



InfraGO

Bahnausbau in der Freiburger Bucht

Drittes Regionalforum

Bahnprojekt Karlsruhe-Basel | 07. März 2024

- 1. Die DB InfraGo AG**
- 2. Projektstand**
- 3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**
- 4. Gestaltungsmöglichkeiten für Schallschutzwände**
- 5. Aktuelles: Über Schnellfahrstrecken**
- 6. Fragen/Themen aus Ihrer Region**

1. Die DB InfraGO AG

Kurz vorgestellt: Die neue DB InfraGO AG



- Seit dem 1. Januar 2024: Bündelung der Aufgaben von DB Netz AG und DB Station&Service AG in der **DB InfraGO AG**
- „**GO**“ steht für **gemeinwohlorientiert**
- Die Infrastruktur soll sich am Gemeinwohl – also konsequent an den **Bedürfnissen der Bürger:innen, der Umwelt und der Wirtschaft** – orientieren.
- Die Ziele für die Infrastruktur formuliert der Bund, die DB InfraGO AG setzt diese mit den zur Verfügung stehenden Mitteln effizient um und macht dies **transparent**.
- **Gemeinwohlorientierung** und **wirtschaftlich verantwortungsvolles Handeln** gehen Hand in Hand.
- Im Zentrum steht **das Erreichen verkehrspolitischer Ziele** und nicht die Rendite

- ✓ **Hochleistungsnetz:** Mehr als 4.000 hoch belastete Streckenkilometer sollen saniert werden.
- ✓ **Flächennetz:** 25.000 Streckenkilometer des Flächennetzes werden schrittweise modernisiert.
- ✓ **Zukunftsbahnhöfe:** Bahnhöfe entwickelt die DB InfraGO AG zu attraktiven Zukunftsbahnhöfen
- ✓ **Schnelle Kapazitätserweiterung und Leistungsfähigkeit** im Bestandsnetz durch u.a. zusätzliche Überleitstellen, und mehr Überholmöglichkeiten
- ✓ **Digitalisierung:** Mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur durch die Digitalisierung weiterer Strecken.
- ✓ Ausbau von **Serviceeinrichtungen** für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise.
- ✓ **Aus- und Neubau & Elektrifizierung:** Neue Kapazitäten für die Umsetzung des **Deutschlandtakts**

Die wichtigsten Vorhaben aus Sicht der Branche

• Prioritäre Großvorhaben des Zukunftsbündnisses Schiene

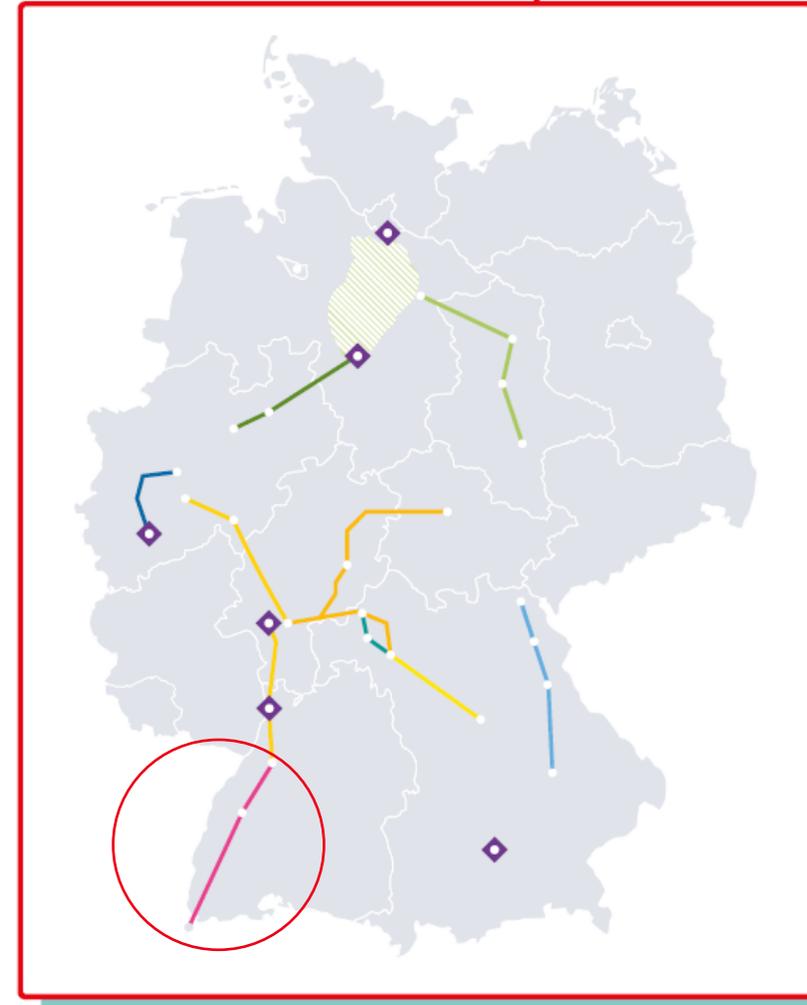
- **NBS** Würzburg – Nürnberg
- **ABS/NBS** Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
- **Korridor Mittelrhein** (inkl. **NBS** Rhein/Main – Rhein/Neckar, **ABS** Hagen – Siegen – Hanau, **ABS/NBS** Molzau – Graben Neudorf – Karlsruhe)
- **ABS/NBS** Hamburg/Bremen – Hannover
- **ABS/NBS** Hannover – Bielefeld (– Hamm)
- **ABS** Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)
- **ABS** Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)
- **ABS** Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
- **Rhein-Ruhr-Express (RRX)**
- **ABS/NBS** Karlsruhe – Basel
- ◆ Großknoten Frankfurt a.M./Hamburg/Hannover/Köln/Mannheim/München

