



## Medieninformation

30. September 2016

IG BOHR/BBM zur aktuellen Rheintalbahndiskussion

### Die ICE-250 km/h-Pläne verbrennen Steuergelder

Auf Einladung des Ministeriums für Verkehr Ba-Wü trafen sich am 22.09.2016 in Stuttgart Vertreter der Deutschen Bahn, Bereich Netze (DB), Sprecher der im Dachverband IG BOHR (Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein) vereinten Bürgerinitiativen (BI) gegen Bahnlärm, darunter das Bürgerbündnis Bahn Markgräflerland (BBM), und die Bürgermeister von Müllheim und Auggen. Die Presse berichtete. Die BI haben das Gespräch gründlich reflektiert. Ihre Bedenken gegen die geplante ICE-Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h auf der ausgebauten Strecke konnten nicht zerstreut werden – die Komplexität des Themas erfordert eine längere Stellungnahme.

1. Der Bund (d.h. der Steuerzahler) finanziert der DB die geplante Ertüchtigung der Rheintalbahn für höhere ICE-Geschwindigkeiten: zwischen Offenburg und Kenzingen sowie von Buggingen bis Weil jeweils auf 250 km/h, von Kenzingen bis Buggingen auf 200 km/h. Ein erheblicher Teil der Gesamtausbaukosten (Info-Stand DB 2012: 5,4 Mrd. Euro) soll dafür aufgewendet werden. Die Bahn ergreift diese Gelegenheit zur Definition eines eigenen Ziels: Sie will die ICE-Strecke Karlsruhe-Basel in höchstens 73 Minuten zurücklegen und mit einer halben Stunde Zeitgewinn im Bahnhof Basel SBB den „Halbstundensprung ins Schweizer Schienennetz“ schaffen.

Die BI bezweifeln, ob dieses Ziel realistisch ist. Aufgrund topographischer Gegebenheiten (z.B. Ringsheimer Kurve, Eschbacher Kurve), dem Niveauwechsel nach der Bürgertrassen-Tiefloge zwischen Buggingen und Hülhelheim sowie der Bahnhofsdurchfahrt Müllheim kann die gewünsch-

IG BOHR Geschäftsstelle, Eichenweg 13, 79189 Bad Krozingen  
 Tel./Fax 07633 13171 [info@ig-bohr.de](mailto:info@ig-bohr.de) [www.ig-bohr.de](http://www.ig-bohr.de)  
 Bankverbindung IG-BOHR, Volksbank Staufen eG  
 IBAN: DE83 6809 2300 0003 6505 02 BIC: GENODE61STF



[www.mut-im-netz.de](http://www.mut-im-netz.de)



[www.igel-breisgau.de](http://www.igel-breisgau.de)



[www.bi-bahn.de](http://www.bi-bahn.de)



BI-Bahnlärm e.V.

[www.bi-bahnlaerm.de](http://www.bi-bahnlaerm.de)



[www.abatra.de](http://www.abatra.de)



[www.bi-bahntrasse.de](http://www.bi-bahntrasse.de)



[www.bilb-weil.de](http://www.bilb-weil.de)



te Geschwindigkeit keinesfalls stringent gefahren werden. Zudem setzt sich die Bahn mit ihren eigenen Vorgaben unter erheblichen Zeitdruck. Der Fahrplan müsste mit zu wenig Zeitpuffer stringent eingehalten werden, sonst käme die Bahn „eine halbe Stunde früher zu spät“. Der Bahnkunde erreicht zwar gern 30 Minuten früher sein Ziel, aber das hat keine Priorität. Vielmehr wünscht er sich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Fernverkehr - sowie saubere Toiletten, funktionierende Klimaanlage, störungsfreie Platzreservierung und vor allem verlässliche Anschlussverbindungen. Mit den Freiräumen, die sich durch den Ausbau der Rheintalstrecke böten, könnte die Bahn gerade bei diesen wichtigen Qualitätskriterien punkten - leider ist sie dabei, diese Chance zu verschenken.

Für IG BOHR und BBM hat der „Halbstundensprung“ keinen sinnvollen Zweck. Die Kosten dafür sind hoch. Kritisch zu hinterfragen ist der wirtschaftliche Nutzen: Gewinnt die Bahn dadurch mehr Kunden? Erhöht sich die Kundenzufriedenheit? Wie viele Reisende wollen in Basel SBB weiterfahren? Alles Fragen, auf die die Bahnvertreter keine Antwort geben. Die DB spricht vom „hohen volkswirtschaftlichen Nutzen“, bleibt für den „Halbstundensprung“ jedoch den Beleg schuldig.

Sinnvoller wäre es, wenn die DB Bestrebungen der Stadt Basel in ihren Planungen berücksichtigen würde. Mit dem Konzept „Herzstück Basel“ entsteht ein leistungsfähiges trinationales S-Bahnsystem mit einer Zusammenfassung der beiden großen Basler Zughalte. Entfällt der ICE-Stopp im Badischen Bahnhof, wird mehr Zeit gewonnen als der riskante und teure Sprint auf der Rheintalstrecke hergibt.

**2.** Im Auftrag des BBM hat ein Fachgutachter im Rahmen einer „fahr-dynamischen Studie“ für den Streckenbereich Buggingen-Auggen die Auswirkungen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten auf Fahrzeiten und Betriebskosten analysiert. Erste Ergebnisse liegen vor: Gegenüber einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gewinnt ein ICE 2 bei Beschleunigung auf 250 km/h lediglich 9 Sekunden, beim ICE 3 sind es 25 Sekunden. Da der ICE 2 nach Buggingen erst im Katzenbergtunnel 250 km/h erreicht, soll unter anderem künftig der neue ICE 4 auf der Rheintalbahn verkehren. Der ICE 4 wird aber bewusst nicht für Höchstgeschwindigkeiten ausgelegt und erreicht nur eine maximale Geschwindigkeit von 250 km/h. Es ist nicht zu erwarten, dass dieser Zug auf der Rheintalbahn überall und ständig seine technische Höchstgeschwindigkeit ausfährt. Eine einfache Überschlagsrechnung unter Zugrundelegung von DB-Daten ergibt: 1 Sek. Zeitgewinn kostet nach diesen DB-Plänen 20 Mill. Euro Steuergelder.

