionen zwischen den Verkehrsträgern folgt im wesentlichen dem Szenario 2 „Status Quo“. Ein „Weiter so“ wie bisher ist jedoch aus VCD-Sicht inakzeptabel. Sämtliche Umweltziele werden von dem Bundesverkehrswegeplan 2030 durch dieses Szenario in Frage gestellt.

Der BVWP 2030 steht entgegengesetzt zu den Ansätzen der notwendigen Verkehrswende. Die Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 zur Erreichung der Klimaziele, die beim Klimagipfel in Paris vereinbart wurden, ist in der Infrastrukturplanung des Bundesverkehrsministeriums überhaupt nicht angekommen. Die aufgestellte Behauptung, dass Infrastrukturinvestitionen nur einen geringen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes leisten (siehe S. 35), ist wissenschaftlich nicht haltbar. Auch der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, der zurzeit in der Ressortabstimmung ist, findet in dem vorliegenden BVWP keine Berücksichtigung. Damit konterkariert er die Vorhaben der Bundesregierung für den Klimaschutz.

„Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) könnten bis zum Jahr 2030 bei einer ambitionierten Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans **alleine** durch Verkehrsverlagerung im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.“ (Quelle: Umweltbundesamt).

Alleine durch Verlagerung kann das 10- bis 20-fache an CO₂-Emissionen eingespart werden – gegenüber den Annahmen in diesem Entwurf. Schon aus diesem Grund, aber auch wegen der hohen anderen Umweltbelastungen, die sich aus einem Szenario „Status Quo“ ergeben, kann und darf eine Investitionsverteilung nur nach einem Szenario 3 „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ erfolgen (siehe Tabelle 6).

Positiv zu bewerten ist, dass Projekte nicht mehr nach klassischem Verteilungsschlüssel auf Länderebene vergeben werden.

Verkehrsträgerübergreifende Betrachtung:

Der BVWP 2030 besteht aus Einzelplänen für die jeweiligen Verkehrsträger. Eine verkehrsträgerübergreifende „Netzplanung“ ist nicht vorhanden.

Ebenso fehlt eine intermodale „Alternativen-Betrachtung“. Die einzelnen Verkehrsträger wurden jeweils isoliert betrachtet. Einen Ausbau bestehender Bahnstrecken als Ersatz für einen Straßenneubau konnten wir nicht entdecken.

Fakt ist: Schiene und Straße werden weiter ungleich behandelt.

Während im Bereich Straße 502 Ortsumfahrungen mit allenfalls lokaler/regionaler Bedeutung gebaut werden sollen, wird der Ausbau des Nahverkehrs und des Regionalverkehr auf den **Bundesschienenwegen** in die Verantwortung der Länder abgeschoben. Entgegen der Grundkonzeption fließen nicht nur 20 Prozent der Investitionen in regionale/lokale Straßen. Nach vorläufiger Auswertung dienen deutlich mehr als die Hälfte (= 60%) aller Vorhaben überwiegend bis ausschließlich der lokalen wie regionalen Erschließung.

Annähernd alle Straßen werden auch für lokale wie regionale Zwecke genutzt (und auch entsprechend in Nutzen-Kosten-Untersuchungen mitberücksichtigt). Die zusätzliche Nutzung von Fern- und Güterverkehrsstrecken durch Nahverkehrsleistungen wurde hingegen in Wirtschaftlichkeits-Analysen nicht berechnet.

Parallele Vorhaben auf Schiene und Straße werden komplett unterschiedlich bewertet. Wird beispielsweise die Elektrifizierung des deutschen Teils der Hochrheinstrecke mit der Begründung, das sei „Nahverkehr“, nicht untersucht, ist der unmittelbar parallel liegende Neubau einer Autobahn A 98 im Vordringlichen Bedarf.

Bei Straße wie Schiene steht die Engpassbeseitigung insbesondere in den Ballungsgebieten im Fokus. Nur ist dies bei der Schiene nicht entsprechend mit Investitionen hinterlegt.

Der Ausbau von Straßen in überlasteten Ballungszentren ist in diesem BVWP durch gewollte Nichtberücksichtigung eines möglichen Ausbaus des Schienenpersonennahverkehrs alternativlos. Das Negieren von intermodalen Alternativen schadet dem Umweltverbund und führt im Einzelfall zu einer Verlagerung auf die Straße.

