

# Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswege- plans 2030

Ihr Ansprechpartner

Laurenz Heine

Vorsitzender

Landesverband Elbe-Saale

Telefon (0341) 2155535

Laurenz.Heine@vcd-mitte.de

Seite 1 von 14

**VERKEHRSClub DEUTSCHLAND**

Landesverband Elbe-Saale e.V.

Peterssteinweg 18

04107 Leipzig

www.vcd-mitte.de

Leipzig, 1. Mai 2016

## Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

des  
Verkehrsclub Deutschland  
Landesverband Elbe-Saale e.V.

unter Mitwirkung von

Dipl.-Verkehrsingenieur Matthias **Albrecht**

Anne-Sophie **Berner**

Dipl.-Verkehrsingenieur Richard **Emmermacher**

Dipl.-Ingenieur Laurenz **Heine**

Dr. Thomas **Hoscislawski**

Karsten **Imbrock**

Dipl.-Verkehrswirtschaftler Clemens **Kahrs**

Dr. Philipp **Kosok**

Dipl.-Verkehrswirtschaftler Jakob **Kunze**

Dipl.-Ingenieur Jörn **Lindmaier**

Dr. Michael **Schmiedel**

## **Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Dieses Dokument enthält die Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Elbe-Saale e.V. (VCD Elbe-Saale) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Dazu werden einzelne Elemente und Projekte des Entwurfs zitiert und aus Sicht des VCD bewertet, erläutert und kommentiert.

Als Umwelt- und Verkehrsverband setzt sich der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) seit 1986 für eine ökologische, sichere und sozialverträgliche Mobilität ein: Weniger Lärm und Abgase, mehr Rücksicht auf Mitmenschen und Umwelt, mehr Gelassenheit und mehr Lebensqualität. Damit Mobilität von morgen sinnvoll gestaltet wird, greift der gemeinnützige VCD mit Lobbyarbeit und neuen Ideen aktiv in die Verkehrspolitik ein.

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale vereint als stärkster Fahrgastverband in Mitteldeutschland gegenwärtig etwa 1.300 VCD-Mitglieder in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und engagiert sich auf vielfältige Art und Weise in den drei Bundesländern, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf der Arbeit vor Ort liegt.

Der Fokus dieser Stellungnahme liegt somit auf den drei mitteldeutschen Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Im Übrigen sei an dieser Stelle auch auf die Stellungnahmen des VCD-Bundesverbandes, der weiteren VCD-Landesverbände sowie der anderen Umweltverbände verwiesen.

### **I. Grundsätzliche Einschätzung zum Gesamtplan des BVWP 2030**

#### **Klimaschutzziele der Bundesregierung werden nicht berücksichtigt!**

Insgesamt gesehen, wie auch in Bezug auf die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, bleibt der erste Entwurf des BVWP weit hinter den selbst gesteckten Erwartungen der Bundesregierung zurück. Anstelle eines „Bundesmobilitätsplans“, der sich hauptsächlich nach den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik ausrichten sollte, handelt es sich um eine Fortführung der Infrastrukturpolitik der vergangenen Jahre.

Anstelle einer klaren Ausrichtung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, d.h. neben dem Rad- und Fußverkehr sowie den Wasserstraßen vor allem auf den Schienenverkehr, bleibt der BVWP dem ausschließlichen Paradigma des ungebremsten Verkehrswachstums, insbesondere jenem auf der Straße, verhaftet.

Dabei sollte der BVWP die Rahmenbedingungen dafür schaffen, die Klimaschutzziele einzuhalten und zukünftig mehr Verkehr zu verlagern oder ganz zu vermeiden. Gar nicht bis nur am Rande aufgegriffen wird deswegen auch die für eine vorausschauende Verkehrs(infrastruktur)planung wesentliche Unterscheidung von „Verkehr“ und „Mobilität“.

#### **Mobilität & Verkehr werden nicht differenziert betrachtet!**

*Mobilität* gilt es jedem Bürger des Landes zu ermöglichen und zu sichern sowie der Wirtschaft eine geordnete Infrastruktur bereit zu stellen.

*Verkehr* ist hingegen nur Mittel zum Zweck. Verkehr kostet, neben betriebswirtschaftlichen Kosten sind eben auch volkswirtschaftliche Kosten (und natürlich Nutzen) zu betrachten. Viele der beschriebenen Projekte (ob im Straßenbereich aber auch im Schienenbereich) sind politisch motiviert und trotz geordneter Bewertungsverfahren „schön gerechnet“. Verschiedene Studien belegen, dass die klassische Bewertungsverfahren „die Zeichen der Zeit“ nicht mehr

erkennen und angepasst werden müssen.<sup>1</sup> Unter diesen Gesichtspunkten werden viele Neu- und Ausbauprojekte überflüssig.

### **Finanzierung allein des vordringlichen Bedarfs wird nicht gesichert – die Mittelverwendung wird nicht den Erfordernissen angepasst!**

Hinzu kommt, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel immer stärker zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur eingesetzt werden müssen und daher vielen der bereits jetzt im „vordringlichen Bedarf“ eingeordneten Maßnahmen vor allem im Bereich des Verkehrsträgers Straße die Finanzierungsgrundlage fehlt. Der VCD Elbe-Saale fordert nicht mehr Finanzmittel für den Verkehr. Vielmehr geht es um eine gerechte Verteilung: Mehr für den Bestandserhalt statt für den Neubau – mehr Mittel für umweltfreundliche Verkehrsträger zu Lasten der Straße!

