

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan des VCD-Landesverbandes Brandenburg



Landesverband
Brandenburg e.V.

Einleitung

Der Brandenburger Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung ein. Der VCD Brandenburg e.V. beschäftigt sich mit verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen in den Städten und Kreisen Brandenburgs. Dabei tritt er für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen ein.

Die vorliegende Stellungnahme befasst sich zunächst unter . mit den Teilen I bis III des Entwurfs März 2016 des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030). Anschließend wird unter . aufgrund der regionalen Zuständigkeit auf einzelne Projekte mit Bezug zum Land Brandenburg eingegangen.

Allgemeine Stellungnahme

Die Aufstellung eines BVWP begrüßen wir sehr. Als Instrument für einen planvollen Infrastrukturausbau und Mitteleinsatz ist ein abgestimmtes und stringentes Konzept von enormer Wichtigkeit.

Grundkonzeption

Dennoch lässt der vorliegende Entwurf eine nötige Weiterentwicklung vermissen. So bedarf eine moderne und zukunftsgerichtete Verkehrspolitik der Berücksichtigung aller Verkehrsarten, also des Flug-, Rad- und Fußverkehr und des ÖPNV. Die Konzentration auf einzelne Verkehrsträger ist angesichts steigender multimodaler Nutzungsmöglichkeiten nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr bedarf es einer deutschlandweiten Mobilitätsstrategie.¹

Bedauerlich ist auch, dass daher das primäre Ziel auf dem ungehinderten Verkehrsfluss auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße und einem „bedarfsgerechten“ Ausbau dieser Verkehrswege liegt. Die Verkehrsprognose 2030 wird hingenommen, ohne

¹ UBA 2014, Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland, http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf, abgerufen am 24.4.2016.

eine weitere Verkehrsgestaltung, oder gar -reduzierung in Erwägung zu ziehen. Ein auch die Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland berücksichtigende Herangehensweise verlangt eine stärkere Befassung mit Möglichkeiten zur Senkung des Verkehrsaufkommens oder zumindest einer moderateren Steigerung des Aufkommens und einer bestmöglichen Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Ferner müssen Maßnahmen zur Förderung intermodaler Nutzungen berücksichtigt werden.

Dies schließt auch die einseitige Konzentration allein auf die Bundesverkehrswege aus. Denn diese lassen sich nur im Netzverbund mit Landes- und kommunalen Straßenverkehrsanlagen, dem ÖPNV und dem Flug-, Rad- und Fußverkehr vollständig erfassen. Eine separate Berücksichtigung führt angesichts des dichten Verkehrsnetzes in Deutschland zu einer zu engen Betrachtung. Die Aufstellung einer umfassenden Bundesmobilitätsstrategie ist daher angezeigt.

Prämissen des BVWP 2030

Die Prämisse, Erhalt vorhandener Infrastruktur dem Neubau vorzuziehen, wie auch den Fokus auf die Beseitigung von Engpässen zu legen, begrüßen wir sehr. Angesichts knapper Finanzmittel und einem bereits jetzt weltweit am besten ausgebauten Straßennetz verbietet sich eine abweichende Zielsetzung. Auch sind die Umweltbelastungen im Rahmen einer Aufweitung bestehender Trassen in aller Regel weniger gravierend, als bei der Überbauung unerschlossener Flächen.

Allerdings spiegelt die Auswahl der Projekte für VB und WB(*) diesen Ansatz nur unzureichend wider. Die prozentuale Verteilung der eingeplanten Mittel stellt eine Entwicklung in die richtige Richtung dar, aber eine wirkliche Priorisierung lässt sich daraus nicht ablesen.

Auch der Ansatz, nur Vorhaben mit großräumiger Wirksamkeit aufzunehmen, wird im Straßenbereich bedauerlicherweise nicht durchgehalten. So sind zahlreiche Ortsumgehungen (OU) mit minimalen Reisezeitgewinnen verbunden, so dass darin eine übermäßige Berücksichtigung der städtebaulichen Auswirkungen etwa im Sinne von Lärmverlagerung außerhalb der Ortslagen erkennbar ist. Weiterhin werden auch ohne nähere Begründung, allein im Bereich Straße 25 % der Mittel auch für nicht großräumig bedeutsame Projekte veranschlagt.² Dies führt zu einer nicht nachvollziehbaren Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und der Aufweichung eines ansonsten plausiblen Investitionsansatzes.

