

## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03

### Vorsicht Fehlinvestition

Das Projekt (Schnellfahrstrecke Frankfurt-Mannheim) erfüllt folgende Anforderungen nicht:

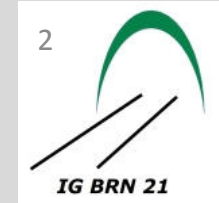
- Aufnahme der zunehmenden Güterzugzahlen v. a. tags
- Entlastung der (vollen) Bestandsstrecken für weiteren Ausbau SPNV in der Region
- Lärmschutz in einer der am stärksten betroffenen Region Deutschlands
- Nachhaltigkeit der Investition für die kommenden Jahrzehnte

**Kein Steuergeld für den Bau eines zweiten Mittelrheintals am nördl. Oberrhein!**  
**Statt dessen: Investition in Güterverkehrspolitik mit Einschluss des SPNV**

Wir fordern:

- Viergleisige NBS Frankfurt-Weiterstadt bis Mannheim (pot. Anschluss Mittelrheintalumfahrung)
- Zweigleisige ABS/NBS Mannheim bis Neulussheim (Anschluss NBS/ABS Karlsruhe)
- Umfahrungen / Tunneltechnik u.ä. in Siedlungsgebieten

= Güterzugmagistrale im nördlichen Oberrheintal



## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03

### Legislative Aufgaben

- [Investive Rechenregeln für BVWP](#) (PRINS) ändern: Reisezeitbewertung tiefer, Lärmbewertung höher, weitere gesellschaftliche Kosten (Städtebau, Immobilien, Erholung) dazu, Kapazitätserhöhungen als Nutzen dazu
- [16. BImSchV anpassen](#): Grenzwerte (WHO: 40 dB(A) nachts) inklusive Kriterien wie Maximalpegel und Zughäufigkeit
- [Lärmsanierungsgrenzwerte](#) senken; Schwerpunkt TEN-T-Strecken für übergesetzl. Maßnahmen
- [Schienenbonus](#) 5 dB(A) in [DIN Schallschutz für Hochbau](#) 4109-2: 2018-01, 4.4.5.3, rückgängig machen / nicht in Ländergesetzgebung aufnehmen  
Klären und öffentlich machen, welche Lobbygruppe(n) dies vertreten haben!
- [Schienenbonus](#) von bis zu 3 dB(A) in [Planungsbeschleunigungsgesetz](#) herausnehmen;  
[Ländersubsidarität](#) für Anhörung nicht abschaffen
- Weitere Spreizung [Trassenpreise](#); [Kontrolle und Sanktionierung](#) nicht umgerüsteter bzw. schlecht gepflegter Waggon



## Bahnprojekt Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe

### Eine Chance für die Zukunft

- als Baustein der Bahn-Infrastruktur im Rheintal
- als Beitrag zur Verkehrswende
- zur Verbesserung der Lebensqualität der Anlieger

## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03

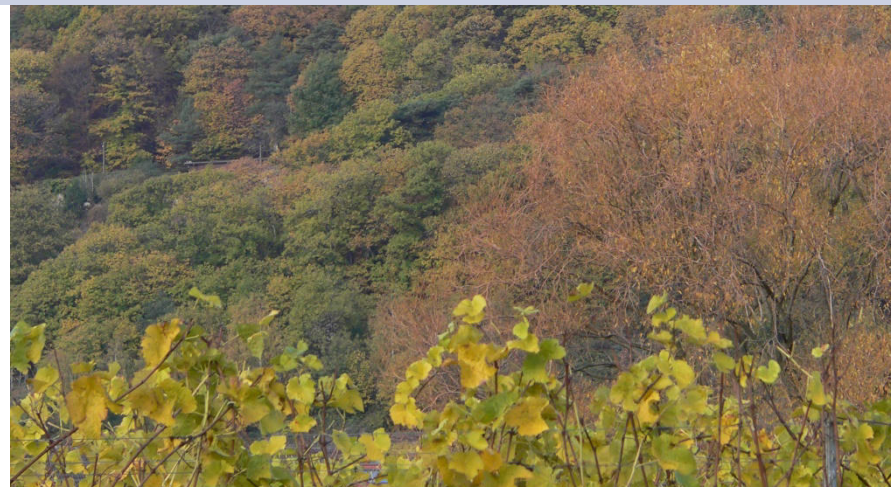


Hambacher Schloss  
Symbol der deutschen Demokratiebewegung 1832

## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03



**Wir haben eine gute Aussicht -**



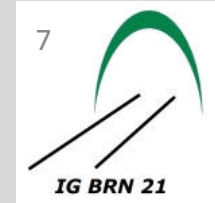
Hambacher Schloss  
Symbol der deutschen Demokratiebewegung 1832

## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03



**Wir schauen in die Zukunft!**





**Korridor Mittelrhein – Zielnetz I: Projekt 2-004-V03**

## **Strategie Straße vs. Schiene**

### **Elektromobilität auf der Straße**

Um diese zu fördern, muss u. a. in ein Ladenetz für ganz Deutschland investiert werden.

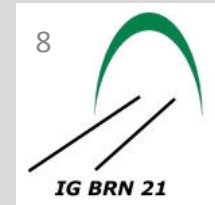
→ Das wird in Angriff genommen

### **Elektromobilität für Güter auf der Bahn**

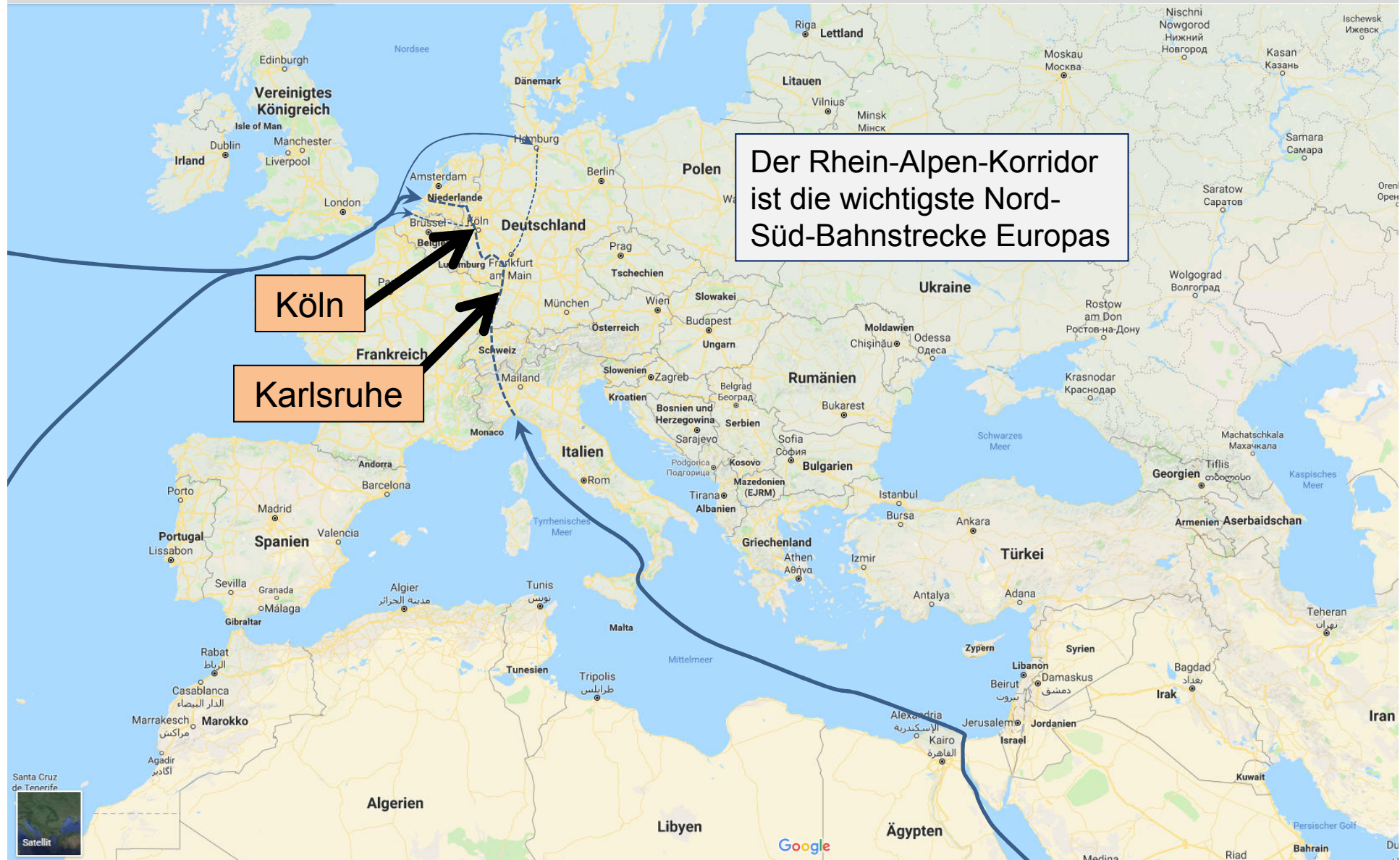
Um diese zu fördern, muss u. a. in Güterverkehrstrassen und Kombiterminals investiert werden.