Auch ohne einige Details herausstellen – das Missverhältnis wird auf den ersten Blick klar. Einige fest disponierte Vorhaben im Straßenverkehr, zahlreiche in der Kategorie vordringlicher Bedarf, sind aus der Sicht des VCD fragwürdig. Besonders fallen jene Projekte auf, welche sich in Räumen mit sehr geringer Besiedlungsdichte befinden wie beispielsweise in Wittenberg und Jessen, im Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt, in der Großenhainer Pflege oder im Erzgebirge.

Straßenbau kann nicht einer stagnierenden Wirtschaftsentwicklung entgegenwirken. Standortpolitik muss intelligenter als allein durch Straßenbau erfolgen.

### **Mit den Bürgern vor Ort wird nicht ehrlich umgegangen!**

Kurz gedacht, könnten die Forderungen des VCD Landesverbands erfüllt werden, da viele im BVWP vorgesehene Ortsumgehungen auf lange Sicht nicht finanzierbar sind. Da der Bevölkerung „ihre“ Ortsumgehungen immer wieder neu versprochen, aber nicht eingelöst werden, bleiben in der Realität Finanzierungen zur Lärm- und Schadstoffminderung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nicht zuletzt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität aus. Ein VCD-Vertreter aus unseren Ortsgruppen brachte diesen Umstand im Rahmen einer Zuschrift auf den Punkt: „Uns Bürgern wird Sand in die Augen gestreut.“

### **Radverkehr wird als Ländersache oder kommunale Aufgabe angesehen – ein Irrweg!**

Ein Verkehrsträger, der zunehmend auch eine regionale und nationale Bedeutung erlangt, wurde nicht wirklich berücksichtigt – der Radverkehr. Obwohl die

*Bundesregierung dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert beimisst und ihn mit dem Nationalen Radverkehrsplan, dem strategischen Grundsatzdokument des Bundes für die Radverkehrspolitik, fördert, unterbleibt die Aufnahme des Verkehrsträgers in den BVWP.*

*Der Bund stellt im Jahr 2016 rd. 98 Mio. € für den Erhalt und die Erweiterung dieses Radwegenetzes bereit. Hinzu kommen 3,2 Mio. € für die Förderung von Modellprojekten zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und 1,3 Mio. € für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr. Darüber hinaus können auch die Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz von den Bundesländern in die Radverkehrsinfrastruktur investiert werden. (S. 50)*

---

<sup>1</sup> Vgl. u.a. BECKER, U.; RICHTER, F.; STELZNER, R.; LIBNER, S.: Verkehrsprognosen in Sachsen, Vergleich der Prognosen und der IST-Entwicklung bei Sachsens Straßenbauprojekten, Gutachten im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag, Dresden 2014

Aus Sicht des VCD Elbe-Saale gehen „Grundsatzdokumente“, die mit einer bundesweiten Förderung von Radverkehrsanlagen von nur 100 Mio. € untersetzt werden und sich im Wesentlichen auf den „bundesfernstraßenbegleitenden“ Radwegebau beschränken, nicht weit genug. Andere EU-Staaten sind hier weiter. Eine Aufnahme der Radverkehrsentwicklung in den BVWP würde die künftige Bedeutung des Verkehrsträgers angemessen repräsentieren.

### **Der BVWP ist lückenhaft und daher an entscheidenden Stellen nicht zu bewerten!**

Der erste Entwurf des BVWP weist vor allem im Bereich der Schieneninfrastruktur noch große Defizite auf. Viele wichtige Projekte wurden nicht oder nur teilweise einer vertiefenden Prüfung und Bewertung unterzogen. Hinter vielen Maßnahmen, auch im Bereich des VCD-Landesverbands Elbe-Saale heißt es: „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“. Das bedeutet, dass das Bundesverkehrsministerium nicht mit seinen Hausaufgaben fertig geworden ist, bevor es den Entwurf veröffentlicht hat. Vor diesem Hintergrund kann keine fundierte Priorisierung erfolgen.

Insgesamt fehlt dem Entwurf somit eine klare Strategie für die schon aus Klima- und Lärmschutzgründen notwendige Stärkung des Schienenverkehrs.

Der VCD sieht den Schwerpunkt der notwendigen Aktivitäten in der Bestandserhaltung (auch der Querschnitte) des Straßennetzes. Dabei konkurriert die Entvölkerung der Fläche mit weiterem Straßenausbau bzw. Straßenneubau. Selbst in den wachsenden Großstadregionen wie um Dresden oder Leipzig reicht das Bestandsnetz im Straßenverkehr weitgehend aus. Erforderlicher Mehrverkehr muss durch kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen und den Radverkehr bewerkstelligt werden. Dieser Umstand muss vom BVWP berücksichtigt werden.

Einen weiteren Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur ohne aktuelle und transparente Bedarfsanalysen lehnt der VCD ab!

Weitaus wichtiger für das Funktionieren des Verkehrsnetzes im regionalen Gefüge sind die regionalen Eisenbahnverbindungen. Diese werden im BVWP vollständig ausgeklammert. Dem entgegen werden viele Straßenprojekte mit starkem regionalen Bezug aufgenommen. Dies kann nicht im Sinne eines zukunftsweisenden Mobilitätskonzeptes gewertet werden.