NBS = Neubaustrecke
ABS = Ausbaustrecke



Wetterföhrende Informationen zu aktuellen Bauprojekten finden Sie im BauInfoPortal.

Scannen Sie den QR-Code mit dem Handy ein.



Quelle: InfraGO AG

2. Projektstand

Sachstand: Die Vorplanung wird abgeschlossen

Ausarbeitung Ergebnisse und Qualitätssicherung im Fokus



Sachstand

Abschluss Vorplanung

Sukzessive erhalten wir im Laufe des Jahres die abgeschlossene Vorplanung durch unseren Generalplaner

Qualitätssicherung

Die Vorplanung durchläuft mehrere Prüfläufe, um evtl. Fehler aufzudecken und insgesamt die Qualität sicherzustellen.

2. Bohrerkundungsprogramm

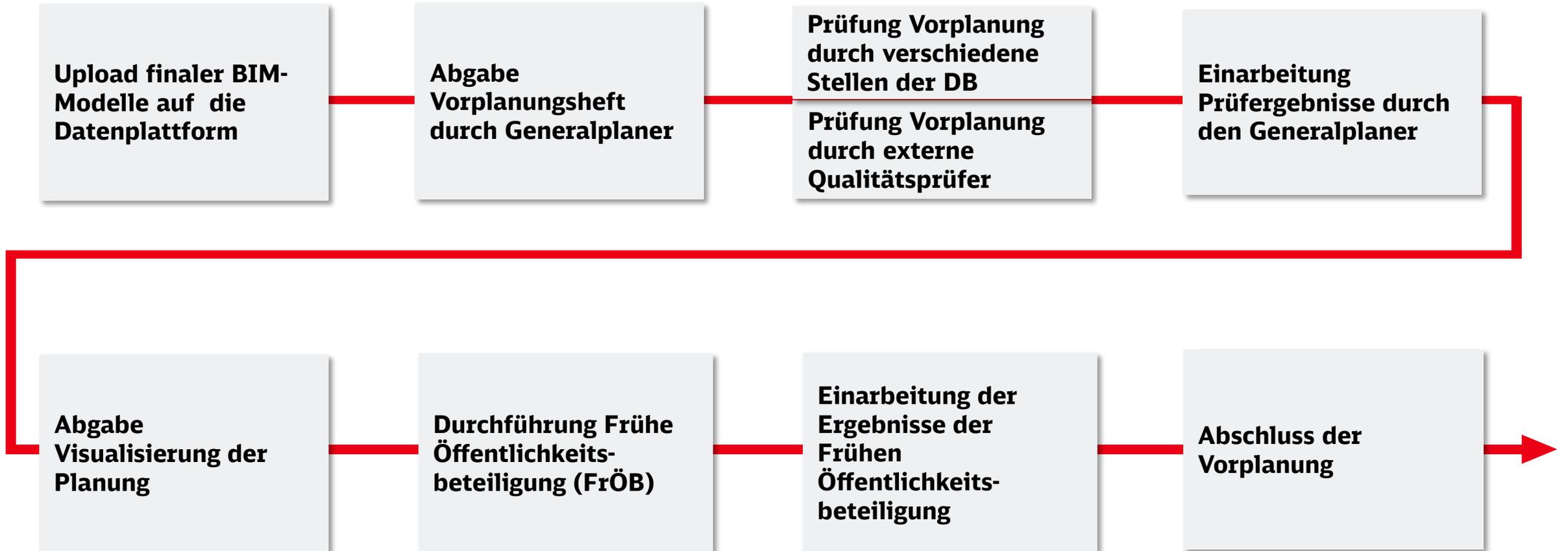
Derzeit finden Arbeiten im PfA 8.5 und 8.7 statt. Intensive Abstimmungen mit den Winzern in den Weinbergen.

Abschluss der Kartierungsarbeiten

Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Umweltplanung.

Sachstand: Abschluss und Prüfung der Vorplanung

Qualitätssicherung durch interne und externe Prüfer



Vertiefende Bohrkampagne entlang der Ausbaustrecke

- Von Januar bis Dezember 2024 führt die DB ein zweites Bohrprogramm durch, um den Baugrund zu untersuchen
- Wo Bauwerke erneuert oder neu errichtet werden, muss der Baugrund untersucht werden. Das betrifft z.B. Brücken, Tunnel, Unterführungen oder Durchlässe.
- Ein Teil der Bohrungen liegt unmittelbar an der Bahnstrecke, der Rest befindet sich im näheren Umfeld
- Hierfür werden Kampfmitteluntersuchungen sowie etwa 2.500 Bohrungen, Schürfe und Sondierungen durchgeführt. Einige Bohrungen werden zu dauerhaften Grundwassermessstellen ausgebaut.
- Die Arbeiten im Gleisbereich können aufgrund des Zugverkehrs nur nachts durchgeführt werden. Alle anderen Arbeiten finden tagsüber statt.



Vertiefende Bohrkampagne entlang der Ausbaustrecke

Aktueller Stand und eingesetzte Geräte



Kleingeräte für Arbeiten an den Gleisen/Bahnsteigen
Fotos: Christian Dötschel / DB



Bohrgerät für tiefere Kernbohrungen
Foto: Sabine Loskarn / DB

Aktueller Stand:

- Die Nacharbeiten zwischen Teningen-Denzlingen sind abgeschlossen.
- Tagarbeiten finden aktuell zwischen Teningen-Denzlingen und St.-Georgen-Schallstadt-Offnadingen statt.
- Nacharbeiten finden zwischen Schallstadt und Offnadingen sowie in Kürze auch zwischen Bad Krozingen und Eschbach statt.
- Ausblick: Ab April kommt es auch in Gundelfingen und Freiburg zu Nacharbeiten.

3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) §25 (3):

„Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit **frühzeitig** über **die Ziele des Vorhabens, die Mittel**, es zu verwirklichen, und **die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens** unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung).

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits **vor Stellung eines Antrags** stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll **Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung** gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden.“



- ✓ frühzeitig **Meinungen und Hinweise** zu den Planungen aufnehmen
- ✓ **Konfliktthemen im Vorfeld** der formalen Genehmigungsverfahren bearbeiten
- ✓ möglichst **breite Akzeptanz** des Projekts erreichen
- ✓ öffentlich-rechtliche (formelle) **Genehmigungsverfahren vorbereiten** und informell begleiten
- ✓ **Planungsergebnis** überprüfen, sichern und den **Projektfortschritt** beschleunigen

Was passiert bei der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung?



Vor-Ort-
Veranstaltung
(1x pro PfA)



Online-
Angebot



Unterlageneinsicht



Beteiligungsformate

Zeitplan

- Die Veranstaltungen zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sollen im 4. Quartal 2024 beginnen
- Die ersten Veranstaltungen werden voraussichtlich in den Planfeststellungsabschnitten 8.6/8.7 (Gundelfingen-Freiburg und Freiburg–Ehrenkirchen) stattfinden, gefolgt von den Planfeststellungsabschnitten 8.8 (Ehrenkirchen–Bad Krozingen), 8.9 (Eschbach–Buggingen) und 8.5 (Teningen–Denzlingen)

Infomärkte: Dialog statt Konfrontation

Die DB möchte die Anwohnenden vor Ort zum Gespräch einladen

- Die Vor-Ort-Veranstaltungen sollen in Form von Infomärkten mit Themenständen stattfinden
- Infomärkte bieten gegenüber einer klassischen, frontal ausgerichteten Infoveranstaltung den Vorteil, dass die Beteiligten an den Marktständen direkt mit dem Projektteam in den Dialog treten können.

Impressionen von den Infomärkten zwischen Hohberg und Kenzingen (Streckenabschnitt 7, aus Q4 2023)



