

PRESSEMITTEILUNG – 05.04.2017

Pressebericht zur Mitgliederversammlung und Infoveranstaltung des Aktionsbündnisses BAHNANE am 26.03.2017



Trotz des schönen Wetters waren über 200 Interessierte und Mitglieder zur diesjährigen Mitgliederversammlung und Informationsveranstaltung des Aktionsbündnisses BAHNANE gekommen und die große Turnhalle des TVE Eschersheim war dem Ansturm kaum noch gewachsen. Die vollmundigen Ankündigungen der Bahn, im Herbst 2017 mit dem Bau zu beginnen und dafür uneingeschränktes Baurecht zu besitzen, hat die Anwohner entlang der Strecke und aufmerksame Bürger aufgeschreckt und mobilisiert.

Der fachliche Koordinator des Bündnisses, M. Hub, zeigte in seiner u.a. auf unveröffentlichten Dokumenten basierenden Präsentation, warum diese "Tatsachen" keinen realen Boden haben. Am Ende setzte er sich mit dem von der Bahn neu vorgelegten Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Projekts auseinander.

Uneingeschränktes Baurecht?

Die Planfeststellung kann nur für solche Baumaßnahmen ein Baurecht begründen, die im Plan enthalten sind. Nicht rechtskräftig genehmigt ist bislang das Konzept für den Erschütterungsschutz. Hier musste sich die Bahn in der Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof Kassel (VGH) im Jahre 2011 zu einer Nachbesserung verpflichten. Die neuerliche Klage gegen das nachgebesserte Erschütterungskonzept ist noch beim VGH anhängig und bislang noch nicht einmal ein Verhandlungstermin festgelegt. Ein Baubeginn der eigentlichen Trasse ohne ein gerichtlich bestätigtes Erschütterungskonzept ist aber nicht vorstellbar; denn der Erschütterungsschutz ist Teil des zu errichtenden Bahndamms und kann – anders als der Lärmschutz – nicht nach Fertigstellung des Bahndamms nachgebessert werden.

Außerdem hat die Bahn verschiedene gravierende Änderungen gegenüber der bisherigen Planung vorgenommen, die bislang jedoch nicht öffentlich gemacht wurden. So müssen zahlreiche Eisenbahnüberführungen, u.a. in Berkersheim, Frankfurter Berg und Eschersheim, anders ausgeführt werden als ursprünglich geplant. Desweiteren ist das 2004 genehmigte Konzept für die Baustellenlogistik für die mehr als 85.000 erforderlichen Lkw-Fahrten überholt, da sich Frankfurt seit der ersten Planung in den 90er Jahren verändert hat: die ursprünglich geplanten Baustraßen verlaufen jetzt durch Wohngebiete und verkehrsberuhigte Zonen sowie vorbei an neuen Kindergärten und Spielplätzen. Außerdem sind die vorgesehenen Materiallagerplätze nicht mehr nutzbar. Auch ist

der nun beabsichtigte Bau eines Bahnhofs in Ginnheim im bisher genehmigten Plan nicht enthalten und bedarf nach Ansicht des Eisenbahnbundesamtes (EBA) ebenfalls einer Planfeststellung.

Ebenfalls neu und in der Öffentlichkeit nicht bekannt war bisher der Umstand, dass das EBA den Änderungsantrag der DB für das Erschütterungsgutachten bereits abgelehnt hatte. Im entsprechenden Bescheid führt das EBA mit Blick auf die oben beschriebenen Änderungen aus, dass *„die von der Vorhabensträgerin beabsichtigten weiteren Planänderungen einen Umfang erkennen (lassen) ..., so dass auch hier wieder ein Planänderungsverfahren ... mit Offenlage durchzuführen wäre“*. Mit anderen Worten: erst muss das Verfahren zum Erschütterungsschutz vor dem VGH abgeschlossen werden, dann kann die Genehmigung der notwendigen weiteren Planänderungen beantragt werden und dazu ist erneut eine Offenlage mit Bürgerbeteiligung erforderlich. Erst nach Abschluss auch dieses Verfahrens kann überhaupt von einem Baurecht gesprochen werden. Dies wird voraussichtlich noch Jahre dauern.

Erfolgt der Baubeginn im September 2017?