² Entwurf BVWP 2030, S. 14.

Umweltauswirkungen und Zukunftsfestigkeit

Bedauerlicherweise negiert der Entwurf BVWP 2030 sein Potential zur Förderung von Umwelt- und Klimaschutz. Hinsichtlich der Emission von Klimagasen durch den Verkehr, wird in der Hauptsache auf alternative Antriebstechnologien verwiesen. Dabei wird verkannt, dass durch das infrastrukturelle Angebot eine Steuerung hin zu den Verkehrsmitteln mit den am besten ausgebauten Verkehrswegen erfolgt. Daher ist im Interesse einer nachhaltigen Verkehrspolitik die prioritäre Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (neben Schiene und Wasserstraße auch Rad- und Fußverkehr) vorzunehmen. Daher sollten Projekte nicht anhand eines abstrakt berechneten zukünftigen Bedarfs ausgewählt werden, sondern aufgrund einer wünschenswerten, klimagerechten und zukunftsfähigen Verkehrsverteilung.³

Anstelle der zahlreichen OU sollten vermehrt verkehrsberuhigte und anwohnerverträgliche Ausgestaltung von Ortsdurchfahrten als Planungsziel verfolgt werden. Im Einklang mit einer Stärkung des ÖPV und Radverkehrsanlage ist so eine umweltgerechte und klimapolitisch wünschenswerte Steuerungsfunktion zu erzielen. Der Ausbau und die Beschleunigung des Kfz-Verkehrs führt zu einem Mehr an Straßenverkehr, was bei dem derzeit schleppenden Ausbau alternativer Antriebe den nötigen Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz behindert.⁴

In Bezug auf die alternativen Antriebe ist zu berücksichtigen, dass eine Minimierung von klimawirksamen Gasen nur eintritt, wenn die Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Antrieben angetrieben werden. Da dies bei der derzeitigen Stromversorgung in Deutschland nicht gewährleistet ist, braucht es umfassende Konzepte für eine Minimierung des Straßenverkehrs und einen Ausbau von Schiene und Wasserstraße. Andernfalls wird allein mit alternativen Antrieben eine Trendwende bei den Klimagasemissionen im Verkehrsbereich nicht gelingen.

Dabei zeigt der Entwurf BVWP 2030 selbst auf, dass eine Reduzierung von Klimagasen durch Infrastrukturmaßnahmen möglich ist, auch wenn etwa die Vermeidung von 1 Mrd. Pkw-km (2014: 672,2 Mrd.) und damit eine Reduktion um 0,0015 % kaum als Erfolg gewertet werden kann. Dennoch wird zumindest im Investitionsszenario 3 allein durch infrastrukturelle Maßnahmen eine – wohl sehr niedrig angesetzte – Reduzierung der CO₂-Emissionen um

3 UBA 2010, CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale S. 23, <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf>, abgerufen am 24.4.2016.

4 EEA 2015, Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration, <http://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2015>, abgerufen am 24.4.2016.

1 Mio. Tonnen / 0,5 % erzielt.⁵

Die Entwicklung autonom fahrender Fahrzeuge wird in den kommenden Jahren zu einer großen Umwälzung im Verkehrsbereich führen. Sofern sich entsprechende Sharing-Systeme durchsetzen, wird es zu einem massiven Rückgang der Anzahl von Kfz kommen. Auch dies berücksichtigt die Infrastrukturplanung nicht erkennbar.

