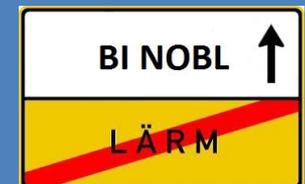


# So haben wir die Darstellung der Korridorstudie verstanden

... ein Wechsel der Perspektive ...



# Vorbemerkungen zum Ansatz

Keine Fundamentalkritik

Also keine Betrachtung der Fragen

*wie* wir zum Zustand des Bahnverkehrs in 2030 gelangen,  
*ob* dies überhaupt zumutbar sein kann und  
*welche Rolle* dabei dem Staat zukommt.

Diskussion an anderer Stelle.

# Vorbemerkungen zum Ansatz

Einstieg auf der Denkebene der Projektplanung

- ohne dem Projekt schlechte Absichten zu unterstellen,
- mit positiver Einstellung zum Schienenverkehr,
- ohne auf die Entscheidungen anderenorts zu verweisen:

diese Planung der NBS wirft elementare Fragen auf  
zu:

*Gerechtigkeit und Gleichbehandlung innerhalb der Region*

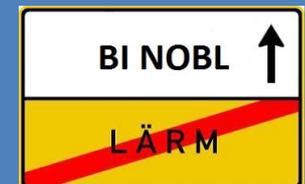
# In Netzen denken: Planungsgrundlagen der NBS

- SPVF Belegung der NBS: 56 Zugpaare/Tag  
(Kapazität der Tagscheibe wurde nicht ausgewiesen)
- **SPFV Mehrverkehr** auf NBS: 26 Zugpaare/Tag
- Zusatzkapazität **SGV Nacht**: 160 Züge in 8h  
(umgerechnet auf Zugpaare **80 Paare/Nacht**)

# Der Wolf im Schafspelz

- Wie wird diese Kapazität genutzt ?
- Engpässe im SPfV und SGV sind 2030 real
- Nachts wird die NBS durch Verlagerung mit Güterverkehr gefüllt: Entlastung der Main-Neckar-Bahn
- durch Verlagerung SPfV auf NBS wird tagsüber die Riedbahn mit dem SGV Mehrverkehr aus dem Rheintal gefüllt

› *Fazit: die NBS ist bzw. wirkt wie eine Güterzugsstrecke*



# Doppelter Nutzen – doppelte Verantwortung

- die Lärmentlastung der Main-Neckar-Strecke geht als Nutzen in die Wirtschaftlichkeit der NBS ein
  - nachts entfällt die Umfahrung von Mannheim bei Ladenburg mit östl. Anbindung des Rangierbahnhofs
  - eine Umfahrung von Mannheim mit Anbindung an die NBS als Ersatz ist aber im Projektumfang nicht enthalten
- *Fazit: die Umfahrung gehört ins verursachende NBS-Projekt*



# Nächtliche „Entlastung“ SGV in Zahlen

## NACHTVERKEHR

ohne  
NBS

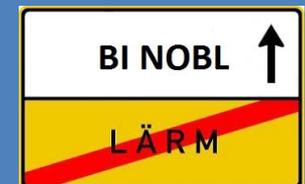
mit  
NBS

## PROBLEM 1

Mannheim über Riedbahn	130	==>	260
„Umfahrung“ bei Ladenburg	100	==>	5

## PROBLEM 2

Main-Neckar-Bahn	100	==>	5
Riedbahn	65	==>	60



# Nächtliche „Entlastung“ SGV in Zahlen

## NACHTVERKEHR

ohne  
NBS

mit  
NBS

„HEUTE“  
EBA2012

## PROBLEM Umfahrung

Mannheim über Riedbahn

130 ==> 260

33

„Umfahrung“ bei Ladenburg

100 ==> 5

49

## PROBLEM Ausgewogen ?

Main-Neckar-Bahn

100 ==>

5

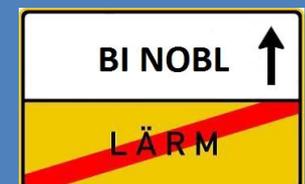
(49)

Riedbahn

65 ==>

60

(33)



# Der mathematische Ausgleich von + und - funktioniert **NUR AUF DEM PAPIER**

Eine „Lärmgutschrift“ für die Entlastung der Bergstraße“ (nachts) berechtigt **IN DER PRAXIS NICHT** zur Verrechnung mit **steigendem Lärm am Knoten Mannheim und im Ried**.

