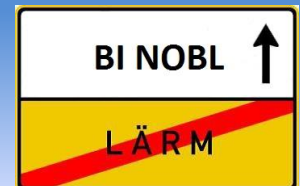


ICE Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim:

so haben wir als BI
im Dialogforum der Bahn
die Projektplanung verstanden

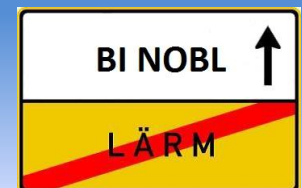
... Perspektive der Anwohner...



Stein des Anstoßes

Die Planung der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim (kurz NBS) wirft in Bezug auf den Güterverkehr elementare Fragen auf zu:

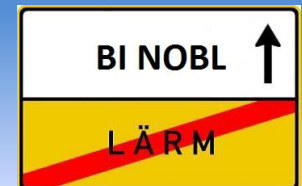
- **Gerechtigkeit und Gleichbehandlung innerhalb einer Region**
 - was die Lärmbelastung der Anwohner betrifft.
- *Die Entlastung **einer** Strecke in der Nachtzeit durch Verlagerung auf andere Strecken kann nicht über den insgesamt anwachsenden Güterverkehr hinwegtäuschen, der **alle** Anwohner an diesen Bestandsstrecken trifft.*



Fakten aus der NBS-Planung: was kann die neue Strecke ?

- NBS-Belegung mit Fernverkehr: 56 Zugpaare/Tag
im wesentlichen ICE
- **davon Mehrverkehr:** 26 Zugpaare/Tag
gegenüber heute
- **Zusatzkapazität** Güterverkehr: 160 Züge in 8h Nacht
laut Planung werden genutzt 47 Züge pro Nacht

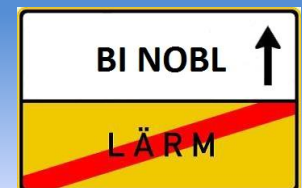
Fazit: die NBS ist bzw. wirkt wie eine Güterzugstrecke



Kollateral-Schaden für die Anwohner

- **NACHTS** wird die NBS durch *Verlagerung mit Güterverkehr* gefüllt: Entlastung der Main-Neckar-Bahn, Belastung Knoten Mannheim
- nach Inbetriebnahme der NBS wird dann *tagsüber* die Riedbahn, auf der die ICE heute verkehren, mit zusätzlichem Güterverkehr aus dem Rheintal gefüllt
- durch die Rheintal - Anbindung nimmt *tagsüber* auch der Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn zu

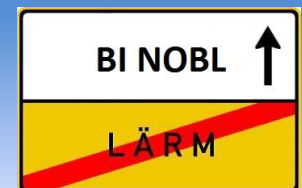
➤ **Fazit: die NBS ist bzw. wirkt wie eine Güterzugstrecke**



Doppelter Nutzen - doppelte Verantwortung

- die Lärmentlastung der Main-Neckar-Strecke während der Nachtzeit geht mit mehreren Millionen als Nutzen in die Wirtschaftlichkeitsrechnung der NBS ein
- dadurch entfällt nachts die Umfahrung von Mannheim bei Ladenburg; vielmehr rollen die Güterzüge dann von der NBS im Transit durch Mannheimer Wohngebiete und über den Rangierbahnhof
- eine lärmfreie Umfahrung von Mannheim - etwa wie in Rastatt und Offenburg - als Anbindung an die NBS ist aber im Projektumfang nicht enthalten
- durch Verlagerung SPFV auf NBS wird tagsüber die Riedbahn mit dem SGV Mehrverkehr aus dem Rheintal gefüllt

► **Die Güterzug-Umfahrung von Mannheim gehört ins NBS-Projekt**



Nächtliche „Entlastung“ SGV in Zahlen

NACHTVERKEHR

ohne NBS

Mit NBS

KW 43 2016

Umfahrung fällt weg:

Mannheim über Waldhof

130

==>

260

35

“Umfahrung“ bei Ladenburg

100

==>

5

71

Entlastung ausgewogen ?

Main-Neckar-Bahn

100

==>

5

(71)

Riedbahn über Biblis

65

==>

60

(35)



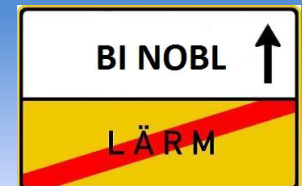
Der mathematische Ausgleich von + und – funktioniert

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**.
- Die Forderung nach gleicher regionaler Entlastung von Lärm ist eine politische Notwendigkeit, gerade weil keine bahntechnische Notwendigkeit vorliegt.
- Es geht nicht an, dass dort, wo Schienen fehlen, neue und leise Strecken gebaut werden, und dort wo alte Schienen liegen, Ortskerne durch billige Lärmschutzwände getrennt werden.