### **Deutschlandtakt auch mit der Länderebene voranbringen!**

Im Sinne eines deutschlandweiten, auch in Mitteldeutschland geltenden integrierten Taktfahrplans ist es über die Aktivitäten der SPNV-Aufgabenträger erforderlich, ein Ausbauprogramm im Infrastrukturbereich der DB zu erarbeiten, welches klar aufzeigt, an welchen Knotenpunkten und Verbindungsachsen infrastrukturseitige Verbesserungen vorgenommen werden müssen, um während der Laufzeit des BVWP dafür zu sorgen, dass 80% aller Fahrgäste ohne signifikante Wartezeiten an Knotenpunkten umsteigen können. Dies wird immer dann erreicht, wenn die Fahrzeit zwischen zwei Punkten immer etwas weniger als das Vielfache einer halben oder Viertelstunde beträgt. **In Summe geht es mit diesem System nicht um Höchstgeschwindigkeit, sondern um verlässliche Anschlussbeziehungen.** Dies sorgt dafür, dass die Punkt-zu-Punkt-Reisezeit für einen Großteil der Kunden reduziert werden kann, die Betreiber weniger Fahrzeuginfrastruktur benötigen und der spezifische Mitteleinsatz im SPNV sinkt. Dadurch wird der Aufwand für die öffentliche Hand reduziert. Insgesamt können damit die Attraktivität des Gesamtsystems, sowie die Auslastung gesteigert werden.

Ein deutschlandweites Investitionsprogramm für das regionale Schienennetz, welches die stetige Entwicklung zum integralen Taktfahrplan hat und erfolgreich Nachfrage auf die Schiene verlagert ist erforderlich. Rheinland-Pfalz kann hier immer noch als leuchtendes Beispiel genannt werden. Für notwendige Einzel- und Kleinmaßnahmen, um einen deutschlandweiten Taktfahrplan zu ermöglichen, müssen im Rahmen des BVWP Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

## II. Einzelprojekte im Bereich des Verkehrsträgers „Schiene“

Laut Entwurf des BVWP wird der Deutschlandtakt angestrebt. Dies bedeutet, die Kantenfahrzeit zwischen zwei Knoten auf ein Vielfaches der halben Taktzeit, also 30 Minuten zu reduzieren. Dies erfordert gezielte Ausbaumaßnahmen. Da die Länder nur mittelbaren Einfluss auf die Dimensionierung der Infrastruktur haben, muss der Bund sich auch in der Verpflichtung sehen, regionale Strecken ohne aktuelle Fernverkehrsbedienung fahrzeitseitig zu optimieren.

*Für die Umsetzung des Konzeptes werden Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen.* (S. 41)

Folgend kommentieren wir die unsere drei Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen betreffenden Einzelprojekte.

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
L13	Laufend und fest disponiert	SN, (TH), BY, BW	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden
N16	Laufend und fest disponiert	SN, (TH), BY	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach / Grenze D/CZ (- Prag)
2-017-V01	Vordringlicher Bedarf	BY	ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Im Rahmen dieses Maßnahmenpakets ist die Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz - Hof (2-017-V01) auch für das VCD-Verbandsgebiet von außerordentlich hoher Bedeutung. Sie ist für die Wiederherstellung der umsteigefreien Verbindung Dresden – Chemnitz – Nürnberg auf wirtschaftlicherer und ökologischerer Art als mit Dieselbetrieb erforderlich. Gleichzeitig ist diese Elektrifizierung für den Güterverkehr im Rahmen des TEN-Kernnetzkorridors (Ost-West-Verkehr) und als steigungstechnisch günstigste Nord-Süd-Verbindung zwischen dem mitteldeutschen Raum und den Achsen in Richtung Süden über Nürnberg und Regensburg von großer Attraktivität. Die Synergieeffekte zwischen Reise- und Güterverkehr lassen somit einen relativ großen Nutzen der Investitionen erwarten.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-045-V01	Potentieller Bedarf	SN	NBS Dresden - Prag
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Eine neu trassierte Fernverkehrsstrecke für den Güter- und Personenverkehr über den Erzgebirgskamm als Alternative zur Elbtalstrecke ist aus Kosten-Nutzengesichtspunkten nicht weiter zu verfolgen. Die Trassenführung über das Bahratal und ein über 20 km langer Grenztunnel generieren extreme Kosten für keinen signifikanten Fahrzeitgewinn im Vergleich zur Reisezeit auf der Autobahn.</p> <p>Das Projekt ist in keinem Gesamtkonzept auf tschechischer Seite eingebettet und steht isoliert. Die zu erwartenden Entlastungen des Elbtals vom Güterverkehr werden in der Realität</p>			

nicht erreicht. Die Trassenbenutzungsgebühren werden im Vergleich zu den bestehenden Alternativrouten wesentlich höher sein, sodass die Güterbahnen die NBS nicht nutzen werden. Auch hier zeigt die Erfahrung, dass Neubaustrecken andernorts nur aufgrund der günstigen Bewertung der Nachfrage nach Güterverkehrstrassen gebaut wurden, die in der Realität dann kaum genutzt werden.

Vielmehr sollten Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz an der Quelle ansetzen und durch Investitionen gefördert werden. Für den zu erwartenden stündlichen Personenfernverkehr Richtung Prag, Wien und Budapest allein wäre der Bau ebenso nicht tragbar. Die bestehende Strecke durch das Elbtal ist mittels punktueller Maßnahmen (z.B. Blockabstände, Ausweichgleise) sowie die Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik, verbunden mit einer modernen – landschaftsschonenden – passiven und aktiven Lärmschutztechnik in ihrer Kapazität deutlich heraufzusetzen.