→ Dies wurde bisher kaum gemacht - im Gegenteil, die Bahn fährt auf Verschleiß und hat Güterbahnhöfe geschlossen

Wir unterstützen die Forderung der GroKo  
„ sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene“  
und fordern einen  
**strategischen Blick auf den Investitionsbedarf  
für den Schienengüterverkehr**



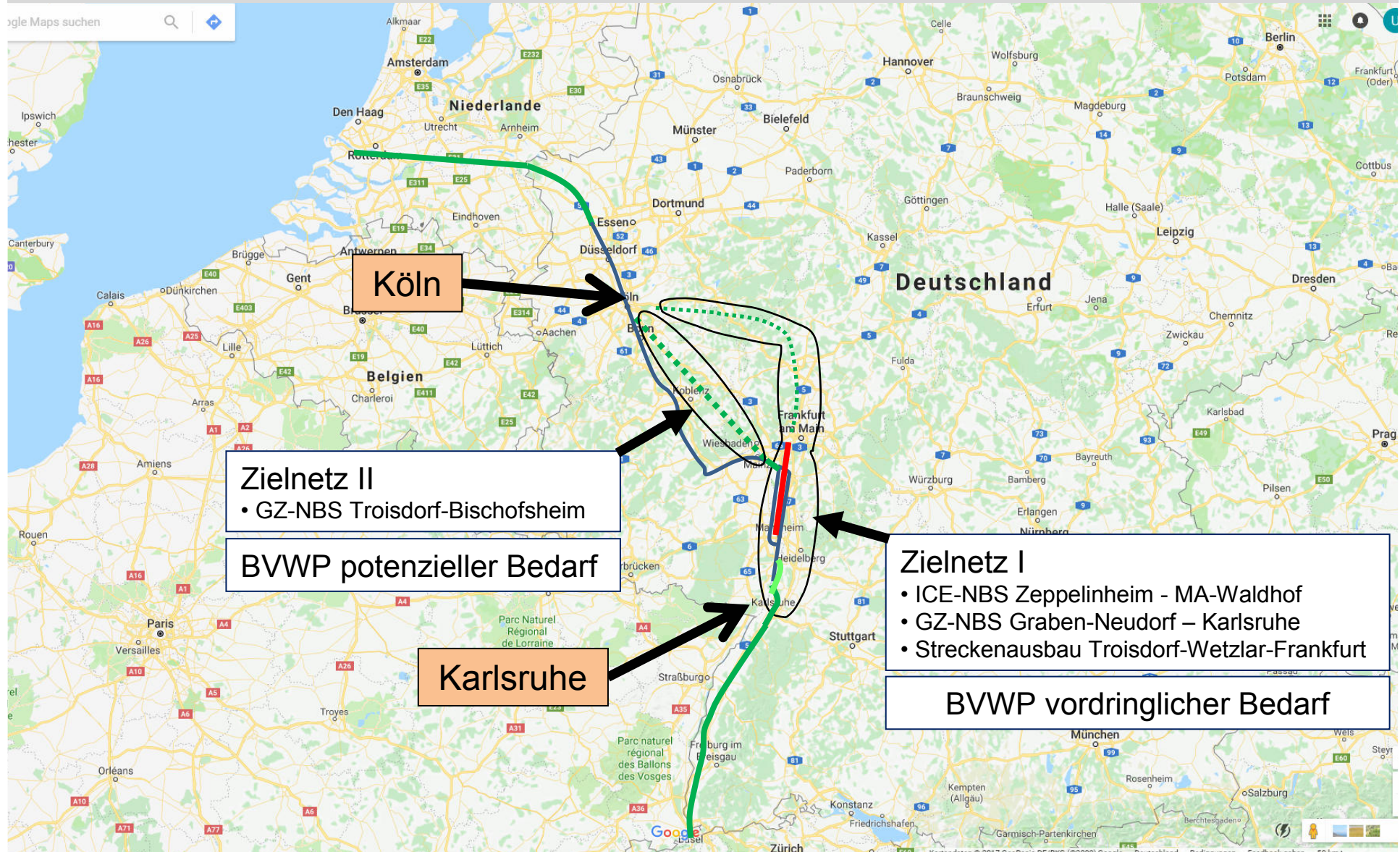
## Europäische TEN-T-Strecke Rotterdam - Genua

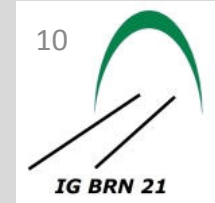




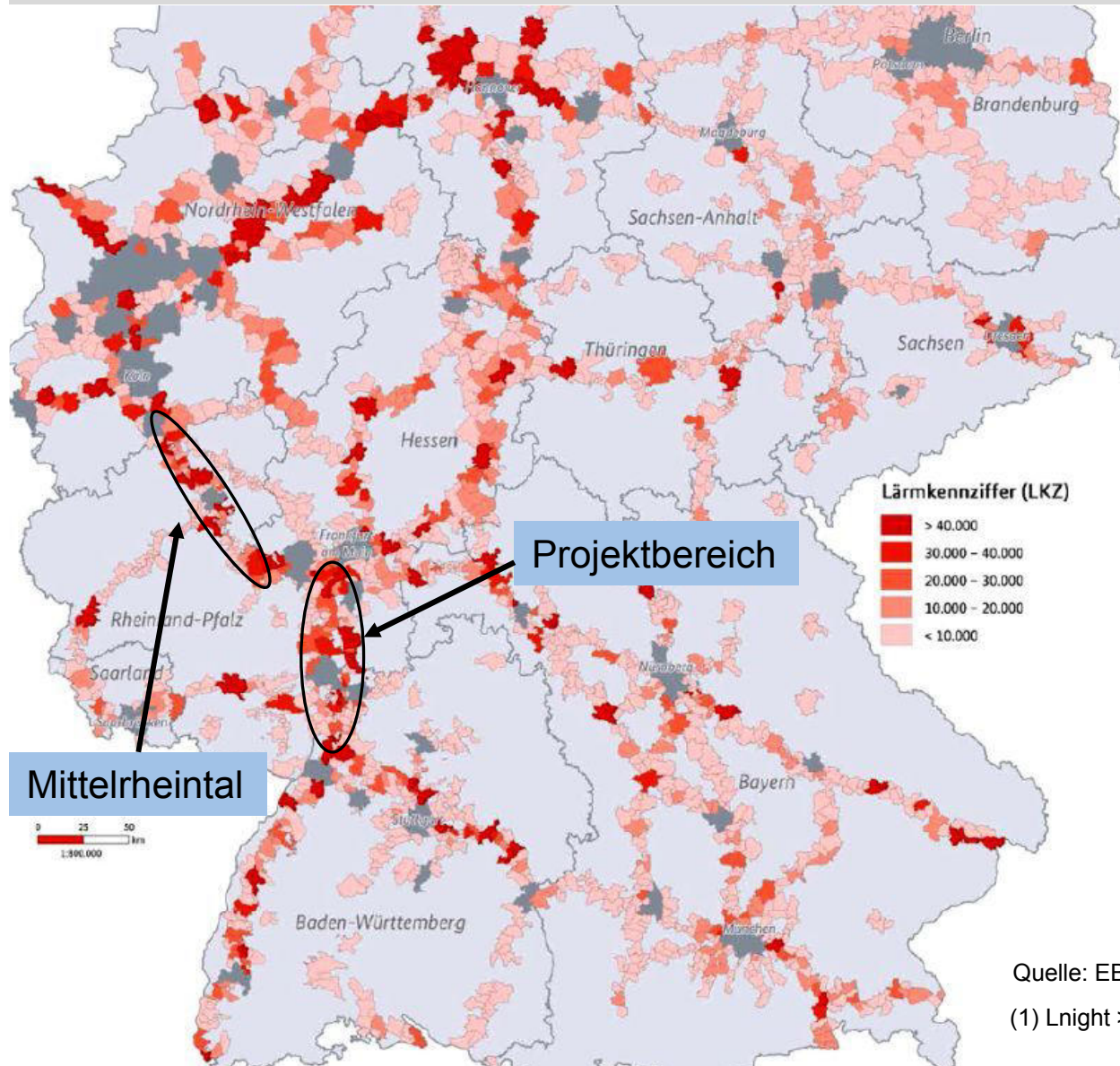


## Korridor Mittelrhein – Zielnetz I und II





## Bahnlärmbelastung in Deutschland heute



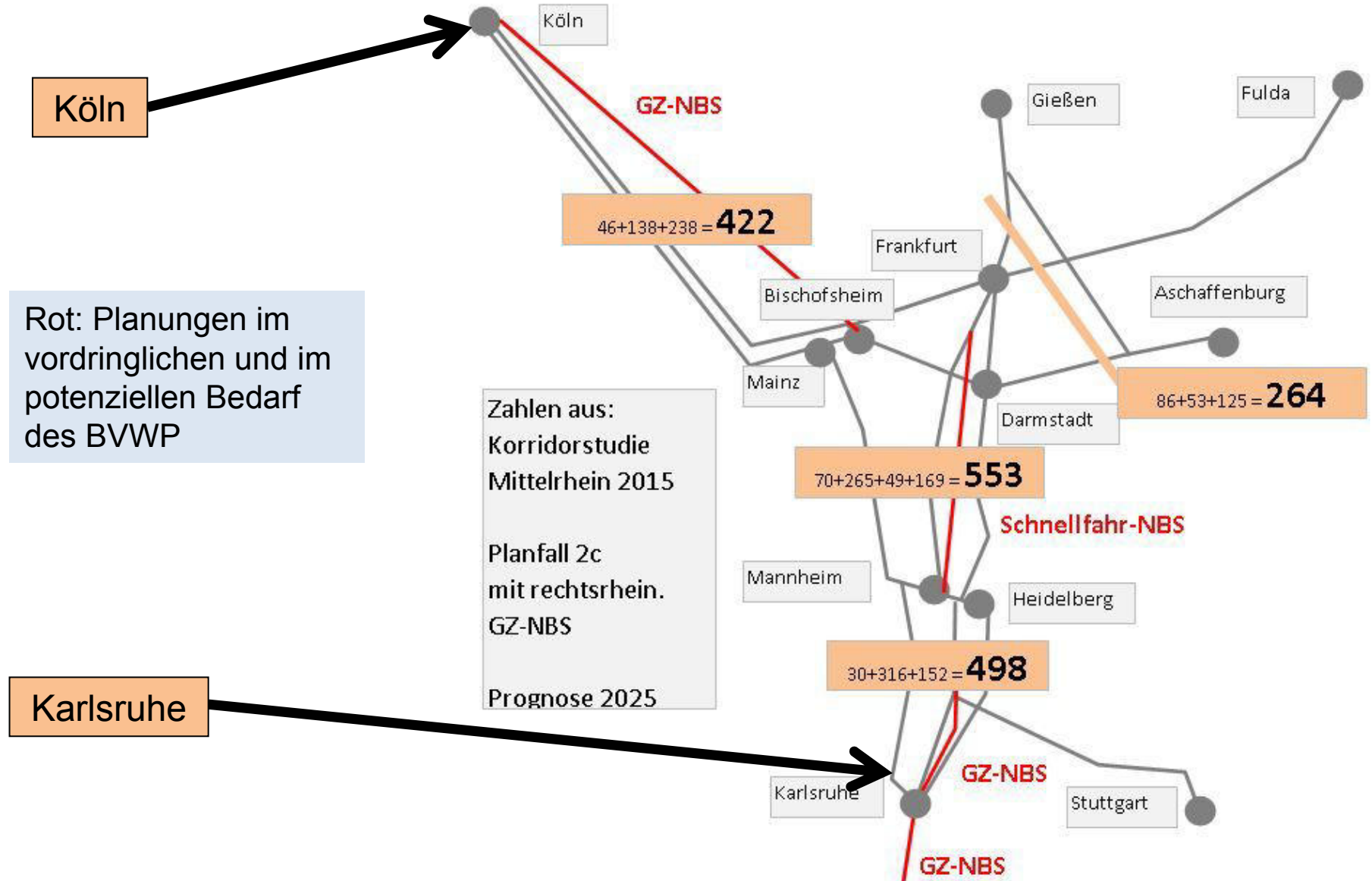
Bereits heute hat die Region eine der höchsten Bahnlärm-Belastungen in Deutschland