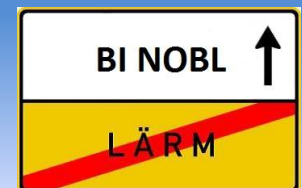
➤ **Wieso bekommt das Ried keine neue Trasse für den Güterverkehr?**

Bleibt etwa die Gerechtigkeit unter Nachbarn auf der Strecke ?



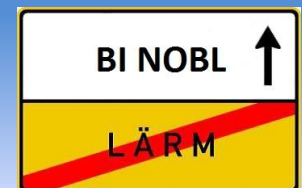
Forderung der BI nach erweiterter Aufgabenstellung durch das BMVI (1)

- Die am Dialogforum teilnehmenden BIs fordern eine vierspurige Neubaustrecke, wovon zwei Spuren in lärmoptimierter Ausführung allein dem Güterverkehr gewidmet werden sollen.
- Würde jetzt die NBS zweispurig für ICEs geplant, gehen die Chancen für die nachträgliche Erweiterung in Form einer Gütertrasse wegen unvermeidlicher Spurkreuzungen gegen Null.
- Es gibt in dieser engen geographischen Lage am Oberrhein leider keinen zweiten Korridor für eine unabhängige Trasse.



Forderung der BI nach erweiterter Aufgabenstellung durch das BMVI (2)

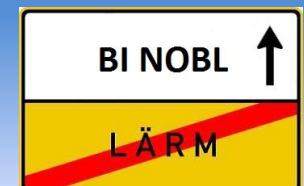
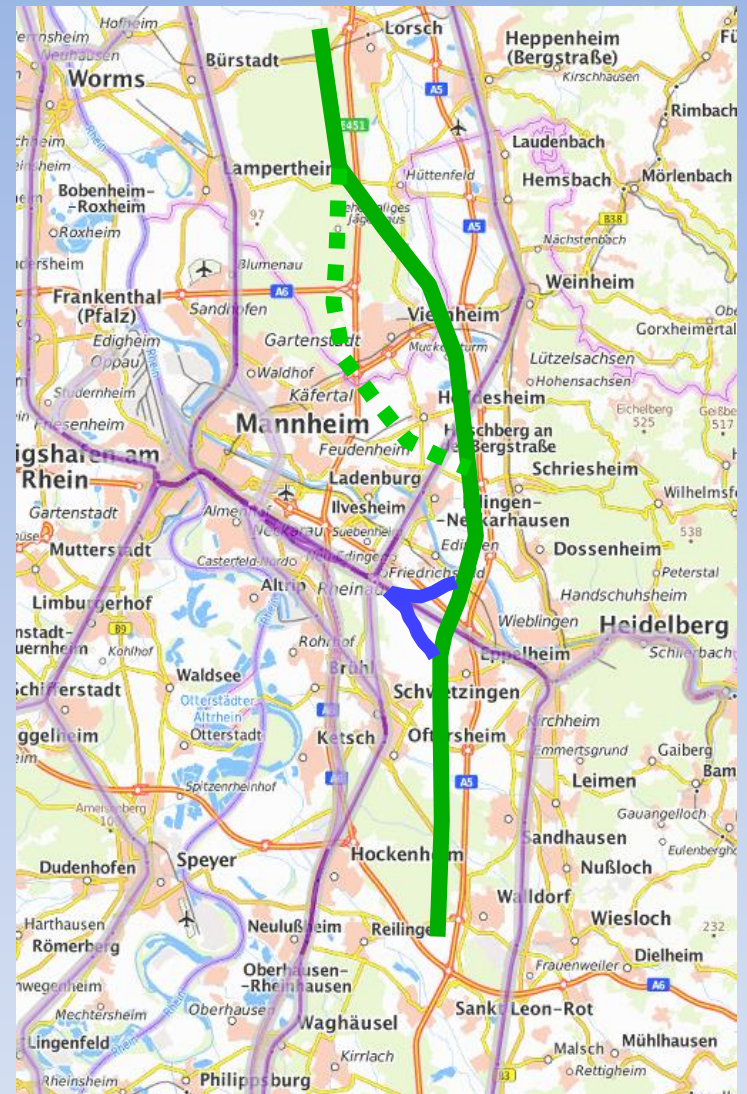
- Wegen des Güterverkehrs auf der geplanten NBS und der dafür notwendigen Anbindungen sollten ICE- und Gütertrasse im Zusammenhang geplant und gebaut werden
- Da das Projekt der DB Infrastruktur den „verlängerten Arm“ des BMVI darstellt, sollte sich eigentlich die Projektleitung um eine erweiterte Aufgabenstellung zum Güterverkehr beim Auftraggeber BMVI bemühen, was faktisch nicht geschieht.