Wir fordern:

Die NBS Dresden-Prag ist komplett aus dem BVWP herauszunehmen. Finanzielle Mittel sind für ein aktives „Lärmvermeidungsprogramm Elbtal“ und für die Kapazitätsausweitung auf den Bestandstrecken über bzw. durch das Erzgebirge einzusetzen.

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-029-V01	Potentieller Bedarf	SN	ABS Dresden - Görlitz - Grenze D/PL

**Bewertung des VCD Elbe-Saale**

Die Strecke Dresden – Görlitz ist eine bedeutende Verbindung im ostsächsischen und Lausitzer Raum und besitzt eine übergeordnete Verbindungsfunktion. Auf dieser Strecke werden zwischen den Oberzentren Dresden und Görlitz die Mittel- und Unterzentren Radeberg, Arnsdorf, Bautzen, Bischofswerda und Löbau angebunden.

Die verkehrliche Bedeutung der Strecke nahm mit dem Ausbau der Autobahn A4 kontinuierlich ab. Das heutige Betriebskonzept mit jeweils einer zweistündlichen RE und RB-Verbindung und der ergänzenden Linie nach Zittau wird der verkehrlichen Bedeutung der Strecke in keinsten Weise gerecht. Die A4 hingegen zeigt gleichzeitig gravierende Überlastungserscheinungen, sodass eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hier nicht nur möglich, sondern notwendig ist. Die Strecke besitzt zudem ein hohes Potenzial für grenzüberschreitende Verbindungen im SPFV.

Aus wirtschaftlicher und fachtechnischer Sicht ist von einer Elektrifizierung der Strecke abzuraten. Der Güterverkehr ist verschwindend gering und ein entsprechendes Betriebsprogramm im Personenverkehr nicht vorhanden, sodass die Vorteile der elektrischen Traktion hinsichtlich der niedrigeren Betriebskosten (Energie, Tfz) bei beliebiger Leistung am Triebfahrzeug nicht erreicht werden. Der Schwellenwert dafür liegt je nach Strecke bei etwa 10 bis 20 Mio. Bt/a. Die für eine Elektrifizierung notwendigen Bau und Planungskosten sind immens.

Wir fordern hingegen eine Geschwindigkeitsanhebung der Strecke auf Vmax von 160 km/h, sodass die Knoten Dresden und Görlitz mit einer Kantenfahrzeit von ca. 55 min erreicht werden. Diese Maßnahme kann im Vergleich zur Elektrifizierung deutlich kostengünstiger und schneller entwickelt werden und mit weniger Eingriffen in Landschaftsgebiete erfolgen. Eine spätere Elektrifizierung der Strecke muss möglich sein. Die Maßnahme erhöht die Nachfrage auf der Strecke durch die deutliche Reduzierung der Fahrzeit deutlich. Die

Wir fordern:

Die ABS Dresden – Görlitz ist in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen und im Bestand durchgängig auf 160 km/h auszubauen.

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-028-V01	Potentieller Bedarf	BB, SN	ABS Cottbus - Görlitz
N24	Laufend und fest disponiert	B, BB, SN	ABS Berlin - Görlitz

#### Bewertung des VCD Elbe-Saale

Die ca. 90 km lange Strecke Cottbus – Görlitz bindet die Städte Spremberg, Weißwasser, Rietzschen und Horka an die Mittelzentren an. Insbesondere bestehen in diesen Mittelzentren Anschlussmöglichkeiten nach Berlin und Dresden. Aktuell verkehrt eine stündliche RB in beiden Richtungen.

Analog zur Argumentation beim Projekt Dresden – Görlitz ist aus wirtschaftlichen und fachlichen Gründen von einer Elektrifizierung abzusehen. Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr ist geringer als zwischen Dresden und Görlitz und ein nennenswerter Güterverkehr findet nicht statt.

Dennoch besitzt die Strecke ein hohes Potenzial in Verbindung mit der Einführung des Deutschlandtaktes. Hierzu ist die Kantenfahrzeit auf unter eine Stunde zu bringen (aktuell 1.12 h/1.11 h) Durch Anpassungen der Trassierung, Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf stellenweise 160 km/h und Vorhalten von Kreuzungsmöglichkeiten kann eine Fahrzeit von etwa 55 min bei Erhalt aller Zwischenhalte erreicht werden. Die Bestellung der Verkehrsleistung mit entsprechenden Fahrzeugen wird vorausgesetzt. Durch diese Maßnahmen werden attraktive Anschlüsse in Cottbus (Berlin, Frankfurt (Oder), Guben/Polen, Forst/Polen) und Görlitz (Dresden, Zittau, Breslau/Polen) hergestellt und die Fahrzeit für jede Relation verkürzt. Die Maßnahme zur Geschwindigkeitsanhebung ist im Vergleich zur Elektrifizierung deutlich kostengünstiger.

Wir fordern:

Die ABS Cottbus – Görlitz ist in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen und die Fahrzeit auf 55 min zu bringen.