Es ist völlig unverständlich, warum für Straße und Schiene unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe gelten. Sei es beispielhaft im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung bei den sogenannten Erreichbarkeitsdefiziten oder den Reisegeschwindigkeiten der Verkehrsträger (SAQ-Werte) – in vielen Fällen wird bei der Straße so eine höhere Dringlichkeit für ein Vorhaben erzeugt als bei der Schiene.

Es ist bedauerlich, dass die verschiedenen Verkehrsträger bewusst unterschiedlich behandelt werden, um daraus Investitionsentscheidungen in eine Richtung ableiten zu können.

Bewertungsverfahren und -methodik:

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn die Bewertungsverfahren einfach, verständlich wie transparent nach den Vorgaben der Grundkonzeption des BVWP erfolgt wären. Eine Beurteilung der möglichen Vorhaben des (inter-) nationalen Vorrangnetzes basierend auf einer Engpass-Analyse mit ernsthafter Abwägung inter- wie intramodaler Alternativen sowie der Berücksichtigung von Umweltvorgaben hätte diesen BVWP zu einem neuen zeitgemäßen Infrastruktur-Planungs-Instrument werden lassen. Die Priorisierung der Vorhaben ist in diesem Entwurf noch weniger verständlich und nachvollziehbar als in früheren Verkehrswegeplänen.

Umweltaspekte haben in der Priorisierung selbst mit hoher Umweltbetroffenheit de facto keine Bedeutung. Nicht ein einziges Vorhaben wurde unsererseits gefunden, dass aus diesem Grund aus dem Vordringlichen Bedarf bzw. vollständig aus dem BVWP entfallen ist. Zwar wurden einzelne Umweltfolgen (wenn auch nur ungenügend) monetarisiert, doch wurden diese durch andere Kriterien mehr als kompensiert.

Beispiel: Induzierte Verkehre werden dargestellt, ebenso die daraus folgenden Umweltauswirkungen. Der Nutzen durch induzierte Verkehre wird bei einzelnen Vorhaben so hoch eingeschätzt, dass selbst Projekte in den vordringlichen Bedarf kommen, für die es aufgrund des heutigen Verkehrsaufkommens keine Dringlichkeit gibt – und das trotz zusätzlicher Umweltbelastung.

Weitere Aspekte der Umweltbelastung, wie zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten wurden gar nicht monetarisiert.

Verkehrsträger Straße:

Es ist binnen sechs Wochen schlichtweg unmöglich, auch nur die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs einzeln zu bewerten und dies sachlich zu begründen.

Würde man Bundesfernstraßen in gleicher Weise bewerten wie Bundesschienenwege, dürften viele Bundesstraßen und Autobahnen sowie fast alle Ortsumfahrungen nicht gebaut werden. Ein Großteil dieser Straßenvorhaben dient vorrangig der Bewältigung des Nah- und Regionalverkehrs. Wenn der BVWP 2030 auf diesen Ausbau lokaler und regionaler Infrastruktur setzt, wäre es folgerichtig auch den Neubau von Radschnellwegen aus Mitteln des BVWP zu finanzieren.

Bei vielen Ortsumfahrungen bestehen erhebliche Zweifel, ob sie überhaupt zu einer innerörtlichen Entlastung führen – zumal, wenn die innerörtlichen Straßen nicht entsprechend umgebaut werden.

Da ein wesentlicher Teil der Verkehrsbelastung fast immer durch innerörtliche sowie Ziel- und Quellverkehre entsteht, sind die Anteile des Durchgangverkehrs oft nur sehr begrenzt. Nicht berücksichtigt bei der Priorisierung wurde die geplante Bemaunung von Bundesstraßen und damit auch nicht Ortsumfahrungen ab 2018.

Es fehlt bei den Bundesfernstraßen eine Gesamtnetzkonzeption und -strategie. Viele Vorhaben werden parallel ausgebaut, teilweise unter der Annahme, dass die jeweiligen anderen Vorhaben nicht realisiert würden.

Untersuchungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg zeigen exemplarisch auf, dass mit einem massiven Ausbau des ÖPNV sowie weiterem Ausbau der Nutzerfinanzierung, auf einen Großteil der Ausbaumaßnahmen des Straßenverkehrs verzichtet werden könnte.

Verkehrsträger Schiene:

Der BVWP 2030 ist im Bereich Schiene NICHT fertiggestellt. Eine Priorisierung kann deshalb nur ungenügend erfolgen. Viele Projekte sind im Gegensatz zur Straße bis heute nicht bewertet worden, obwohl auch diese Vorhaben zum Teil seit langem in der Diskussion sind. Ohne abschließende Priorisierung kann eine Bewertung der Netzkonzeption nicht erfolgen. Dementsprechend kann auch der Gesamt-Investitionsbedarf zu diesem Zeitpunkt nicht realistisch eingeschätzt werden – alleine für Knotenmaßnahmen wäre das Budget schon weitgehend erschöpft. Unklar bleibt, welche Realisierungschancen die bisher priorisierten Vorhaben haben, wenn weitere Projekte in den Vordringlichen Bedarf kommen. Schon heute reicht die Neubauschlepe bis ins Jahr 2040.

„Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel des Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten.“ (Koalitionsvertrag 2013). Der Deutschland-Takt wird zwar im BVWP vorgestellt. Er ist bis heute aber nicht Grundlage der Infrastrukturplanung. Der zentrale Planungsansatz integrierter Taktfahrpläne für Güter- wie Personenverkehr „Erst der Fahrplan, dann der Infrastrukturausbau“ fehlt bis dato. Wir erwarten, dass alle weiteren Planungen entsprechend neu ausgerichtet werden und dies sowohl im BVWP wie auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz Berücksichtigung findet.

Die Einführung des Deutschland-Taktes beinhaltet eine Vielzahl kleiner und kleinstteiliger Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten, der Qualität und Zuverlässigkeit. Selbst wenn einzelne mikroskopische Maßnahmen für sich allein nicht wirtschaftlich sein könnten, ist die Realisierung des Deutschland-Taktes insgesamt sehr wohl von großem wirtschaftlichem Nutzen. Dementsprechend muss bereits jetzt im Vordringlichen Bedarf für mikroskopische Maßnahmen ein Betrag von mindestens sieben Mrd. € bereitgestellt werden, das sowohl dem Deutschland-Takt als auch der Realisierung eines 740-Meter-Netzes für den Güterverkehr dient.

Im vordringlichen Bedarf sind viele Vorhaben enthalten, die Engpässe zwischen den Ballungsräumen beseitigen sollen. Doch werden die Kapazitäten des Gesamtnetzes vor allem durch die massiven Engpässe in den Knoten bestimmt.

Genau dies wurde weiterhin nicht berücksichtigt. Die bisherigen Investitionsansätze für die fünf bedeutendsten Knoten sind mit einer ungenügenden Investitionssumme hinterlegt, die nicht mal für ein Ballungszentrum ausreichen. Im BVWP müssten für den Ausbau der Kapazitäten in Ballungszentren zusätzlich mindestens sieben Mrd. € im Vordringlichen Bedarf bereitgestellt

werden. Ohne den massiven Ausbau der Knoten wird eine Verlagerung nicht stattfinden, ein Deutschland-Takt nicht realisiert werden können.

Völlig unverständlich ist die Festlegung, im Gegensatz zur Straße den Nahverkehr komplett auszuklammern – mit der Begründung, dass dafür die Länder verantwortlich seien.

Artikel 87 e des Grundgesetzes beschreibt eindeutig die Bundesverantwortung für den Erhalt wie den Ausbau der Bundesschienenwege. Die Finanzierung des Ausbaus ist weiterhin auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz fixiert. Die politische Festlegung, nur noch Maßnahmen zu finanzieren, die dem Personen- wie Güter-Fernverkehr dienen, ist willkürlich. Zudem wird anscheinend eine neue Definition des Begriffs „Nahverkehr“ vorgenommen (bisher: Verkehre unter einer Stunde Reisezeit bzw. 50 km Entfernung). Viele der abgelehnten Projekte entsprechen nicht der bisherigen Definition vom Nahverkehr, ein Großteil der Nutzer fährt wie die Züge deutlich längere Verbindungen.