Stellungnahme zu einzelnen Projekten

Straße

Projektnummer Maßnahmentitel Beschreibung der Maßnahme	Stellungnahme
A14-G20-ST-BB-T2-BB A 014 Lgr ST/BB – AS Karstädt N 4 auf 19,5 km	<p>Dieses Teilprojekt für die Gesamtplanung BAB 14 wurde in den VB aufgenommen.</p> <p>Für das Gesamtprojekt BAB 14, insbesondere auch für die genannte Einzelmaßnahme besteht kein Bedarf. Die der ursprünglichen Verkehrsprognose zugrunde liegenden Verkehrszahlen sind aufgrund methodischer Fehler und ohne ausreichende Berücksichtigung der fortschreitenden demografischen Entwicklung erfolgt.⁶</p> <p>Weiterhin wurde eine alternative Stärkung des SPFV über die bereits bestehenden Trassen Magdeburg – Stendal – Wittenberge – Ludwigslust – Schwerin nicht in Erwägung gezogen. Die Verbindung ist bereits (mit Weiterführung nach Leipzig) im IC-NEU-Netz der Bahn ab Dezember 2022 enthalten. Eine Ertüchtigung der Strecke auf Vmax 160 km/h, der Bau entsprechender Haltepunkte und ein mit der DB angestimmter früherer Start der IC-NEU-Verbindung stellt eine kostengünstiger und mit weitaus geringeren Umwelteinwirkungen verbundene Alternative dar. Dies würde auch den Zielen der direkten Verbindung</p>

⁵ Entwurf BVWP 2030, S. 35.

⁶ http://keinea14.de/userfiles/info_zur_a14.pdf mit Verweis auf die entsprechenden Gutachten, abgerufen am 20.4.2016.

	<p>zwischen Dresden über Leipzig und Magdeburg nach Wismar/Ostsee entsprechen sowie der Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Oberzentren Schwerin und Magdeburg, aber auch der Mittelzentren Ludwigslust und Wittenberge/Perleberg dienen.</p> <p>Für den nicht verlagerbaren Straßenverkehr, sind die vorhandenen Bundesfernstraßen ausreichend. Ggf. kann durch punktuelle kapazitätssteigernde Maßnahmen auf Überlastungen reagiert werden. Die Notwendigkeit für die Errichtung einer BAB besteht nicht. Vielmehr sollte dem Ziel Erhalt vor Neubau Rechnung getragen werden und die bestehende Infrastruktur, wo nötig gestärkt werden.</p> <p>Dem stehen weiterhin die bereits im Entwurf BVWP 2030 dargestellte hohe Umweltbetroffenheit entgegen. Eine rechtssichere Planfeststellung scheint aufgrund der eklatanten Umweltbeeinträchtigungen zweifelhaft. Auch die in PRINS enthaltene Ergebnisübersicht für das Modul B führt aus: „Auch in diesem Teilabschnitt weisen durch den Neubau der A 14 nahezu alle betrachteten Kriterien eine hohe Umweltbetroffenheit auf. [...] Für das SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ können allerdings erhebliche Beeinträchtigungen nicht vermieden werden. Z.Z. wird zumutbare Alternative geprüft.“ Mit einer Realisierung des Projektes ist nicht zu rechnen.</p> <p>Daher ist die Aufnahme in den VB verfehlt. Aufgrund der bestehenden und weitaus kostengünstiger zu realisierenden Alternativen (s.o.) kann das Projekt aus dem BVWP 2030 entfallen.</p>
<p>B96-G10-BB-T3-BB B 96 OU Fürstenberg N2 auf 9,0 km</p>	<p>Die OU Fürstenberg wurde im Entwurf BVWP 2030 in den VB eingestuft. Das Projekt ist aus jedoch aus dem BVWP 2030 zu streichen.</p> <p>Allein zur Anbindung der Region Berlin an das</p>

	<p>Oberzentrum Stralsund besteht mit der BAB 11 und BAB 20 in Verbindung mit der B 96 n BAB 20 – Stralsund bereits eine leistungsfähige und kapazitär nicht ausgelastete Straßenverkehrsverbindung. Das Oberzentrum Neubrandenburg würde zwar von einer Reisezeitverkürzung um 4 Minuten profitieren. Jedoch fehlt bei einem Mitteleinsatz i.H.v. 30,9 Mio. Euro jegliche Verhältnismäßigkeit für diesen geringen Nutzenfaktor.</p> <p>Die angestrebten – im Grundsatz begrüßenswerten – städtebaulichen Vorzüge für Fürstenberg durch eine innerörtliche Verkehrsminimierung könnten in günstigerer Weise durch eine innerörtliche Verkehrsberuhigung wie eine Anordnung von Tempo 30 aus Gründen von Luftschadstoff- und Lärmschutz erreicht werden. Dies wäre im Rahmen einer Nullvariante B. zu untersuchen.</p> <p>Weiterhin besteht mit der jüngst auf Vmax 160 km/h ausgebauten ABS Berlin – Rostock eine SPfV-Trasse, die für eine attraktive Verbindung zwischen Berlin und Neubrandenburg hinreichend ausgebaut ist. Eine nicht notwendige Stärkung des Verkehrsträgers Straße widerspricht dem Verlagerungsziel des BVWP 2030 hin zu dem umweltgerechterem Schienenverkehr. Vielmehr würde das NKV der ABS Berlin – Rostock nachträglich geschmälert.</p>
<p>B167-G30-BB-T2-BB B 167 OU Liebenwalde N2 auf 5,0 km</p>	<p>Das Projekt OU Liebenwalde wurde in den VB eingestuft. Die OU ist jedoch nicht in den BVWP 2030 aufzunehmen. Die Kosten von 31,6 Mio. Euro werden allein durch die vergleichsweise hohe NKV von 4,3 gerechtfertigt.</p> <p>Vorliegend stehen jedoch Mitteleinsatz und angedachtes Ziel in keinem Verhältnis. Die zu errichtende Strecke führt zu Kosten i.H.v. 6,32 Mio. Euro/km. Die voraussichtliche Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag und ein</p>

