Die Bürgerinitiativen der:

IG BOHR
Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
16.04.13 – G. Kaiser

Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse e.V.
MUT
www.mut-im-netz.de

WAHN
Stoppt den Bahn-SINN!
Keine Güterzug-Trasse durch unsere Wohngebiete !
Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen / www.buergerprotest-bahn.de

BI BAHN Ringsheim

Auto-Bahn-Trasse e.V.
www.abatra.de
Lahr

Mahlberg Orschweier
BI-Bahnlärm e.V.

Freiburg
IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

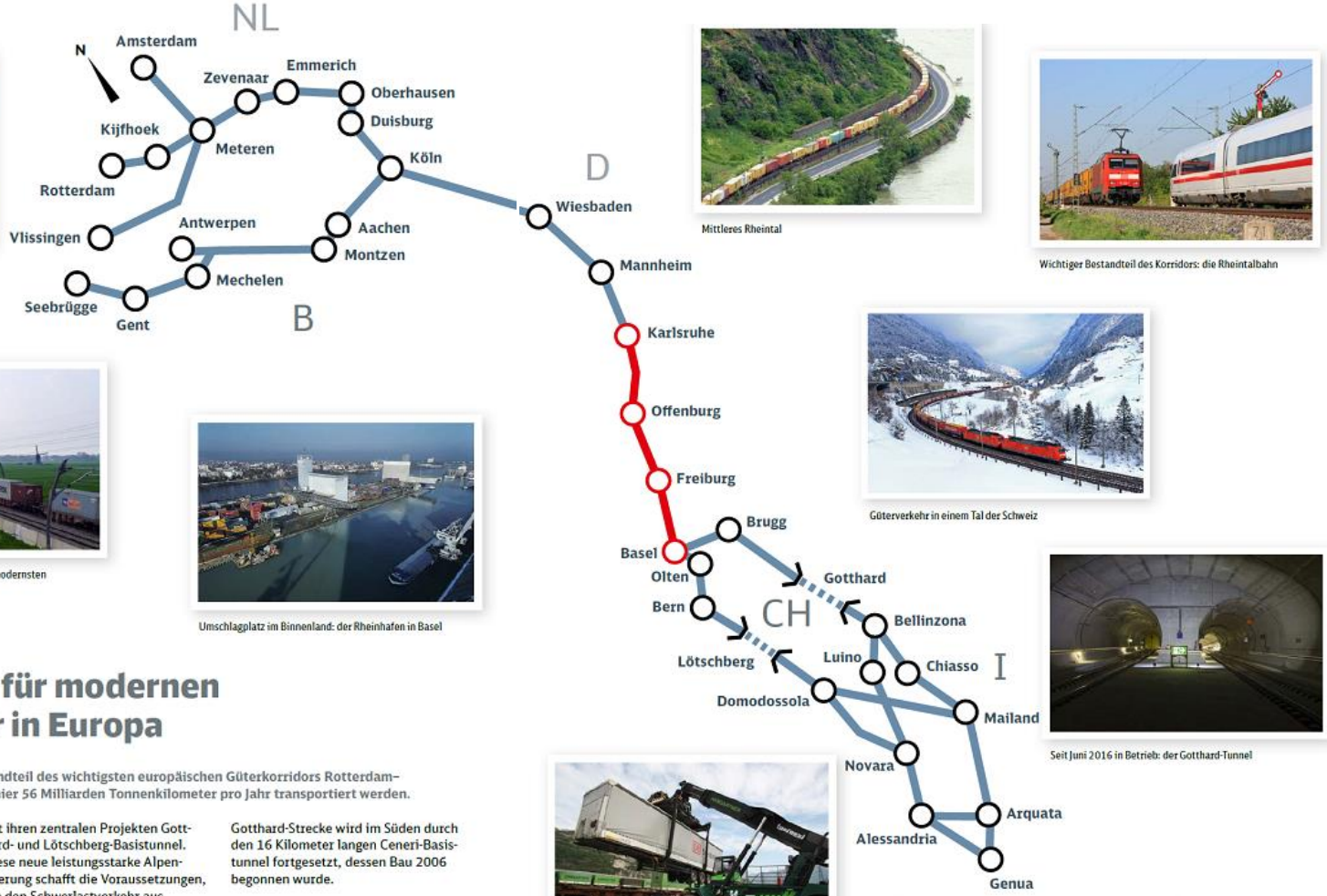
BÜRGERINITIATIVE LÄRMSCHUTZ BAHN e.V.
Weil am Rhein

Bürger Bündnis Bahn Markgräflerland

BI Bahntrasse e.V.
nein!
Offenburg

Europäischer Güterzugkorridor
Rotterdam-Köln-Basel-Mailand-Genua

Tor zur Nordsee: der Hafen in Rotterdam, ECT Rail Terminal West, Maasvlakte



Mittleres Rheintal

Wichtiger Bestandteil des Korridors: die Rheintalbahn

Die Betuweroute ist weltweit eine der modernsten Güterverkehrsstrecken.

Umschlagplatz im Binnenland: der Rheinhafen in Basel

Güterverkehr in einem Tal der Schweiz

Seit Juni 2016 in Betrieb: der Gotthard-Tunnel

Verladung eines Truck-Trailers in Domodossola

Container-Züge im Hafen von Genua

1.200 Kilometer für modernen Schienenverkehr in Europa

Die Strecke von Karlsruhe–Basel ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam–Köln–Basel–Mailand–Genua. 2020 sollen hier 56 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr transportiert werden.

Die Verkehrsachse zwischen dem holländischen Hafen und dem Tor zum Mittelmeer zählt zu den durch die EU-Verkehrspolitik als vorrangig eingestuften Transeuropäischen Netzen (TEN).

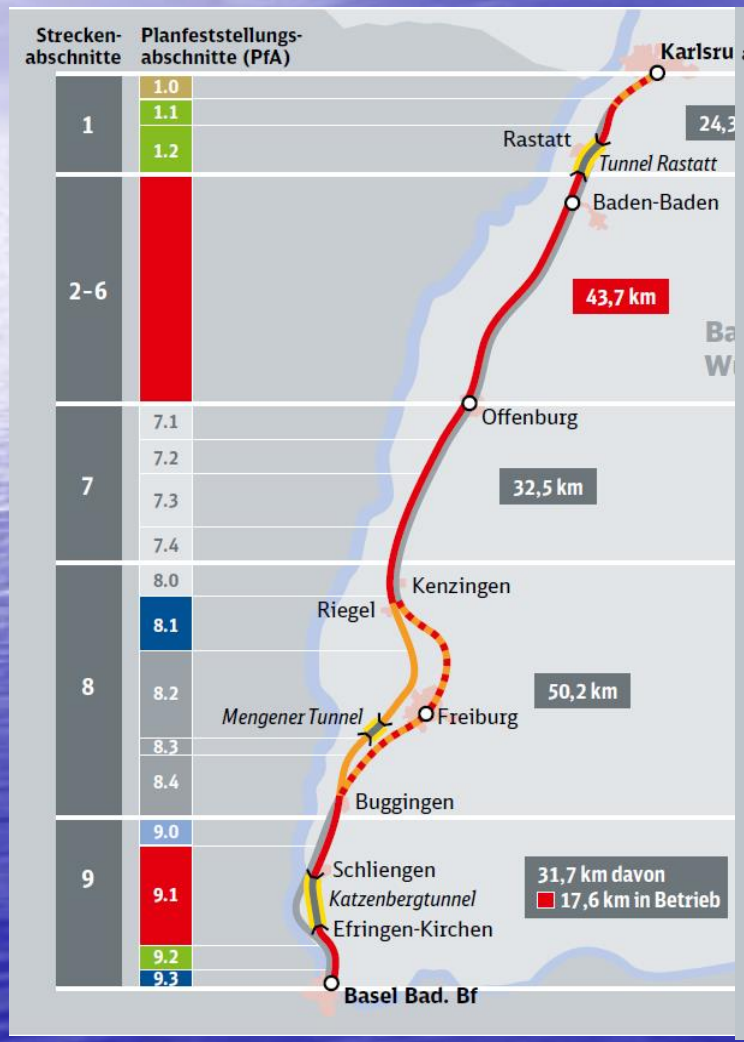
In den Niederlanden wurde mit der 160 Kilometer langen Betuweroute von Rotterdam bis an die deutsche Grenze Mitte 2007 eine der weltweit modernsten Strecken ausschließlich für den Güterverkehr in Betrieb genommen. In Deutschland ist der Ausbau- und Neubau von Karlsruhe nach Basel der wichtigste nördliche Zulauf zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit ihren zentralen Projekten Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel. Diese neue leistungsstarke Alpenquerung schafft die Voraussetzungen, um den Schwerlastverkehr aus Deutschland in die Schweiz von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