Im Bereich Darmstadt bis Heidelberg sind heute rund eine **halbe Million** Menschen vom Bahnlärm betroffen (1)

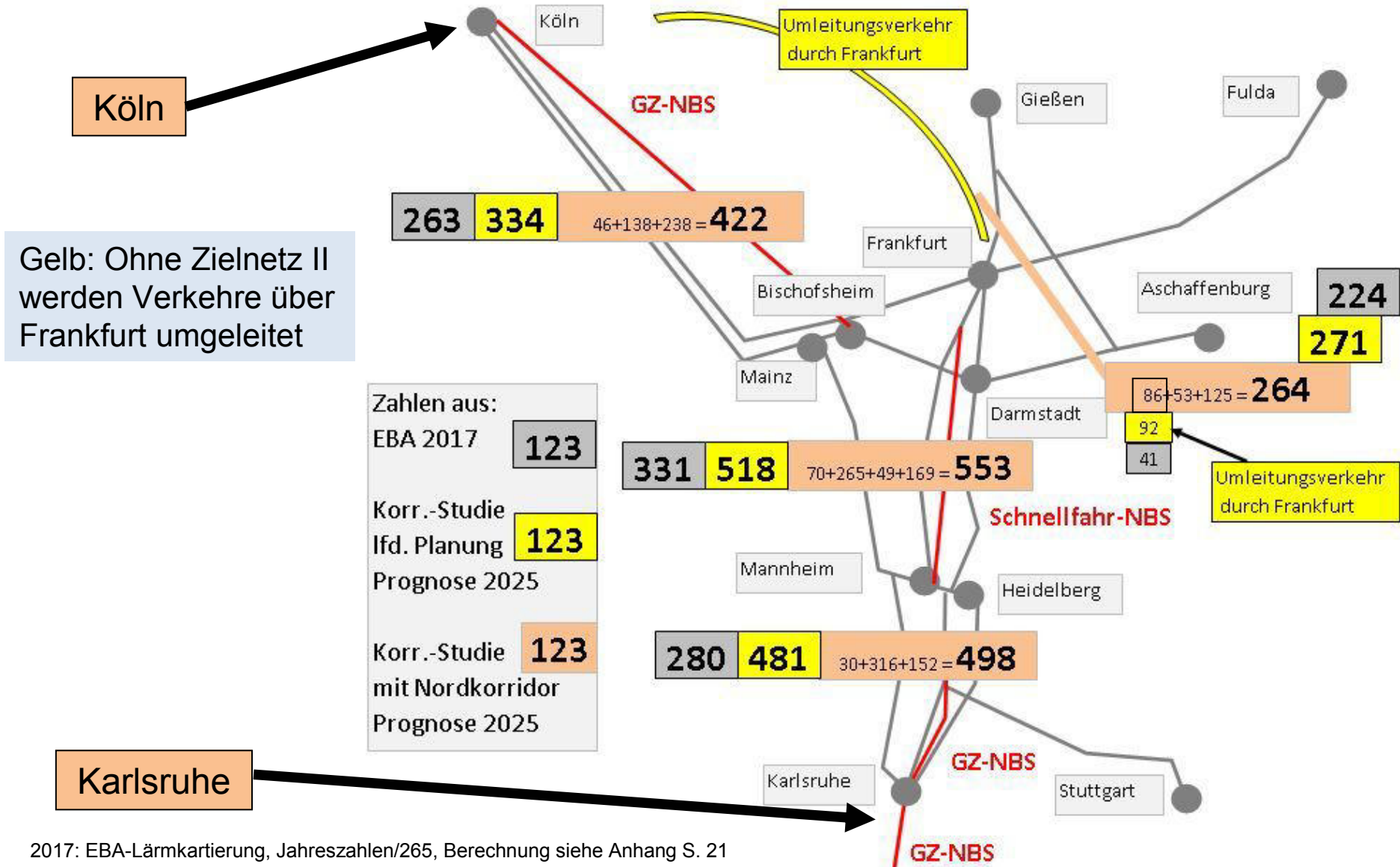
Quelle: EBA 2012-2015

(1) Lnight > 45 dB(A), Quelle: EBA Lärmaktionsplan 2015

Verkehrsprognose 2025 Zielnetz I mit Zielnetz II



## Verkehre 2017 und 2025 mit/ohne Zielnetz II



Gelb: Ohne Zielnetz II werden Verkehre über Frankfurt umgeleitet

Umleitungsverkehr durch Frankfurt

Umleitungsverkehr durch Frankfurt

263 334  $46+138+238 = 422$

331 518  $70+265+49+169 = 553$

280 481  $30+316+152 = 498$

86+53+125 = 264

92  
41

224  
271

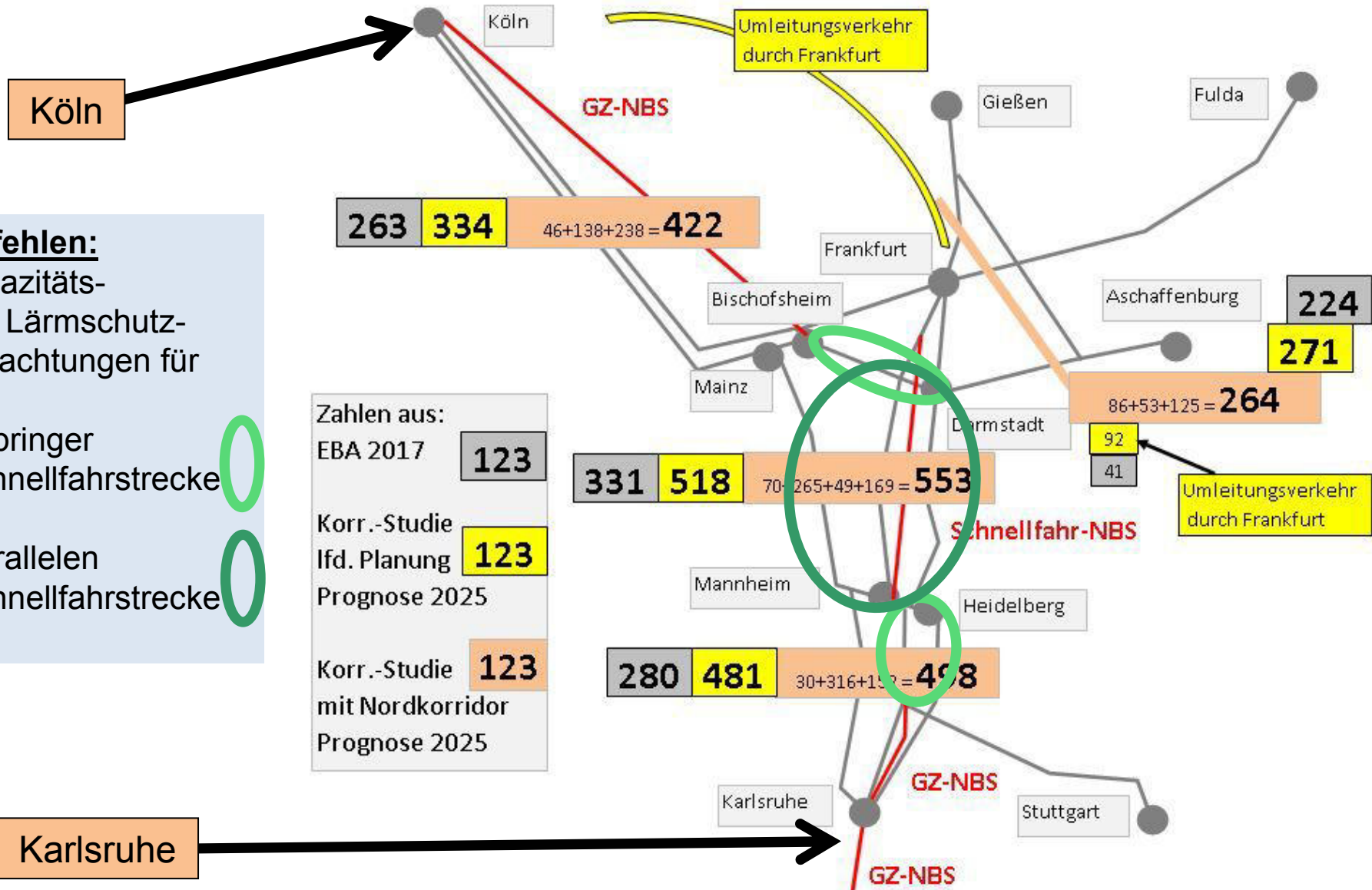
GZ-NBS

Schnellfahr-NBS

GZ-NBS

GZ-NBS

## Lärmschutzbetrachtung für gesamten Korridor

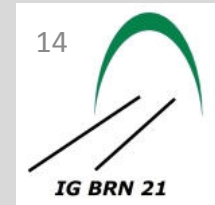


**Es fehlen:**  
Kapazitäts-  
und Lärmschutz-  
betrachtungen für

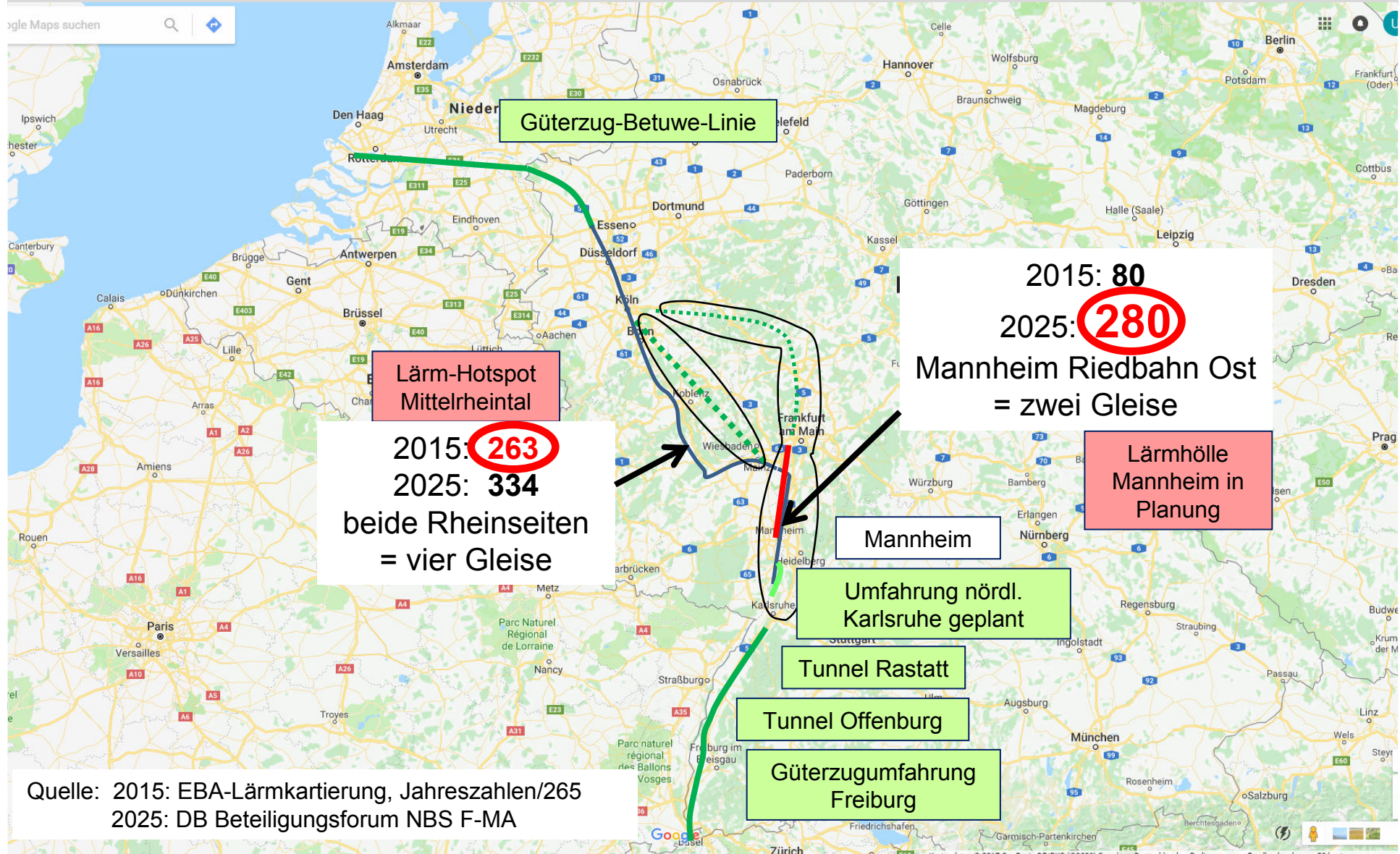
- Zubringer Schnellfahrstrecke
- Parallelen Schnellfahrstrecke

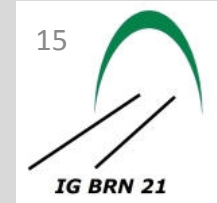
Zahlen aus:

EBA 2017	123
Korr.-Studie lfd. Planung	123
Prognose 2025	
Korr.-Studie mit Nordkorridor	123
Prognose 2025	



## Beispiel Mannheim: Güterverkehr in 24 h





## Beispiel Mannheim: Güterverkehr nachts

Heute auf der Riedbahn-Ost: Rund 25 GZ nachts  
**alle 20 min ein Güterzug**

Morgen (2025) auf der Riedbahn-Ost: 183 GZ **nachts**  
**alle 2,6 min ein Güterzug**

Übermorgen (> 2025) auf der Riedbahn-Ost  
weitere Steigerungen zu erwarten

Hier wird eine  
**Verachtfachung des nächtlichen Güterzugverkehrs**  
geplant

Lärmschutzbetrachtung für gesamten Korridor

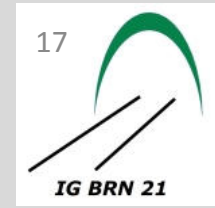
## Fazit der Zugzahlen

Bei Realisierung der aktuellen Planung werden

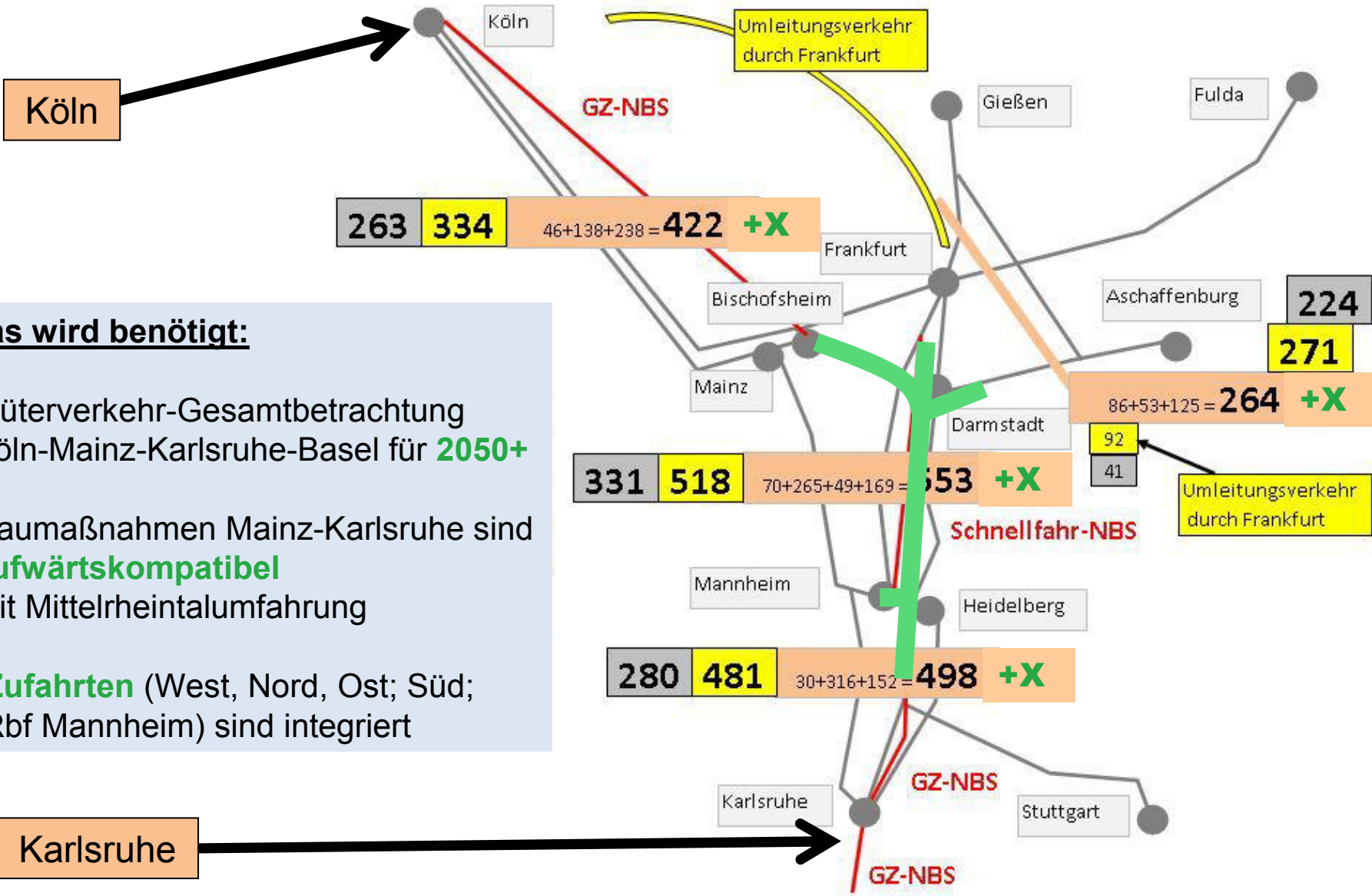
- in einer der mit Güterzuglärm am **höchsten belasteten Regionen** Deutschlands
- die Güterzugzahlen von 200-300 auf bis zu über **500 pro Tag** erhöht,
- mit einer **Verdrei- bis Verachtfachung** auf einzelnen Streckenabschnitten,
- wobei nach Fertigstellung die Kapazität bereits **nahezu ausgelastet** ist
- und Steigerungen der **Zukunft (> 2025) nicht berücksichtigt** sind.