Der Verweis auf andere Finanzierungsquellen wie die LuFV, GFVG, Entflechtungsmittel und Regionalisierungsmittel (wie auch im Rahmen des Verbändegesprächs ausgeführt) ist unzutreffend. Die LuFV dient dem Erhalt bestehender Infrastrukturen. Das GFVG ist dramatisch unterfinanziert und dient schon dem Namen nach der Verbesserung nur „kommunaler“ Verkehrsinfrastrukturen. Die Entflechtungsmittel entfallen 2019. Und die Regionalisierungsmittel wurden nur so weit erhöht, dass damit im Wesentlichen ausschließlich der Betrieb des SPNV finanziert werden kann. Solange der Bund nicht den Ländern die regionalen Bundesschienenwege übereignet bzw. den Ausbau durch zusätzliche Mittel auskömmlich finanziert, bleibt die Bundesregierung in der Verantwortung für den weiteren bedarfsgerechten Ausbau aller seiner Bundesschienenwege. Straße und Schiene müssen hier gleichbehandelt werden.

Internationale Vorhaben:

Die Priorisierung internationaler Verkehre sowie die Umsetzung bilateraler Verträge und Abkommen bleibt bei den Schienenwegen weiterhin ungenügend. Es kann nicht sein, dass beispielsweise für die Realisierung der NBS Karlsruhe-Basel insgesamt knapp 50 Jahre Bauzeit benötigt werden, obwohl entsprechende Staatsverträge eine zügige Erstellung verlangen. Ob Stuttgart-Zürich, München-Lindau, Oberhausen-Emmerich, Brennerbasis-Tunnel-Nordzulauf oder die FBQ-Anbindung – der grenzüberschreitende Schienenverkehr ist im Fern- wie Nahverkehr weiterhin nur mangelhaft.

Viele der neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs erscheinen grundsätzlich sinnvoll und können zu deutlichen Kapazitätserweiterungen führen, unter der zwingenden Voraussetzung, dass die Knoten entsprechend ausgebaut werden. Auf einzelne Vorhaben wird weiter hinten verwiesen.

Zur weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist der weitere Ausbau von KV-Anlagen (Kombinierter Verkehr) zwingend erforderlich, die Finanzierung ist bisher nicht ausreichend gegeben.

Umweltpolitisches Fazit:

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist aus Sicht des ökologischen Verkehrsclubs VCD leider enttäuschend. Das Ziel der Verkehrswende „Bezahlbare Mobilität für alle Menschen sicherstellen mit weniger schädigendem Verkehr“ wird nicht erreicht.

Ob Klima- oder Naturschutz, der Erhalt unzerschnittener verkehrsarmer Räume, die Eindämmung des Flächenverbrauchs, die substanzielle Lärmreduktion oder die Minderung von Abgasen insbesondere in Ballungsräumen: der BVWP 2030 löst nicht ansatzweise die Herausforderungen an eine nachhaltige Verkehrspolitik. Sein Motto „Mehr ungehinderte Mobilität als Grundlage für Wachstum und Wohlstand“ ist vielmehr Teil des Problems.

Die Bundesregierung setzt auf mehr Verkehrswachstum. Verkehrswachstum ist aber auch ein „Ergebnis politischen Handelns“ (Quelle UBA). Solange Vermeidung nicht gewollt ist und Verlagerung nur auf dem Papier steht, werden sich die Verkehrsprognosen für 2030 bestätigen und die Notwendigkeit für weiteren Infrastrukturausbau wird geschaffen, auf Kosten der Umwelt. Die technischen Verbesserungen an Fahrzeugen und Antrieben können die Belastungen aus dem Verkehr kaum kompensieren, was am Beispiel der Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehrsbereich in den letzten Jahren gut nachvollziehbar ist.

Der vorliegende Entwurf erfüllt die Anforderungen an eine nachhaltige Mobilitätspolitik leider nicht. Eine Überarbeitung dieses Plans ist daher zeitnahe notwendig.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads 'Michael Ziesak' in a cursive script.