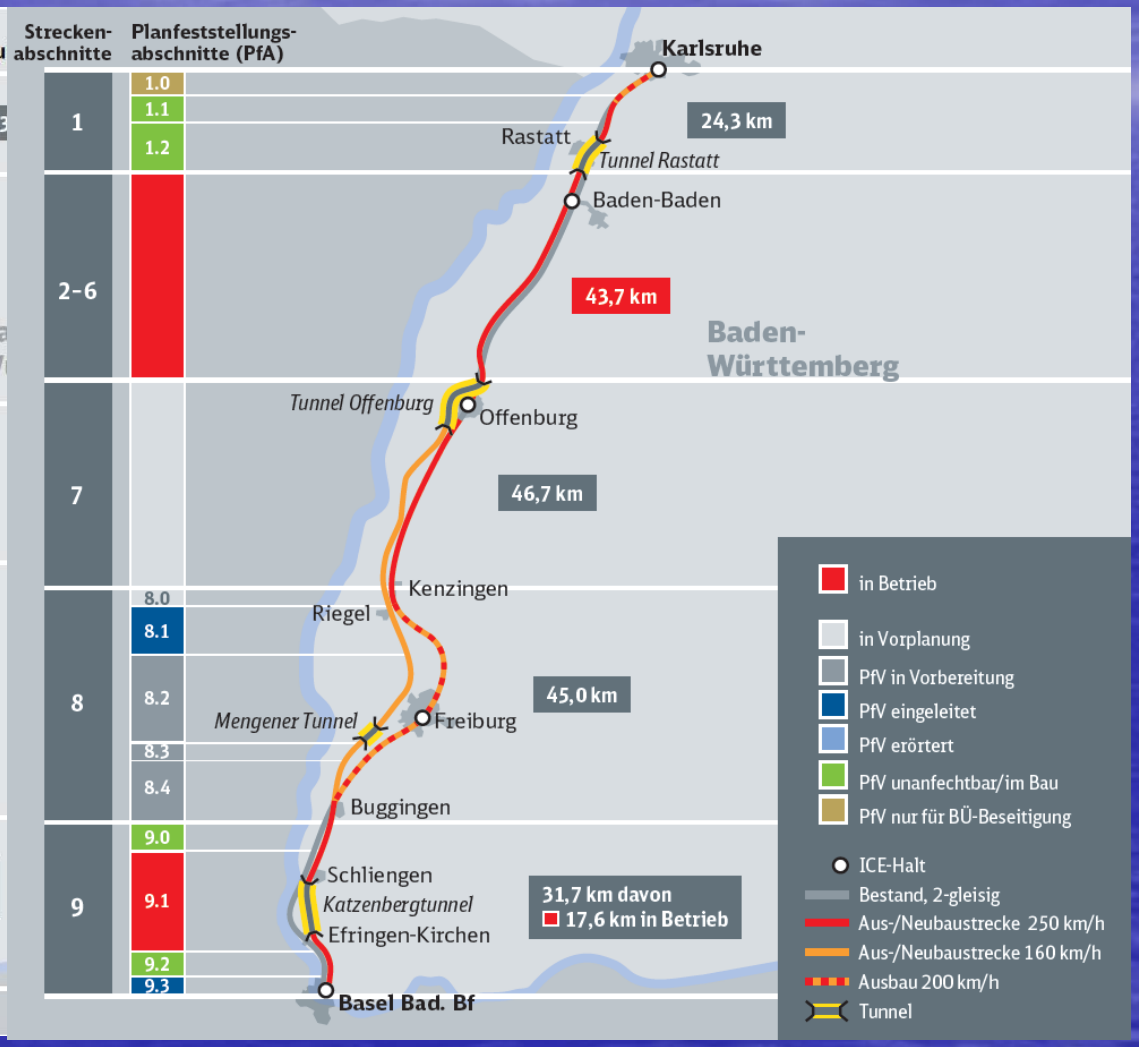
Der 34 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel wurde bereits im Juni 2007 eröffnet; die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels, mit 57 Kilometern der längste Bahntunnel der Welt, ist im Juni 2016 vollzogen worden. Die Gotthard-Strecke wird im Süden durch den 16 Kilometer langen Ceneri-Basistunnel fortgesetzt, dessen Bau 2006 begonnen wurde.

Die zwischen Rotterdam und Genua bereits fertiggestellten oder noch im Bau befindlichen Projekte werden das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen lassen. Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt zwischen Karlsruhe und Basel und die damit verbundene Trennung von schnellen und langsamen Zügen wird verhindern, dass hier ein Nadelöhr der zentralen europäischen Verkehrsachse entsteht.

Europäischer Güterzugkorridor

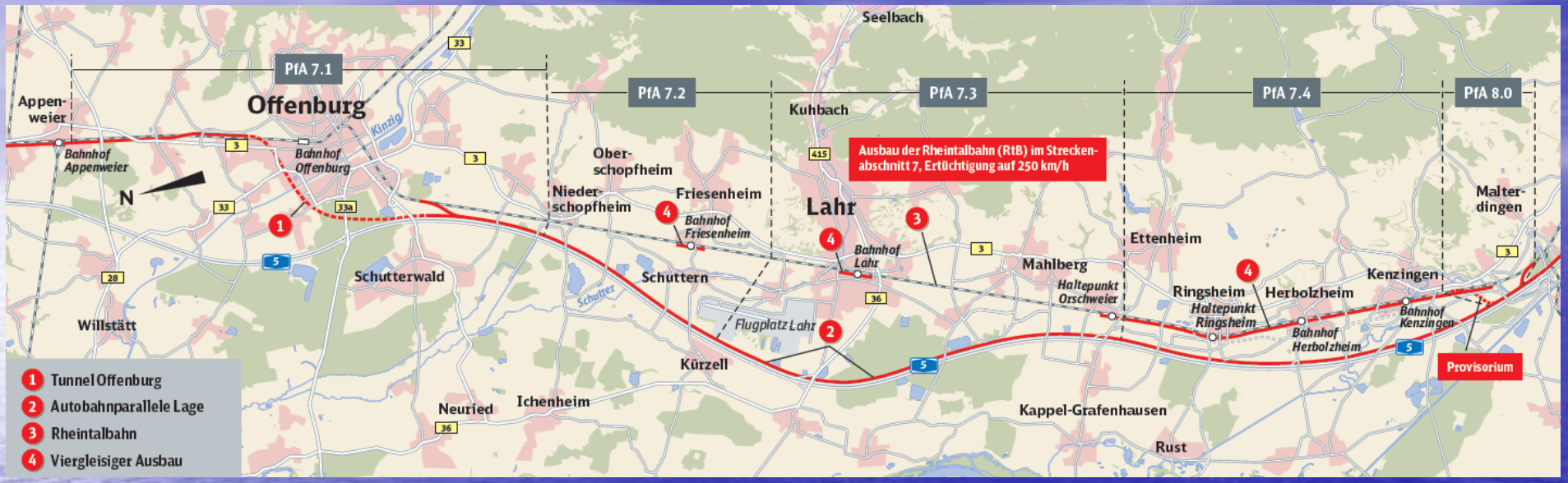
Karlsruhe - Basel





Ausbau- und Neubaustrecke BADEN 21

Offenburg - Müllheim



Güterzug - Neubaustrecke
Offenburg

1 Tunnel Offenburg
2 Autobahnparallele Lage
3 Rheintalbahn

Güterzug - Neubaustrecke
Offenburg – Riegel mit RTB Ausbau

1 Autobahnparallele Lage
2 Viergleisiger Ausbau
3 Rheintalbahn

Güterzug - Neubaustrecke

Riegel und Riegel - March

Planfeststellungsabschnitt Hecklingen (PfA 8.0)

