



Positionspapier der BIP (Bürgerinitiative Plankstadt und Rhein-Neckar-Kreis) mit der Forderung zur Suchraumerweiterung

Basierend auf der Expertise von HC (Hohnecker-Consult, Prof. Dr. Hohnecker), die am 27. Juli 2022 der Deutschen Bahn vorgestellt wurde.

Die Vorteile für alle Beteiligten, wie z.B. Städte, Kommunen, sowohl links als auch rechts des Rheins:

- Sofortige Umsetzung möglich
- Erfüllt die BVWP 2030-Forderung („Engpassbeseitigung“)
- Erfüllt die BVWP 2030-Ziele
 - ✓ „Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr“
 - ✓ „Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienangebote des Schienenpersonenverkehrs und –nahverkehrs....“
 - ✓ „Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des SGV auf autobahnparallele Neubaustrecken“
- Zielgerichtete Quelle – Ziel Verkehrsstromabfertigung
 - ✓ SPFV- und SPNV-Bedienung bleibt bestehen
 - ✓ Entlastung der heute gebündelten rechtsrheinischen SGV-Hauptabfuhrstrecken
- Linksrheinische SPFV-Anbindung möglich
- Fernhalten des SGV-Transitverkehrs aus den Großstädten
 - ✓ 90 % aus Karlsruhe
 - ✓ 60 % aus Mannheim
- Lärmschutz
- Sukzessive Bedarfsanpassung (Ausbau/Bündelung) mit vorhandenen Bahntrassen/Bundestrassen
 - ✓ dadurch keine zusätzliche Stadt/Landschaftszerschneidung
- Nur eine zusätzliche Rheinbrücke
- Keine Tunnel notwendig

1. Gesetzliche Grundlage des Projekts ABS/NBS MA-KA Prins: BVWP 2030 -Projekt 2-004-V03

- a) „Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) zur Abwicklung der prognostizierten Transportmengen“
(Aussage Dr. Stefan Geweke, u.a. „90% des SGV ist Transitverkehr durch KA und 60% durch Mannheim“)
- b) „Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienangebote des Schienen-Personen-Fern- (SPFV) und -Nahverkehrs (SPNV) sowie Verkürzung der Fahrzeiten, insbesondere zwischen Frankfurt und Mannheim“
- c) „Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des SGV auf autobahnparallele Neubaustrecken (NBS)“

Einwand

- Im BVWP 2030 wird keine Neubaustrecke gefordert!
- Die aktuell vorgeschlagenen 16 Linienkorridore der Deutschen Bahn verkürzen die Fahrzeiten für den Schienen-Personen-Fernverkehr (SPFV) zwischen Frankfurt und Mannheim nicht!
- Der Schienennahverkehr wird überhaupt nicht bedient.

2. DB-Untersuchungsraum

Von entscheidender Bedeutung ist, welche Anfangs- und Endpunkte für den Untersuchungsraum des Vorhabens definiert werden - und warum:

1. Dialogforum: das Vorhaben dient dem Lückenschluss zwischen der NBS Frankfurt – Mannheim und der ABS/NBS Karlsruhe – Basel.
3. Dialogforum: Bezugnahme auf die im 1. Dialogforum genannten Verknüpfungspunkte (siehe oben) für das Vorhaben. Mit zusätzlicher Einschränkung, wie z.B. Untersuchungsraum: Nördliche Grenze Mannheim
- Zwangshalt des Transit-SGV im Rbf Mannheim wegen Triebfahrzeugführer (Tf)-Wechsel – Tf-Wechsel auch an anderer Stelle möglich. Drehscheibe für Wagenladungsverkehr und KLV (die kommende automatische Kupplung (AK) im SGV macht die Verlagerung des Transit-Verkehrs und Teile des Untersuchungsraum-internen SGV erst recht möglich)

3. Der Schienengüterverkehr läuft im aktuellen Untersuchungsraum auf den TEN Achsen 1 und 9 von Norden zu den südlichen Zielen

