

Presseinformation

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel: Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ist zur Erfüllung der Projektziele erforderlich

Geschwindigkeitsreduzierung bringt keine relevante Kostenersparnis • Güterverkehr maßgeblich bei Bemessung der Lärmschutzwände

(Karlsruhe, 22.09.2016) Auf Wunsch des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg hat die Deutsche Bahn in Stuttgart Vertretern aus der Region und Bürgerinitiativen die Notwendigkeit der Höchstgeschwindigkeit für den Fernverkehr von 250 km/h im Planfeststellungsabschnitt Müllheim–Auggen dargelegt und die Auswirkungen einer Reduzierung der Zuggeschwindigkeiten auf den Lärmschutz sowie die Kosten erläutert. Aus den angrenzenden Gemeinden waren Forderungen nach einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 250 km/h im Personenfernverkehr erhoben worden.

Der Bundesverkehrswegeplan hat als Ziel beim Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel eine Verkürzung der Reisezeit im Personenfernverkehr zugrunde gelegt. Sie soll sich zwischen Frankfurt und Basel um etwa eine halbe Stunde verkürzen. Die DB plant für die Zukunft auf der Verkehrsachse Frankfurt–Basel im Fernverkehr einen Halbstundentakt mit Vollkorrespondenzen der Linien untereinander in Mannheim Hbf. Weitere Knotenpunkte des integralen Taktfahrplans sind Karlsruhe und Basel.

Die dafür erforderliche Knotenpünktlichkeit ist nur mit einer Geschwindigkeit des Fernverkehrs von 250 km/h zwischen Karlsruhe und Basel (Ausnahme Bereich Freiburger Bucht) zu erreichen. Eine Verringerung der vorgesehenen Geschwindigkeit auf einzelnen Streckenabschnitten würde den verkehrlichen Nutzen des Gesamtprojekts in Frage stellen.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten im Fernverkehr würde die Lärmemissionen nicht relevant verringern und daher zu keinen Einsparpotentialen bei den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen führen.

Bei der Region bestehen Erwartungen, dass durch die Reduzierung der Geschwindigkeit im Personenfernverkehr weniger Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Grundsätzlich werden alle Zugarten in der Schallberechnung berücksichtigt. Ausschlaggebend bei der Bemessung der Schallschutzwände im Abschnitt Müllheim–Auggen sind jedoch die Güterzüge – aufgrund der weitaus höheren Anzahl und der von ihnen ausgehenden hohen Schallemissionen.

Weitere Informationen unter www.karlsruhe-basel.de.

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), Fazilität „Connecting Europe“

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt Karlsruhe
- Basel
Tel. +49 (0) 761 212-4504
Fax +49 (0) 761 212-2372
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse