Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn
c/o Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München

E N T W U R F Stand 28.04.2016

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G 12
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Kirchseeon, 30.04.2016

E-BVWP 2030 - Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den im März/April 2016 vorgelegten Entwurf des BVWP 2030 und dem zugehörigen Umweltbericht bringen wir folgende Einwendungen vor:

Zusammenfassung:

- 2014 wurden im Verkehrssektor mit 164 Millionen Tonnen CO2äq etwa 18 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands emittiert. Laut Umweltbundesamt mindert der E-BVWP2030 die Emissionen netto nur 0,5 Millionen Tonnen CO2 pro Jahr, d.h. nur um etwa 0,3 %. Der BVWP2030 entfaltet daher trotz massiver Umschichtungen von Geldmitteln zugunsten der Schiene keinerlei Klimarelevanz, die geringen Reduzierungen ändern nichts am prognostizierten weltweiten Temperaturanstieg.

- Andere wahrscheinliche Prognoseszenarien der künftigen verkehrlichen und technischen Entwicklung führen zu völlig anderen Ergebnissen. Der Verzicht auf eine Sensitivitäts-analyse und eine Robustheitsprüfung der Wertansätze und Prognosen ist daher ein schwerwiegender methodischer Fehler, der zwangsläufig zur Fehlallokation immenser öffentlicher Mittel führen wird.

- Im E-BVWP2030 wird im Zeitraum 2010 bis 2030 ein Anstieg des Rohölpreises von 79 auf 130 USD/Barrel prognostiziert. Tatsächlich beträgt der aktuelle Erdölpreis derzeit aber nur rund 40 USD/Barrel und nicht wenige Fachleute erwarten, dass dies längere Zeit so bleibt. Wenn der Erdölpreis so niedrig bleibt, dann lässt sich für kaum ein Schienenbauprojekt des VB/WB noch ein N/K > 1,0 errechnen, m.a.W. kaum ein Schienenwegeprojekt des E-BVWP2030 dürfte gebaut werden bzw. würde sich in Nachhinein als unwirtschaftlich erweisen. Auch der nördliche Brennerzulauf erweist sich so als völlig unwirtschaftlich und darf nicht gebaut werden.

- Mit den im E-BVWP2030 als VB/WB eingestuften Eisenbahnbauprojekten können die behaupteten gesamtwirtschaftlichen Nutzen nicht erzielt werden, weil in der N/K-Analyse
    - durch Außerachtlassen von Bewertungskriterien, die der Monetarisierung einen

negativen Nutzenbeitrag zu Lasten der Schiene liefern, und andererseits durch Überhöhen von Kriterien, die einen positiven Nutzenbeitrag zu Gunsten der Schiene ergeben, das Ergebnis der N/K-Analyse systematisch und vorsätzlich manipuliert wurde
  - die Lärmfolgekosten im Gesamtnetz durch das 2dB(A)-Abschneidekriterium systematisch kleingerechnet wurden
  - Effizienzgewinne infolge des technischen Fortschritts nur bei der Eisenbahn angesetzt wurden, nicht hingegen bei der Straße (z.B. keine Berücksichtigung von Treibstoffeinsparung durch automatisiertes Kolonnenfahren [Platooning])
  - die irrige Vorstellung zugrunde gelegt wird, dass die Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht von den Gesamtkosten einschließlich Wegeentgelten (Maut bzw. Trassenentgelte), sondern lediglich von den reinen Reise/Transportzeitgewinnen angetrieben wird; dies führt zu einer massiven Überschätzung des Ausbaubedarfs auf der Schiene.

- Das Unterlassen von Alternativenprüfungen für den Schienenwegeausbau auf Netzebene (Eisenbahn-Neubau und -Ortsumfahrungen vs. Ausbau innerörtlicher Eisenbahnstrecken) stellt einen Verstoß gegen die gesetzlichen Vorschriften zur SUP dar.

- Der E-BVWP2030 räumt dem Klima einen höheren Verfassungsrang ein als dem Recht auf Gesundheit und Leben der Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen. Was in der Zusammenfassung des Umweltberichts euphemistisch als „Weniger günstig ist dieses Szenario [3] allerdings bei der Neubelastung oder stärkeren Belastung mit Lärm innerorts ...“ umschrieben wird, bedeutet nichts anderes, als dass Bahnanlieger mit ihrem Leben und ihrer Gesundheit den Preis für die Missachtung des Art. 2 Abs. 2 GG im E-BVWP2030 zahlen würden. Der E-BVWP2030 ist daher mit dem Grundgesetz nicht vereinbar.