	<p>Fahrzeitgewinn von 2 Minuten rechtfertigt einen solchen Mitteleinsatz nicht.</p> <p>Das Land Brandenburg hat ausweislich der PRINS-Unterlagen im Rahmen der Schwachstellenanalyse die bestehende B 167 im Zuge der OD Liebenwalde nicht als Schwachstelle identifiziert.</p> <p>Auch wird die hohe Umweltbetroffenheit durch die Realisierung nicht berücksichtigt und keine Abwägungsmaßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung vorgenommen.</p> <p>Im Ergebnis ist auch unter Berücksichtigung einer möglichen Fernverkehrstangente BAB 11 – BAB 24 nicht von einem bestehenden Bedarf auszugehen. Vielmehr ist auf die Nutzung der bestehenden Autobahnverbindungen (vorliegend des Berliner Nordrings) hinzuwirken, so dass eine vermehrte Belastung in den Ortslagen entlang der B 167 gar nicht erst entsteht.</p>
<p>Gesamtprojekt: B167/B112-G40-BB</p> <p>9. Teilprojekt: B167 / B112-G40-BB-T8-BB</p> <p>B 167 OU Finowfurt und OU Eberswalde</p> <p>N 2 auf 20,8 km</p>	<p>Der zweistreifige Neubau einer OU Finowfurt/Eberswalde wird mit einer verbesserten Anbindung zwischen Frankfurt (Oder) und den Mittelzentren Seelow, Bad Freienwalde und Eberswalde begründet. Die Kosten für die im VB und WB eingeordneten Maßnahmen zur Herstellung dieser verbesserten Anbindung im Zuge der B 167 zwischen BAB 11 und BAB 12 belaufen sich auf insgesamt über 190 Mio. Euro. Dabei ist im Mittel kaum mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 5.000 Kfz/Tag im Verlauf der B 167 zu rechnen. Dem stehen ausweislich der PRINS-Dokumentation teils hohe Umweltbetroffenheiten gegenüber.</p> <p>Alternativ wäre für das Gesamtprojekt B 167 im Abschnitt Eberswalde – Frankfurt (Oder) ein Ausbau des SPNV-Angebotes mit attraktiven P&R-Möglichkeiten in</p>

Abstimmung mit dem Land Brandenburg kostengünstiger. Außerdem würde dem Ziel einer Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene entsprochen. Sämtliche aufgeführte Mittelzentren wären auf diese Weise angebunden.

Durch das nebenstehend genannte Einzelprojekt der OU Finowfurt/Eberswalde soll eine verbesserte Anbindung Eberswaldes an die BAB 11 erfolgen. Ausweislich des Lageplans als auch der allgemeinen Funktionsweise einer OU sind keine geeigneten Anschlussstellen vorhanden, um die Anbindung der Stadt Eberswalde an die Autobahn wesentlich zu verbessern. Die stadtferne Führung entlang des Oder-Havel-Kanals führt in vielen Fällen zu einer verlängerten Anfahrt bis zum Erreichen der neu zu errichtenden Anschlussstelle an die BAB 11.