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
N18	Laufend und fest disponiert	B, BB, SN	ABS Berlin - Dresden (1. u. 2. Baustufe)

#### Bewertung des VCD Elbe-Saale

Die Strecke Berlin-Dresden ist in ihrer Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h auszubauen. Die Fahrzeit auf der gesamten Strecke ist mit einem beschleunigten Ausbau sowie dem Wiederaufbau der Dresdener Bahn in Berlin deutlich zu reduzieren. Fahrzeiten von 1.25 h zwischen Dresden Hbf und Berlin Hbf mit Zwischenhalten in Dresden-Neustadt und Berlin-Südkreuz sind im Sinne eines konsequent anzustrebenden Taktfahrplans als Ziel festzuschreiben. Der Ausbau ist zügig voranzutreiben. Die Verkehrsnachfrage zwischen Prag, Dresden und Berlin rechtfertigt dies alle mal, zumal diese Verbindung die von Fernbusanbietern eine der am stärksten frequentierten Relationen in Deutschland darstellt.

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
L27	Laufend und fest disponiert	SN, B, TH, ST	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Zu diesem Projekt sind keine konkreten Maßnahmen aufgeführt.</p> <p>Unter <i>Knotenausbau</i> zusammengefasste Maßnahmen werden differenziert gesehen. Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und der Abbau von Zugangshemmnissen bedürfen keiner weiteren Rechtfertigung. Erfahrungsgemäß sind hierunter jedoch oft auch Maßnahmen mit Kapazitätseinschränkung (z. B. resultierend aus Spurplanvereinfachungen) oder die alleinig Personalabbau zur Wirkung haben enthalten. Derartige Maßnahmen werden nicht befürwortet; sie sind mit dem Ziel zu hinterfragen, eine Zweckentfremdung von Mitteln aus öffentlichem Interesse für rein betriebswirtschaftliche Zwecke unter dem Deckmantel des „Knotenausbau“ zu vermeiden. Fahrzeiteinsparungen <i>durch Knotenausbau</i> sind praktisch verschwindend gering und stehen in keinem Verhältnis zu den hohen Investitionen; die hier oftmals aufgeführten angeblichen Fahrzeitkürzungen gehen vielmehr auf die Einzelmaßnahmen der jeweiligen Streckenausbauten zurück, die zwangsläufig bis in den Knotenbereich reichen und nicht sauber davon abgegrenzt werden.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
L12	Laufend und fest disponiert	(HE...,) TH, SN	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz (1. u. 2. Baustufe)
2-038-V01	Potentieller Bedarf	TH	ABS Weimar - Gera - Gößnitz
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Die Elektrifizierung des Abschnitts Weimar – Gera – Gößnitz wird ausdrücklich befürwortet. Es handelt sich insbesondere im Bereich der Thüringer Städtekette um eine der am stärksten nachgefragten Relationen in Verbandsgebiet, die noch nicht elektrisch betrieben werden. Folglich kommen die ökologischen Vorteile der elektrischen Traktion hier am wirksamsten zum Tragen. Die Vervollständigung des zweigleisigen Ausbaus dient der Betriebsstabilität. Allerdings wird die in diesem Zusammenhang in der Projektbegründung genannte Fernverkehrslinie differenziert gesehen. Die Strecke ist bereits heute mit einer langlaufenden Reiseverkehrslinie belegt, was ihre überregionale Bedeutung unterstreicht; es bedarf keiner Fernverkehrslinie zur Rechtfertigung. Durch eine solche sind keine Reisezeitkürzungen zu erwarten. Ebenso sind die Kantenfahrzeiten für einen integralen Taktfahrplan (ITF) derzeit bereits erreicht; der bereits vorhandene 1-h-Takt droht durch Taktüberlagerungen von Fern- und Regionalverkehr aufgeweicht zu werden, was nicht im Sinne eines ITF ist.</p>			



Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
L10	Laufend und fest disponiert	TH, ST, SN, (BY)	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Der zu erwartende Nutzen dieser Baumaßnahmen beschränkt sich unserer Ansicht nach auf 1-2 Fernverkehrszüge pro Stunde. Auf Grund der Führung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt mit einer Scheitelhöhe von über 600 m – der gleichen Scheitelhöhe wie die benachbarte Frankwaldstrecke – ist sie für Güterverkehr aus energetischen Gründen unattraktiv. Wir gehen davon aus, dass sich der Güterverkehr auf die betrieblich und steigungstechnisch günstigere Relation Mitteldeutschland – Hof – Regensburg orientiert.</p> <p>Bezüglich des Fernreiseverkehrs bringt die Maßnahme die bekannten strukturellen Probleme hinsichtlich der Umgehung solcher Städte wie Leipzig und Jena mitsich. Wir sehen daher die A/NBS Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig in ihrer Grundkonzeption mit Scheiteltunnel und Führung über den Rennsteig und Erfurt als eine Fehlplanung an.</p> <p>Der VCD tritt vorrangig für eine Verbesserung der Erschließung der Fläche mit wirksameren Einzelmaßnahmen und einem abgestimmten, gesamtheitlichen Verkehrskonzept ein als für kostenintensive Großprojekte. Insbesondere fehlt es dieser Maßnahme an einer Einordnung in einen zukünftigen Deutschlandtakt; so ist der in diesem Zusammenhang mehrfach angekündigte Fernverkehrs-Taktknoten Erfurt auf Grund der nicht passenden Kantenfahrzeiten der umliegenden Strecken weder derzeit vorhanden noch langfristig absehbar.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-018-V01	Vordringlicher Bedarf	NI, ST	ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle (Ostkorridor Nord)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Die vorliegende Maßnahme beinhaltet den weiteren Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Saale). Neben dem 2. Gleis in Teilabschnitten nördlich von Stendal tragen insbesondere Blockverdichtungen sowie ein neuer Überholungsbahnhof in Wulfen zur Betriebsstabilität und geringfügigen Fahrzeitverbesserungen bei. Diese Maßnahme ist damit sowohl aus Sicht des Reise- als auch des Schienengüterverkehrs sinnvoll und wird begrüßt.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-046-V01	Potentieller Bedarf	NI, ST	ABS Lehrte – Braunschweig - Magdeburg – Roßlau
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Im Rahmen dieses Maßnahmenpaketes sind auf dem Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt im Abschnitt (Landesgrenze) – Magdeburg – Roßlau verschiedene Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung vorgesehen. Diese sind als durchaus sinnvoll zu bewerten, da eine spürbare Verbesserung der Betriebsstabilität des Reisezugverkehrs sowie verbesserte Leistungsfähigkeit für den Schienengüterverkehr erkannt wird.</p> <p>Insbesondere die Maßnahmen auf dem genannten Abschnitt sollten in den vordringlichen Bedarf Berücksichtigung finden.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-032-V01	Potentieller Bedarf	BB, ST	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Das dem potenziellen Bedarf zugeordnete Projekt der ABS Hannover – Berlin wird von Seiten des VCD Landesgruppe Elbe-Saale als ebenfalls nicht prioritär betrachtet. Kapazitätsprobleme auf dieser Achse sind nicht erkennbar, der Nutzen für den SPFV ist ebenso unbegründet, eine Reisezeitverbesserung durch den Ausbau und die Elektrifizierung des 3. Gleises kann als äußerst marginal erwartet werden, da die weitere Infrastruktur bereits zweigleisig, elektrisch und mit hohem Ausbaustandard ausgestattet ist.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
2-007-V01 2-002-V02	Vordringlicher Bedarf	BY-HE-TH	ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg - Nantenbach
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Vom Grundsatz werden die in diesem Projekt zusammengefassten Einzelmaßnahmen positiv bewertet, da es sich vorrangig um gezielte Ausbaumaßnahmen handelt. Es sind wirksame Reisezeitkürzungen (Fulda – Eisenach) und Engpassentlastungen (Hanau – Fulda) zu erwarten.</p> <p>Die das Verbandsgebiet betreffende Teilmaßnahme Ausbau Eisenach – Erfurt auf 200 km/h hat hierbei u. E. einen vergleichsweise geringen Nutzen (Fahrzeitkürzung nur ca. 2 min) bei hohem Aufwand (Sprungkosten durch Notwendigkeit der Nachrüstung LZB/ETCS), ist jedoch bereits in Bau und bedarf daher keiner weiteren Wertung.</p> <p>Die Teilmaßnahme NBS Blankenheim – Kirchheim (200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel - Fulda) wird positiv bewertet, da sie eine deutliche Reisezeitkürzung Fulda – Eisenach erreichen lässt und insbesondere eine Kantenfahrzeit zur Eingliederung in einen Deutschlandtakt (30er-Knoten Erfurt) erlaubt und hierfür auch dringend notwendig ist.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
N29	Potentieller Bedarf	bundesweit	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Die Kapazitätserweiterung der Umschlagknoten für Güterverkehre ist eine sinnvolle Maßnahme und sollte im Gleichklang mit den Güterverkehrsmengen erfolgen. Zu Berücksichtigen ist, dass mit einer Verdichtung des Verkehrs an den Umschlagknoten auch die Kapazität der Zulaufstrecken im Auge und ggf. angepasst werden muss.</p> <p>Konkrete Forderungen stellt der VCD-Landesverband im Rahmen dieses Dokuments nicht.</p>			

### III. Einzelprojekte im Bereich des Verkehrsträgers „Wasserstraße“

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
W32	Weiterer Bedarf	ST	Bundeswasserstraße Saale Bau eines Saalekanals bei Tornitz
<b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b> Der Saalekanal bei Tornitz ist volkswirtschaftlich in keiner Planungsvariante positiv zu bewerten. Der Fahrzeitvorteil für die wenigen verkehrenden Binnenschiffe ist mit den Kosten des Baus nicht vereinbar. Somit kann kein volkswirtschaftlicher Nutzen entstehen. Die weiteren Planungen sollen eingestellt werden.			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
W47 Dringlichkeit	Laufend und fest disponiert	NI, ST, BB, BE	Bundeswasserstrasse Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Untere Havel-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal
<b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b> Der Ausbau und die Kapazitätserweiterungen dieser West-Ost-Wasserstraße wird vom VCD-Landesverband begrüßt. Das Ziel, mehr Güter auf umweltschonende Verkehrsträger zu bringen wird damit unterstützt.			

### IV. Einzelprojekte im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“

Im Raum Elbe-Saale ist das Straßennetz als insgesamt gut ausgebaut zu betrachten und dem Bestandserhalt ist Vorrang vor dem Neubau/Ausbau einzuräumen ist. In Sachsen-Anhalt sind jedoch in geschlossenen Siedlungen viele Bestandsstraßen in schlechtem Zustand bzw. weisen diese einen schlechte Ausbaustandard auf (oftmals Kopfsteinpflaster oder gar völlig unbefestigte Oberflächen). Schlechte Straßenzustände verursachen nicht zuletzt unnötig hohe Lärmbelastungen der Anwohner. Es wird nicht verkannt, dass der BVWP hierauf keinen direkten Einfluss hat, in Fällen in denen eine Umgehungsstraße innerörtlichen Straße erheblichen entlasten kann, kann diese auch eine probate Lösung darstellen. Vor allem ist das der Fall wenn ein hoher Schwerlastverkehr als gebietsfremder Durchgangsverkehr durch diese Ortschaften fährt und dieser maßgeblich für die Verschlechterung des Straßenzustandes verantwortlich ist.