1. Formale Mängel der SUP

Die strategische Umweltprüfung wurde nicht ordnungsgemäß durchgeführt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist nach Überarbeitung, Aktualisierung und Vervollständigung der ausgelegten Unterlagen zu wiederholen:

1.1 Unzulässige Auslagerung von Aufgaben der Verwaltung an Private

In der BT-Drs. 18/7995 antwortet die Bundesregierung u.a.:
„Im Zuge der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP wird das BMVI bei der Erfassung, Bearbeitung und Bewertung der abgegebenen Äußerungen einschließlich der anzugebenden personenbezogenen Daten auch durch externe Dienstleister unterstützt. Dabei handelt es sich um die Dienstleister, die das BMVI auch bei der Erarbeitung bzw. Aufstellung des BVWP mit ihren fachlich-inhaltlichen Kenntnissen beraten haben.“

Erfassung, Bearbeitung und insbesondere der Bewertung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum E-BVWP2030 eingegangenen Einwendungen sind eine Aufgabe, die ausschließlich die Verwaltung des BMVI im Rahmen des Vollzugs des UVPG durchzuführen hat. Zwar dürfen bestimmte Verwaltungsaufgaben an Private ausgelagert werden, sofern dafür eine gesetzliche Grundlage geschaffen wurde. Eine solche gibt es jedoch vorliegend nicht.

Die Bewertung der eingegangenen Einwendungen ist eine Kernaufgabe der Verwaltung, die von der Entscheidungsfindung organisatorisch nicht getrennt werden kann, wenn denn die Entscheidung sachgerecht und unbeeinflusst von Interessen privater Dritter erfolgen soll. Daher kann und darf dieser Kernbereich des Verwaltungshandelns unter keinen Umständen an private Externe ausgelagert werden.

Damit fehlt es bereits an den Grundlagen für eine sachgerechte Entscheidung des BMVI zu den eingegangenen Einwendungen, das heißt, die SUP des UVPG wurde nicht ordnungsgemäß durch-

geführt.

1. 2 Der vorgelegte Plan ist überholt und unvollständig

Die Vorhaben im E-BVWP2030 wurden in unterschiedliche Dringlichkeitsstufen eingruppiert (laufende und fest disponierten Projekte, vordringlicher Bedarf [VB] und weiterer Bedarf [WB]). Zusätzlich aber gibt es bei den Eisenbahnvorhaben zahlreiche Projekte, die als „Potentieller Bedarf" klassifiziert sind und die noch in den VB oder WB aufsteigen können. In den Antworten der Bundesregierung auf die Anfrage von MdB Leidig (Frage Nr. 78 in BT-Drs. 18/8052) und MdB Klein-Schmeink (Frage Nr. 88 in BT-Drs. 18/8127) heißt es übereinstimmend, dass „die Bewertung der noch offenen Vorhaben („potenzieller Bedarf") im Bereich der Eisenbahnen des Bundes […] mehrere Monate beanspruchen [wird], da in der Regel umfangreiche z. B. umwelt-/bautechnische, fahrplankonstruktive und eisenbahnbetriebliche Untersuchungen erforderlich sind."

Nach aktuellen Informationen soll die Bewertung der Projekte des „Potentieller Bedarf" voraussichtlich erst 2017 vollständig abgeschlossen sein, das Bundesschienenwegenausbaugesetz (BSWAG) soll aber angeblich noch im Jahr 2016 verabschiedet werden. In ihrer Antwort auf die Anfrage von MdB Wilms (Plenarprotokoll 18/166 vom 27.04.2016) teilte die Bundesregierung mit: „Es hängt von der Entscheidung des Deutschen Bundestags über die Novellierung des BSWAG ab, wie mit Projekten des Potenziellen Bedarfs, die erst nach Inkrafttreten des Gesetzes bewertet werden, umgegangen werden muss. Im geltenden Bedarfsplan, als Anhang des BSWAG aus dem Jahre 2004, gab es vergleichbar mit dem Potenziellen Bedarf ebenfalls Projekte, die noch nicht bei Inkrafttreten des Gesetzes bewertet waren (zum Beispiel Schienenknoten und internationale Projekte).Eine nachträgliche Änderung des BSWAG ist nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen."