Der BAHNANE-Sprecher wagte unter Hinweis auf seine vorherigen Ausführungen die Behauptung, dass mit einem echten Baubeginn im September 2017 entgegen der Ankündigung nicht zu rechnen sei; denn bis dahin werde es der Bahn weder möglich sein, die notwendigen Planfeststellungen für die beabsichtigten Änderungen zu erhalten, noch die laufenden Gerichtsverfahren oder erforderlich werdende Streitverfahren über Enteignungen zu einem Ende zu bringen.

Prekär für das Vorhaben könnte sich auch der Leitsatz aus dem VGH-Urteil 2011 erweisen, wonach *„auch unter Berücksichtigung von nicht auszuschließenden – im Gegenteil bei derartigen Projekten erfahrungsgemäß sogar wahrscheinlichen – Verzögerungen bei der Bauausführung ... grundsätzlich sichergestellt sein (muss), dass bei Inbetriebnahme des Vorhabens der Prognosehorizont noch nicht abgelaufen ist.“*

Bekanntermaßen wurde als Prognosehorizont sowohl im Lärm- wie auch im Erschütterungsgutachten das Jahr 2015 angesetzt. Dieses Jahr wird zum derzeit anvisierten Inbetriebnahmezeitpunkt 2022 weit überschritten sein und somit müssten dem Plan die neueren Bahn-Prognosen zugrunde gelegt werden, die für 2025 eine Zunahme von 50 % bei den Güterzügen vorsehen. Die Erstellung neuer Schall- und Erschütterungsgutachten inkl. Offenlage, Einwendungen, Planfeststellung und ggf. Klagen dagegen würden wiederum Jahre in Anspruch nehmen.

Frisierter Kosten-Nutzen-Index

Damit ein Vorhaben überhaupt ausgeführt werden darf, muss der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) über 1,0 liegen. Die Bahn legte im März 2017 eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) aus Oktober 2016 vor. Diese gelangt zu einem vorher nie erreichten NKI von 1,67.

M. Hub führte hier zur Vorgeschichte aus: die letzte NKU aus dem Jahre 2006 wurde ihm 2007 vom Hessischen Verkehrsministerium (heute HMWEVL) zur Verfügung gestellt und führte zu einem NKI von 1,22. Auf schriftliche Anfrage erhielt Hub vom HMWEVL im Dezember 2016 die Auskunft, alle bisher existierenden NKUs lägen ihm bereits vor. Analog antwortete das Ministerium im Februar 2017 auf eine Kleine Anfrage der FDP im Hessischen Landtag auf die Frage:

„Wie stellt sich nach aktuellen Informationen das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau dar?“

Antwort:

„... wurde mit Datum 22. Dezember 2006 eine Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt. Derzeit wird ... eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung ... erstellt.“

Tatsächlich aber lag dem Ministerium sowohl im Dezember 2016 wie auch im Februar 2017 bereits das Ergebnis einer neuen NKU aus Oktober 2014 vor, wie DB-interne Unterlagen belegen. Diese NKU gelangte zu einem NKI, der lediglich ganz knapp an der Grenze zur Unwirtschaftlichkeit lag. Im Protokoll einer Sitzung aus 2015, an der Vertreter des EBA, der DB, des HMWEVL und des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) teilnahmen, ist zu dieser NKU 2014 nachzulesen: *„Der NKI (inkl. Risiken) von 1,03 wird seitens des BMVI als sehr kritisch gesehen.“* Sowohl den anfragenden Bürgern als auch dem Parlament wurde diese NKU aus 2014 jedoch bislang vorenthalten.

Stattdessen wurde die NKU scheinbar solange nachbessert, bis endlich ein zufriedenstellender Nutzen-Kosten-Indikator herauskam. Schon beim ersten Durchsehen der neuen NKU 2016 wird deutlich, dass hier offensichtlich reichlich getrickst wurde, denn:

- Die NKU macht keine eigene Aussage mehr zum ersten Bauabschnitt, um den es hier schließlich geht; für den zweiten Bauabschnitt von Bad Vilbel bis Friedberg liegt noch gar keine Genehmigung vor; für eine Finanzierung des ersten Bauabschnittes muss daher logischerweise der erste Abschnitt auch separat bewertet werden, was in den bisherigen NKU stets beachtet wurde, diesmal aber einfach „unter den Tisch gefallen“ zu sein scheint.
- Die NKU unterstellt, dass Pkw im Jahre 2025 CO₂-Emissionen in einer absurden Höhe von 261 g/km innerorts und 206 g/km außerorts verursachen werden. Zum Vergleich: ab 2020 gilt ein Grenzwert von 95 g CO₂/km für alle neu zugelassenen Pkw in der EU. Zudem ist längst bekannt, dass Verbrennungsmotoren im Zeitalter der Feinstaub- und Stickoxidproblematik ausgedient haben und spätestens ab 2030 – davor wird realistischerweise der Ausbau bis Friedberg nicht abgeschlossen sein – keine Rolle mehr spielen werden. Dazu Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer, Gründer und Direktor des CAR Center Automotive Research, unlängst in einem Interview der VDI-Nachrichten: *„Bis (2030) werden in Europa und in China praktisch nur noch Elektroautos auf den Markt kommen. Verbrennungsmotoren wird es dann fast nur noch im Lkw-Bereich geben“.*