Michael Ziesak

Anlage: Kommentierung einzelner Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bereich Schiene

Anlage: Zu einzelnen Vorhaben des Vordringlicher Bedarfs im Bereich Schiene

Projekt Nr.	Maßnahmentitel	VCD-Kommentierung
2-001-V02	ABS Ulm-Fridrichshafen-Lindau (Südbahn)	Zustimmung zum Projekt
2-002-V01 2-002-V02	ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt	Ein Bestandsnaher Aus-/Neubau ab Knoten Hanau bis kurz vor Fulda wird für notwendig erachtet. Die Alternative Mottgers wird abgelehnt.
2-003-V02	Alpha-E	Die Kapazitäten sind durch diesen Ausbau keinesfalls ausreichend, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Alternative Infrastruktur-Ausbau-Maßnahmen müssen zeitnahe geprüft werden
2-004-V03	Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1	Kapazitätserweiterungen zwischen Frankfurt und Karlsruhe und Köln/Hagen-Siegen-Hanau sind dringend erforderlich. Ein Ausbau auf 300 km/h zwischen F. und MA. Ist unseres Erachtens nicht notwendig
2-005-V02	ABS/NBS Karlsruhe-Basel	Nach Festlegung der Trasse muss diese Strecke sehr zeitnahe gebaut und fertiggestellt werden. Andernfalls werden Güterverkehre von und in die Schweiz auf die Straße verlagert.
2-008-V02	ABS München-Mühldorf-Freilassing	Zustimmung zum Projekt: Der vollständige zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung ist insbesondere für den Güterverkehr gen Österreich und das Chemie-Dreieck zwingend erforderlich. Sinn einer Truderinger Kurve wird nicht gesehen: Alternative Elektrifizierung Rosenheim-Mühldorf-Landshut
2-009-V03	ABS/NBS München-Rosenheim-Kufstein	Zustimmung zum Projekt. Güterverkehr vom Brenner nicht über München Richtung Norden
2-010-V02	VDE 8.1	Eine Ostumfahrung Bamberg wird abgelehnt
2-011-V01	Hinterland-Anbindung FBQ	Sollte die FBQ gebaut werden, ist das Vorhaben für GV/FV akzeptabel. Die Ostseebäder müssen über die Altstrecke weiterhin angebunden bleiben. Der Ausbau zw. Wandsbek und Ahrensburg ist zwingend erforderlich (S4)

2-013-V01	ABS Burgsinn-Gemünden-Würzburg-Nürnberg	sinnvoll, aber nicht prioritär, wenn Güterverkehr über Ostkorridor geführt wird,
2-014-V01	ABS Nürnberg-Passau	sinnvoll, aber nicht prioritär, wenn Güterverkehr über Ostkorridor geführt wird
2-015-V01	Kasseler Kurve	Zustimmung zum Projekt
2-016-V01	ABS/NBS Hannover Bielefeld	Vordringlich ist die Erweiterung der Kapazitäten im Knoten Hannover-Wunstorf; Kantenzeit Hannover-Bielefeld benötigt kaum Beschleunigung, nicht prioritär
2-017-V01	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze	Zustimmung zum Projekt
2-018-V01	Ostkorridor Nord	Zustimmung zum Projekt
2-019-V01	Ostkorridor-Süd	Zustimmung zum Projekt
2-020-V01	Rhein-Ruhr-Express	Zustimmung zum Projekt, Notwendigkeit des Ausbaus auch zwischen Kalkum-Duisburg
2-999-V99	Potentieller Bedarf	Gesamtsumme sollte erhöht werden, da womöglich mehrere Vorhaben in den VB kommen
K-001-V99 K-005-V99	Großknoten	Investitionssumme entschieden zu wenig: Erhöhung um zusätzlich mindestens 7 Mrd. € im VB
K-999-V99 M-001-V01 M-999-V99	Mikroskopische Maßnahmen/Knoten/D-Takt	Erweiterung des Titels um mikro. Maßnahmen zur Realisierung des 740-m-Netzes Investitionssumme entschieden zu niedrig: Erhöhung um mindestens 7 Mrd. € im VB
R999-V99	KV-Anlagen/ Rangierbahnhöfe	Investitionssumme erhöhen auf 1 Mrd. im VB