60 % - 90 % Transitgüterverkehr durch die Städte KA und MA

- TEN-Achse Nr. 1: (Rbf Kornwestheim) – Rbf München Nord – Brenner/Balkan
- TEN-Achse Nr. 9: ABS/NBS Rastatt-Basel – Rbf Arth-Goldau – St. Gotthard-Basis-Tunnel – Genua bzw. auf der Ost/West-TEN-Achse
- TEN-Achse Nr. 4: zur Übergabe im Rbf Woippy (bei Metz)

10% SGV bedienen div. Güterbehandlungsanlagen innerhalb des Untersuchungsraums, wie:

- div. Fluss- und Industriehäfen
- div. Industrie- / Gewerbegebiete
- den DUSS-KLV-Bf Karlsruhe und den SBB-Cargo Chemie-Ubf auf dem Güterbahnhof KA
- den Rbf Mannheim, u.a. zur Weiterführung auf der TEN-Achse Nr. 4, Strecke Nr. 3280, ins Saarland inkl. zur Übergabe im Rbf Woippy (bei Metz)

Einwand

Diese Vorgaben führen dazu, dass Alternativen, die sich im übrigen als geeignet darstellen könnten, abgeschichtet oder erst gar nicht betrachtet werden. Dementsprechend bedarf es für eine solche Vorgabe eine belastbare Begründung, die bis heute von der Deutschen Bahn nicht vorliegt.

4. Methodik der alternativen Streckenprüfung

Neben der Umweltprüfungen, etc. müssen auch die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) – vorweg die Kapazitätsuntersuchungen – durchgeführt werden, da ansonsten Strecken bei der nun vorgezogenen Raumwiderstandsuntersuchung (die linksrheinisch nach Aussage von Herrn Dr. Geweke (DB) noch nicht vorliegen) ausgeschieden werden, welche evtl. auf der Grundlage der EBWU-Bedingungen hervorragend geeignet wären. Die Vorgehensweise wäre wie folgt:

- a) Feststellung der Zugzahlen je Strecke/Tag + Ri im großräumigen Untersuchungsraum (z.B. nördlich ab der West-Ost-Achse Mainz – Groß Gerau – Darmstadt und südlich ab dem Anschluss an die ABS/NBS Rastatt (TEN- Achse Nr.9.) bei Bashaide) zunächst auf der Prognose des „DT“, aufgeteilt nach SPFV, SPNV, SGV
- b) Zuweisung des SGV auf die Strecken, welche die Ziele innerhalb des Untersuchungsraums bedienen
- c) Zuweisung des Transit-SGV auf die möglichen links- und rechtsrheinischen Strecken im Untersuchungsraum, welche auf die TEN-Zielachsen führen
- d) Prüfung einer zukunftsfähigen (angepasster Prognosehorizont) Kapazität (Leistungsfähigkeit plus Qualität) mit ATO (Automatic Train Operation) GoA 2 (Grade of Automation 2: STO (semi-automatic train operation = halbautomatischer Zugbetrieb mit Fahrer) evtl. GoA 3 (DTO (driverless train operation = begleiteter fahrerlose Zug-Betrieb) für den angepassten Prognosehorizont des auf die möglichen links- und rechtsrheinischen Strecken aufgeteilten SGV. Dabei müssen zunächst die Pünktlichkeitstoleranzen auf Null gesetzt werden, um den „DT“ – in den sich der SGV einfügen muss – nicht zu gefährden.