Das heißt, dass der vorgelegte Plan im Bereich der Eisenbahnvorhaben derzeit unvollständig und falsch ist, denn es ist derzeit nicht erkennbar, welche der 43 Vorhaben des „Potentiellen Bedarfs" es noch in den VB/WB schaffen und welche der Vorhaben, die bereits in VB/WB sind, nachfolgend in eine geringere Dringlichkeit abgestuft werden, m.a.W. welche Vorhaben nach Abschluss der Bewertung der noch offenen Vorhaben überhaupt im VB/WB sein werden.

Wegen der mit jedem möglichen Projekt verbundenen Netzwirkung ist somit derzeit weder eine Beurteilung der Auswirkungen eines einzelnen Eisenbahnvorhabens noch – wegen der Netzwirkung - auch keine Einschätzung der Wirkungen auf das Gesamtnetz möglich. Damit sind die ausgelegten Unterlagen zur SUP unvollständig, das Ziel der SUP und der Öffentlichkeitsbeteiligung wird verfehlt.

2. Die Nutzen-Kosten-Analyse und die SUP in Bezug auf die Schiene wurden methodisch fehlerhaft durchgeführt

Straßen- und Schienenverkehr weisen gleiche Arten von Auswirkungen auf die Umwelt, den Menschen und auf die Gesamtwirtschaft auf; Unterschiede gibt es im wesentlichen nur in quantitativer Hinsicht. Dennoch wurde sowohl bei der SUP wie der N/K-Analyse Bewertungskriterien, die der Monetarisierung einen negativen Nutzenbeitrag zu Lasten der Schiene liefern, nicht berücksichtigt, und andererseits von Kriterien, die einen positiven Nutzenbeitrag zu Gunsten der Schiene ergeben, überhöht dargestellt.

Diese methodischen Fehler und Mängel sind nicht zufälliger Natur, vielmehr ist es offensichtlich, dass so **der gesamtwirtschaftliche Nutzen von Schienenprojekten systematisch und vorsätzlich schöngerechnet** werden soll, um gegenüber der uninformierten Öffentlichkeit die massive Mittelverschiebung im E-BVWP2030 zugunsten von Schienenprojekten, die allesamt mitten durch zahllose Städte und Ortschaften in ganz Deutschland führen und dort zu Wertverlusten, Verarmung, Vertreibung, Zerstörung gewachsener Siedlungsstrukturen und Nachbarschaften sowie Krankheit und Tod führen, begründen zu können

Dies betrifft u.a. die folgende Bewertungskriterien:

2.1 Lärm

Die Monetarisierung des Faktors Lärm in der Nutzen/Kosten-Analyse basiert allein auf der Betrachtung der absoluten Änderung der Geräuschbelastung (differenziert nach innerorts/außerorts). Die Höhe der Vorbelastung bleibt ebenso unberücksichtigt wie Lärmerhöhungen unter 2 dB(A).

Da infolge des E-BWVP2030 der Schienengüterverkehr stark ansteigen wird, werden durch das 2-dB(A)-Abschneidekriterium im Gesamtnetz Millionen von Menschen, die einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung von unter 2 dB(A) (dies entspricht einer massiven Zusatzbelastung von mindestens 60% mehr Zügen !) ausgesetzt sein werden, bei der Monetarisierung als Nullum betrachtet werden.

Die Darstellung im Umweltbericht, wonach es angeblich innerorts zu einer Entlastung von Lärm käme, trifft auf das Gesamtnetz bezogen nicht zu. Denn zwar werden dort, wo bauliche Maßnahmen erfolgen, gemäß den Regelungen der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt („Baugrubenmodell“), die zu einer örtlich begrenzten Verringerung der Lärmbelastung führen. Auf das gesamte Netz bezogen führt aber jede Ausbau/Neubaumaßnahme zu Mehrverkehren und damit zu einer zusätzlichen Lärmbelastung.

Eine zästzliche Lärmbelastung auf Netzebene wäre vielleicht noch hinnehmbar, wenn die Lärmbelastung an den deutschen Schienenstrecken niedrig wäre. Das ist sie aber ganz und gar nicht, vielmehr liegt die Lärmbelastung an allen TEN-T-Strecken bereits jetzt weit oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist es aber dem Staat verwehrt ist, Menschen, die bereits so stark lärmbelastet sind, noch weiterem Lärm auszusetzen.