Das Gutachten zeigt auch auf, dass bei Geschwindigkeiten von 200 km/h keine Überholgleise notwendig sind.

**3.** In ihrer Einwendung zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die IG BOHR bereits darauf hingewiesen, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr jenseits 200 km/h enorme Energiekosten verursacht. Die Durchfahrt durch den Katzenbergtunnel mit 250 km/h ist zwar technisch möglich, aufgrund des stark ansteigenden Luftwiderstandes gegenüber 200 km/h jedoch nicht im Regelbetrieb vorstellbar. Die BBM-Studie liefert erste Zahlen: Der Energiebedarf erhöht sich bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h gegenüber 200 km/h im Verhältnis deutlich stärker als sich die Fahrzeit reduziert: Beim ICE 2 nimmt er ab Rad um ein Drittel (ca. 36 %) zu, beim ICE 3 sogar um fast zwei Drittel (ca. 62 %). Dies führt zu erhöhten Betriebskosten und bringt alle negativen Effekte eines höheren Stromverbrauchs mit sich. Mit Blick auf die gesamte ICE-Flotte der Deutschen Bahn akkumuliert sich dies zu einem enormen - aber unnötigen - Energieverbrauch! IG BOHR und BBM fragen sich, wann die Politik damit beginnt, die Beschlüsse des Pariser Gipfels zur Begrenzung des Klimawandels als Maßstab für den aktuell diskutierten Bundesverkehrswegeplan heranzuziehen. Die Deutsche Bahn, die ja auch als Stromhändler agiert, kann so ver(sch)wendeten Strom aber nicht mehr verkaufen. Dafür möchten die BI die Bahn-Aufseher sensibilisieren.

Ebenfalls zu höheren ICE-Betriebskosten bei 250 km/h führt der höhere Verschleiß: Vor allem Räder, Schienen und Stromabnehmer sind davon betroffen. Ein höherer Wartungs- und Instandhaltungsaufwand ist die Konsequenz.

**4.** Breiten Raum beim Stuttgarter Gespräch nahm der Lärmschutz im Streckenbereich Müllheim-Auggen ein. Hier ging in der Diskussion aber einiges durcheinander, was sich auch in diversen Pressemeldungen irreführend widerspiegelt. Die BI machten deutlich, dass unter der Prämisse (Antragstrasse, nach der DB bauen will) ausnahmslos auf gleichem Niveau fahrender Züge selbstverständlich der Lärm der Güterzüge den Gesamtbahnlärm dominiert. Entsprechend hoch müssen die Schallschutzwände ausfallen. Werden dagegen die Güterzüge in Tiefelage an den Bahnhöfen vorbeigeführt, dominiert der Lärm der ICE. Im Nachtzeitraum sind drei (3!) ICE-Züge so laut, dass Schallschutzwände in bisher nicht gebauter Höhe aufgestellt werden müssten. Eine geringere ICE-Geschwindigkeit würde den Lärmpegel absenken. Die BI-Vertreter machen deutlich, dass es nicht um höhere Wände, sondern um leisere Züge gehen muss.

Aufgrund ähnlicher Untersuchungen im Streckenbereich Offenburg-Kenzingen sind die BI der IG BOHR überzeugt, dass wegen notwendiger Beschleunigungsstrecken der ICE mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h keinen wesentlichen Fahrzeitgewinn auf der Gesamtstrecke Karlsruhe-Basel erzielen kann. Daher sind die Mehrinvestitionen dafür zu hinterfragen. Sie dürften in der Größenordnung einiger Hundert Millionen Euro liegen. Es liegt daher nahe, einen Teil dieser Steuergelder in einen menschenverträglichen und umweltgerechten Schallschutz im Bereich Müllheim-Auggen zu investieren. Der Auftrag des Projektbeirats lautet: Vollschutz mit aktiven Maßnahmen. Die Lösung mit stahlhallenähnlichen Monsterbauwerken trägt nicht, sie wird kaum durchzusetzen sein. Im Rahmen notwendiger Planänderung sollte etwas Besseres möglich sein - z.B. die Tieflage.

Die Bürgerinitiativen der IG BOHR halten die Ertüchtigung der Rheintalbahn im Bereich Ringsheim-Kenzingen und Buggingen-Auggen auf eine Höchstgeschwindigkeit von  $V_{max}=250$  km/h weder für notwendig noch für sinnvoll. Eine  $V_{max}$  im Bereich 200 bis 230 km/h, so wie dies auch die Gemeinden Auggen und Hülgelheim in ihrer Resolution fordern, würde völlig genügen, um vernünftige DB-Ziele zu realisieren. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 und die DB sollten angesichts der fatalen „Nebenwirkungen“ des „Halbstundensprungs“ hinsichtlich der Rheintalbahn auf das Mantra „250 km/h“ verzichten.

## **Kontakt**

**Dr. Roland Diehl**  
**Sprecher IG BOHR**  
**Burgstr. 4**  
**79258 Hartheim**  
**Tel. 07633 14362**  
**Fax 07633 405409**  
[vorstand@mut-im-netz.de](mailto:vorstand@mut-im-netz.de)  
[www.ig-bohr.de](http://www.ig-bohr.de)