Die Wirksamkeit der OU zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität ist zu bezweifeln. In den erfolgten Verkehrszählungen wurde nur ein geringer Anteil Durchgangsverkehr (3,4 %) ausgemacht, was auch durch die Karten zur Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall deutlich wird. 33 % stellen Quell- und Zielverkehr dar. 64 % der Kfz sind Binnenverkehr.⁷ Für diese bringt die Maßnahme keinerlei Verbesserung mit sich. Auch hinsichtlich des Quell- und Zielverkehrs ist nur für einen geringen Teil mit einer Verbesserung der Verkehrsanbindung zu rechnen. Die Einschätzung einer hohen Wirksamkeit für die städtebauliche Betroffenheit ist daher unzutreffend.

Weiterhin sind die Umweltauswirkungen hoch, insbesondere aufgrund einer Überschneidungen mit zwei FFH-Gebieten.

Die Prüfung einer alternativen Trassenführung mit Nutzung

7 Schwarzbuch Umweltpolitik in Brandenburg, 2009, S. 33.

	<p>bestehender Straßenräume und stadtnäherer Führung (sog. Eberswalder Schwung) ist nicht erfolgt. Dabei ist sie in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit und der erschließenden Funktion der geplanten Nordtangente überlegen. Gleichsam erfolgt auch hier ein Anschluss an die BAB 11 und die Binnenhäfen werden angebunden. Die Variante wird zur Minimierung der Baukosten und Umweltauswirkungen empfohlen und sollte im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft werden.⁸</p> <p>Insgesamt ist daher – mit Blick auf die vorgenannte Alternative zum Gesamtprojekt – auch die Einzelmaßnahme aus dem BVWP 2030 zu entfernen, bzw. entsprechend des Konzepts „Eberswalder Schwung“ umzugestalten.</p>
<p>B87-G80-BB-T1-BB B087 OU Lübben N 2 auf 9,9 km</p>	<p>Aufgrund der umwelt- und naturschutzfachliche Einstufung der Belastung durch das Vorhaben als hoch und einer geringen NKV von 1,2 ist eine Streichung des Vorhabens aus dem BVWP 2030 angezeigt. Zumal die Kosten in dem angegebenen Rahmen aufgrund zahlreicher Brückenbauwerke, zur Herstellung einer zulässigen Planung nicht haltbar sind.⁹</p>

8 Details zum sog. Eberswalder Schwung <http://www.b167-gegen-die-nordvariante.de/#3>, abgerufen am 20.4.2016.

9 <http://www.schwarzbuch.de/content/ortsumgehung-lubben-uberflussig>, abgerufen am 20.4.2016.

Schiene

Laufende und fest disponierte Vorhaben

Insbesondere die Verbesserung der Anbindung Berlin – Dresden (L27, L05 und N18) ist für die Verbindung der Bundeshauptstadt mit der Wachstumsregion Dresden, wie auch der Erschließung des südlichen Brandenburgs von enormer Bedeutung. Die derzeitige Reisedauer ist nicht dazu geeignet, Fahrgäste für den SPFV zu gewinnen. Die Maßnahme ist daher zügig umzusetzen.

Potentieller Bedarf

Projektnummer Maßnahmentitel Beschreibung der Maßnahme	Stellungnahme
2-027-V01 ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis u. Elektrifizierung Passow – Tantow – Grenze D/PL), Vmax-Erhöhung Berlin – Angermünde – Tantow – Grenze D/PL auf 160 km/h	<p>Die Aufnahme des Projektes in den BVWP 2030 ist von großer Bedeutung, da die derzeitige Reisezeit von rund 120 Minuten angesichts der guten Anbindung durch die BAB 11 nicht wettbewerbsfähig ist und der Erreichung der Verlagerungsziele Straße-Schiene im Wege steht. Der Entwurf BVWP 2030 zeigt selbst auf, dass deutliche Defizite im Reisezeitvergleich in Richtung Polen bestehen.¹⁰</p> <p>Die geplante Reduzierung der Reisezeit auf 70 bis 90 Minuten stellt dabei eine deutliche Verbesserung dar und ist geeignet, vermehrt Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern.</p> <p>Die Maßnahme ist insbesondere bedeutsam für die Umsetzung des vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH derzeit erstellten integrierten Fern- und Nahverkehrskonzepts, welches einen Stundentakt zwischen Berlin und der Metropolregion Szczecin / Stettin schafft. Von einer verbesserten Anbindung an Berlin profitieren über 750.000 Einwohnern der Region Szczecin. Neben dem bereits bestehenden Bedarf für ein gutes SPFV-</p>

¹⁰ BVWP 2030, Abb. 16.