**Dies ist keine menschen- und zukunftsgerichte Planung!**



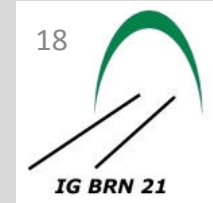


Anforderungen



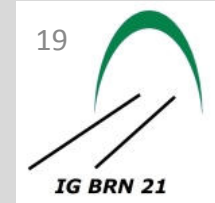
- Das wird benötigt:**
- Güterverkehr-Gesamtbetrachtung Köln-Mainz-Karlsruhe-Basel für **2050+**
  - Baumaßnahmen Mainz-Karlsruhe sind **aufwärtskompatibel** mit Mittelrheintalumfahrung
  - **Zufahrten** (West, Nord, Ost; Süd; Rbf Mannheim) sind integriert

Karlsruhe



### Wichtige Eckpunkte seit 2016 / Bund

- **Drucksache 18/7364** vom 26.1.16 „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“  
Mit Finanzierungszusage Tunnel Offenburg rund 1,5 Mrd. Euro
- **Drucksache 18/7365** vom 26.1.16 „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“  
Für TEN-T-Strecken / Projektbeirat / Bewertungsmaßstäbe / Schutz „über das gesetzliche Maß hinaus“
- Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (**BUV**) seit 1.1.18
- **Koalitionsvertrag 2/18**  
„Nicht Maximierung des [DB-]Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene“ / Halbierung des Schienenlärms bis 2020
- **Parlamentsgruppe Bahnlärm** (im Vorstand CDU, FDP, Grüne, SPD)  
fordert investiv z. B. Priorisierung Mittelrheintalumfahrung / Tunnellösungen für NBS



### Wichtige Eckpunkte seit 2016 / Region

- **Mannheim** – größte betroffene Gemeinde – fordert im Zusammenhang mit lokalem Ausbau (Planfeststellungsverfahren Riedbahn-Ost) dessen Durchführungsstopp und Planung im Rahmen eines regionalen Gesamtkonzeptes
- **VRRN** (länderübergreifender Verband Region Rhein-Neckar) fordert im „Regionalforum Schienenkorridor Rhein-Neckar“ eine Gesamtbetrachtung bzgl. Neubauplänen „Korridor Mittelrhein – Zielnetz I“
- **Region Darmstadt RheinMainNeckar** (vier Landkreise, Darmstadt, IHK) fordert Prüfung der Viergleisigkeit, um nachhaltigen Lärmschutz zu erreichen und Ausbau des ÖPNV nicht zu blockieren, sowie Projektbeirat

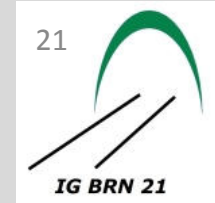
## **Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)**

### **Was beinhaltet die BUV?**

- Die BUV beschreibt u.a. das Verfahren zur Umsetzung des Bundestagsbeschlusses "Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze" (BT-Drucksache 18/7365) vom Jan. 2016.