1. Autobahnparallele Lage
2. Rheintalbahn
3. Provisorium

Planfeststellungsabschnitt Riegel–March (PfA 8.1)

Straßenüberführungen

- 8 SÜ Kreisstraße K 5114
- 9 SÜ Kreisstraße K 5140
- 10 SÜ Anschlussstelle Teningen
- 11 SÜ Landesstraße L 114
- 13 SÜ Waldstraße
- 14 SÜ Kreisstraße K 5130
- 17 SÜ Kreisstraße K 5141/K 4920

Eisenbahnüberführungen

- 1 EÜ Anschlussstelle Riegel
- 2 EÜ Landesstraße L 113
- 3 EÜ Kaiserstuhlbahn
- 4 EÜ Bahnhofstraße
- 5 EÜ Neumühlbach
- 6 EÜ Elz
- 7 EÜ Wirtschaftsweg/Graben
- 12 EÜ Feuerbach
- 15 EÜ Herrenbach
- 16 EÜ Glotter
- 18 EÜ Schobbach

Güterzug - Neubaustrecke
Freiburg – Schallstadt und Bad Krozingen

Planfeststellungsabschnitt Freiburg–Schallstadt (PfA 8.2)

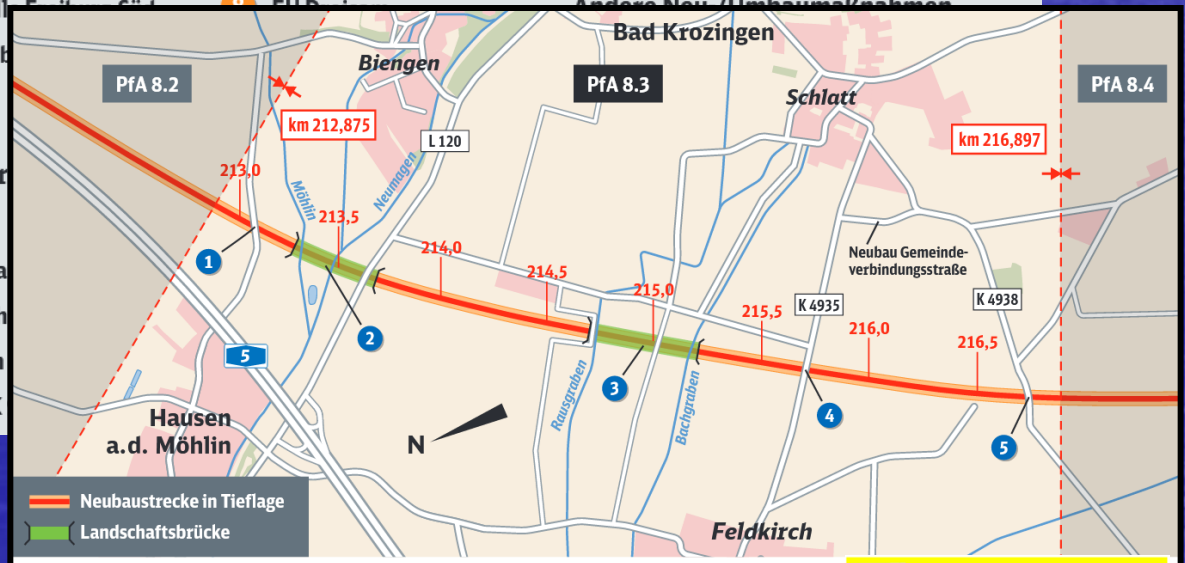
Bürgertrasse

Straßenüberführungen

- 1 SÜ Anschlussstelle Freiburg-Nord
- 2 SÜ Bundesstraße B 294
- 9 SÜ Anschlussstelle Freiburg-Mitte
- 10 SÜ Bundesstraße B 31A
- 12 SÜ Gemeindeverbindungsstraße Mundenhofer Straße
- 14 SÜ Kreisstraße K 9853
- 15 Grünbrücke
- 16 SÜ Bundesstraße B 31
- 17 SÜ Anschlussstell
- 30 SÜ Gemeindeverb Alter Weg

Eisenbahnüberführ

- 3 EÜ Seestraße
- 4 EÜ Mooswaldstra
- 5 EÜ Hanfreezbach
- 6 EÜ Breisachbahn
- 7 EÜ Kreisstraße K



Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Kanalweg
- 4 SÜ Kreisstraße K 4935
- 5 SÜ Kreisstraße K 4938

Landschaftsbrücken (LB)

- 2 Landschaftsbrücke mit Überführung der Gewässer Möhlin und Neumagen sowie der Landesstraße L 120
- 3 Landschaftsbrücke mit Überführung der Gewässer Rausgraben und Bachgraben sowie von zwei Wirtschaftswegen

Bürgertrasse

TIEFLAGE

Güterzug - Neubaustrecke

Bad Krozingen – Hügelheim und Müllheim - Auggen

Planfeststellungsabschnitt Bad Krozingen–Hügelheim (PfA 8.4)

Straßen-/Gewässe

1. SÜ Wirtschaftsv
   GÜ Bruckgraben
   K 4983 und SÜ W
   über Landschaftsbrücke
2. SÜ Kreisstraße K 4942
3. SÜ Mattenweg
5. SÜ Niederweg

ach

12 13 SÜ Kreisstraße K 4944

Eisenbahnüberführungen

4 EÜ Gleisanschluss Gewerbepark

ngsabschnitt Buggingen–Auggen (PfA 9.0)

Straßenüberführungen

4 SÜ Bundesstraße B 378
8 SÜ Kleinfeldele
10 SÜ Fischerpfad

Eisenbahnüberführungen

1 EÜ Hügelheimer Runs
2 EÜ Zienkener Weg
5 EÜ Parkplatzzufahrt
6 EÜ Klemmbach
7 EÜ Kreisstraße K 4946

Bahnhöfe/Haltepunkte

3 Bahnhof Müllheim
9 Haltepunkt Auggen

Güterzug + ICE - Neubaustrecke

Schliengen – Eimeldingen und Basel

Planfeststellungsabschnitt Schliengen–Eimeldingen (PfA 9.1)

