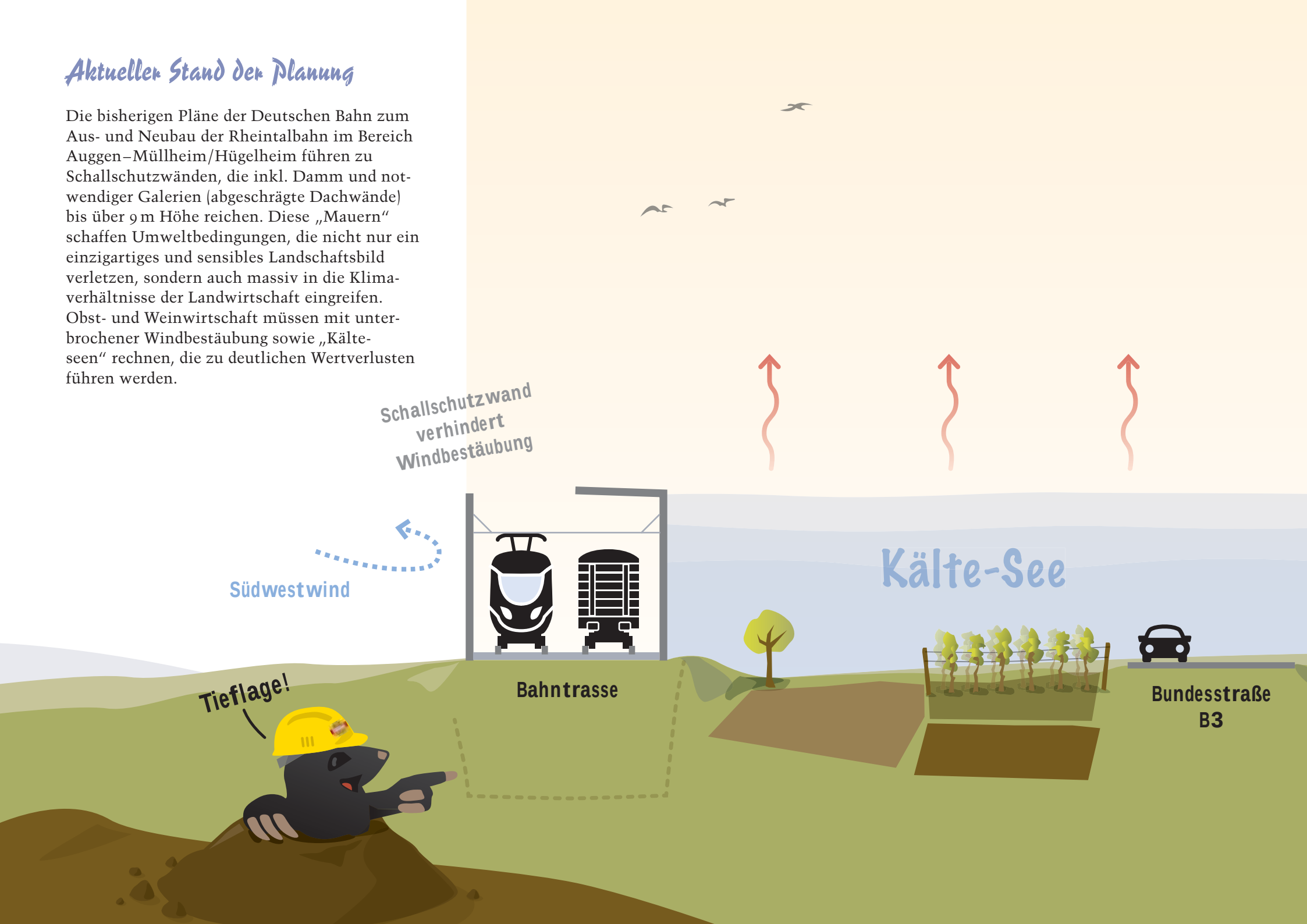
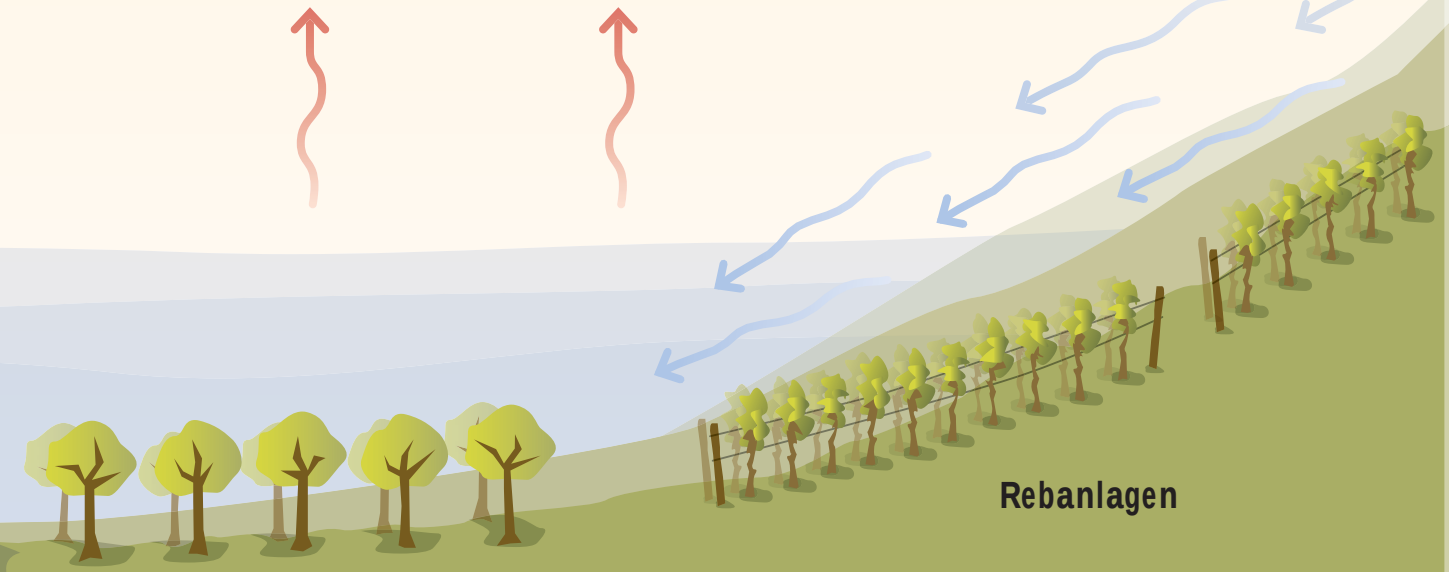
Schützt die
„Himmlische Landschaft“ –
stoppt den Irrsinn!