	<p>Angebot erschließt eine gute Anbindung Szczecins Fluggastpotentiale für den Hauptstadtflughafen BER.</p> <p>Die Strecke bietet großes Potenzial insbesondere für eine beschleunigte Bedienung mit dem SPFV. Seit 2009 haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV verdreifacht¹¹ und dies trotz eines ausbaufähigen Angebotes (nur 3 Zugpaare Angermünde – Berlin Gesundbrunnen; keine Durchbindung bis Hbf oder Südkreuz; alle übrigen mit Umstieg in Angermünde; insgesamt 8 Zugpaare Mo-Fr, 7 Zugpaare Sa, So).</p> <p>Zurecht wurde die Maßnahme bereits im BVWP 2003 als Teilelement der EU-Osterweiterung aufgeführt. Insgesamt ist jede Verbesserung der Schienenverbindung nach Polen begrüßenswert, da derzeit kaum SPFV-Verbindungen in das EU-Nachbarland bestehen. Weiterführend ist so auch eine Verbesserung der Anbindung Anbindung Berlin – polnische Ostseeküste (etwa Köslin/Koszalin, Kolobrzeg/Kolberg) möglich.</p> <p>In wirtschaftlicher Hinsicht ist eine verbesserte Anbindung an den Seehafen Szczecin-Świnoujście auch für den SGV wichtig. So wird das Ziel der Verlagerung von Lkw auf die Schiene realisiert und Berlin und dessen Umland an den nahegelegensten Ostsee-Fährhafen in Richtung Skandinavien und Baltikum angebunden.</p> <p>Mit verhältnismäßig geringen Kosten lässt sich eine große Nachfrage in der Relation Berlin – Szczecin bedienen. Daher sehen wir eine Aufnahme in den VB als notwendig an.</p>
<p>13 2-028-V01 ABS Cottbus – Görlitz Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl.</p>	<p>Die Maßnahme war bereits Bestandteil des BVWP 2003.</p> <p>Unter Berücksichtigung des weiteren Zusammenwachsens der Länder der EU besteht der Bedarf für eine verbesserte</p>

11 <http://www.vbb.de/de/article/ueber-uns/presse/10-euro-ticket-berlin-stettin-erfolgreiche-5-jahres-bilanz/193709.html>, abgerufen am 19.4.2016.

<p>Elektrifizierung Cottbus – Görlitz</p>	<p>Anbindung Polens und hier konkret Wroclaws/Breslaus. Der BVWP 2030 weist selbst auf deutliche Defizite im Reisezeitvergleich in Richtung Polen hin.¹² Dabei ergibt sich auch eine bessere Auslastung des BER aufgrund von Reisenden aus dem südpolnischen Raum.</p> <p>Hinsichtlich der Relation Cottbus – Forst bestehen geringe Realisierungschancen für eine Anbindung auf polnischer Seite.</p> <p>Daher ist die Variante Cottbus – Spremberg – Horka – Legnica vorzugswürdig, wo über eine Verbindungskurve in Horka die im Aufbau befindliche Trasse in Richtung Wegliniec genutzt werden kann.</p> <p>Aufgrund der etwa 50 km längeren Strecke stellt auch eine Führung über Cottbus – Senftenberg – Horka keine brauchbare Alternative dar.</p> <p>Eine Aufnahme in den VB halten wir aus den genannten Gründen für angebracht.</p>
<p>M-001-V01 Deutschland-Takt</p> <p>Die Machbarkeit eines Deutschland-Taktes wurde in einer ersten Studie grundsätzlich nachgewiesen. In einem Folgeprojekt wird mit ggf. ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen ein Planfall M-001-V01 entwickelt, um BVWP-Zielnetz u. Deutschland-Takt auf einander abzustimmen. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall Deutschland-Takt unter Berücksichtigung des</p>	<p>Die Festsetzung einer willkürlichen Summe von 750 Mio. Euro für die Umsetzung eines Deutschland-Taktes halten wir für verfehlt. Vorliegend kann aus den für die Beteiligung vorgehaltenen Unterlagen nicht ersehen werden, welchen Einfluss einzelne Projekte für den Deutschland-Takt haben. Aufgrund der langfristigen Planung und des Zielhorizontes 2030 wäre eine Festschreibung des Deutschland-Taktes und die Ausrichtung der Projekte daran nötig gewesen.</p> <p>Dies würde auch die Wirkung von Einzelmaßnahmen auf den Gesamtplan weitaus besser nachvollziehbar machen. Vorliegend fehlt es vielmehr an einer Netzkonzeption, die dem Entwurf BVWP 2030 für den Bereich Schiene zugrunde liegt. Insbesondere für die Schienenprojekte im</p>