### **Was bedeutet die BUV für dieses Projekt?**

- In Fällen besonderer regionaler Betroffenheit ist die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge sind besonders zu berücksichtigen.
- Im Einzelfall kann so ein über das gesetzliche Maß hinausgehender Schutz von Anwohnern und Umwelt erreicht werden.



## Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

### Position der IG BRN 21

- Alternativvarianten - über das gesetzliche Maß hinaus – werden:
  - nach transparenten Bewertungskriterien entworfen, entwickelt und diskutiert
  - hinsichtlich Kosten inklusive externer Kosten und Betriebswirtschaftlichkeit betrachtet
  - Bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung wird Lärm stärker bewertet
  - Bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung wird die Zukunft > 2030 bewertet
  - Bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung werden künftige Kapazitäten bewertet
- Bisherige Nutzen-Kosten-Analysen bilden den Schutz von Anwohnern und Umwelt sowie die Zukunft nur ungenügend ab

**Fazit: Neue Bewertungskriterien sind festzulegen**

### Hinweis zu ETCS

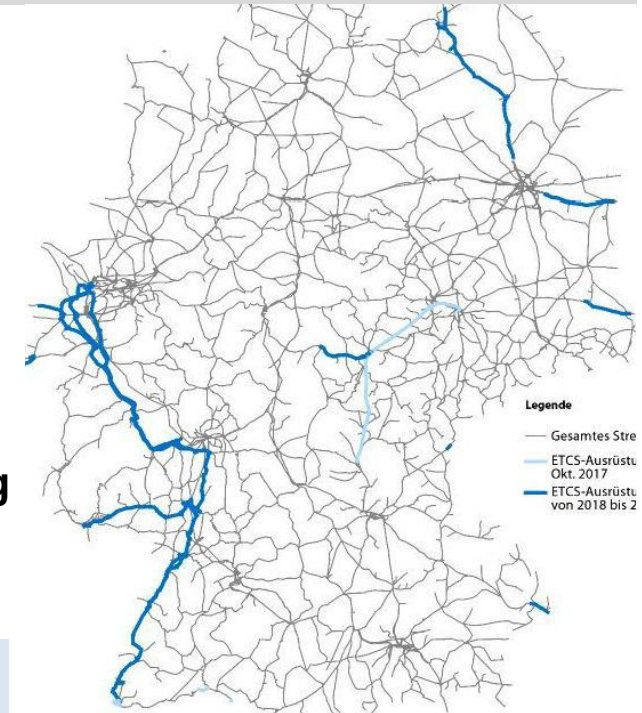
ETCS (European train control system) ist eine digitale Leit- und Sicherungstechnik. Das BMVI teilte der EU Ende 2017 den nationalen Umsetzungsplan mit.

Der Rhein-Alpen-Korridor als „verkehrsreichster Schienengüterverkehrskorridor Deutschlands“ soll prioritär ausgerüstet werden, bereits bis 2023.

ETCS ist ein Baustein für eine **erhebliche Kapazitätssteigerung** auf den vorhandenen Schienen.

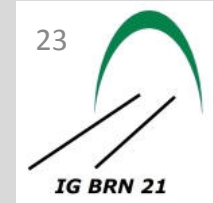
### Forderungen der IG BRN 21

- Lärmschutz der ETCS-Strecken wie bei Neubau
- Verlagerung des Güterzugverkehrs auf die NBS statt Bau konventioneller Lärmschutzmaßnahmen (Wände und Fenster) an den Bestandsstrecken



Quelle: BMVI 2017  
Blau: ETCS bis 2023

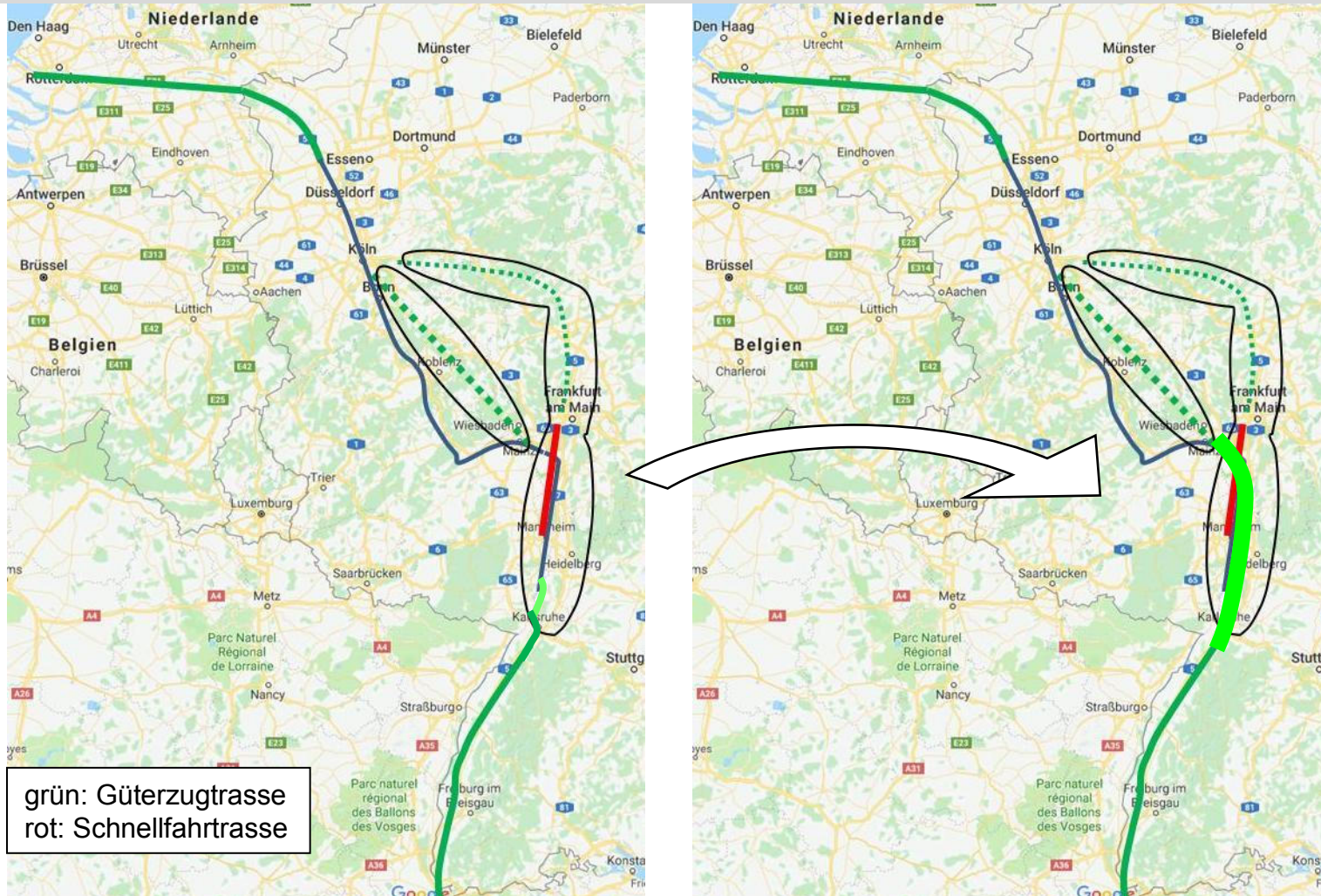
**Fazit: ETCS ist ein weiteres Argument für eine Güterzugmagistrale**



### 1. Legislativ – kurz- bis langfristig

- Die **Wirtschaftlichkeitskriterien** des BVWP werden den gesundheitlichen und gesellschaftlichen Realitäten angepasst  
→ Bewertung des Lärmschadens höher, Bewertung des Fernverkehr-Zeitnutzens tiefer
- Verkehrliche Veränderungen an TEN-betroffenen **Bestandsstrecken** werden im Lärmschutz wie Neubau gehandhabt
- Der "**Planungsbeschleunigungsgesetz**"-Entwurf für Infrastruktur-Baumaßnahmen innerhalb Deutschlands wird analog den Argumenten der Bundesregierung zur Drucksache 9/3232 (zu EU-Entwurf zur Beschleunigung für TEN-Strecken) modifiziert:
  - Zuständigkeit bleibt bei Ländern statt EBA – **Subsidiaritätsprinzip** wahren
  - Verhältnismäßigkeit wahren, keine Bürgerrechte einschränken – **Akzeptanz** erhalten
  - Baubeginn vor Genehmigung untersagen – **Naturschutz** erhalten
  - sodann
  - keine um Faktor 2 überholten **veralteten Verkehrsprognosen** zulassen, sondern im Gegenteil Zukunft oberhalb der aktuellen Prognose miteinbeziehen
- Im BImSchG wird ein **Frequenzmalus** bei der **Dezibel-(A)-Bewertung** eingeführt