Aktueller Stand der Planung

Die bisherigen Pläne der Deutschen Bahn zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn im Bereich Auggen–Müllheim/Hügelheim führen zu Schallschutzwänden, die inkl. Damm und notwendiger Galerien (abgeschrägte Dachwände) bis über 9 m Höhe reichen. Diese „Mauern“ schaffen Umweltbedingungen, die nicht nur ein einzigartiges und sensibles Landschaftsbild verletzen, sondern auch massiv in die Klimaverhältnisse der Landwirtschaft eingreifen. Obst- und Weinwirtschaft müssen mit unterbrochener Windbestäubung sowie „Kälteseen“ rechnen, die zu deutlichen Wertverlusten führen werden.





Kosten-Nutzen richtig denken

Der Bund (d.h. wir Steuerzahler) finanziert der DB den geplanten Ausbau der Rheintalbahn nicht nur für eine sinnvolle neue Güterbahntrasse, sondern auch für die Ertüchtigung zu höheren 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 ihres eigenen Ziels: Sie will die Strecke Karlsruhe–Basel in höchstens 74 Minuten zurücklegen, bis Bahnhof Basel SBB 30 Minuten Zeit gewinnen.

Das Bürger-Bündnis Bahn Markgräflerland (BBM) und die Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) bezweifeln, ob dieses Ziel realistisch ist. Aufgrund topographischer Gegebenheiten (z.B. Ringsheimer Kurve, Eschbacher Kurve), dem Niveauwechsel nach der Bürgertrassen-Tieflage zwischen Buggingen und Hügelheim sowie der Bahnhofsdurchfahrt Müllheim kann die Plan-Geschwindigkeit keinesfalls durchgehend gefahren werden. Zudem setzt sich die Bahn mit ihren eigenen Vorgaben unter erheblichen Zeitdruck. Der Fahrplan müsste mit zu wenig Zeitpuffer eingehalten werden: die Bahn käme im Zweifel eine halbe Stunde früher zu spät!

Der technokratische Tunnelblick der Bahn-Lobby

Die Schallemission der neuen Güterbahntrasse wird den Gesamtlärm der Rheintalbahn dominieren. Entsprechend hoch werden jetzt Stahlhallen ähnliche Schallschutzbollwerke geplant. Würden die Güterzüge dagegen in Tieflage – also ohne Schallschutzwände! – an den Bahnhöfen vorbeigeführt, dominierten die ICEs den Bahnlärm. Während der Nacht sind laut schalltechnischer Untersuchung der DB drei (3!) ICE-Züge so laut, dass Schallschutzwände mit 6 m Höhe aufgestellt werden müssen – wegen der geplanten 250 km/h Geschwindigkeit! Es geht deshalb um beides: Die Güterbahn- und die ICE-Trasse im Rheintal.

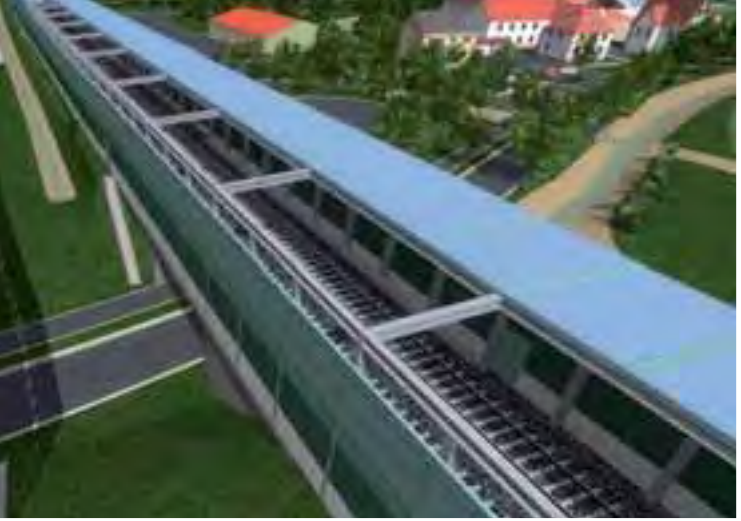
Fotomontage von Anton Lindner. Die als Transparent eingezogene Attrappe einer Schallschutzwand (SSW) zeigt die ungefähre Höhe der geplanten Bauwerke in Relation zur Bebauung am Bahnhof Auggen. Die tatsächliche Planung sieht vor, dass die zwei SSW jeweils östlich der Neubaustrecke sowie der Bestandsstrecke gebaut werden.