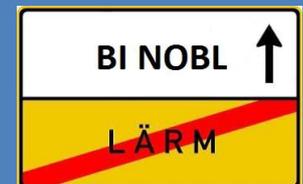
Bei der Forderung nach **gleicher regionaler Entlastung** von Lärm handelt es sich um eine politische Notwendigkeit, auch wenn dafür keine bahntechnische Notwendigkeit vorliegt.

Wenn dieses Projekt der DB Infrastruktur den verlängerten gesetzlichen Arm des Bundesministeriums darstellt - wie uns die Landesregierung schriftlich mitteilt - ,

dann muss das Projekt sich das Geld dafür auch im Ministerium holen !

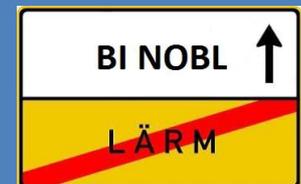
(Um gleich die bekannte Frage vorwegzunehmen:

„Wer soll das bezahlen, wer hat soviel Geld, wer hat ....“)



# Lärmschutz und Zugfrequenz

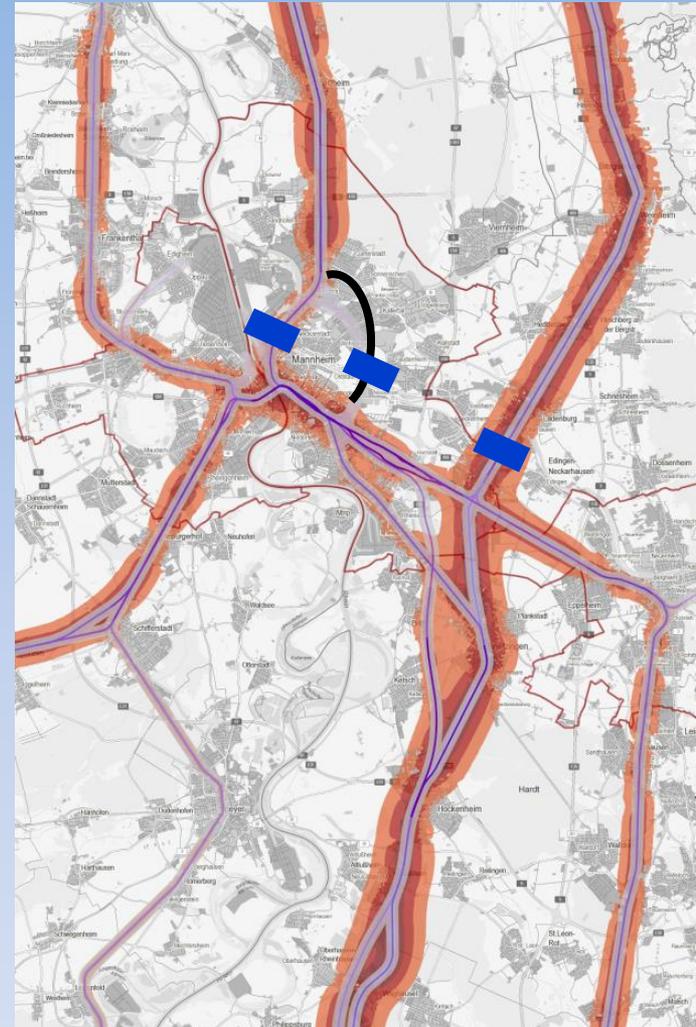
- Grenzwerte in Dezibel mögen sinnvoll sein, um allgemeine Lärmbelastungen aus Einzel-Ereignissen vergleichsgerecht gegenüberzustellen
- dieser Ansatz ist *total fragwürdig*, wenn bei hoher Zugfrequenz die lärmfreien *Pausen zwischen den Zügen nur noch zufällig zustande kommen*;
- bei stark frequentierten Strecken leistet die Auslegung nach Dezibel **keinen Schutz mehr vor Lärm**



# „Brücken sind Lücken“ im Lärmschutz

So präsentiert sich der  
Knoten Mannheim in der  
Lärmkarte EBA:

- rechts oben: Main-Neckarbahn
- Mitte oben: Riedbahn (West/Ost)
- links oben: Wormser Strecke
  
- Mitte unten: Fortsetzg. bis Molzau  
über Friedrichsfeld,  
Schwetzingen,  
Hockenheim ...