Nun könnte man mutmaßen, die völlig veralteten Annahmen zu den Emissionen des (durch

den Ausbau vermeintlichen) Pkw-Verkehrs, sind der veralteten Standardisierten Bewertung geschuldet, die hier zugrunde gelegt wurde. Aber weit gefehlt, denn die Autoren der NKU 2016 haben etwa bei der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten von der eigentlich vorgegebenen Methodik abweichende Ansätze gewählt. Mit anderen Worten: wenn es den NKI in die Höhe treibt hat man neue Annahmen getroffen, wenn aktuelle Daten den NKI senken würden, hat man es lieber bei den alten Bewertungsmaßstäben belassen.

- Auch bei den Unfallhäufigkeiten geht die NKU 2016 von erheblich zu hohen Werten für den Pkw-Verkehr aus und blendet dabei die erhebliche Verbesserung durch Sicherheitstechnik in den Fahrzeugen aus. Während die NKU 2016 z.B. noch 8 bis 9 Totesopfer je Milliarde Fahrzeug-km annimmt, sind es laut Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) in 2016 nur ca. 4,2 Getötete je Mrd Fahrzeug-km, also bereits jetzt nur etwa die Hälfte der in der NKU herangezogenen Werte. Im Prognosejahr 2025 ist von noch weit geringeren Unfallraten auszugehen.
- Es wird das sog. Mittelhessenkonzept als realisiert unterstellt, ein Konzept aus 2006, das seitdem weder abgesegnet, geschweige denn finanziert ist.
- Viele Projekte werden als verwirklicht angenommen, deren Umsetzung aber gar nicht absehbar ist, wie z.B. der U-Bahn-Anschluss Frankfurter Berg oder die Einrichtung einer Haltestelle Ginnheim, die ihrerseits eigenen Genehmigungen bedürften.
- Es wird unterstellt, dass es im Falle eines Nichtausbaus gar keinen Lärmschutz gäbe, was mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, denn die Strecke befand sich bereits 2002 in der Dringlichkeitsliste des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung und würde bei einem Verzicht auf den Ausbau sofort wieder aufgenommen (wie man aktuell in Butzbach beobachten kann, wo Lärmschutzwände ohne Ausbau errichtet werden).
- Es werden für den Ausbaufall vermeintliche Investitionen in Stellwerke (Ginnheim, Groß Karben) angesetzt, die auch ohne den Ausbau wegfallen würden, denn durch die bereits errichteten oder geplanten elektronischen Stellwerke entlang der Strecke werden die genannten Stellwerke auch im Falle des Nicht-Ausbaus nicht mehr benötigt.
- Die Planungskosten für den Ausbau werden in der NKU 2016 nur pauschal angesetzt. Real liegen sie bereits für den ersten Bauabschnitt heute annähernd doppelt so hoch.
- Vermiedene PKW-Betriebskosten, die den größten Nutzen-Posten der NKU ausmachen, haben sich von zuvor abgeschätzten 18,7 Mio €/Jahr (NKU 2006) auf jetzt 23,9 Mio €/Jahr (NKU 2016) erhöht, ohne dass eine einzige S-Bahn zusätzlich geplant wäre. Es liegt auf der Hand, dass diese Erhöhung unrealistisch ist.