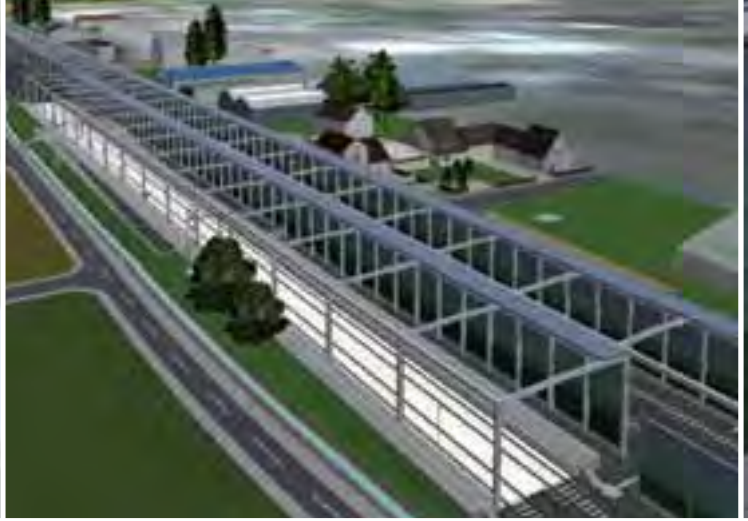
Wir meinen aber nicht nur Lärmschutz …

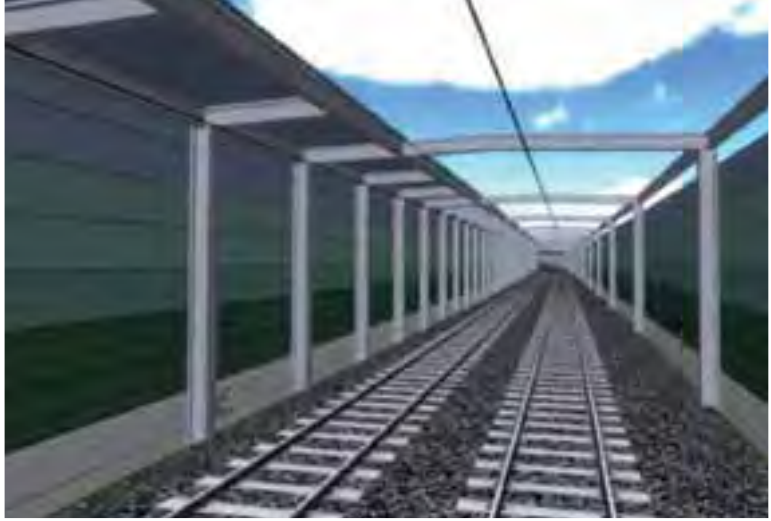
Seit Beginn der Rheintalbahn-Planungen setzen die Bürgerinitiativen auf maximale Geschwindigkeiten der ICEs (ICE-V_{max}) von 200–230 km/h. Dabei geht es neben der Begrenzung von ICE-Lärm insbesondere um die Vermeidung einer bereichsweise viergleisigen Personenzugtrasse, die noch breiter wäre als die sog. Antragstrasse. Denn für 250 km/h sind zwingend zwei separate ICE-Gleise mit 4,50 m Gleisabstand sowie zwei weitere Außengleise (für Überholvorgänge) nötig. Dazwischen stünden Lärmschutzwände, die wiederum 7,10 m Gleisabstand benötigen. Mit 230 km/h ist dies alles nicht nötig. Beide Gleise können verbleiben, nur die Oberleitungen müssen ertüchtigt werden. Der Bund (bzw. der Steuerzahler) kann z. B. zwischen Müllheim-Hügelheim und Auggen ca. 180 Mio. EUR einsparen. Im Umkehrschluss: Der von der Bahn auf diesem Abschnitt propagierte Zeitgewinn von 9–25 Sekunden (je nach ICE-Typ) kostet den Steuerzahler mindestens 720.000 EUR pro Sekunde. Bei angestrebten 74 Minuten Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel sind die Sekunden wohl unbeachtlich, die Euros weniger!

… sondern effiziente Betriebsplanung, …

Die Behauptung der DB, das Betriebskonzept erfordere auch bei einer geringeren ICE-Geschwindigkeit vier Gleise für Überholvorgänge, ist nachweislich falsch. Künftig soll der neue „ICE 4“ auf der Rheintalbahn verkehren. Der ICE 4 wird bewusst nicht für Höchstgeschwindigkeiten ausgelegt und erreicht nur ein Geschwindigkeitsmaximum von 250 km/h. Es ist daher nicht zu erwarten, dass dieser Zug auf der Rheintalbahn überall und ständig seine technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit fahren wird. Allenfalls zum Aufholen von Verspätungen wird dies in längeren Streckenabschnitten kurzzeitig erfolgen.