Da es der Bundesgesetzgeber bis heute pflichtwidrig unterlassen hat, einen gesetzlichen Lärmschutzanspruch für Bahnanlieger an Bestandsstrecken ohne bauliche Veränderung zu schaffen und auch die freiwillige Lärmsanierung des Bundes bis 2030 nicht abgeschlossen sein wird, wird der E-BVWP2030 und das nachfolgenden BSWAG zu Hunderttausenden zusätzliche Lärmtoten unter den Bahnanliegern (siehe Gutachten des Wissenschaftlicher Dienst des Bundestags, Informationen zu gesundheitlichen Auswirkungen des Schienenverkehrs, 1. Oktober 2015, WD-9-3000-075/15). Damit ist der E-BVWP2030 und das anschließende BSWAG nicht mit Art. 2 Abs. 2 GG vereinbar.

Dem E-BVWP2030 und dessen Umweltbericht sind aber diese zusätzlichen Bahnlärmtoten ebensowenig wie die zusätzlichen lärmbedingten Krankheitskosten irgendeine Erwähnung wert.
Wegen des Abschneidekriteriums von 2 dB(A) und der Nichtbetrachtung der Lärmentwicklung auf Netzebene leiden die SUP und die N/K-Analyse an einem eklatanten Ermittlungs- und Abwägungsdefizit.

2.2 Feinstäube

Laut Methodenhandbuch, Abschnitt 3.1.5, erfolgt lediglich eine Monetarisierung der Feinstäube aus Verbrennungsmotoren und aus der Erzeugung von Strom, nicht jedoch der Feinstäube aus Bremsvorgängen, Rollabrieb oder aus dem Gleisschotter.

Dass Eisenbahnen Feinstäube emittieren, scheint dem BMVI entweder nicht bekannt zu sein oder es wird – wohl absichtlich – einfach „vergessen“. Dabei gibt es inzwischen zahllose Untersuchungen über die Feinstaubemissionen aus dem Abrieb von Rädern und Schienen, bei Bremsvorgängen wie auch zur Freisetzung von Asbestfasern aus asbestmineralhaltigem Gleisschotter. Die Freisetzung von Asbestfasern erfolgt nicht nur während der Vorbeifahrt jedes Zuges, sondern besonders intensiv bei Oberbauarbeiten.

2.3 Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung

Laut Methodenhandbuch, Abschnitt 3.3.11, wird die Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung ausschließlich bei der Straße betrachtet und monetarisiert. Dabei wird ignoriert, dass es auch infolge der mitten durch Tausende von Städten und Ortschaften verlaufenden Bahnlinien zu erheblichen gesamtwirtschaftlichen Verlusten durch Umwegverkehre und zu Wartezeiten an höhengleiche Bahnübergängen kommt.

Bei vielen Ausbaumaßnahmen, die im E-BVWP2030 vorgesehen sind, fallen vorhandene Querungsmöglichkeiten, insbesondere höhengleiche Bahnübergange, weg, was zu verlängerten Umwegen und zusätzlichen Zeitverlusten führt.

Bleiben höhengleiche Bahnübergängen erhalten, erhöhen sich bei der im E-BVWP2030 bundesweit vorgesehene Zunahme der Zugfrequenzen zwangsläufig auch die Schließzeiten des Übergangs und damit auch die Wartezeiten für die Straßenverkehrsteilnehmer – wobei Wartezeiten an Bahnübergängen regelmäßig erheblich länger als die Wartezeit an einer Straße.

Das unzulässige Außerachtlassen der negativen Nutzen aus der innerörtlichen Trennwirkung von Bahntrassen ist auch hauptursächlich dafür, dass innerörtliche Bahnausbaumaßnahmen regelmäßig als gesamtwirtschaftlich nutzbringender im Vergleich zum Neubau von Eisenbahn-Ortsumfahrungen errechnet werden – originellerweise ist der Ansatz negativer Nutzen aus der Trennwirkung hingegen ein Hauptargument, wenn es um die Begründung der Wirtschaftlichkeit von Straßen-Ortsumfahrungen geht…Es überrascht daher nicht, dass im E-BVWP2030 zwar zahllose Ortsumfahrungen zu finden sind, aber keine einzige Eisenbahn-Ortsumfahrung.