„Umfahrung MA durch neue Gütertrasse

So könnte eine Gütertrasse (grüne Linie) den Knoten Mannheim umfahren:

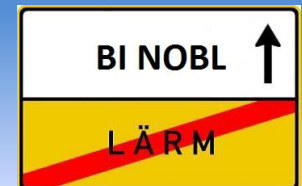
- Einlauf längs A6 aus Norden (parallel zur geplanten NBS)
- Wechsel zur A5 nördlich oder südlich von Viernheim
- östl. Anbindung an Rangierbahnhof MA (blaue Linie)
- Weiter längs A5 und Fortsetzung als geplante NBS Molzau - Karlsruhe



Entlastung der Bestandsstrecken in Hessen und Mannheim

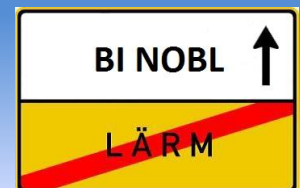
<u>Güterzüge</u>	<u>„Heute“</u>	<u>In 2025 mit NBS</u>
Main-Neckarbahn	173	167
Riedbahn	102	200
Wormser Bahn	74	106
NBS		47
Summe GZ	349	520

- von 170 zusätzl. Güterzügen übernimmt die NBS nur 47 GZ, die Bestandsstrecken nördlich Mannheim schultern 122 GZ
- dieser Mehrverkehr wird erst durch den Ausbau Molzau- Karlsruhe möglich
- zur Entlastung fordern wir eine durchgängige Verlängerung der Gütertrasse Molzau-Karlsruhe bis Mainz / Frankfurt



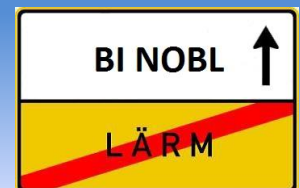
Zusammenfassung:

Die heute geplante Neubaustrecke FR - MA ist zwar notwendig,
greift aber angesichts der Engpässe in 2030 zu kurz
und spaltet die Anwohner an den betroffenen Bestandsstrecken in
Bevor- und Benachteiligte,
ohne nachhaltig den Status Quo zu verbessern.



Daher schlagen Bürger aus der Region eine Erweiterung zweier aktuell geplanter Bahnprojekte vor:

- die Neubau-Strecke Molzau - Karlsruhe für den Güterverkehr nach Norden bis zum Anschluss an das Mittelrheintal bei Mainz - Bischofsheim zu verlängern.
- Die ICE- Neubaustrecke Frankfurt Mannheim soll an diese neue Gütertrasse angebunden werden und der Knoten Mannheim im Osten umgangen.



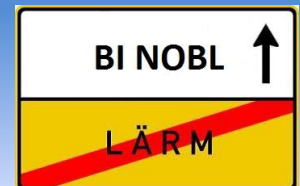
Vorteile einer Neubau - Gütertrasse

- 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-Projekt*



Vorteile dieser Lösung für die Bahn:

- funktionale Trennung in zwei Trassen ergibt höhere Transport - Kapazität durch Entkopplung
- koordinierte Planung der parallelen Trassenabschnitte in einem Prozess bei schwieriger Geographie
- beide Bahnprojekte sind schon im BVWP; lediglich bei einem Projekt muss der Umfang erweitert werden
- Zeitlicher Vorteil bei der Umsetzung des ICE-Projekts durch Kooperation von Bürgern und Gemeinden



Vorteile dieser Lösung für Staat und Bürger:

- der Transit - Güterverkehr von Rotterdam nach Genua rollt nicht mehr mitten durch Mannheim und die Gemeinden im hessischen Ried
- die nächtliche Entlastung der Bergstraße durch Güter auf der ICE Strecke bleibt erhalten
- beide Bahnprojekte sind im BVWP; lediglich bei einem Projekt muss der Umfang erweitert werden
- Europäische Fördermittel für die TEN Gütertrasse