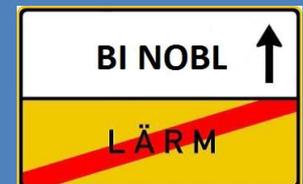


Neckarbrücke  
Riedbahn West

Neckarbrücke  
Riedbahn Ost



Neckarbrücke  
Main-Neckar-Bahn



# „Lärmschutz“ rechtfertigt keinen Mehrverkehr !

Planungsbeispiel :  
zweigleisiger Ausbau Riedbahn Ost

Höhe geplante Lärmschutzwand:  
-> im Ort über 2 m,  
-> *auf der Neckarbrücke max.80 cm*

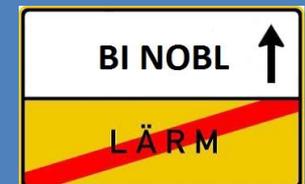
-> Wohngebiet am Paul-Martin-Ufer  
wird voll beschallt.

*Über diese Brücke sollen **nachts**  
die Güterzüge der NBS donnern*



# Anschluss Südkorridor bis Karlsruhe

- der *Ausbau Molzau-Karlsruhe* schafft zusätzliche Kapazität *für 199 Güterzüge* (laut Korridorstudie) bei 200 km/h, der tatsächliche Mehrverkehr wird nicht ausgewiesen
  - durch die NBS kommt es - ohne Verlagerungen - zu einem Mehrverkehr von ca. 30 Güterzügen
  - also stammt der Mehrverkehr = Ursache für den Ausbau Molzau überwiegend aus der Riedbahn
- *wieso bekommt dann das Ried keine NBS für den SGV ?  
wo bleibt die Gerechtigkeit unter Nachbarn in der Region?*

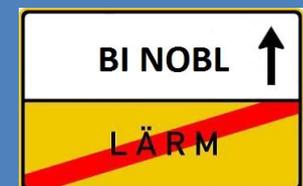


# Anschluss an andere Korridore

- Im Nordkorridor: Engpass im Güterverkehr (Mittelrhein)
- Im Südkorridor: Engpass im Güterverkehr (Nordbaden)
- ein Mischbetrieb von SGV und SPV steht wegen der Zug-Geschwindigkeit der maximalen Auslastung einer Strecke entgegen

▸ *für den Transit von **Köln bis Karlsruhe** wird eine **durchgehende Gütertrasse** gebraucht (ohne Mischverkehr)*

***Als komplementäre Ergänzung der NBS!***



# “Es ist heute schon zu laut” - aber wie gegensteuern?

- Entlastung der Bestandsstrecken – ein Gedankenexperiment
- GZ (Tagesmittel) HEUTE “muß bleiben” Korridorstudie  
EBA 2012 2/3 Schätzwert Belastung lt. Planfall 1c

Main-Neckarbahn	49	33	164
Riedbahn	101	67	195
Wormser Bahn	30	20	112
NBS	-	-	47
Summe GZ	180	120	520 in 2030

- 400 GZ wären ABSEITS der Bestandsstrecken unterzubringen
- Bei Neubau einer Gütertrasse lässt sich dieser Verkehr nur mit zusätzlicher Entlastung durch 160 GZ auf der ICE-NBS bewältigen.

# Vorteile einer Neubau - Gütertrasse

- eine Strecke für den SGV im *Tagesverkehr*
- das fehlende *Teilstück der „Aorta“* zum Gotthardt
- erhöhte *Betriebssicherheit* aus zeitgemäßem Design
- sicherheitstechnische *Auslegung für Gefahrgut*
- „*lärmfreie*“ Anlage bzw. Ausführung der Trasse
- europäische *Förderung als TEN-Projekts*

## Zusammenfassung:

Die Neubaustrecke FRA- Ma ist zwar gut,  
greift aber wesentlich zu kurz  
Angesichts der 2030 erwarteten Engpässe und der  
Forderung nach Erhaltung des Status Quo  
Für die Anwohner.

## Ceterum Censeo:

Für den Umfang der notwendigen Änderungen  
an den Zielvorgaben erscheint die  
**Einsetzung eines Projektbeirates unumgänglich!**

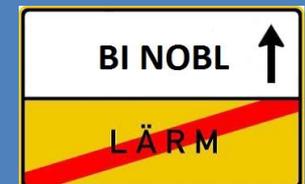


Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit !

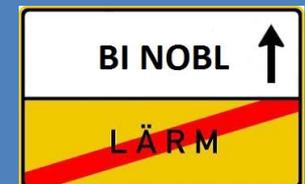
**BI NOBL**

Bernd Höppner 21.03.2017

**AG Verkehrskonzeption**  
<https://binoblog.wordpress.com/>



# Backup



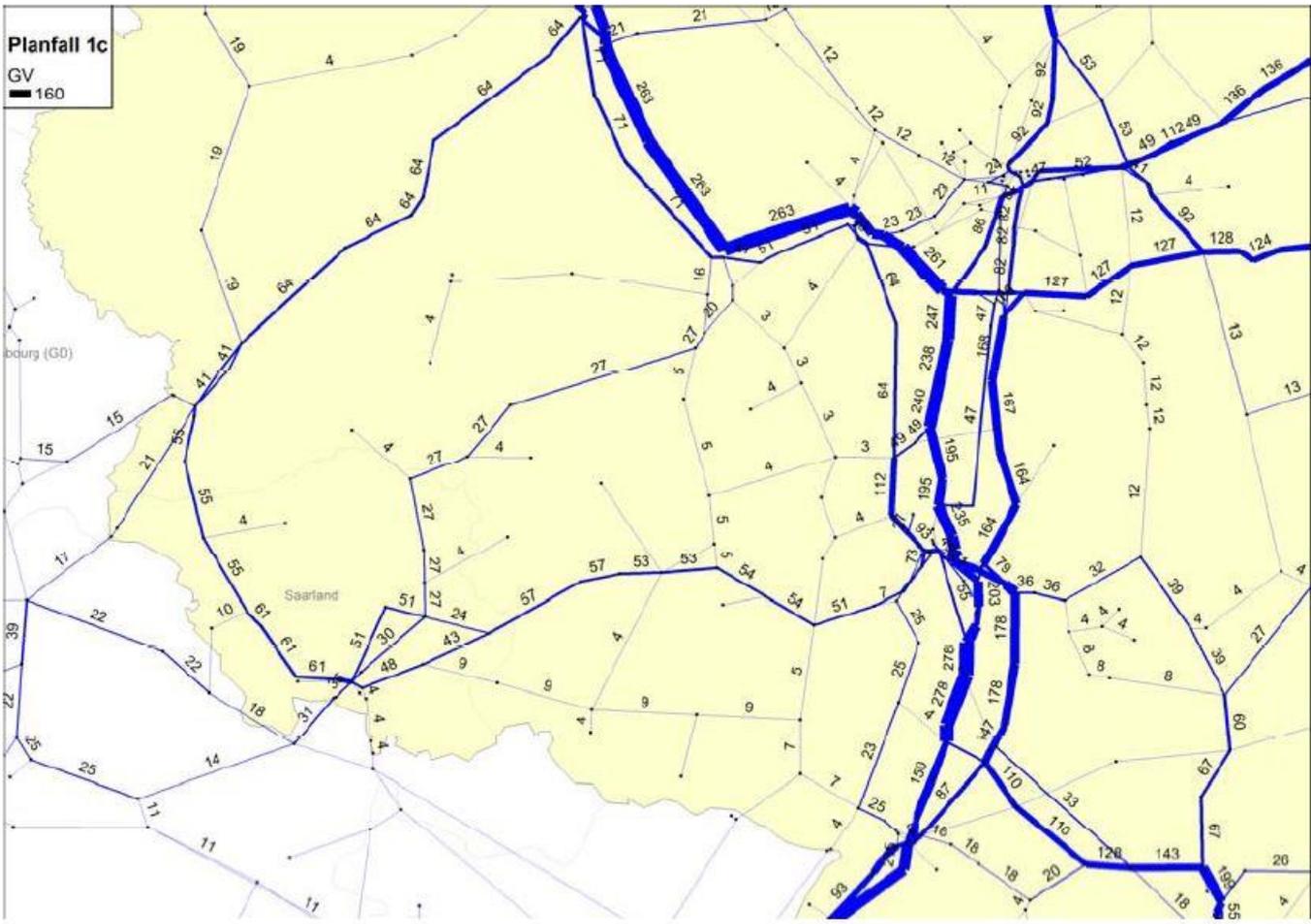


Abbildung 6-16: Querschnittsbelastungen des SGV im Zentral- und Südkorridor im Planfall 1c (Anzahl Züge je Tag, Summe aus Richtung und Gegenrichtung)