## 2. Allgemein zu Projekt 2-004-V03



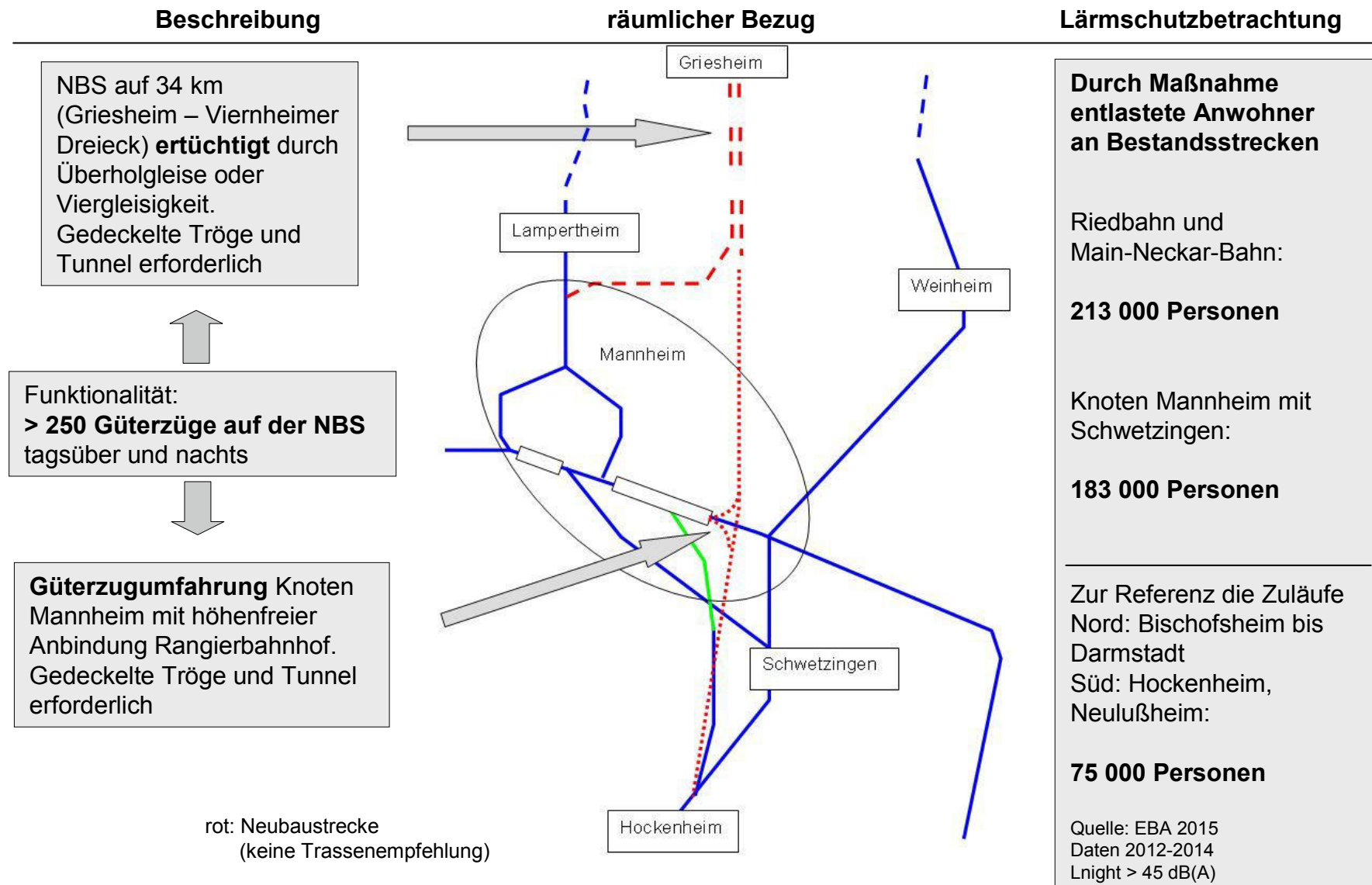
Im Rahmen des TEN-Rhein-Alpen-Korridors wird auch im Korridor Mittelrhein in eine Güterzugmagistrale investiert



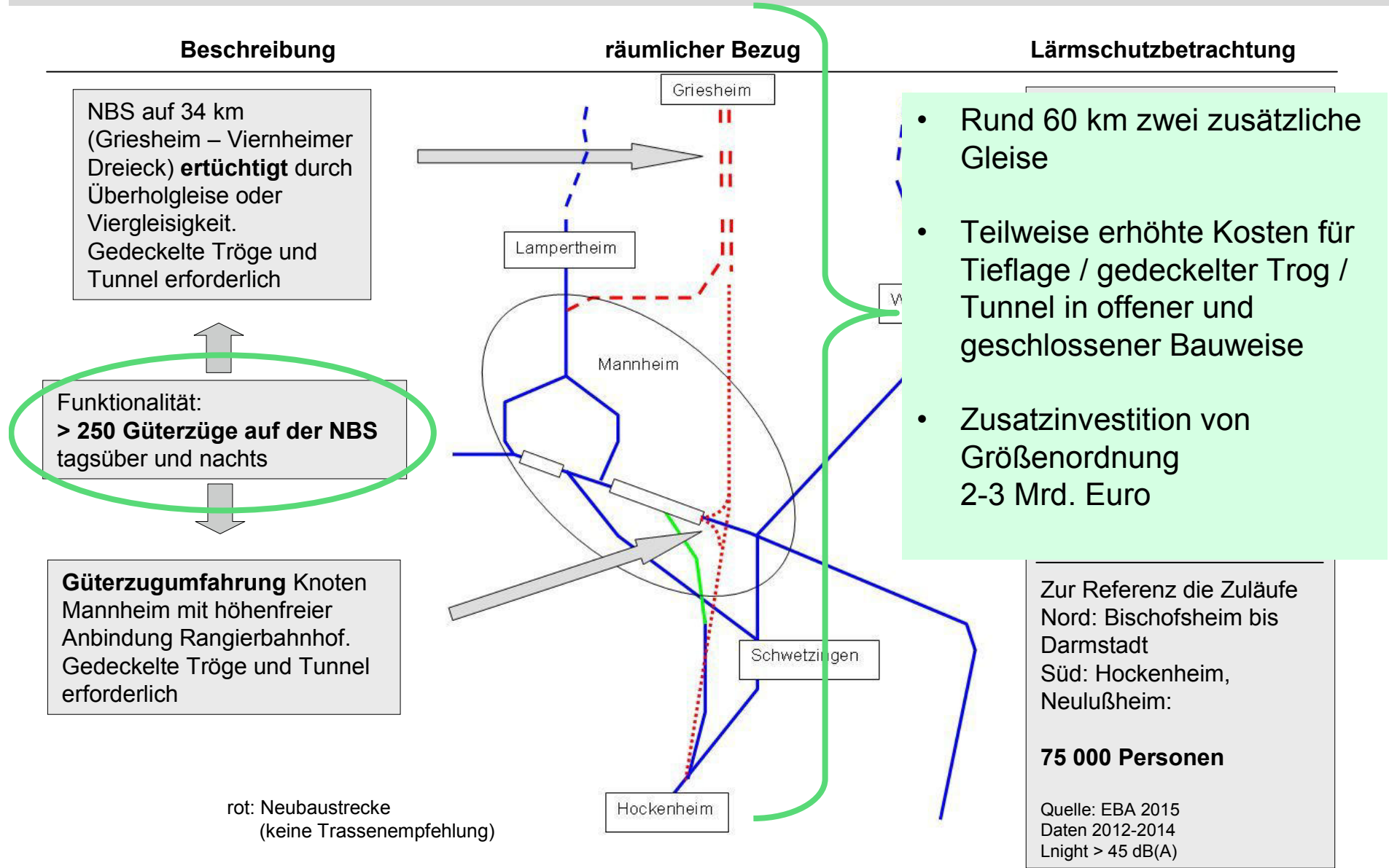
### 3. Detailliert zu Projekt 2-004-V03

- Das Projekt ist als funktionaler Baustein der **Verkehrswende** zu sehen
- Das Projekt ist im räumlichen Zusammenhang mit dem späteren Ausbau Mittelrheintal zu planen (Zielnetz 2, Anschluss Bischofsheim): **Aufwärtskompatibilität**
- Es ist ein integrales Gesamtkonzept für die drei Verkehrsarten (SPFV, SPNV, SGV) **über das Jahr 2030 hinaus** zu erstellen
- Lärm macht krank. Die **Bewertung des Güterzuglärms** ist den medizinischen Erkenntnissen, der gesellschaftlichen Wahrnehmung und den erwarteten Steigerungsraten des Verkehrs anzupassen
- Die **Bestandsstrecken** sind in das Gesamtkonzept einzubeziehen
- **Keine Anrechnung** der bundesweiten Lärminderung durch **Verbundbremsen**

## 4. Konzeptvorschlag 24-h-Lärmentlastung Bestandsstrecken



### 4. Konzeptvorschlag 24-h-Lärmentlastung Bestandsstrecken



**Korridor Mittelrhein – Zielnetz 1: Projekt 2-004-V03**



**Wir bitten um Ihre  
Unterstützung**

für diesen Baustein einer  
nachhaltigen  
Güterbahnstrategie

Hambacher Schloss  
Symbol der deutschen Demokratiebewegung 1832

## Korridor Mittelrhein – Zielnetz 1: Projekt 2-004-V03



Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!