12 BVWP 2030, Abb. 16.

<p>Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet.</p>	<p>Land Brandenburg ist keinerlei Grundkonzept erkennbar. Daher sollte eine entsprechende Konzeption eines Deutschland-Taktes allen Schienenmaßnahmen zugrunde gelegt werden, um eine Fehlleitung von Investitionen zu verhindern.</p> <p>Hilfsweise sehen wir die Notwendigkeit für eine deutliche Aufstockung der Mittel zum Projekt M-001-V01. Andernfalls besteht die Gefahr, dass trotz belegter Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit eines Deutschland-Taktes nicht die Mittel für eine Umsetzung der nötigen Maßnahmen zur Verfügung stehen.</p>
<p>2-032-V01 ABS Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn) Maßnahmen: - Elektrifizierung Wustermark - Abzw Ribbeck mit Vmax 160 km/h - 3. Gleis Abzw Ribbeck - Abzw Bamme, Elektrifizierung mit Vmax 160 km/h - Elektrifizierung mit Vmax 160 km/h Rathenow - Abzw. Bindfelde - Elektrifizierung mit Vmax 160 km/h Abzw. Nahrstedt - Oebisfelde - Elektrifizierung mit Vmax 160 km/h Oebisfelde - Vorsfelde</p>	<p>Die Elektrifizierung des Gleises der Lehrter Bahn und dessen Aufrüstung auf Vmax 160 km/h ist zur Steigerung der Streckenkapazität und verbesserten Nutzbarkeit durch den SGV, sowie als Ausweichgleis für den SPfV in E-Traktion zu begrüßen.</p> <p>Die Einstufung in den VB halten wir für notwendig.</p>
<p>N29 Potentieller Bedarf Kombierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)</p>	<p>In PRINS ist wohl ein Ausbau von GVZ Großbeeren angezeigt. Allerdings kann dazu keine Stellung bezogen werden, da keine Detailinformationen abrufbar sind. Dies stellt einen Mangel für die Öffentlichkeitsbeteiligung dar.</p>

Sonstige Projekte, die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind

Projektnummer	Stellungnahme
---------------	---------------

Maßnahmentitel Begründung für Ausscheiden aus BVWP 2030	
<p>1-031</p> <p>ABS Berlin - Görlitz (ohne Bezugsfall-Anteil, Zweigleisigkeit)</p> <p>Da die Kapazitäten der eingleisigen Strecke auch künftig ausreichen werden, um den SPfV, den SPNV und den SGV zu bedienen, würde ein Ausbau keinen Nutzen bringen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Die Elektrifizierung der Strecke wurde unter der Projektnummer PB 2-028-V01 in den potenziellen Bedarf aufgenommen. In Grobbewertung ausgeschieden</p>	<p>Nicht nachvollziehbar ist, dass das 2. Gleis Lübbenau – Cottbus nicht schon Bestandteil des Bezugsfalles ist (N24). Die Strecke von etwa 40 km bietet im Bezugsfall allein in Vetschau ein Ausweich- und Überholgleis. Bereits jetzt führen Trassenkonflikte zu Problemen vorrangig im stündlich verkehrenden SPNV, so dass einzelne Haltepunkte nicht mehr bedient werden können. Da durch das Land Brandenburg weitere Bestellungen in der Relation Berlin – Cottbus angedacht sind, wird sich die Situation weiter verschärfen. Angesichts der seitens der DB für Dezember 2022 terminierten Aufnahme einer zweistündlichen IC-Verbindung zwischen (Norddeich –) Magdeburg – Cottbus¹³ ist hier mit deutlichen Kapazitätsengpässen und Zuverlässigkeitseinbußen zu rechnen. Eine Entschärfung kann an dieser Stelle allein der Lückenschluss als zweigleisige ABS schaffen.</p> <p>Weiterhin wird durch die DB auch ein Bedarf für den SGV gesehen.¹⁴</p> <p>Aufgrund der nutzbaren bestehenden Trasse für ein zweites Gleis, sowie weitgehend unproblematische und höhenfreie Streckenführung kann hier mit einem verhältnismäßig geringen Investitionsvolumen ein großer Nutzen für den SPfV und SGV erreicht werden. Weiterhin hat das Land Brandenburg mit der DB bereits eine Planungsvereinbarung getroffen¹⁵, so dass die Planungskosten in Teilen nicht vom Bund zu tragen wären.</p> <p>Angezeigt ist die Aufnahme des Projektes in den BVWP</p>

13 http://www.deutschebahn.com/file/de/9801892/b3wqQZrcSSEMP-j2TbfyJjSw5VM/9067832/data/presentation_neues_fernverkehrskonzept.pdf, abgerufen am 19.4.2016.

14 http://www.deutschebahn.com/presse/berlin/de/aktuell/presseinformationen/10909686/Ausbau_Luebbenau_Cottbus.html, abgerufen am 19.4.2016.

15 Siehe Fn. 5.

	<p>2030. Dabei ist aus unserer Sicht aufgrund der verhältnismäßig geringen Baukosten sowie eines hohen Wirkungsgrades von einem guten NKV auszugehen und die Maßnahme in den VB aufzunehmen. Außerdem wird so ein ungehinderter Verkehrsfluss ermöglicht, was primäres Ziel des BVWP 2030 darstellt.</p>
<p>1-034 ABS Berlin – Stralsund Aufgrund von Veränderungen in der SPFV- und SGV-Nachfrage auf dieser Strecke, ist eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf der Strecke nicht mehr nutzbringend für den überregionalen Verkehr. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. In Grobbewertung ausgeschieden</p>	<p>Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf Vmax 160 ist bereits im Bereich Berlin – Angermünde in dem Projekt 2-027-V01 enthalten. Konsequenz wäre eine Fortführung der Maßnahme auch zwischen Angermünde – Stralsund.</p> <p>Die Maßnahme war so auch bereits Bestandteil des BVWP 2003. Die damals angelegte Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr als auch für internationale Verkehre in Richtung Skandinavien bleibt in gleicher Weise bestehen. So ist die Strecke insbesondere für die Anbindung des Fährhafens Mukran von Belang.</p> <p>Die angeführten Nachfrageveränderungen im SPFV sind auf ein deutlich reduziertes SPFV-Angebot in dieser Relation zurückzuführen. Weiterhin bieten die derzeitigen Fahrzeiten aufgrund der niedrigen Streckengeschwindigkeit kaum einen Mehrwert gegenüber dem SPNV. So werden beispielsweise in Stralsund (Taktknoten zur Minute 0) bei Nutzung des SPFV keine früheren Anschlüsse erreicht, sondern bei einer Ankunft vollkommen außerhalb der Taktzeiten lediglich längere Wartezeiten für die Weiterreisenden produziert.</p> <p>Bis spätestens Dezember 2026 wird im Rahmen des Zielnetzes IC-NEU die Strecke Berlin – Stralsund (– Hamburg) durch IC zweistündlich bedient. Für diese Verbindung, wie auch für das bereits bestehende SPNV-Angebot führt eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit zur Konkurrenzfähigkeit und Verkehrsverlagerung auf die</p>

Schiene.

Im SGV ist die Trasse gegenüber der Relation Berlin – Rostock mit V_{max} 160 km/h nicht mehr konkurrenzfähig. Ein Rückgang der Nachfrage ist daher vielmehr in der bestehenden zu geringen Streckengeschwindigkeit begründet. Dies ist somit vielmehr ein Argument für eine Anhebung.

Wie dargelegt handelt sich nicht um eine SPNV-Maßnahme. Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit dient direkt der Verbesserung des SPNV- und SGV-Angebotes.

Eine Aufnahme in den BVWP 2030 ist daher notwendig.