Außerdem werden die Pkw-Betriebskosten durch alternative Antriebe und autonomes Fahren deutlich sinken. Dazu jüngst VW-Chef Müller: *„Ich habe lange nicht geglaubt, dass das*

(autonome Fahren) bald serienreif ist. Aber inzwischen habe ich nicht den geringsten Zweifel daran, dass diese revolutionäre Technologie innerhalb weniger Jahre zur Realität wird.“ Auf dem 11. Deutschen Nahverkehrstag im Juni 2016 vertrat selbst ein Bahn-Vertreter die Thesen „*Autonomes Fahren wird Realität werden – früher und anders als viele erwarten*“ und „*wird die Mobilität grundlegend verändern – gerade auch den öffentlichen Verkehr*“. Linien- und taktgebundene Verkehre werden gegenüber der neuen „Mobility on Demand“ nicht mehr konkurrenzfähig sein. Enno Däneke, geschäftsleitender Partner bei der FutureManagementGroup AG, prognostizierte vor kurzem im Handelsblatt: „*Der öffentliche Personennahverkehr ... wird nach einem weiteren Ausbau in den nächsten ... Jahren mit der Verbreitung autonom fahrender Fahrzeuge langfristig in seiner Existenz bedroht. Ironischerweise wird er durch eine neue Generation des Verkehrsmittels substituiert, das er selbst ersetzen sollte.*“ Seriöse Verkehrsplaner gehen sogar soweit, dass Schienen-Infrastruktur dann wieder zurückgebaut werden müsse. Mit anderen Worten: man würde nun Steuermilliarden in ein Verkehrsmittel ohne Zukunft investieren.

Nach einer Studie der Boston Consulting Group würden durch autonome Mobilität 60 % weniger Autos in den Städten unterwegs sein, die 90 % weniger Unfälle und 80 % geringere Luftverschmutzung verursachen.

Alles das – insbesondere aber die viel zu hohen Pkw-Betriebskosten und die sinkenden Fahrzeugzahlen in den Ballungszentren, aber auch die deutliche Emissions- und Unfallverringerung im zu erwartenden modernen Pkw-Verkehr – wird in der neuen NKU jedoch mit keiner Silbe erwähnt, sondern durchweg völlig veraltete Werte zugunsten des Ausbaus angenommen.

Da die NKU 2016 erst seit kurzem veröffentlicht ist, stellen die hier dargestellten Schwachstellen nur die bei der ersten Durchsicht erkennbaren Ungereimtheiten dar. Fachleute im Auftrag von BAHNANE sind gerade daran, die NKU dezidierter zu analysieren. Außerdem wird die Vorlage der bisher vorenthaltenen NKU 2014 notfalls eingeklagt. Klar ist aber schon jetzt: der NKI von 1,67 ist Utopie und wird sich nicht halten lassen. Alles in allem sind die Annahmen sowie die Emissions- und Kostenansätze in der nun vorgelegten NKU 2016 so zum Vorteil des Ausbauvorhabens „frisirt“, dass ein Faktor von über 1,0 herauskommt. Dabei genügt eine einfache Betrachtung der prognostizierten Kosten für das Vorhaben, die sich seit dem Finanzierungsvertrag von 162,8 Mio auf über 323 Mio Euro verdoppelt haben, um konstatieren zu können, dass ein vormals bei 1,22 befindlicher NKI nicht mehr über 1,0 liegen kann.

Eine realistische Berechnung des NKI durch BAHNANE mittels der vorgeschriebenen Standardisierten Bewertung ergab nur noch einen NKI von ca. 0,7.

Finanzierung nicht gesichert

Es fragt sich auch, warum eine NKU aus Oktober 2016 erst im März 2017 zugänglich gemacht wird. Dafür gibt nur einen nachvollziehbaren Grund: die Finanzierung ist noch nicht durch, denn der Finanzierungsvertrag aus 2003 umfasst mit 162,8 Mio EUR nur knapp die Hälfte des heute bereits bekannten Mindest-Investitionsvolumens in Höhe von 323 Mio Euro. Dazu der Hessische Verkehrsminister in der bereits erwähnten Landtagsanfrage aus Februar 2017: *„Die Kostenfortschreibung des Vorhabens und Bestimmung der Kostenanteile der Vertragspartner erfolgt auf der Grundlage des Bescheides des Eisenbahnbundesamtes zum sog. Kategorie "a" Bescheid. Die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes liegt ... noch nicht vor.“*

Offenbar wollte man den Kategorie-a-Antrag möglichst unbehelligt beim EBA durchbringen ohne entsprechendes Störfeuer seitens BAHNANE, denn der ermittelte NKI ist aufgrund der oben dargestellten Argumente nicht haltbar und wird in einer realistischen Berechnung auf deutlich unter 1,0 sinken. Würde die Kritik an der NKU zu früh öffentlich, so müssten sich EBA und BMVI vor einer Entscheidung über den Finanzierungs-Antrag mit dieser Kritik auseinandersetzen und dürften der Finanzierung nicht zustimmen.

Als wäre das nicht schon skandalös genug, wurde selbst dem Parlament weder die NKU aus 2014 noch aus 2016 zugänglich gemacht, obwohl beide Studien bei Beantwortung der Kleinen Anfrage im Hessischen Landtag im Februar 2017 bereits vorlagen.

Außerdem wird das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das die Grundlage des Finanzierungsvertrags bildet, im Jahre 2019 auslaufen und eine Nachfolgeregelung ist noch immer nicht in Sicht. Dies scheint eine Ursache für die erhebliche Dringlichkeit des Projektes seitens der Vorhabensträgers zu sein, denn die Subventionen stehen damit schon jetzt auf sehr wackligen Beinen.

Arche Noah und Titanic

Als weiterer Redner setzte sich C. Böhm in seinem Beitrag mit der Eigen- und Fremdwahrnehmung des Aktionsbündnisses auseinander. Seitens der DB und einiger Kommunalpolitiker entlang der Strecke werde BAHNANE als Verhinderer des Fortschritts und eines Projekts 'für das alle sind' und von dem 'alle profitieren', sowie als 'Amateure', die die Komplexität des Projekts nicht überschauen können, dargestellt. Tatsächlich habe das Bündnis so angefangen, dass Anwohner, deren Lebensbedingungen sich durch den Bau erheblich ändern würden, hinterfragten, inwieweit das Projekt, wie es die Bahn verkaufe und Politiker unkritisch übernehmen, wirklich so 'gut für uns alle' ist.

Dabei seien ihnen viele Mängel und grobe Unstimmigkeiten aufgefallen, die alle betreffen: die Anwohner der mangelhafte Lärm- und Erschütterungsschutz, die Allgemeinheit, die aufgrund „optimierter“ Verkehrsprognosen, vorgeschobener Gründe und geschönter Wirtschaftlichkeitsberech-

nungen für eine Investition von am Ende wohl einer Milliarde Euro für wenige optimierte S-Bahn-Fahrten pro Tag mit Steuermitteln geradestehen müsste.

Wären all die Probleme rund um das Projekt, die BAHNANE im Laufe der Jahre aufgezeigt hat, nur "Mythen" (so das „Bündnis 4-bis-Friedberg“ auf seiner neuen Website), dann wäre die Strecke schon seit 15 Jahren in Betrieb.

Bevor Bahn und Politik die BAHNANEN als 'Amateure' abtue, sollten sie laut Böhm an Folgendes denken: „*Wir sind die Kümmerer, wir machen Qualitätssicherung, wir machen Eure Arbeit!*“.

Abschließend forderte er mit dem Hinweis, „*Auch die Arche Noah wurde von Amateuren gebaut, während die Titanic das Werk von Profis war*“, mehr Ehrlichkeit und Sachlichkeit von der Bahn bei der weiteren Auseinandersetzung.

In diesem Zusammenhang war bemerkenswert, dass die Arbeit des Bündnisses bereits so großes und überregionales Interesse hervorruft, dass ein Kamera-Team des ZDF die komplette Veranstaltung begleitet hat. Jedoch war nicht ein einziger politisch Verantwortlicher oder Befürworter des Projektes der Einladung gefolgt.

Die Veranstaltung war für das Aktionsbündnis sowohl von der Beteiligung her als auch dem Spendenaufkommen ein großer Erfolg. Dazu wurden mehrere Teilnehmer spontan Mitglied. Den Aktiven wurde in mehreren Wortmeldungen und mit wiederholtem Beifall dafür gedankt, dass sie sich im Interesse aller der Sache annehmen und auch nach der Ankündigung der Bahn, ab September 2017 bauen zu wollen, nicht einzuknicken gedenken.

Gerne stehen wir den Medien zu ausführlichen Stellungnahmen zur Verfügung und gewähren Einblick in die uns vorliegenden Dokumente. Wir scheuen auch kritische Fragen nicht. Wenn Sie Argumente haben, die dieses Projekt zu einem großen Nutzen für die Region erscheinen lassen und es deshalb wie geplant realisiert werden sollte, dann sprechen Sie mit uns.

Kontakt:

Andrea Volkwein

1. Vorsitzende BAHNANE e.V.

Tel: 069 95219743

E-Mail: info@bahnane.net

Web: www.bahnane.net