

Bahn plant Zusatzgleise für superschnelle ICEs (250km/h-Ertüchtigung)

09.04.2017 15:04 von Bi-Bahntrasse

Seit Sept. 2017

Bahn plant Zusatzgleise für superschnelle Intercitys (250km/h-Ertüchtigung)

Hintergrund:

das Schienennetz für den Fernverkehr soll auf der Strecke Offenburg und Weil a.Rh. auf 250 km/h (ICE $v_{\max}=250$ km/h) ertüchtigt werden. Wobei in der Freiburger Bucht (Kenzingen bis Buggingen) die Geschwindigkeit von 200 km/h (ICE $v_{\max}=200$ km/h) gelten soll

- Ziel der Bahn: Reisedauer zw. Karlsruhe und Basel von 100 Min auf 74 Min zu verkürzen und im ½ Stundentakt ans Schweizer Schienennetz andocken
- Das ist ein Reisezeitgewinn von ca. ½ Std
- Die Investitionskosten hierfür liegen bei mehreren hundert Millionen €

Wir von der **IG-Bohr bezweifeln**, zusammen mit betroffenen Gemeinden, den **Sinn und die Notwendigkeit der Ertüchtigung** der Altbaustrecke für ICEs **auf 250 km/h**.

- IG-Bohr glaubt, dass Kunden bezüglich ihrer Zufriedenheit eher auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, gelingende Anschlussverbindungen und Sauberkeit Wert legen.

Argumente gegen ICE $v_{\max}$ 250 km/h:

- Zeitgewinn zu **Investitionskosten** steht in keinem Verhältnis.
 - in verschiedenen Streckenbereichen (Orschweier–Kenzingen und Buggingen–Schliengen) müssten 2 weitere Gleise als Überholgleise zusätzlich gebaut werden.
 - Von Offenburg bis Riegel würden ca. **30-45 Sec** Fahrzeit eingespart. Investitionskosten hierfür: **400 Millionen €**.
 - Berechnungen zeigen, dass bei $v_{\max}$ **230 km/h** im Regelbetrieb **keine zusätzlichen „Überholgleise“** nötig wären.
- Höhere **Betriebskosten**
 - Beispielrechnung für eine 10 km-Strecke (Müllheim – Auggen = Abschnitt 231,5 km – 241,616 km):
Zeitersparnis bei $v_{\max}$ 250 im Vergleich zu $v_{\max}$ 200 beträgt **25 Sec** bei einem **Energiemehrbedarf von 34%**,
das sind im Jahr 5GW/h, was einem durchschnittlichen jährlichen Strombedarf von 3889

Personen entspricht!

- Aber auch höherer Verschleiß an Rädern, Schienen, Stromabnehmern mit höherem Wartungs- und Instandhaltungsaufwand.
- Höhere **Lärmimmissionen** mit der Folge höherer Schallschutzwände durch Ortschaften, die wir durch verlegen des Güterverkehrs verhindern wollten
 - Für die 3! schnellen Nacht-ICE's müssten z.T. 6m hohe Schallschutzwände gebaut werden.
 - IG-BOHR fordert statt höherer Wände leisere Züge!
- Auf Grund **topografischer Gegebenheiten** kann die gewünschte Geschwindigkeit sowieso nicht stringent gefahren werden.
- Der Fahrplan bietet **weniger Zeitpuffer**, was weitere Verspätungen nicht ausschließen würde.

Sept 2016: Ein Ingenieursinstitut berechnet das Kosten-Nutzenverhältnis für den Streckenabschnitt Müllheim Auggen

Sept. 2016: Gespräch im Stuttgarter Verkehrsministerium mit Vertretern der DB-Netze und IG-BOHR-Vertretern zum Thema Notwendigkeit der Vmax250km/h zwischen Offenburg und Basel. Hierbei konnten die Bedenken von IG-BOHR nicht zerstreut werden.

Sept. 2016: die IG-BOHR gibt einen Medieneintrag heraus unter der Überschrift: „Die ICE-250km/h-Pläne verbrennen Steuergelder“

Nov. 2016: Schreiben von IG-BOHR an Verkehrsministerium BW mit ausführlicher Darlegung der Gründe gegen eine Ertüchtigung auf 250 km/h und der Bitte um ein weiteres Gespräch

Febr. 2017: Schreiben von IG-BOHR an alle BM der betroffenen Region mit Darlegung der Gründe gegen 250 km/h-Ertüchtigung und der Bitte, sich finanziell an einer neutralen Expertise zu beteiligen.

April 2017: Presseartikel in OT /BZ zum Diskussionsthema Ertüchtigung der Rheintalbahn auf 250 km/h

Mai 2017: Weiterer Presseartikel in der BZ zum obigen Thema

Juni 2017: IG-BOHR-Auftrag an ein renommiertes Ingenieurbüro zur Erstellung einer Expertise über die Zweckmäßigkeit der geplanten Maßnahme. (finanziert von Gemeinden und IG-Bohr).

Mit der angestrebten „Neutralen Expertise“ untersuchen wir, gemeinsam mit den betroffenen Südgemeinden, inwieweit der beschlossene Weg der Ertüchtigung der Rheintalbahn zu Gunsten der **Lebensqualität** von Anwohnern modifiziert werden kann. Mit verschiedenen logistischen und betriebstechnischen Maßnahmen hoffen wir den Bahn-Verantwortlichen Vorschläge präsentieren zu können, die dem Ziel, kürzere Fahrzeit trotz 230 km/h aber bei erheblich geringeren Investitionskosten nahekommen.

Bei einer unvermeidbaren Ertüchtigung auf 250 km/h bestünde auch die Alternative einer **klügeren Schnellbahntrasse** entlang der Güterzugtrasse an der Autobahn mit geringerem Landschaftsverbrauch und Schonung der Ortschaften.

2017-07-06 Auszug aus IG-BOHR-Brief an Herrn Langenfeld (DB Netz AG Gesamtprojektleitung)
...Zunächst möchten wir der irrigen Meinung entgegentreten, die Kommunen und die IG BOHR wollten in den laufenden Verfahren zu den Neubaumaßnahmen die maximale ICE-Geschwindigkeit von 250 km/h „bekämpfen“ und einen „Konsens aufkündigen“. Wir wollen kommunizieren, dass wir das nicht tun, aber

dass wir uns erlauben, Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit kritisch zu hinterfragen, denn hier ist viel Geld im Spiel, das nach unserer Vermutung nicht ausgegeben werden müsste....

...Da der Ausbau der Bestandsstrecke auf HGV nach dem Zeitplan der DB erst nach 2035 in Angriff genommen wird, fällt er bereits in die Zuständigkeit des nächsten Bundesverkehrswegeplans (2030 – 2045). Dafür wollen wir mit unserer Studie eine Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen treffen...