Wenn also eine BVWP-Förderung den Neubau einer Umgehungs-Bundesstraße ermöglicht, die ganz entscheidend diesen Durchgangsverkehr abzuleiten vermag und mit keinen erheblichen Nachteilen verbunden ist, kann dies in Einzelfällen zu begrüßen sein. Wenn so größere Verkehrsbelastungen sowie die Straßenbaulast der Bundesfernstraße von den innerörtlichen Straße auf die Ortsumfahrungen verlagert werden kann, kann dies den Kommunen entscheidend helfen, die korrespondierenden innerörtlichen Straßen in einem dauerhaften guten Zustand erhalten zu können. Rückblickend und insgesamt betrachtet ist aber festzustellen, dass Straßenneubau zu weiteren Wegen und mehr Verkehr geführt haben.

Der Bau von Ortumgehungen können indirekt die entscheidende Voraussetzung darstellen, die korrespondierenden innerörtlichen Straßen in einem dauerhaften guten Zustand erhalten

zu können. Durch den BVWP muss dann jedoch auch die Sanierung der Bestandsstraßen in den Kommunen kofinanziert werden.

Um dauerhaft die insbesondere nachts ein Problem darstellenden Maut-Ausweichverkehr auf innerörtlichen Bundesstraßen zu minimieren, sollte der Bund die Lkw-Maut so überarbeiten, dass auch Bundesstraßen in diese einbezogen werden. Maut-Ausweichverkehre verursachen nicht nur erhebliche, sondern auch verkehrsplanerisch unerwünschte und vermeidbare Belastungen und sollten vielmehr auf die Bundesautobahnen zurück verlagert werden.

Stellvertretend für zahlreiche Straßenbauprojekte im wollen wir für das Verbandsgebiet folgende hervorheben:

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
B2-G20-SN-T4-SN	vordringlicher Bedarf	SN	OU Wellaune
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Das Projekt OU Wellaune gehört aufgrund des schlechten Nutzen/Kosten Verhältnisses nicht in den vordringlichen Bedarf. Die Argumentation des Netzschlusses mit der OU Bad Döben kann nicht nachvollzogen werden. Die Projekte bedingen sich nicht gegenseitig. Zudem wird die zukünftige OU in unmittelbarer Nähe der Ortschaft Wellaune geführt. Die Lärmbeeinträchtigungen werden dadurch nicht wesentlich geringer. Im Gegenteil wird durch induzierten Verkehr mehr Lärm erzeugt. In der Nutzen-Kosten-Berechnung werden wie bei allen Projekten im BVWP keine Lebenszykluskosten angesetzt: Instandhaltung und künftige Ersatzinvestitionen werden nicht berücksichtigt.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Das Projekt B2-G20-SN-T4-SN gehört in den weiteren Bedarf. Grund dafür ist ein sehr niedriges N/K-Verhältnis (1,7). Der verkehrliche Nutzen ist sehr gering, die Lärmbelastung wird erhöht</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
B169-G30-SN-BG		SN	AS Döbeln/Nord - Salbitz (T1-SN)
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Der angegebene Planfall mit 5.000 Kfz/24h rechtfertigt keinen 3-streifigen Ausbau. Starke Zerschneidung der Landschaft und eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung des Ortes Ostrau wären die Folge des Baus dieser Straße. Instandhaltungskosten und Ersatzinvestitionskosten werden in den Gesamtkosten nicht berücksichtigt. Die Betriebsphase ist mit 32 Jahren sehr kurz für Straßenverhältnisse. Dies wird in den Kostenberechnungen nicht berücksichtigt. Ebenso erfolgt eine unklare Unterscheidung von Kosten und Barwert der Kosten. Die Linienführung ist überwiegend am Bestand orientiert. In unmittelbarer Nähe verläuft die Bahnstrecke Chemnitz – Riesa – Elsterwerda. Hierher können Personenverkehre durch adäquate Aktivierung des Bahnangebotes verlagert werden.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Das Projekt B169-G30-SN-BG gehört in den weiteren Bedarf bzw. ad acta gelegt. Der Grund dafür ist ein geringes N/K-Verhältnis, die hohe Belastung von Ostrau, die in den Unterlagen nicht berücksichtigt wird sowie der für die Verkehrsnachfrage völlig überdimensionierte dreistreifige Ausbau.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
B6-G20-SN	vordringlicher Bedarf	SN	B 6 Verlegung in Dresden-Cossebaude
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Dieses Projekt wird vom VCD abgelehnt. Eine Verlegung der B 6 in Cossebaude und Attraktivierung des gesamten Straßenzugs im weiteren Verlauf der S 84 über die Elbbrücke bei Niederwartha sorgt für deutlich zunehmende Verkehrsströme im Bereich Radebeul /Coswig und kaum reduzierten Verkehrsmengen auf der S 82 (Ortsdurchfahrt Radebeul) sowie den innerörtlichen Zulaufstrecken von Radebeul im Zulauf auf die AS Dresden-Neustadt.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Das Projekt B6-G20-SN ist abzulehnen. Grund dafür sind die sich stark verschlechternden Umweltwirkungen innerhalb der Kommune Radebeuls durch die zu erwartenden signifikanten induzierten Verkehre.</p>			