Straßenüberführungen

- 5 SÜ Bundesstraße B 3
- 6 SÜ Landesstraße L 137

Eisenbahnüberführungen

- 2 EÜ Landesstraße L 134
- 8 EÜ Kreisstraße K 6326

Andere Neu-/Umbaumaßnahmen

- 3 Rettungsplatz Tunnelportal Nord
- 4 Rettungsplatz Tunnelportal Süd

Bahnhöfe/Haltepunkte

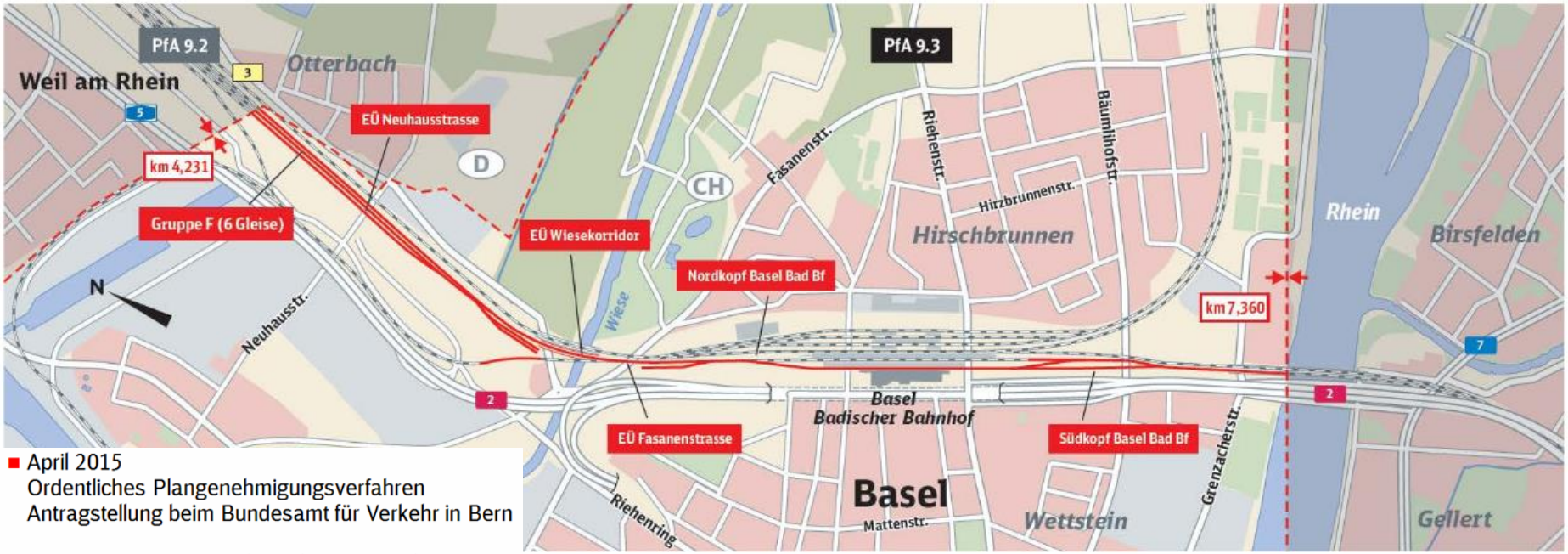
- 1 Bahnhof Schliengen
- 9 Bahnhof Eimeldingen

Planfeststellungsabschnitt Basel (PfA 9.3)

Ausbau- und Neubaustrecke
Basel

DB NETZE

Planfeststellungsabschnitt 9.3 (PfA 9.3)
Übersichtslageplan



- April 2015
  Ordentliches Plangenehmigungsverfahren
  Antragstellung beim Bundesamt für Verkehr in Bern

  - Angenommene Verfahrenslaufzeit 3 Jahre

- April 2018
  Erwarteter Plangenehmigungsbeschluss

- 2019 Baubeginn

- 2024 Bauende

Termine
Kosten

Baukosten 273 Millionen Euro (300 Millionen CHF)

Was kommt durch den RTB-Ausbau auf die Region zu?

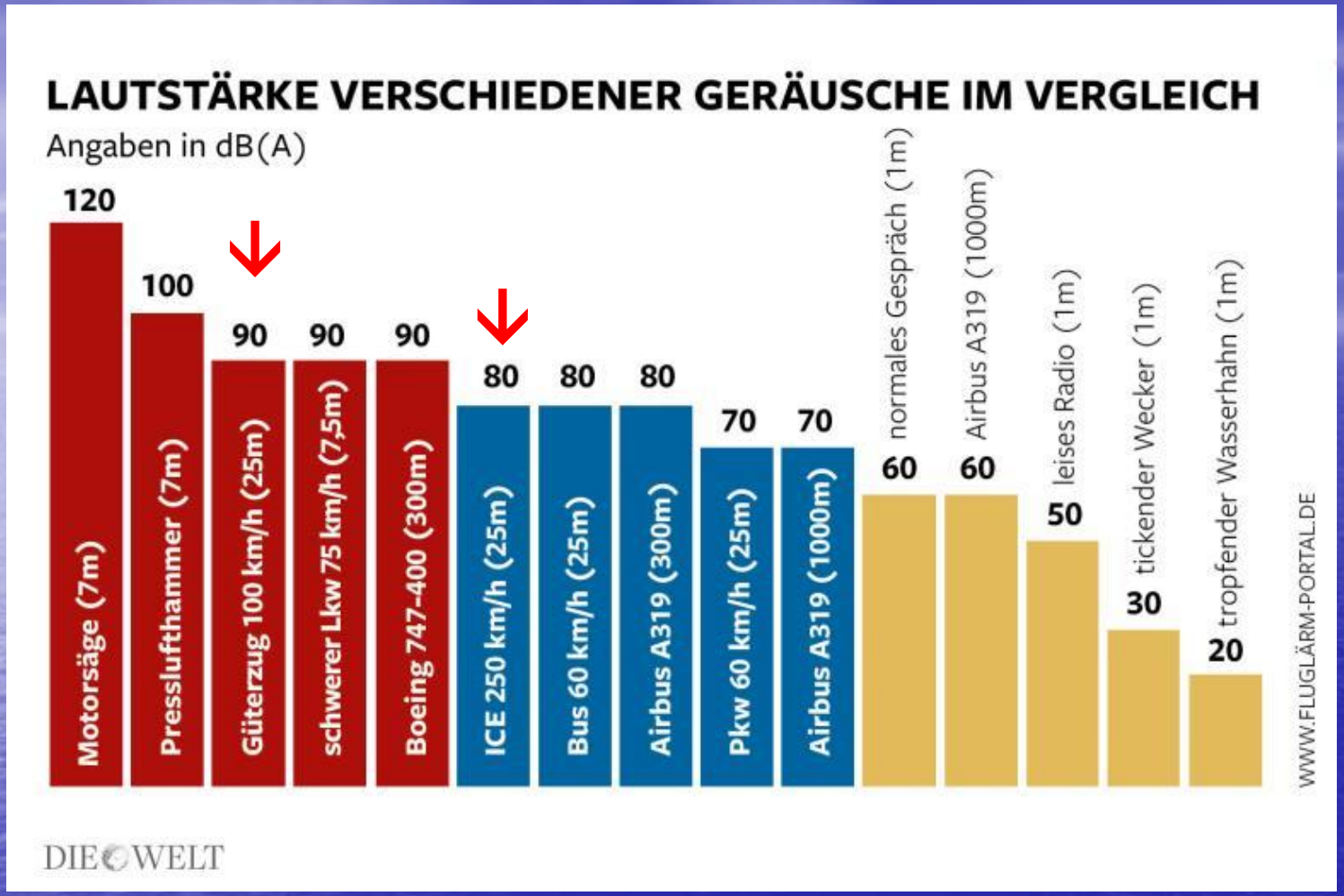
Grundsatzbeschluss des Projektbeirats Rheintalbahn im Juni 2015 „Im Streckenbereich Müllheim – Auggen ist der Vollschutz sicherzustellen“

(Anmerkung: Die Tieflage der Güterzuggleise zwischen Hügelheim und Auggen wurden aus Kostengründen abgelehnt, hingegen wird die **Ertüchtigung der Bestandsgleise auf 250 km/h** finanziert, obwohl diese Hochgeschwindigkeit **weder sinnvoll noch möglich bzw. nötig ist**)

Jetzt in der Phase der Umsetzung des Projektbeirats-/Bundestagsbeschlusses tauchen die wichtigen Fragen auf und Realisierungsrisiken werden sichtbar:

Sind die riesigen Schallschutzaufbauten politisch durchsetzbar?
Ist die technische Ebene hinreichend hinterfragt?
Besteht rechtliche Genehmigungsfähigkeit?
Sind die 250 km/h, die der BVWP 2030 vorgibt, den Kostenaufwand wert?

Es sind Nacharbeiten erforderlich – dafür brauchen wir politische Unterstützung!



ICE mit 250 km/h

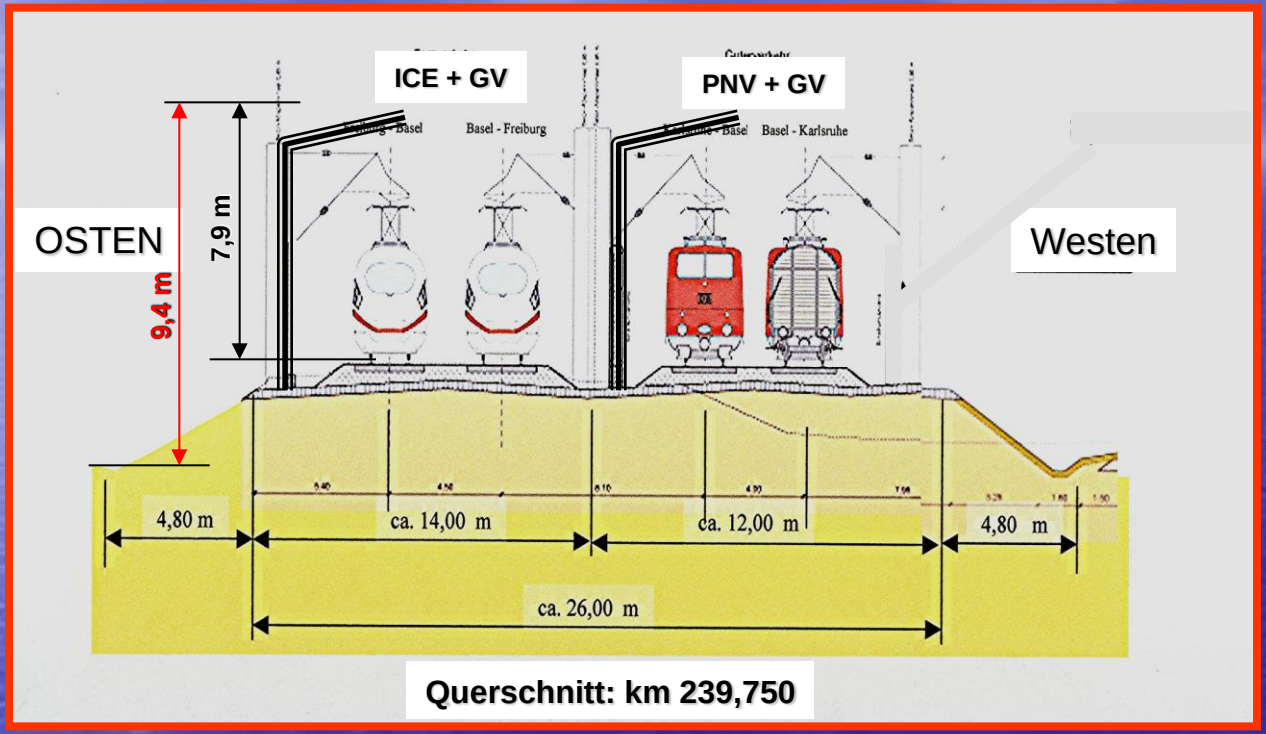
fast so laut wie

Güterzug mit 100 km/h

Stand 27.07.15 - Ka

DB optimierte Antragstrasse

Querschnitt Vollschutz gemäß Schallgutachten Juni 2015



Das kommt auf die Region

Hügelheim – Auggen sowie

Ringsheim – Kenzingen

trotz Güterzug-Autobahnparallele zu.

optimierte Antragstrasse
Bahnhof Müllheim und Auggen

Stand 21.07.2016 - Ka

In belebten Bereichen bestehen Möglichkeiten zur optischen Aufwertung von Schallschutzwänden

Situationsbeispiel Bahnhofsvorplatz Müllheim

Schematische Beispieldarstellung; Wandhöhen und –ausdehnung nicht plan

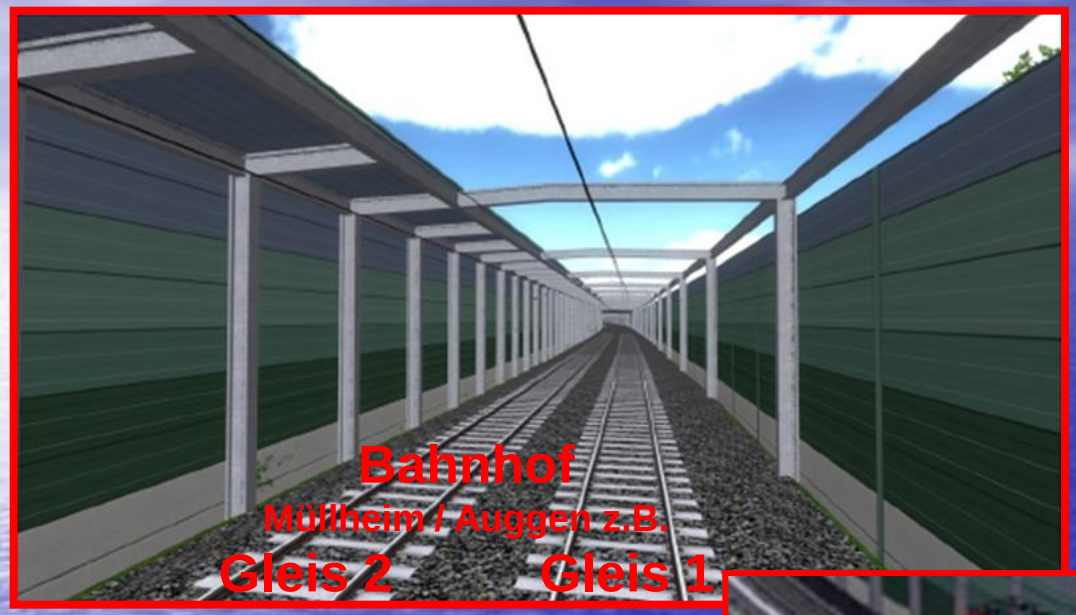
DB Netz AG | I.NGK(P) | Christoph Klenert | Vorabversand 22.06.2016

Stand 22.6.16 - Klenert

DB NETZE optimierte Antragstrasse vor Hügelheim, Müllheim, Hach und Auggen

Bürger Bündnis Bahn Markgräflerland

Stand 21.07.2016 - Ka



Stand 22.6.16 - Klenert

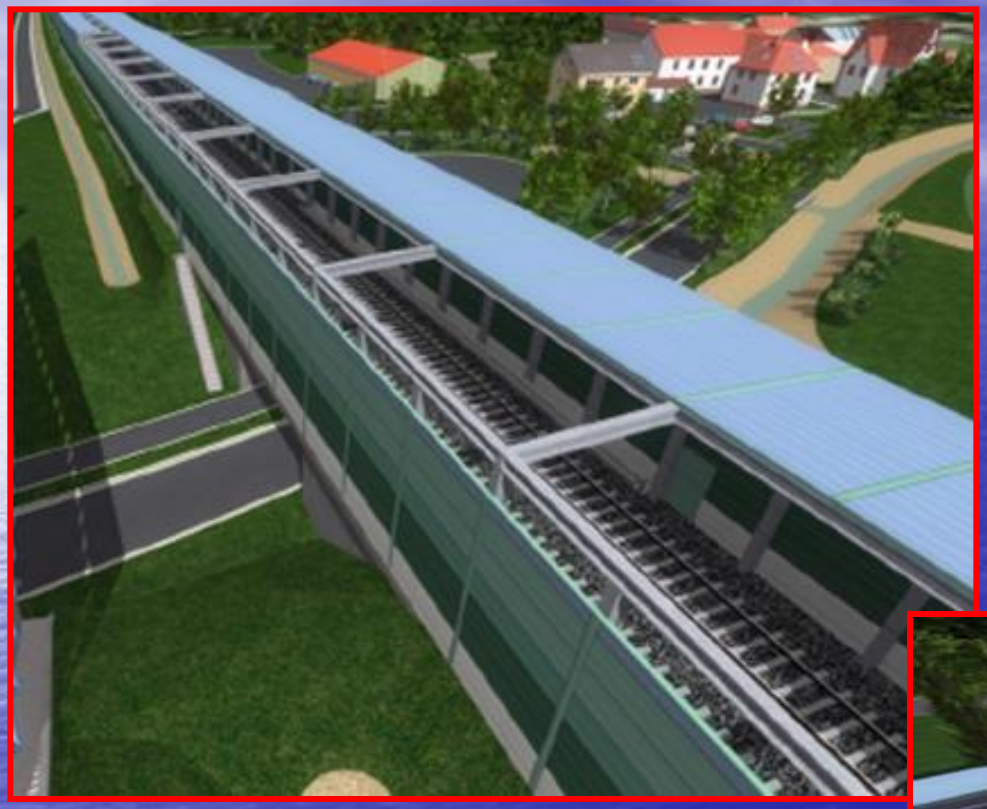
DB NETZE

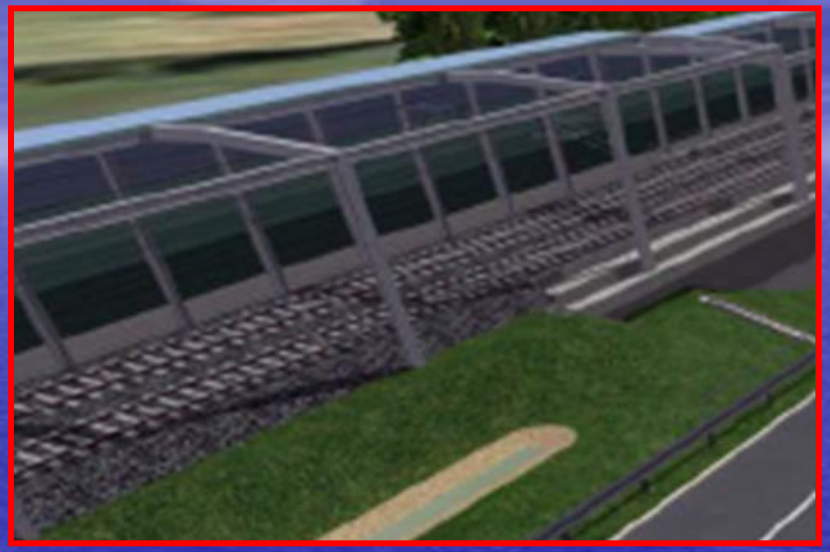
Höhe bis zu 9,4 m über Gelände

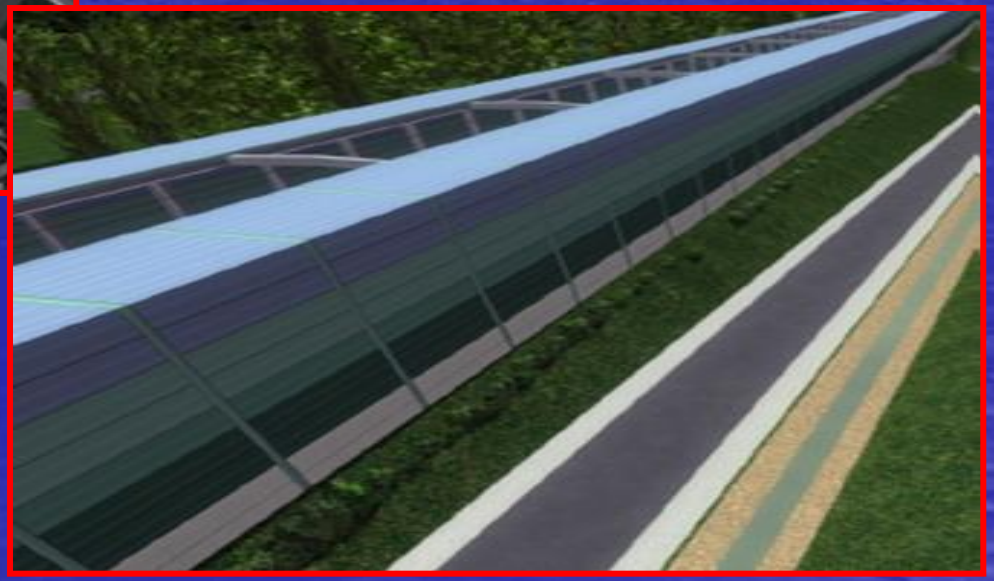
DB NETZE optimierte Antragstrasse vor Hügelheim, Müllheim, Hach und Auggen

Bürger Bündnis Bahn Markgräflerland

Stand 21.07.2016 - Ka







Stand 22.6.16 - Klenert

DB NETZE

Höhe bis zu 9,4 m über Gelände

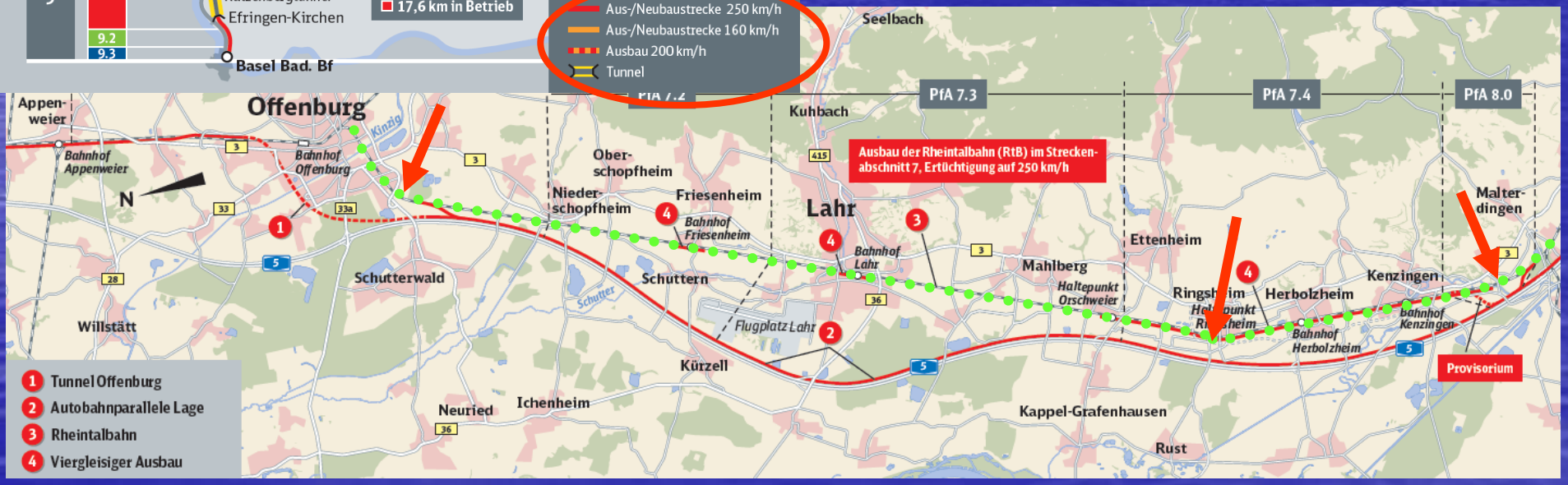
Planung 2

Visualisierung PfA 9.0 – Situation Bf Müllheim Bahnsteige, SSW außen 3,0m vs. 5,0m Mittelwand + Galerie

Sinn- und Zweckmäßigkeit von ICE - V_{max} 250 km/h auf der RTB

Offenburg – Weil a.Rh., speziell in den Bereichen Hohberg - Kennzingen und Buggingen - Schliengen

Die Region Südlicher Oberrhein fragt sind 250 km/h sinnvoll und notwendig?



Sinn- und Zweckmäßigkeit von ICE - V_{max} 250 km/h auf der RTB

Offenburg – Weil a.Rh., speziell in den Bereichen Hohberg - Kennzingen und Buggingen - Schliengen

Deshalb eine Vorstudie durch

biechele infra consult
Beratender Ingenieur
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Tiefbau

Fahrdynamische Untersuchungen

Rheintalbahn, Strecke 4000, im Bereich ABS/ NBS
km 231,5 - km 241,616 (Buggingen - PfA-Grenze 9.0/ 9.1)

Auftraggeber: Stadt Müllheim, Kommune Auggen, BBM, IG BOHR, 02.11.2016

Aufgabe der Vorstudie

Die vorliegende Untersuchung hat die Aufgabe,

im Streckenabschnitt zwischen km 231, 5 (Buggingen) und km 241,616 (Auggen)

die Auswirkungen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten auf Fahrzeiten und Betriebskosten zu betrachten. Dabei werden die

ICE - Geschwindigkeiten
200 km/h,
230 km/h
und 250 km/h
analysiert und verglichen.

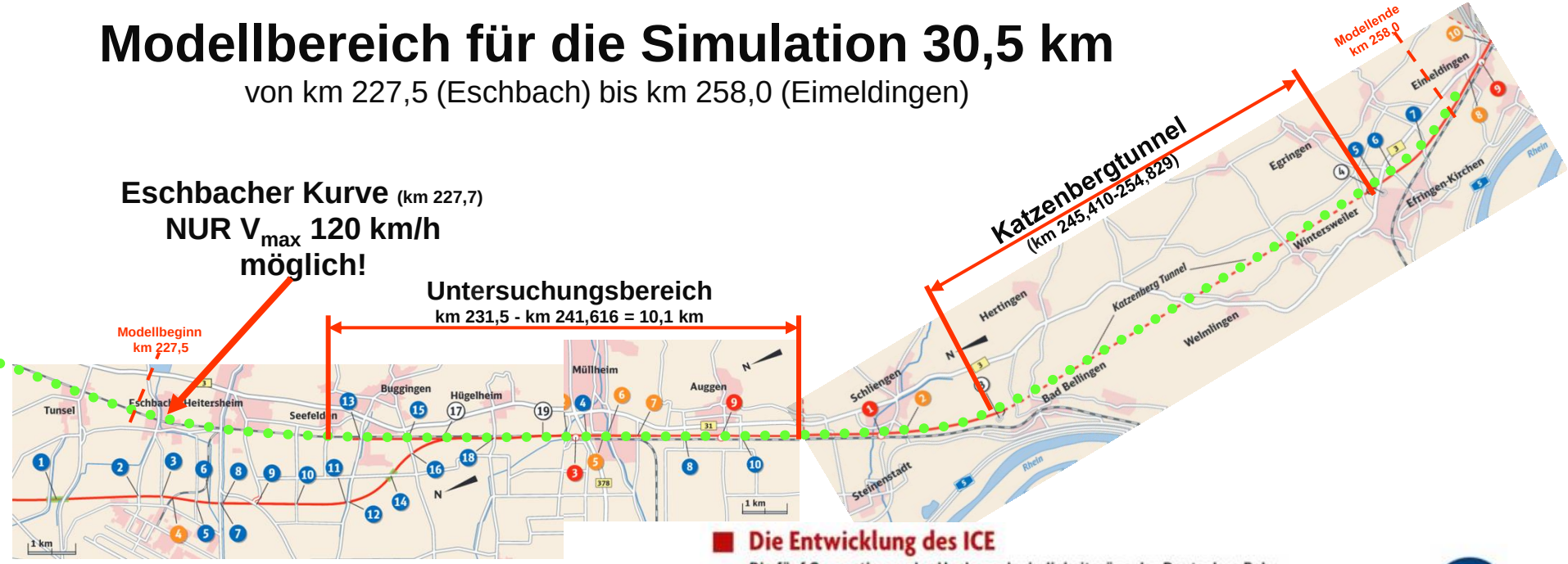
Modellbereich für die Simulation 30,5 km

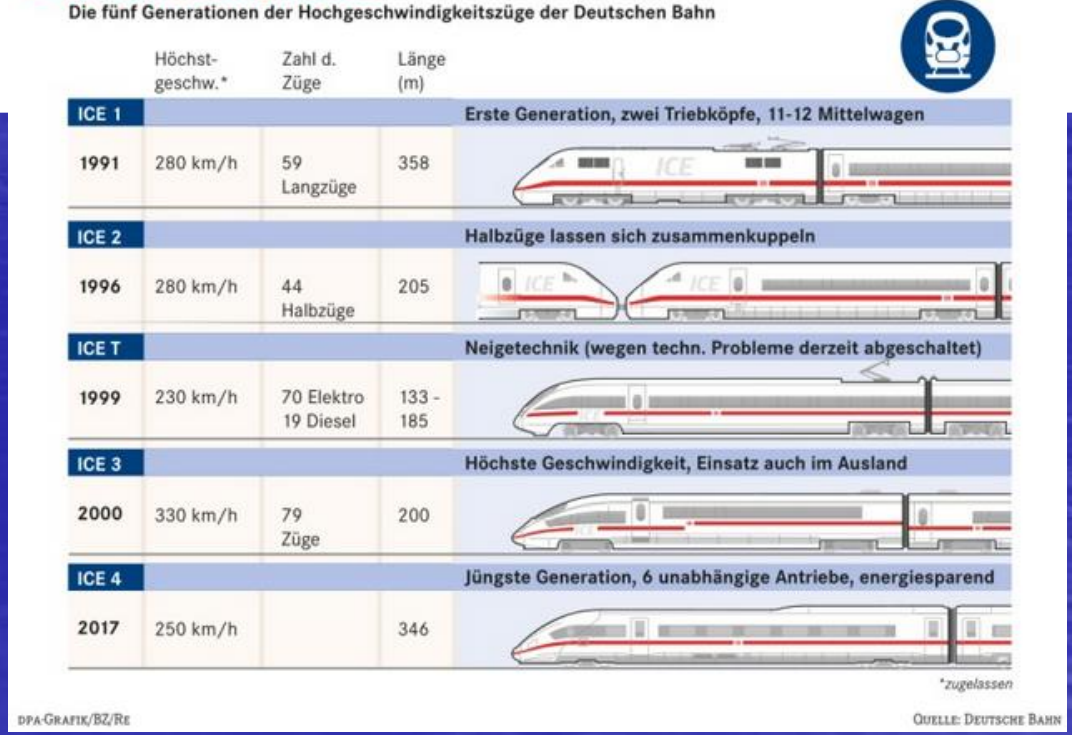
von km 227,5 (Eschbach) bis km 258,0 (Eimeldingen)

Eschbacher Kurve (km 227,7)
NUR V_{max} 120 km/h möglich!