Hambacher Schloss  
Symbol der deutschen Demokratiebewegung 1832



**Anhang**

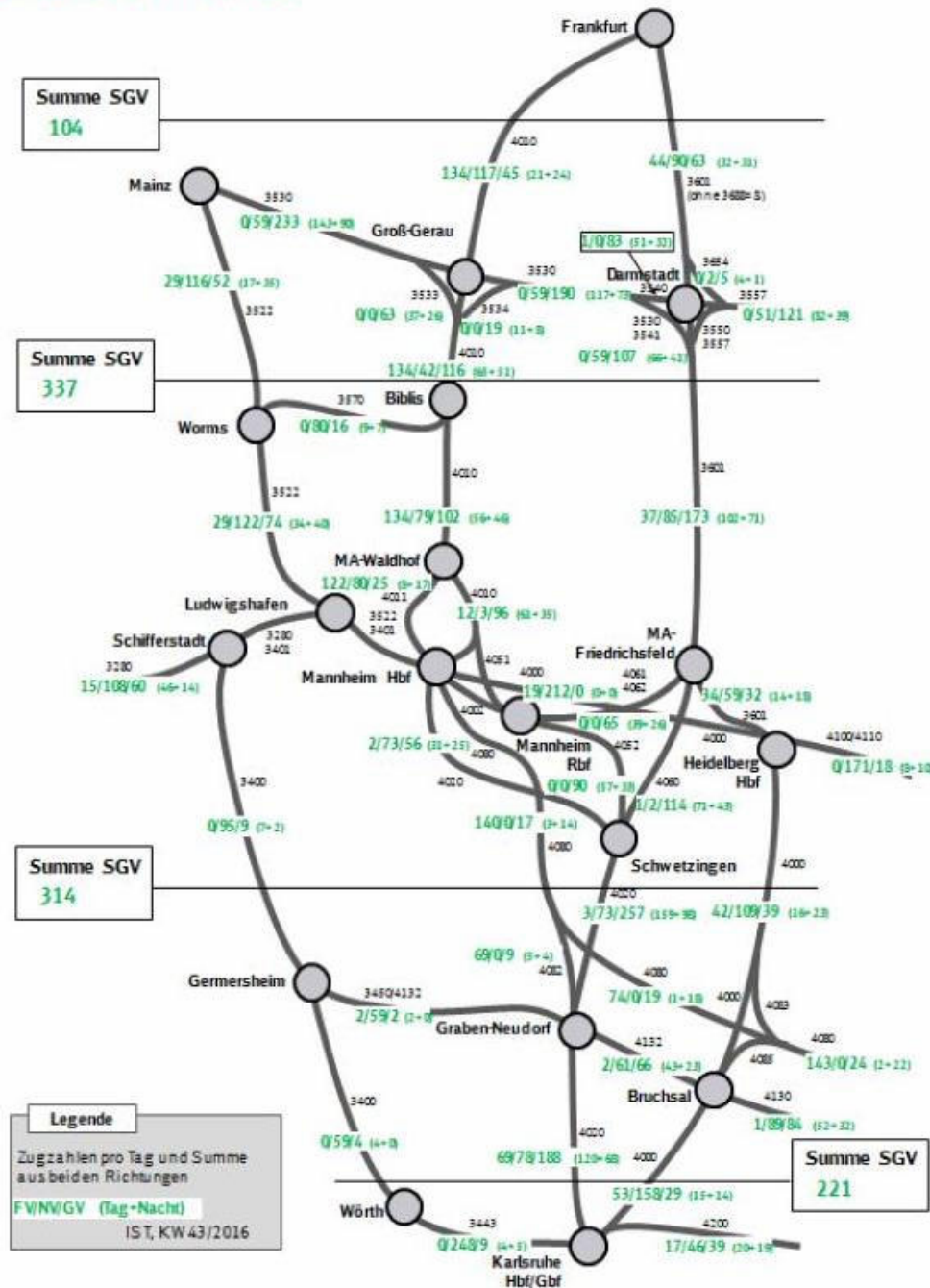


Es folgen drei Folien mit Zugzahlen und statistischen  
Berechnungsmethoden, um diese vergleichbar zu machen

Die schlechte Bildqualität bitten wir zu entschuldigen



Stichprobe der  
verkehrsstarken Werktage  
Di-Fr der KW 43, 2016

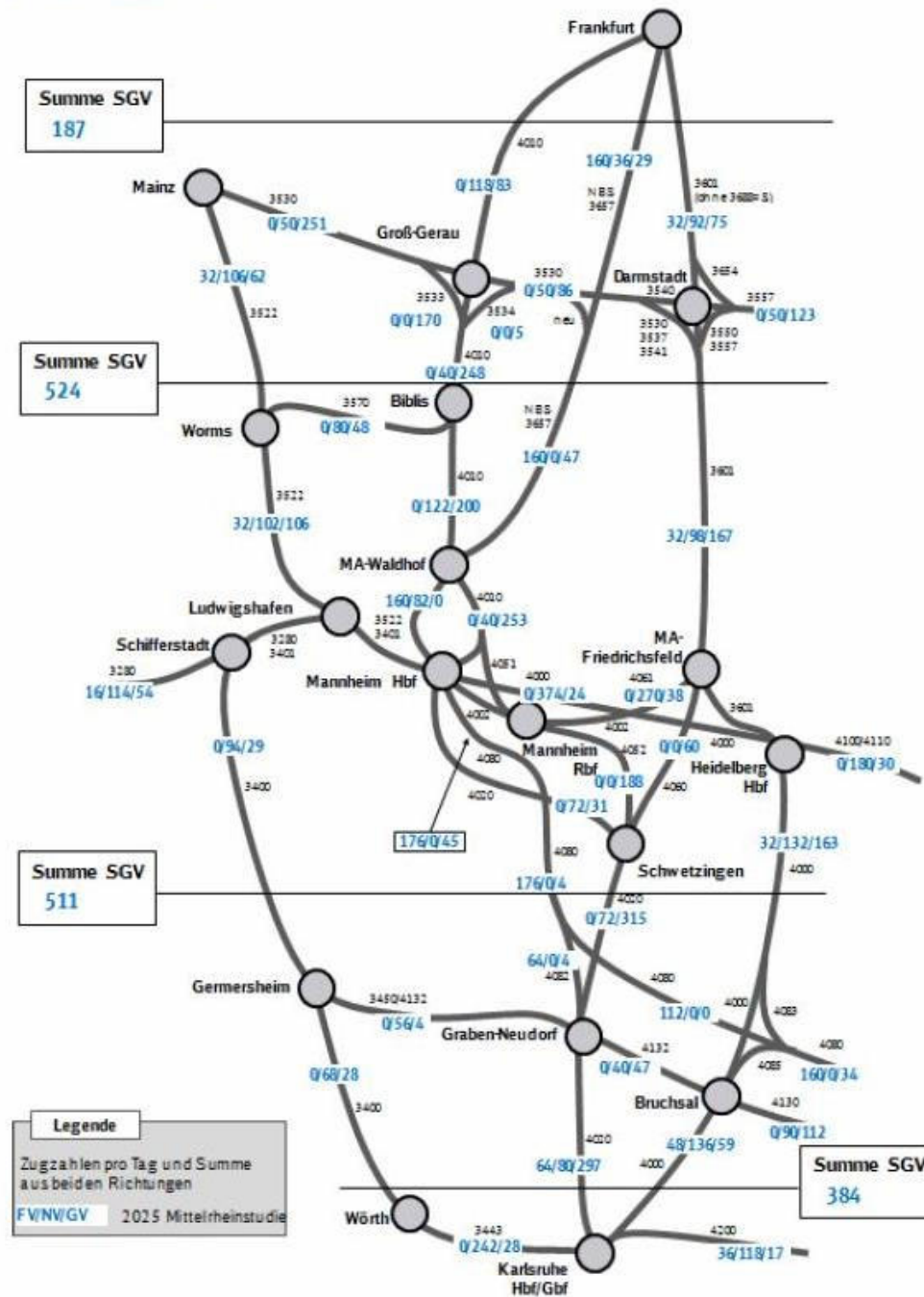


Quelle:  
Mail der DB vom 19.2.18 an die Mitglieder  
der AG 2 „Verkehrskonzeption“ und  
der AG 3 „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“

Abbildung 1: Zugzahlen im Großraum Mainz/Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe

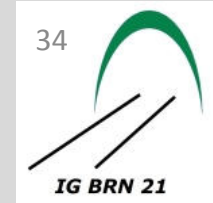


Tagesprognose 2025 mit  
NBS für durchschnittliche  
Werktage (GV) bzw.  
ganzwöchentlich (PV)



Quelle:  
Mail der DB vom 19.2.18 an die Mitglieder  
der AG 2 „Verkehrskonzeption“ und  
der AG 3 „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“

Abbildung 2: Zugzahlen im Großraum Mainz/Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe



## Statistik für Zugzahlvergleiche

### Prognose 2025:

Sie stellt einen Jahresbedarf dar, aus dem Tageswerte berechnet werden.

Für Güterverkehr werden für Einzelwaggons und Ganzzüge 250, für Kombiverkehr 280 Werkzeuge angesetzt (Korridorstudie S. 30). In dieser Analyse wurden für Vergleichszwecke 265 Werkzeuge verwendet.

Die Tageswerte entsprechen also etwa durchschnittlichen Werktagen. Der Jahreswert ist der Tageswert x (ca.) 265.

Für Personenverkehr werden 365 Tage angesetzt. Der Jahreswert ist der Tageswert x 365.

### EBA Lärmkartierung (1):

Deren Zahlen (Jahreswerte) werden im Internet regelmäßig aktualisiert. In dieser Analyse wurden Werte von 2015 (2012) und von 2017 verwendet. Als Bestandsfall wurde in dieser Analyse das Jahr 2015 verwendet.

Tageswerte für Güterverkehr wurden, um eine Vergleichbarkeit zu schaffen, per Division durch 265 errechnet, für Personenverkehr per Division durch 365.

### Musterwoche KW 43/2016 der DB:

Diese stellt Werkzeuge einer überdurchschnittlichen Woche dar (Stichprobe) und ist insofern nicht direkt vergleichbar.

### Vergleich der verschiedenen Datenquellen für Istzahlen:

Durch Stichproben wurde abgeschätzt, dass

EBA 2017 = EBA 2012 plus 5%

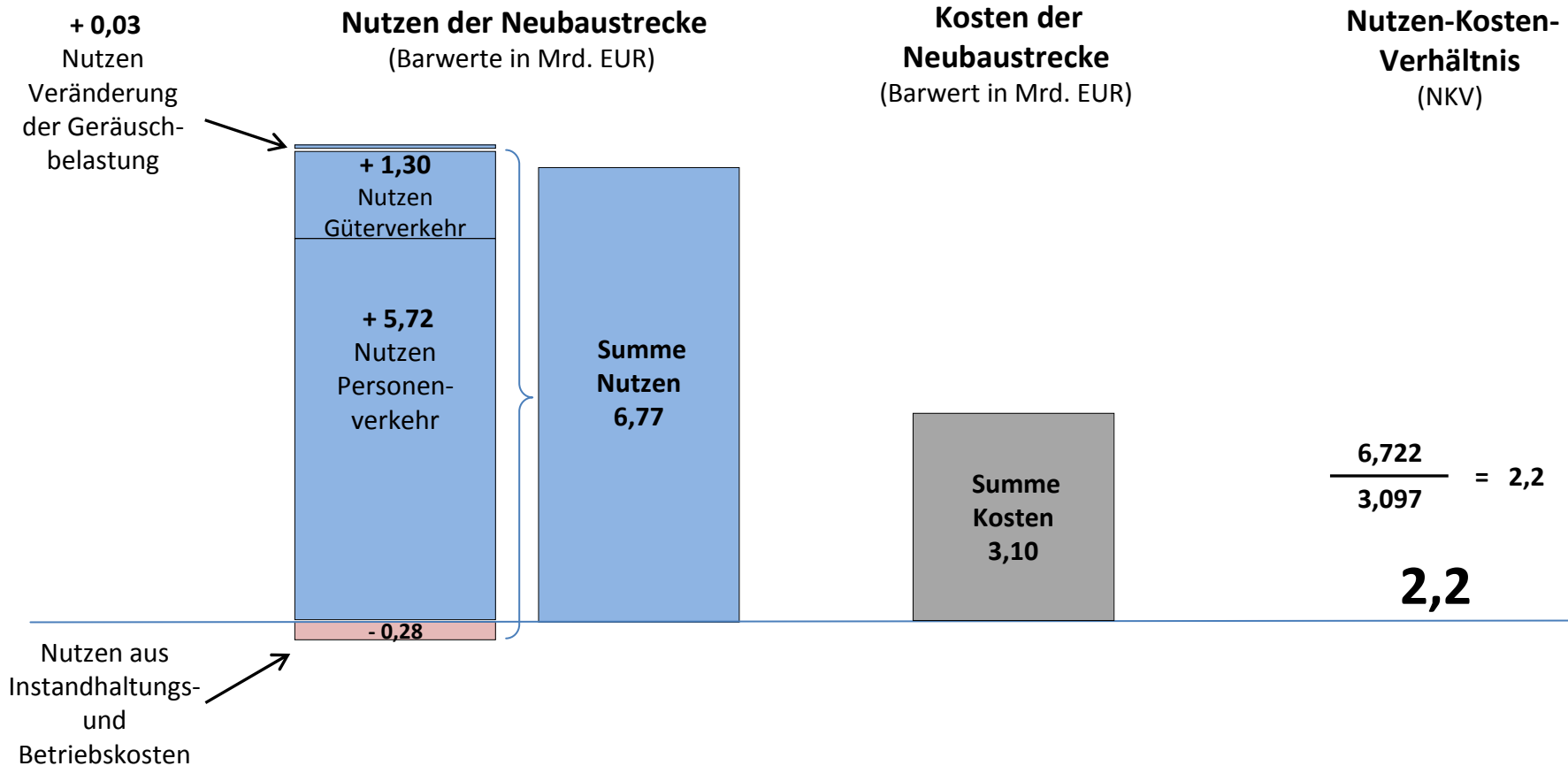
Musterwoche KW 43/2016 der DB = EBA 2012 plus 10%