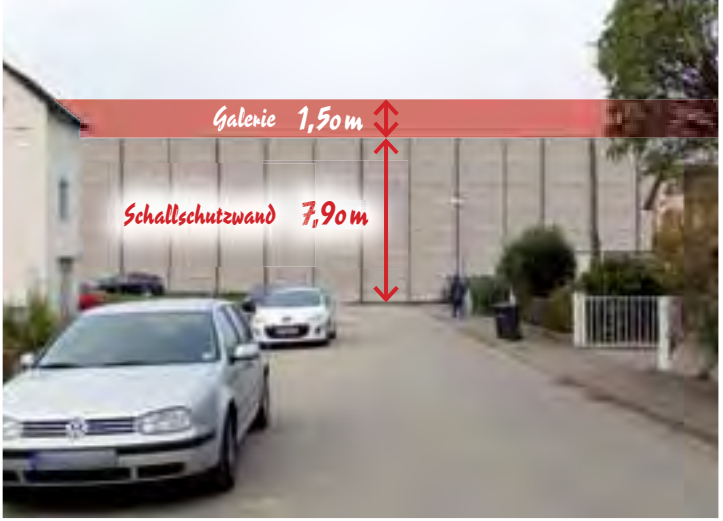






Visualisierung der geplanten – Stahlhallen ähnlichen – Schallschutzbauwerke (SSW) im Bereich Auggen und am Müllheimer Bahnhof. Quelle: DB Netz AG

Fotomontage von Anton Lindner. Die als Transparent eingezogene Attrappe einer Schallschutzwand (SSW) zeigt die ungefähre Höhe einer der möglicherweise bis zu 5 (!) geplanten Schallschutzwände im Bereich Hügelheim. Wegen der Änderungen des Streckenverlaufs und eines neuen Brückenstandorts kann diese Montage nur einen ungenauen Eindruck verschaffen.



Fotomontage von Barbara Schroeren-Boersch / Werner Kleinfelder. Ein Bauwerk dieser Höhe empfängt die Besucher des Bahnhofs Auggen auf der Dorfseite.

Visualisierung der geplanten Schallschutzwand (SSW) am Bahnhof Müllheim. Quelle: DB Netz AG

… Energieersparnis und Klimaschutz!

In ihrer Einwendung zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die IG BOHR darauf hingewiesen, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr jenseits 200 km/h enorme Energiekosten verursacht. Die Durchfahrt durch den Katzenbergtunnel mit 250 km/h ist z. B. technisch zwar möglich, aufgrund des stark ansteigenden Luftwiderstandes jedoch nicht im Regelbetrieb vorstellbar. Im Gotthard-Tunnel fahren die ICEs auch nur 200 km/h. Der Energiebedarf erhöht sich bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h gegenüber 200 km/h im Verhältnis deutlich stärker als sich die Fahrzeit reduziert. Ebenfalls zu höheren ICE-Betriebskosten bei 250 km/h führt der höhere Verschleiß: Vor allem Räder, Schienen und Stromabnehmer – sowie Schallschutzwände! – sind davon betroffen. Ein höherer Wartungs- und Instandhaltungsaufwand ist die Konsequenz.

Unsere Forderung:

Das BBM und die anderen Bürgerinitiativen der IG BOHR halten die Ertüchtigung der Rheintalbahn auf eine Höchstgeschwindigkeit von $V_{max} = 250$ km/h weder für notwendig noch für sinnvoll. Eine $V_{max} = 230$ km/h würde völlig genügen, um vernünftige DB-Ziele zu realisieren: insbesondere vor dem Hintergrund flächenverschwendender Gleisinfrastrukturen, hoher Investitions- und Betriebskosten, unrealistischer Betriebsabläufe und unnötiger Lärmemissionen. Dies sind Gründe genug, die Gesamtproblematik anhand einer neutralen Expertise neu zu durchleuchten.