Es ist offensichtlich, dass durch die vorsätzliche Nichtberücksichtigung der negativen Nutzen aus der innerörtlichen Trennwirkung sowie des Nichtansatz von Sanierungs- und Erneuerungseffekten der Nutzen von Eisenbahn-Ortsumfahrungen weggerechnet und der ortszerstörende innerörtliche Eisenbahnausbau schöngerechnet werden soll.

2.4 Negative Beschäftigungseffekte aus der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene

Im Methodenhandbuch, Abschnitt 2.4, wird behauptet, dass für 2030 Vollbeschäftigung prognostiziert wird und damit aus dem Bau und Betrieb der zahlreichen zusätzlichen Eisenbahnstrecken angeblich keine Beschäftigungseffekte entstehen würden. Dies ist erkennbar falsch. Denn etwa 2/3 bis ¾ des behaupteten gesamtwirtschaftlichen Nutzens aus der Verlagerung der Straßenverkehre auf die Schiene sind auf eingesparte Betriebskosten zurückzuführen.

Diese Betriebskosten setzen sich im wesentlichen aus Personalkosten der Lkw-Fahrer, aus Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Lkws und aus den Treibstoffkosten zusammen. Wenn weniger Lkws fahren, werden zahllose Berufskraftfahrer arbeitslos (derzeit gibt es etwa 500.000 Berufskraftfahrer in DE, wenn nur 20% des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagert würde, würde etwa 100.000 Fahrer arbeitslos). Wenn keine Lkws mehr benötigt werden, werden Hunderttausende Menschen, die mit der Produktion, dem Vertrieb und in der Wartung der Lkws beschäftigt sind, arbeitslos und die gesamte Lkw-Industrie notleidend. Und wenn weniger Diesel getankt wird, werden Menschen in der Treibstoffindustrie arbeitslos.

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten massiven Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind immens, das Bruttosozialprodukt wird deutlich sinken, die Arbeitslosigkeit wird steigen.

Schließlich aber trifft die Verlagerung von Straßengüterverkehren auf die Schiene aber auch die Eisenbahn selbst, denn infolge der dann auftretenden erheblichen Ausfälle bei den Mauteinnahmen und den Mineralölsteuern stehen dem Fiskus weniger Geldmittel zur Verfügung, um ein unwirtschaftliches und hypertrophes Eisenbahnsystem querzusubventionieren.

2.5 Leerfahrten

Nicht nur bei Lkws gibt es Leerfahrten – auch nahezu jeder zweite Güterwaggon fährt leer. Im Methodenhandbuch findet das keinerlei Erwähnung. Entsprechend werden Leerfahrten nur beim Straßenverkehr, nicht jedoch beim Schienenverkehr als gesamtwirtschaftlicher Verlust monetarisiert.

3. Methodisch fehlerhafte Prognosen – Fehlende Sensitivitätsanalysen und Robustheitsprüfungen

Andere, nicht weniger wahrscheinliche oder gar noch wahrscheinlichere Prognoseszenarien der künftigen oder bereits stattfindenden verkehrlichen und technischen Entwicklung führen zu völlig anderen Ergebnissen. Es stellt angesichts der langen Geltungsdauer des E-BVWP2030 einen gravierenden methodischen Fehler dar, dass die Wertansätze und Prognosen des E-BVWP2030 nicht in Sensitivitätsanalysen und Robustheitsprüfungen hinsichtlich der Auswirkungen solcher alternativen Szenarien genauer untersucht wurden.

Durch das Unterlassen solcher Untersuchungen und Prüfungen wird eine Scheingenauigkeit suggeriert, die tatsächlich nicht besteht. Vielmehr können so bereits technische oder verkehrliche Entwicklungen, die geringfügig anders als prognostiziert verlaufen, dazu führen, dass der errechnete gesamtwirtschaftliche Nutzen von Investitionen das Eisenbahnsystem überhaupt nicht mehr gegeben ist, d.h. dass immense Fehlinvestitionen getätigt werden.