Untersuchungsbereich
km 231,5 - km 241,616 = 10,1 km

Katzenbergtunnel
(km 245,410-254,829)





Betrachtung im Modell:
ICE 2

ICE 3

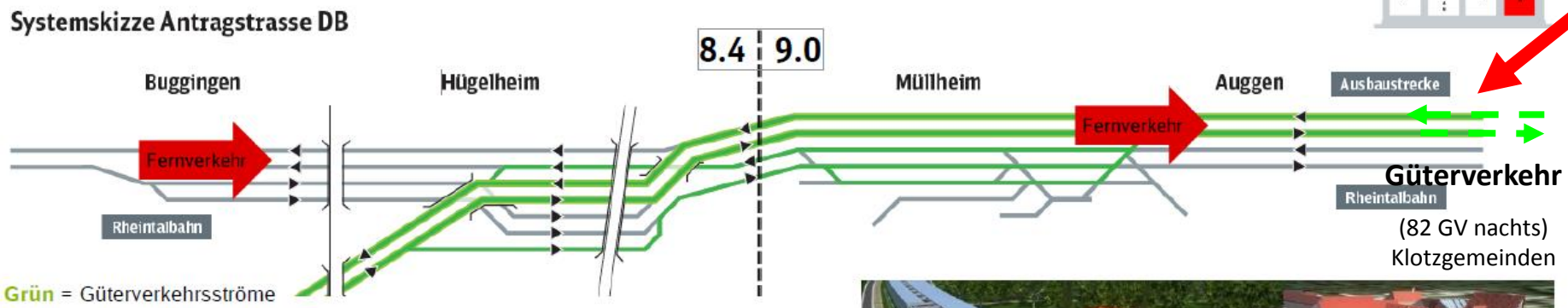
und

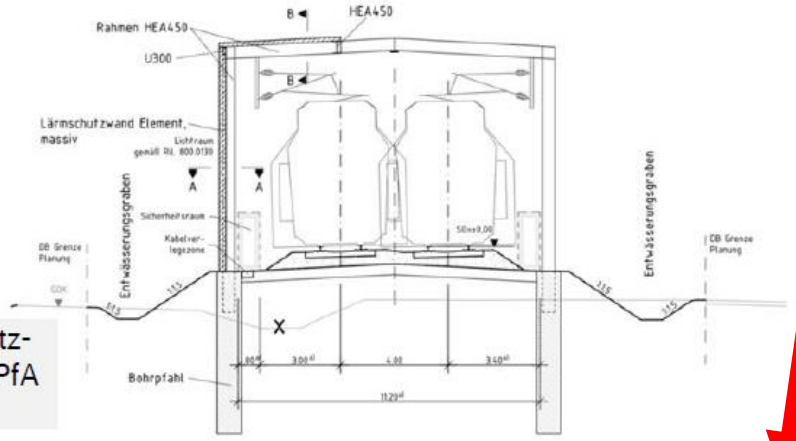
ICE 4

Hügelheim: Bündelung, kreuzungsfrei durch Unterwerfungsbauwerke

Fernverkehrsgeschwindigkeit von 250 km/h:
5. Maßnahmen an der Infrastruktur

DB NETZE

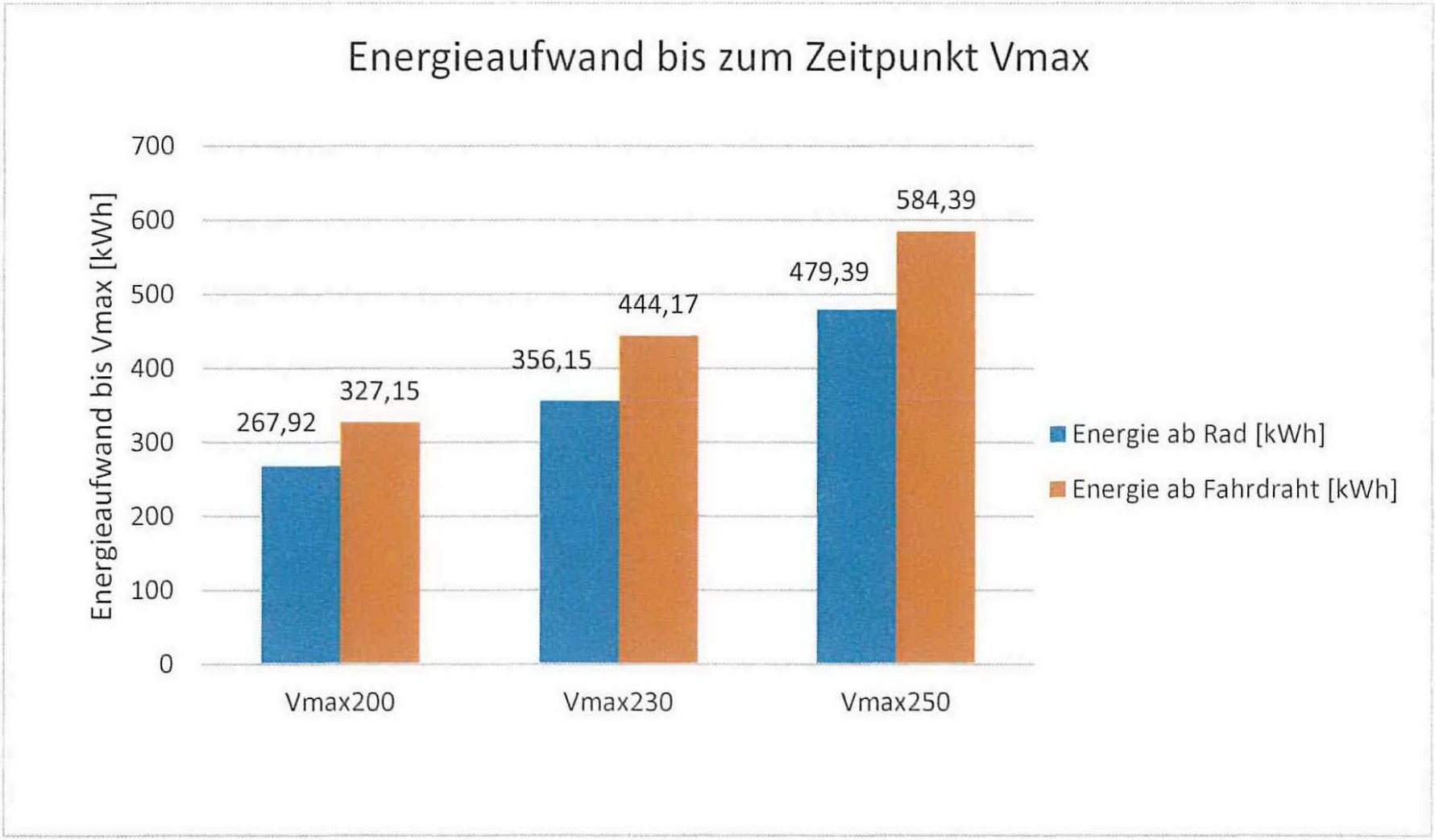




Schallschutz-galerie im PfA 8.1

Visualisierung Schallschutzgalerie im PfA 8.1

Kein Einsparpotenzial beim Schallschutz: Güterverkehr ist maßgeblich für die Bemessung aufgrund höherer Lärmemissionen und höherer Zuganzahl

Ergebnisse der Vorstudie

Szenario 1: ICE3