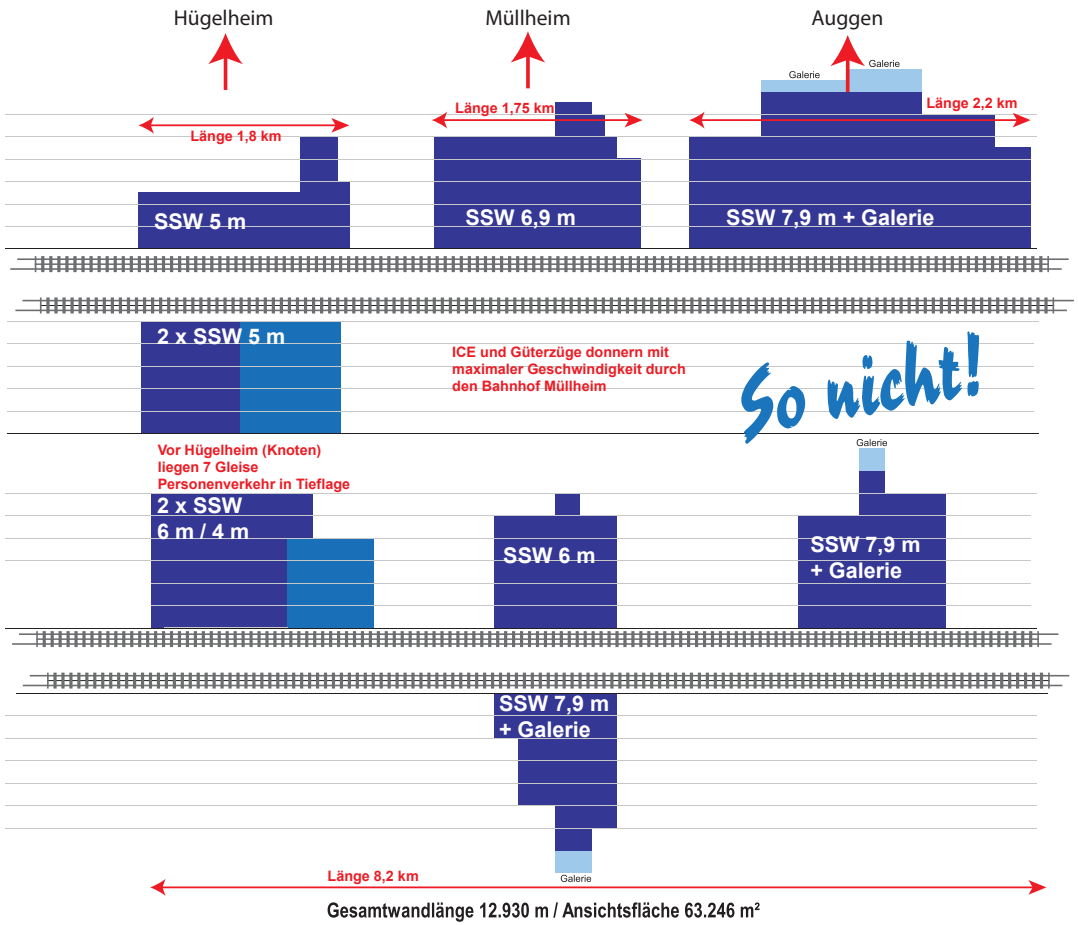
Bürgerwille vor kurzsichtigem Kosten-Nutzen-Denken!

Unser Appell richtet sich gleichermaßen an den Bund als DB-Eigentümer wie das Land Baden-Württemberg als Treuhänder unserer südbadischen Heimat. Noch ist der Jahrhundert-Irrsinn abzuwenden, setzen Sie sich ein für das Markgräflerland:

für unsere Kinder,
unsere Landschaft,
unsere Zukunft!

Das BBM im Verbund mit der IG BOHR betrachtet sich als generationenübergreifende Interessenvertretung des mittleren Markgräflerlandes.
Wir bitten unsere Mitbürger:
Unterstützen Sie uns – werden Sie Mitglied!

Schematische Darstellung der Schallschutzwände (SSW) im Bereich Hügelheim-Müllheim-Auggen.



Quelle: DB Netz AG/BBM.

Info & Kontakt:
BBM
c/o Helmut Schmitt
Keltenstr. 8
79379 Müllheim
www.bbmgl.org

Titelfoto: Anton Lindner
Layout/Grafik: Steffen Elsishans (grafik@elsishans.com)