

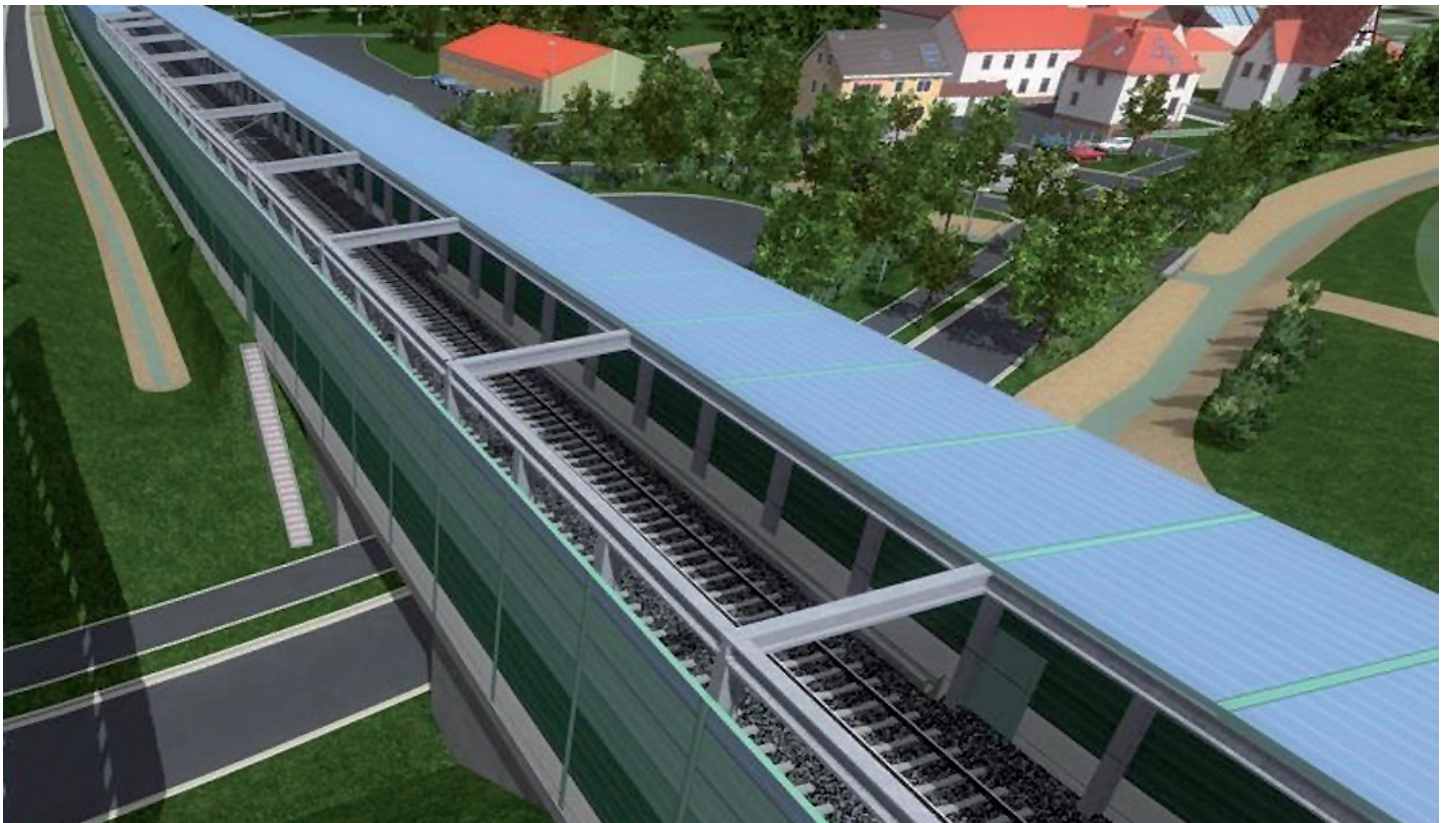


Interessengemeinschaft  
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein  
www.ig-bohr.de



# Gegen das Verbrennen von Steurgeldern!

## Auggen-Hügelheimer Aufruf Herbst 2016



Die DB hat ihr Vorhaben in unserem Abschnitt inzwischen visualisiert. Das Bild zeigt was auf das Markgräflerland zukommt, wenn die Bahn ihr Vorhaben am Bürgerinteresse vorbei durchsetzen sollte. Auf Grund der von der DB gesetzten Perspektive verzerrt das Bild etwas die gewaltigen Dimensionen des Schallschutzes.