Heutige Pünktlichkeitstoleranzen:

SPV 4:59 min

SGV 14:59 min

ABS/NBS-Maßnahmen bei Überschreitung der zukunftsfähigen Kapazität

- Da die links- und rechtsrheinischen Strecken im Untersuchungsraum des BVWP 2030 unterstellt.
- Da die Prognose der „DT“-Ermittlung nicht vorliegt, werden zunächst die Belastungen der relevanten

SPFV und SPNV im BVWP 2030

- Das maßgebliche Ziel für den SPFV und SPNV im BVWP 2030 ist:
- „Ermöglichung von Verdichtungen der Bedienangebote des SPFV und SPNV sowie Verkürzung der Fahrzeiten ...“ unter der Einpassung in den ITF „DT“.
- Für dieses Ziel unterstellen wir zunächst, bis die „DT“-Prognose vorliegt, dass sie im Bereich südlich der West-Ost-Achse Mainz – Groß Gerau – Darmstadt und nördlich des Anschlusses an die ABS/NBS Rastatt (TEN-Achse Nr.9.) bei Bashaide) mit ETCS Level 2, der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) und ATO GoA 2/3 sowie evtl. kleineren ABS-Maßnahmen auf den bisherigen Strecken erreicht werden kann.

5. Gleichmäßige Aufteilung des Transitverkehrs durch Einbeziehung der 4 TEN Achsen (nur möglich durch eine Suchraumerweiterung)

Die Transitgüterzüge sollen schon ab der West-Ost-Achse Mainz – Groß Gerau – Darmstadt nach Süden richtungsbezogen, mit entsprechenden NBS-Abschnitten zur Streckenverknüpfung und Straßenbündelung auf folgende Strecken aufgeteilt werden:

- TEN-Achse Nr. 1 und 4: vorhandene Strecke Nr. 3522 von Mainz bis zur Kreuzung mit der Bundesstraße Nr. 9 (B9) vor Oggersheim – Bündelung mit der B9 bis Limburgerhof – weiter auf der vorhandenen Strecke Nr. 3401 bis Schifferstadt – dann
- TEN-Achse Nr.1 weiter auf der vorhandenen Strecke Nr. 3400
- TEN-Achse Nr.4 weiter auf vorhandener Strecke Nr. 3280
- alternativ Bündelung mit der B9 bis südlich Speyer weiter auf der vorhandenen Strecke Nr. 3400
- alternativ Bündelung mit der B9 bis südlich Heiligenstein

südlich nach Lingenfeld Bündelung mit der B9 bis bei Rülzheim – zurück auf die vorhandene Strecke Nr. 3400 nach Wörth

- alternativ Bündelung mit der B9 bis nach Wörth – mit Querverknüpfung zwischen Jockgrim und Wörth, so dass eine Einfahrt in die Aufstellgleise im Bhf Wörth mit Bedienfahrt in den Hafen Wörth und über eine neue Kurve zur Strecke Nr. 4228 (MIRO) ohne den GBf Karlsruhe anzufahren möglich ist weiter auf der Strecke Nr.3400 bis Hagenbach (oder Neuburg)
- evtl. Nutzung der ehemaligen „Stammgleis“-Trasse vor Hagenbach Richtung Rhein
- anschließend Rheinquerung (ober-/unterirdisch), Linienführung zwischen Neuburgweier und Mörsch bis zur Einmündung in die vorhandene auszubauende Strecke Nr. 4020 und NBS- Strecke Nr. 4280 bei Bashaide
- TEN-Achsen Nr. 1, 4 und 9: vorhandene Strecke Nr. 4010 ab Groß- Gerau bis Biblis
- „neben der nach BVWP 2030 „2-gleisigen Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau/Weiterstadt/Griesheim“
- Bau einer Verknüpfung der vorhandenen Strecke Nr. 4010 mit der geplanten NBS- Strecke Nr. 3657 südlich von Gernsheim zur partiellen, temporären Nutzung der NBS in beide Richtungen viceversa
- Weiterführung der Verknüpfung zu Strecke-Nr. 3601 zwischen Hähnlein-Alsbach und Zwingenberg zur partiellen, temporären Nutzung der NBS in beide Richtungen vice versa
- Überleitung über die „Wormser Brücke (vorhandene Strecke Nr. 3570) auf die TEN-Achsen 1 und 4

Aufteilung der Güterzüge mit den Zielen

- auf die TEN-Achse Nr. 1: wie vorher beschrieben bis ABS/NBS Rastatt bei Bashaide
- auf die TEN-Achsen Nr. 4: auf die vorhandene Strecke Nr. 3570 nach Worms – weiter wie vorher beschrieben bis Schifferstadt auf der vorhandenen Strecke Nr. 3280 auf die TEN-Achse Nr. 4

- auf die TEN-Achse Nr. 9: über Worms: auf den vorhandenen Strecken Nr. 3522, 3401, 4002, 4052 in die Strecke-Nr. 4060
über Bürstadt: auf den vorhandenen Strecken Nr. Strecken Nr. 4010, 4051 und 4052 – in die vorhandene Strecke Nr. 4060 bei Mannheim-Ziehbrunnen bis Schwetzingen-Ofersheim – dann in die vorhandene Strecke Nr. 4020 bis Hockenheim bzw. Graben-Neudorf

hier dann ein zweites Mal die Aufteilungsmöglichkeit

- auf die TEN-Achse Nr. 1: auf der vorhandenen Strecke Nr. 4020 bis KA-Hagsfeld – weiter auf der vorhandenen Strecke 4210 durch den Gbf Karlsruhe – auf die vorhandenen Strecken Nr. 4213 und 4214 – weiter auf die vorhandenen Strecken Nr. 4020 oder 4000 bis ABS/NBS Rastatt bei Bashaide
- auf die TEN-Achse Nr. 9: weiter auf der NBS (Strecke Nr. 4080) Richtung Stuttgart/München/Brenner/ Balkan (Nacht-SGV)
bzw. auf die Strecken Graben-Neudorf – Bruchsal – Mühlacker (Strecken 4132 und 4130) den Tages-SGV
- auf die TEN-Achsen Nr. 1 und 9: über die zukünftige NBS-Strecke Nr. 3657 (nur Nachtbetrieb) – nach MA-Waldhof auf die vorhandene Strecke Nr. 4010 und die vorhandene Strecke Nr. 4051 – weiter wie oben beschrieben
- bzw. von Darmstadt über die vorhandene Strecke Nr. 3601 auf die Strecke Nr. 4060 bei Neu-Endingen – Verknüpfung bei Hähnlein, Alsbach und Zwingenberg – dann weiter wie oben beschrieben

Durch die Aufteilung des SGV ab der West-Ost-Achse Mainz – Groß Gerau – Darmstadt

- wird der SGV schon weit nördlich richtungsbezogen auf die TEN-Achsen aufgeteilt – dies kann auch schon weiter nördlich, je nach Zulaufstrecke, geschehen
- werden die stark belasteten Nord-Süd-Strecken vom SGV entlastet
- durch die mehrfachen Verknüpfungen der Längsachsen ist eine flexible richtungsbezogene und temporäre SGV-Ausrichtung möglich
- durch die Umfahrung des Bottleneck Mannheim-Ludwigshafen entfallen div. von der DB bisher vorgesehene Tunnelstrecken in diesem Bereich.

Abgrenzung des neuen Untersuchungsraums

- nördlich: die nördliche Grenze des Untersuchungsraums stellt die West-Ost-Achse Mainz – Groß Gerau – Darmstadt dar.
- östlich: die östliche Grenze bildet die Strecke-Nr. 3601 und die HGV-Strecke Mannheim – Stuttgart bzw. über Bretten – Mühlacker zu den Zielen der TEN-Achse 9.
- westlich: die westliche Grenze bildet zunächst die Strecke Nr. 3400 zwischen Schifferstadt und Wörth. Wenn es wegen des Transit-SGV notwendig ist, muss die vorhandene Strecke Nr. 3280 über Neustadt – Landau (vorhandene Strecke Nr. 3433) – nach Wörth (über die vorhandene Strecke Nr. 3443) in den Untersuchungsraum einbezogen werden.
- südlich: die südliche Grenze des Untersuchungsraums stellt den Anschluss an die ABS/NBS Rastatt (TEN-Achse Nr. 9.) dar.