Bereits die Entwicklung des Ölpreises, die entgegen der Prognose des E-BVWP2030 erfolgt, zeigt, dass kaum ein Eisenbahnprojekt tatsächlich einen N/K >1 erreichen wird und die immensen Investitionen in das Eisenbahnsystem in eine technologische Sackgasse führen und verloren sein werden.

3.1. Kein Ansatz von technologischen Effizienzgewinnen im Straßenverkehr

Die Bundesregierung selbst betreibt ein ambitioniertes Programm zur Förderung der Elektromobilität; so sollen bereits bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen sein mit der Tendenz zu einer rasch weiter wachsenden Flotte an elektrisch betriebenen Straßenfahrzeugen, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr; aktuell soll ein Förderprogramm für 400.000 E-Autos aufgelegt werden.

Gleichwohl findet die zunehmende Elektromobilität im E-BVWP2030 keinerlei Erwähnung: alle Annahmen und Prognosen des BVWP gehen unverändert von einem Straßenverkehr aus, der ausschließlich durch Verbrennungsmotoren angetrieben wird und hohe Emissionen an klimaschädlichen Gasen, Stickoxiden, Feinstäuben sowie Lärm aufweist.

Darüber hinaus ignorieren die Kostenansätze in der N/K-Analyse die aktuell laufenden technischen Entwicklungen zu Platooning bei Lkws und zu computergesteuerten Fahrzeugen im Personen- und Güterverkehrs. Alle diese Entwicklungen werden bereits in wenigen Jahren zu einer erheblichen Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und damit der Betriebskosten von Straßenfahrzeugen sowie zur Reduktion von Emissionen einschließlich Lärm führen.

Während die SUP und die N/K-Analyse solche wahrscheinlichen Entwicklungen im Straßenverkehrs völlig ignoriert, wird bei den Prognosen für die Eisenbahn sehr wohl von technologisch bedingten Effizienzgewinnen bei den Lokomotiven ausgegangen; zudem wird bei den Wertansätzen für den Energieverbrauch aus Elektrizität für das Jahr 2030 der Anteil erneuerbarer Energien mit 50% angesetzt.

Es ist methodisch fehlerhaft, bei einem E-BVWP2030, der über einen Zeitraum von rund 10-15 Jahren gelten soll und mit dem Verkehrswege geplant werden sollen, die über einen Zeitraum von

mindestens 50 Jahren genutzt werden sollen, Effizienzgewinne durch den technischen Fortschritt einseitig nur bei der Eisenbahn anzusetzen, bei Straßenfahrzeugen hingegen zu verneinen.

3.2. Prognose des künftigen Rohölpreises

In den N/K-Analyse wird bei nahezu allen Eisenbahnprojekte 2/3 bis ¾ des behaupteten gesamtwirtschaftlichen Nutzens auf eingesparte Betriebskosten zurückgeführt; der Hauptanteil davon machen eingesparte Treibstoffkosten (Benzin, Diesel) aus. Das heißt, dass die Höhe der Treibstoffkosten maßgeblich darüber bestimmt, ob ein Eisenbahnprojekt einen N/K >1 hat oder nicht.

Im Methodenhandbuch, Abschnitt 3.1.3, wird beschrieben, dass für den Zeitraum 2010 bis 2030 ein Anstieg des Rohölpreises von 79 auf 130 USD/Barrel prognostiziert und allen N/K-Analysen zugrunde gelegt wird. Tatsächlich beträgt der aktuelle Erdölpreis derzeit aber nur rund 40 USD/Barrel und zahlreiche Fachleute gehen davon aus, dass er noch weiter auf so niedrigem Niveau bleibt und auf lange Zeit die 100 USD/Barrel nicht überschreiten wird.

Bleibt der Erdölpreis tatsächlich längere Zeit weiter so niedrig, dann hätte das die Konsequenz, dass sich die im E-BVWP2030 prognostizierten Betriebskosteneinsparungen bei der Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene nicht einmal ansatzweise realisieren würden. Das wiederum hätte zur Folge, dass kaum eines der Schienenbauprojekte des VB/WB einen N/K > 1,0 vorweisen würde, d.h. kaum ein Schienenwegeprojekt des BVWP2030 dürfte gebaut werden bzw. würde sich in Nachhinein als unwirtschaftlich erweisen.