**1.** Wir begrüßen, dass die Rheintalbahnstrecke zwei neue Gleise für den Güterverkehr bekommt. Wenn diese Güterzuggleise - wie auf der „Bürgertrasse“ im nördlichen Markgräflerland - auch von Buggingen bis Auggen in Tieflage geführt würden, wäre der uns zugesagte (aktive) Voll-Lärmschutz elegant gesichert. Außerdem wäre die dringend erforderliche Trennung von Güter- und Personenverkehr im Bahnhof/Halte-

punkt Müllheim (Gefahrgut-Risiko!) gewährleistet. Bahn, Bund und Land lehnen das ab - aus Kostengründen. Stattdessen sollen - in dieser Höhe noch nie gebaute - Monsterwände den übergesetzlichen Lärmschutz gewährleisten. Das Bürgerbündnis Bahn Markgräflerland (BBM) kämpft gegen diese menschenverachtende, landschafts- und umweltverschandelnde sowie technisch höchst problematische Planung und macht folgende Rechnung auf:

**2.** Der Bund (d.h. wir Steuerzahler!) finanziert der DB im Rahmen des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn zusätzlich die Ertüchtigung der ICE-Strecke für höhere Geschwindigkeiten ( $V_{\max}=250$  km/h), was erhöhte Lärmpegel bewirken und einen wesentlichen Teil der Kosten fressen wird. Das Ziel der Bahn, über 30 Minuten Zeitgewinn den „Halbstundensprung ins Schweizer Schienennetz“ zu schaffen, bezweifeln wir. Topographische Hindernisse stehen dem im Wege. Zudem setzt sich die Bahn ohne Not unter Zeitdruck. Der Verzicht bewirkt einen stabileren Fahrplan und die Bahn käme nicht „eine halbe Stunde früher zu spät“. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit - vor allem verlässliche Anschlussverbindungen müssen das Ziel sein.

Es gilt das von der Stadt Basel entwickelte Zukunftsprojekt „Herzstück Basel“ mitzugestalten, das ein leistungsfähiges trinationales S-Bahnsystem zum Inhalt unter Zusammenfassung der beider Basler Bahnhöfe hat. Daraus ergibt sich ein wesentlicher Zeitgewinn durch Wegfall des ICE-Stopp im Badischen Bahnhof. Der riskante und teure Sprint auf der Rheintalstrecke ist überflüssig.

**3.** Eine Analyse von BBM und IG BOHR ergibt Zeitgewinne je nach ICE-Art von lediglich 9 bis maximal 25 Sekunden. Wird der neue ICE 4 auf der Strecke eingesetzt, wäre die Ertüchtigung sogar ein „Schildbürgerstreich“, denn dieser ist nur in der Spitze - nicht im Dauerbetrieb - für  $V_{\max}=250$  km/h ausgelegt. Eine einfache Überschlagsrechnung unter Zugrundelegung von DB-Daten ergibt: 1 Sek. Zeitgewinn verbrennt nach diesen Plänen 20 Mill. Euro Steuergelder.

Von der IG BOHR ins Gespräch gebracht aber von der Bahn völlig ignoriert werden außerdem die Energiekosten. Unsere Studie liefert Zahlen: Der Energiebedarf erhöht sich exponentiell und nicht linear. Dies

führt zu maximal erhöhten Betriebskosten und beinhaltet alle negativen Effekte eines höheren Stromverbrauchs. Mit Blick auf die gesamte ICE-Flotte der Deutschen Bahn führt dies zu enormem - völlig unnötigen - Energieverbrauch! Wann, wenn nicht jetzt, werden die Beschlüsse des Pariser Gipfels zur Begrenzung des Klimawandels im aktuell diskutierten Bundesverkehrswegplan 2030 herangezogen? Der durch den Geschwindigkeitswahn bewirkte höhere Verschleiß - Räder, Schienen und Stromabnehmer - müsste zusätzlich eingepreist werden.

**4.** Das BBM hält die Ertüchtigung der Rheintalbahn im Bereich Buggingen-Auggen auf eine Höchstgeschwindigkeit von  $V_{\max}=250$  km/h weder für notwendig noch für sinnvoll. Sie würde im Nachtzeitraum nur drei (!) planmäßige ICE-Züge so laut machen, dass Schallschutzwände in bisher nicht gebauter Höhe erstellt werden müssten. Eine geringere ICE-Geschwindigkeit würde den Lärmpegel dagegen absenken. Eine  $V_{\max}=200$  km/h (oder 230 km/h) genügt, um vernünftige DB-Ziele zu realisieren. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 und die DB sollten angesichts der fatalen „Nebenwirkungen“ bei der Rheintalbahn auf das Mantra „250 km/h“ verzichten.

Die Größenordnung der Mehrinvestitionen zur ICE-Beschleunigung auf der Rheintalstrecke legt 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 DB-Lösung mit stahlhallenähnlichen Monsterbollwerken gegen ICE- und Güterzuglärm trägt nicht, sie wird nicht durchzusetzen sein. Im Rahmen notwendiger Planänderung sollte etwas Besseres möglich sein - beispielsweise die Tief- lage.