Zur Vergleichbarkeit der Zahlen wird empfohlen, die EBA-Jahreszahlen 2015 geteilt durch 265 (GV) bzw. 365 (PV) als Bestandsfall zu benutzen, da diese Zahlen methodisch kompatibel mit den Prognosen des Bundes sind, und bedingt auch – mit einem Korrekturglied – mit der Musterwochenmethodik der DB.

(1) Laut EBA werden die Daten alle 5 Jahre erhoben: 2012 und 2017



## Gesetzliche Nutzen-Kosten-Betrachtung <sup>(1)</sup>



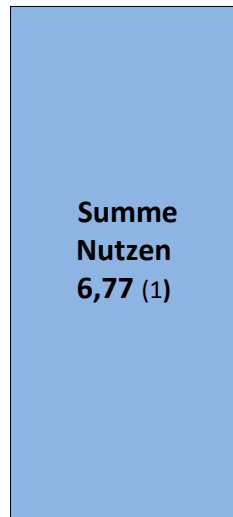
(1) BVWP 2030

# Anhang - Maßnahmenbewertung

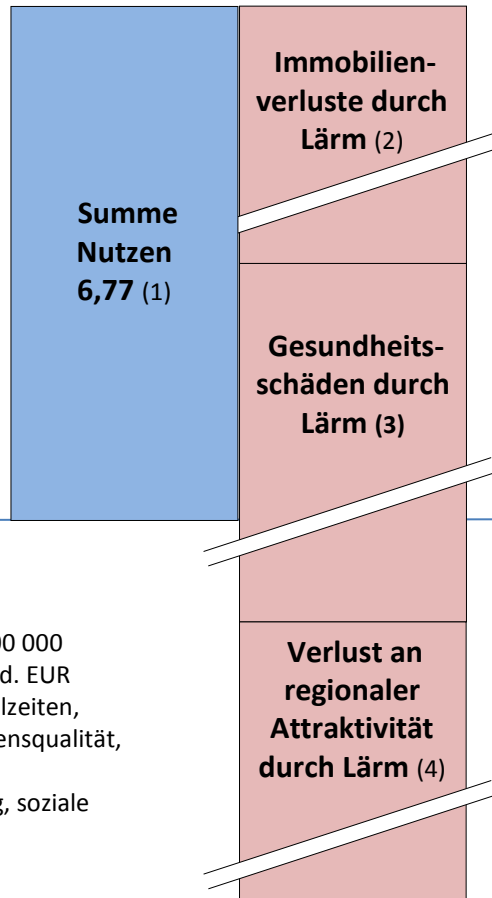
## Gesellschaftliche Nutzen-Kosten-Betrachtung mit Einbeziehung externer Nutzen/Kosten



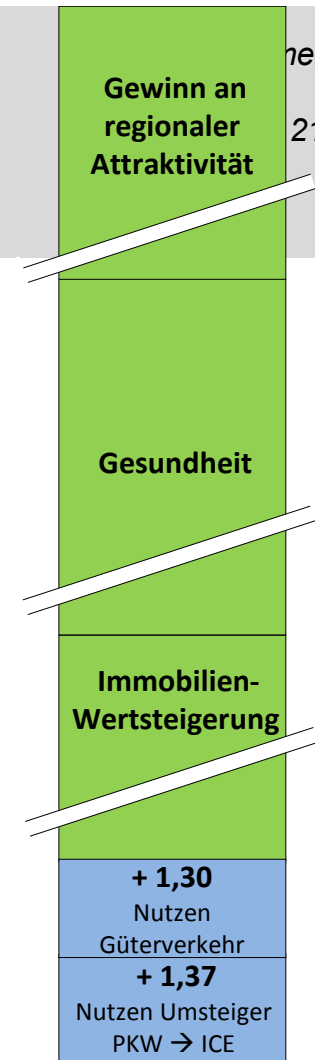
**BVWP 2030:  
Nutzen der  
Neubaustrecke**



**Gesellschaftliche  
Gesamtkostenbetrachtung  
mit externen Kosten  
Güterzüge → Bestandsstrecken**



**Gesellschaftliche  
Gesamtkosten-  
betrachtung  
mit externem Nutzen  
Güterzüge → NBS**



- (1) BVWP 2030; Barwerte in Mrd. EUR
- (2) Berechnet unter den Annahmen: 500 EUR Monatsmiete/Person, davon 10% Verlust, 100 000 Betroffene, 50 Jahre undiskontiert → 3,0 Mrd. EUR
- (3) Zum Beispiel: Medikamente, Arztkosten, Fehlzeiten, Konzentrationsstörungen (auch Kinder), Lebensqualität, Lebenszeitverkürzung
- (4) Zum Beispiel: Städtebau, SPNV, Naherholung, soziale Brennpunkte, Attraktivität für Arbeitgeber / Arbeitnehmer / Bürger

Streckenengpässe  
Personenverkehr  
nach AP 1.3  
(vor NBS F-MA)

Quelle: D-Taktstudie BMVI 4/2015  
Anhänge, S. 78

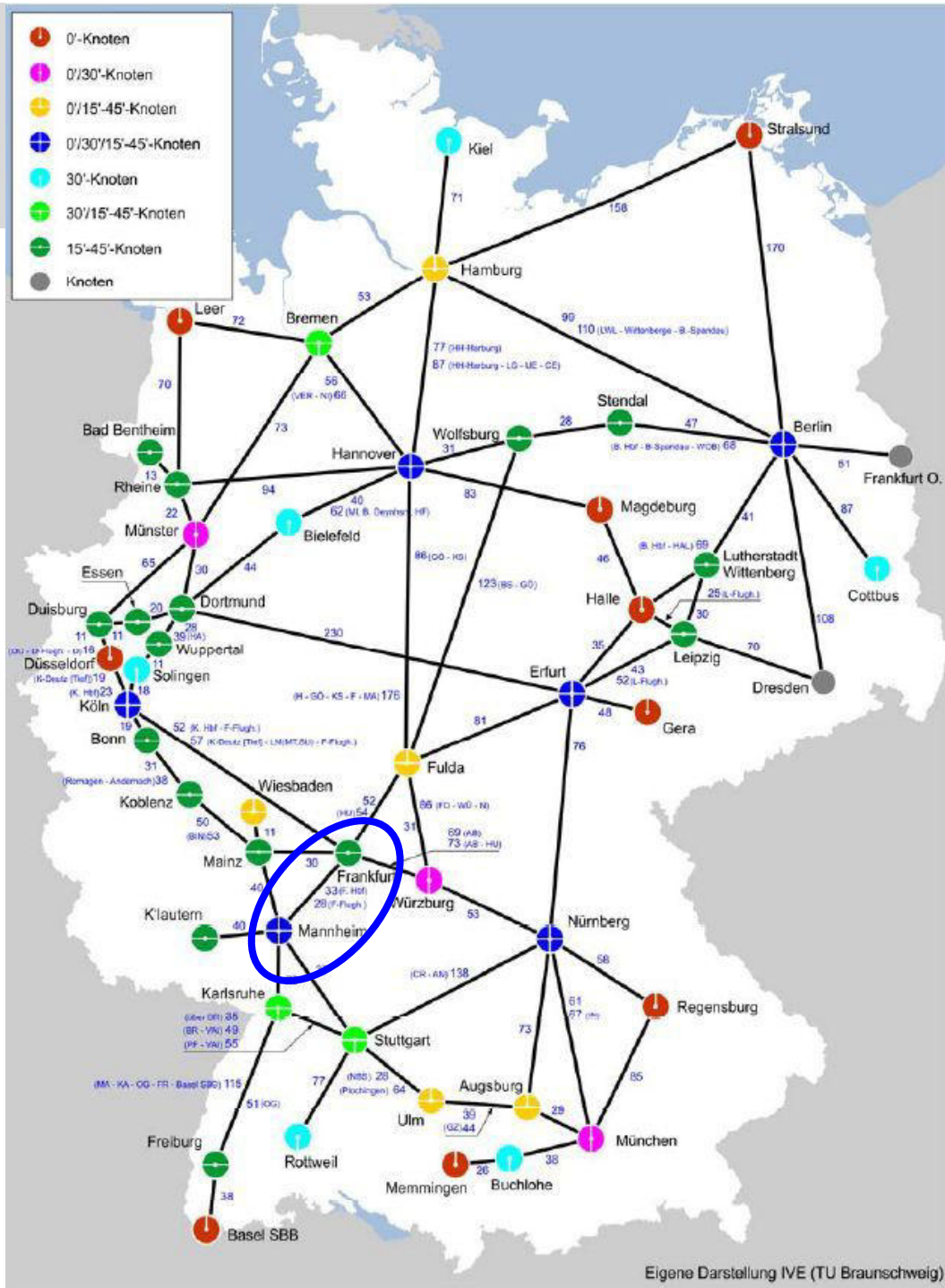


Streckenengpässe  
Güterverkehr  
nach AP 1.3  
(vor NBS F-MA)

Quelle: D-Taktstudie BMVI 4/2015  
Anhänge, S. 79



Eigene Darstellung IVE (TU Braunschweig)



Knoten und Kantenfahrzeiten nach AP 1.4 (mit NBS F-MA)

abzulesen:

- F ist kein 0/30-Knoten
- Fahrzeit 33 min (von heute 36 min)

Quelle: D-Taktstudie BMVI 4/2015  
Anhänge, S. 113