Auch der Ausbau des nördlichen Brennerzulauf München-Rosenheim-Kiefersfelden, für den zuletzt noch ein mickriges N/K =1,2 errechnet wurde, erweist sich bei dem gegenwärtigen Ölpreis als unwirtschaftlich und dürfte daher gar nicht in den BVWP2030 aufgenommen werden.

4. Falsche Priorisierung im E-BVWP2030 – unterlassene Alternativenprüfungen

2014 war der Verkehrssektor mit 164 Millionen Tonnen CO2äq für 18 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Laut Umweltbundesamt mindert der E-BVWP2030 die Emissionen netto nur 0,5 Millionen Tonnen CO2 pro Jahr. Eine klimarelevante Wirkung des E-BVWP2030 ist damit nicht gegeben.

Die Reduzierung der Treibhausgase soll im Rahmen des E-BVWP2030 im wesentlichen durch die Einsparung von Betriebsstoffen infolge der Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene erfolgen. Die Folge des stark zunehmenden Schienen(güter)verkehrs wird jedoch eine weitere Zunahme der Lärmbelastung der Millionen Bahnanlieger sein; Zigtausende Bahnlärmkranke und Bahnlärmtote werden den Preis dafür zahlen (siehe Gutachten des Wissenschaftlicher Dienst des Bundestags, Informationen zu gesundheitlichen Auswirkungen des Schienenverkehrs, 1. Oktober 2015, WD-9-3000-075/15).

Der E-BVWP2030 leidet daher fundamental an einer Falschgewichtung der Schutzgüter (Welt)Klima und menschliche Gesundheit und Leben. Denn obwohl der E-BWVP2030 – entgegen der Werteordnung im Grundgesetz - dem Klima einen höheren Rang einräumt als der Gesundheit und dem Leben der Millionen Bahnanlieger, vermag er nicht mal das Klima zu retten, führt aber zu Krankheit und Tod bei Zehntausenden von Bahnanliegern.

Da aber die Verfassung der Gesundheit und dem Leben der Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen, einen höheren Rang einräumt als der Umwelt und dem Klima, muss ein E-BVWP2030, der den Ansprüchen des Grundgesetzes genügen will, primär darauf ausgerichtet sein, die unerträgliche Lärmbelastung der Millionen Bahnanlieger zu verringern.

Daher hätte im Rahmen der SUP-Alternativenprüfung bereits auf Netzebene geprüft werden müssen, auf welche Weise möglichst viele Bahnanlieger durch großräumige Ortsumfahrungen und Neutrassierungen (z.B. Mittelrhein, Brennerzulauf München-Rosenheim oder Oberrhein) entlastet

werden können und gleichzeitig die verkehrlichen Ziele erreicht werden können. Auch auf der Projektebene hätten lokal begrenzte Eisenbahnortsumfahrungen geprüft werden müssen. Kein einziges dieser sich aufdrängenden Alternativkonzepte wurde geprüft.

Während nahezu alle Autobahnen außerorts verlaufen und auch nur dort gebaut oder erweitert werden und im E-BVWP2030 sind weit über 100 Bundesstraßen-Ortsumfahrungen im VB/WB enthalten sind, enthält jedoch der E-BVWP2030 kein einziges Projekt einer (lokale oder großräumige) Eisenbahn-Ortsumfahrung. Statt dessen sieht der E-BVWP2030 eine Vielzahl an Maßnahmen vor, mit denen die innerörtlichen Bahntrassen weiter ausgebaut werden und so der soziale und wirtschaftliche Niedergang von Tausenden von Ortschaften und deren Einwohner beschleunigt fortgesetzt wird.

Der jetzt vorgelegte E-BVWP2030 steht auch im Widerspruch zum TEN-T-Beschluss des Bundestags (BT-Drs. 18/7365 „Der Deutsche Bundestag beschließt: 5. Bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.“), da es bei Beachtung des BT-Beschlusses keine innerörtlichen Ausbaustrecken geben dürfte.

Der Schutz der menschlichen Gesundheit und des menschlichen Lebens steht nicht unter dem Vorbehalt der Erforderlichkeit eines N/K>1, vielmehr muss der Bundestag und Bundesgesetzgeber die notwendigen Mittel bereitstellen, um nach 40 Jahren Untätigkeit endlich die Gesundheit und das Leben der Menschen, die neben den Gleisen wohnen, zu schützen, ganz gleich, wieviel es kostet.

Mit freundlichen Grüßen