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
B172-G10-SN	vordringlicher Bedarf	SN	OU Pirna
<p><b>Bewertung des VCD Elbe-Saale</b></p> <p>Dieses Projekt wird vom VCD abgelehnt. Der Bau der OU Pirna würde die Stadt Pirna nur mittelbar vom Pkw-Verkehr entlasten. Die Straßeninfrastruktur Pirnas ist bereits sehr gut ausgebaut und leistungsfähig.</p> <p>Wesentlicher Effekt der Baumaßnahme ist, dass der verkehrliche Druck auf die Sächsische Schweiz im weiteren Verlauf der B 172 immens zunehmen würde. Bereits heute sind die Ortsdurchfahrten von Königstein (Sachsen) und Bad Schandau in der Saison immens zugestaut. Eine Entlastung dieser Ortsdurchfahrten durch eine Aufweitung der Verkehrsinfrastruktur ist kein Ziel bzw. technisch nicht möglich im äußerst sensiblen Elbtal.</p> <p>Eine OU Pirna bringt den Kernorten der Sächsische Schweiz mehr Belastung als Entlastung. Die Attraktivität der parallel verkehrenden S-Bahnlinie 1 würde relativ zu einem Ausbau deutlich abnehmen.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Der Bau der OU ist angesichts der zu erwartenden Belastungen des Kerngebiets der Sächsischen Schweiz sowie der im Verhältnis dazu geringen Entlastungswirkungen innerhalb von Pirna abzulehnen und aus der Projektliste zu streichen.</p>			

Eines der wenigen Beispiele für einen aus unserer Sicht sinnvollen Straßenneubau stellt die Ortsumfahrung Roßlau dar:

Projektnummer	Dringlichkeit	Bundesland	Projektname
B184-G10-ST-T1	Vordringlicher Bedarf	ST	OU Roßlau/Tornau
<p>In der Ortsdurchfahrt Roßlau im Verlauf der B 184 ist die marode Bahnbrücke durch starken Durchgangsverkehr insb. von Lkw stark beeinträchtigt worden. Damit diese dringend zeitnah</p>			

erforderliche Sanierung möglichst kostengünstig ausgeführt werden kann, befürwortet der VCD dieses Vorhaben zur Ortsumfahrung Roßlau. Kostengünstiger könnte diese Brücke saniert werden, wenn sie auf einen geringeren Lkw-Verkehr ausgelegt werden müsste. Mittelfristig würden Kosten gespart, wenn die Brücke nicht relativ bald nach Sanierung durch weiter anhaltende hohe Verkehrsbelastung wieder baufällig wird. Die Ortsumfahrung Roßlau - als neuer Verlauf der B 184 - hat das Potential, einen sehr großen Anteil des (Durchgangs-) Kfz-Verkehr aufzunehmen und eine entsprechende Entlastung der Innenstadt Roßlaus zu bewirken. Derzeit herrscht dort eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung der angrenzenden Wohnbebauung in engen Straßenschluchten, sowie Zerschneidungswirkungen. Diese Neubau-Trasse führt zudem durch naturräumlich verhältnismäßig unkritische Gebiete und verursacht kaum Neubetroffenheiten. Idealerweise wird der Bau der Ortsumfahrung Roßlau fertiggestellt, bevor die innerörtliche Bahnbrücke saniert werden muss, um auch Belastungen auf diesbezüglichen Ausweichstrecken zu vermeiden.

Gleichzeitig sollte das SPNV-Angebot auf der parallel verlaufenden Strecke Roßlau-Zerbst-Magdeburg im Bestand erhalten bleiben bzw. verbessert werden, um Umstiegsanreize für den verlagerbaren Personenverkehr zu schaffen.

Da die Verkehrsprobleme auf der B 184 im Streckenabschnitt Magdeburg – Dessau-Roßlau vor allem durch Maut-Ausweichverkehr verursacht werden, sollte der Bund die Lkw-Maut so überarbeiten, dass auch die Bundesstraßen einbezogen werden. Wenn durch eine effektive Maut-Regelung der verkehrsplanerisch unerwünschte und vermeidbare Durchgangsverkehr wieder auf die Bundesautobahnen 14 und 2 verlagert würden, kann gegebenenfalls auf dieses Straßenbauvorhaben verzichtet werden. Diese Ortsumfahrung wird nicht dafür sorgen, die durch den Maut-Ausweichverkehr im weiteren Verlauf der Straße – z.B. in Zerbst oder im Stadtgebiet Dessau-Roßlau – verursachten Belastungen zu reduzieren.

Die Streckenführung der Ortsumfahrung Roßlau sollte im südlichen Bereich optimiert werden, um die Beeinträchtigung der Elbauen zu minimieren.

## Kontakt zum VCD

Bei Rückfragen zu dieser Stellungnahme und zur detaillierten Auslegung der einzelnen Themen, sind wir gerne bereit, diese zu erläutern. Hiermit erklären wir unsere Bereitschaft, uns aktiv an der weiteren Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu beteiligen. Bitte wenden Sie sich dazu an den

### **Verkehrsclub Deutschland**

#### **Landesverband Elbe-Saale e.V.**

**Laurenz Heine**

**Vorsitzender**

Peterssteinweg 18

04107 Leipzig

Tel.: (03 41) 2 15 55 35

Fax: (03 41) 2 15 55 36

elbe-saale@vcd-mitte.de