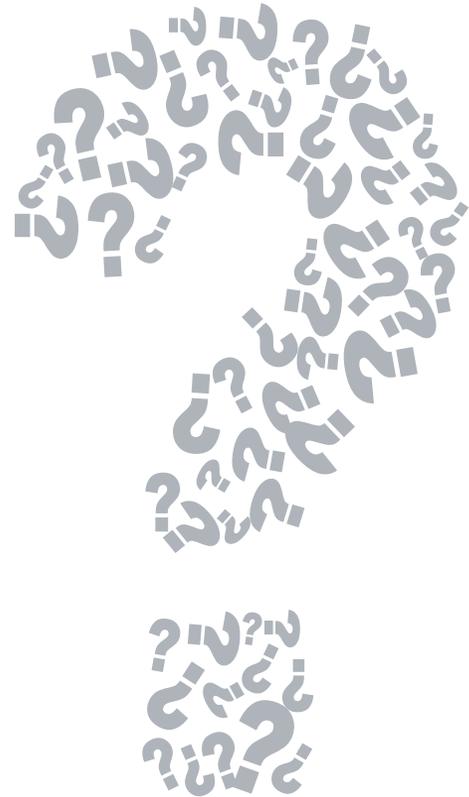
4. Gestaltung von Schallschutzwänden

Überblick über Gestaltungsmöglichkeiten bei der Deutschen Bahn



Gestaltung von Schallschutzanlagen

Die wesentlichen Fragen



1. Grundlagen

rechtlich, technisch & Finanzierung

2. Zugelassene Schallschutzsysteme

Welche zugelassenen Schallschutzsysteme gibt es? Welche Gestaltungsmöglichkeiten stehen dabei zur Auswahl?

3. Anwendungsbeispiele

Wie sehen die Schallschutzsysteme in unterschiedlichen Örtlichkeiten aus?

4. Gestaltungsprozess

Wie können Kommunen und die DB in Bauprojekten gemeinsam Schallschutzanlagen gestalten?

+ Begriffsdefinitionen
im Anhang

Grundlagen - Welche Schallschutzmaßnahmen gibt es an der Infrastruktur?

Passiver Schallschutz

Zum passiven Schallschutz gehören schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern.

Aktiver Schallschutz

Lärminderung am Emissionsort, das heißt an der Entstehungsquelle oder am Ausbreitungsweg (u. a. Schallschutzwände und -walle, Schienenstegdämpfer, „Besonders überwachtes Gleis“).

Aktive Schallschutzmaßnahmen haben vor passiven Schallschutzmaßnahmen Vorrang.



Grundlagen - Welche Anforderungen werden an eine Schallschutzwand gestellt?



konstruktives
Bauwerk mit
50 Jahre
Lebensdauer



Druck-Sog-
Beanspruchung aus
Eisenbahnverkehr



Sicherheits- und
Rettungswege/
zugänglichkeit



anspruchsvolles
Zulassungs- und
Prüfverfahren durch
das Eisenbahn-
Bundesamt und die
DB Netz AG



Errichtung der
Schallschutzwand
soll möglichst wenig
Auswirkungen auf
den Bahnbetrieb
haben



komplexe
Gründung im
Erdreich



resistent
gegenüber
Vandalismus



schallmindernde
Wirkung dauerhaft



Inspektion und
Instandhaltung mit
möglichst wenig
Aufwand



direkte Begrünung
der Schallschutz-
wand aufgrund
techn. Anfor-
derungen nicht
zulässig

Was sind die Finanzierungsgrundlagen zur Gestaltung von Schallschutzanlagen?

Lärmvorsorge – Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Für Maßnahmen der Lärmvorsorge sind die *Finanzierungsgrundsätze im Rahmen der Gestaltung Konstruktiver Bauwerke und Lärmschutzwänden* in einer Ausführungsvorschrift zur Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom 18.07.2022 geregelt. Diese ermöglicht die Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte im Rahmen der Gestaltung von Lärmschutzwänden durch Gestaltungsalternativen wie kostenintensivere Lärmschutz-Technologien, transparente Elemente und Gestaltungselemente (Farbe, Struktur, Design).

Randbedingungen:

- a) Für die Änderung der Technologie soll kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich sein.
- b) Der Einsatz der Gestaltungsalternativen muss vergleichbar wirksam sein, d.h., sie müssen das Schutzziel erreichen.
- c) Der Einsatz der Gestaltungsalternativen muss wirtschaftlich sein. § 7 BHO verlangt, dass Haushaltsmittel wirtschaftlich und sparsam eingesetzt werden müssen. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit bedeutet, dass **nicht nur das billigste Angebot** anzunehmen ist. Treten **weitere Belange** hinzu (hier städtebauliche Erwägungen, Akzeptanz, schnellere Vorhabenumsetzung), sind diese - soweit möglich - in der Bewertung der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

 Projekte müssen beim Eisenbahn-Bundesamt eine Finanzierungsanfrage mit den konkreten Begründungen und Kosten stellen.

Zugelassene Schallschutzsysteme

Schallschutzwände Bauarten

Aluminium



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - kurze Bauzeit
 - geringer Platzbedarf
 - geringes Eigengewicht
 - nahezu 100% recyclebar
- *Nachteile:*
 - hoher Primärenergieverbrauch
 - anfällig für Graffiti
- *Gestaltungsoptionen:*
 - Farbgestaltung über RAL-Farben
 - Digitaldruckmotive

Beton



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - robuste Bauweise
 - Absorber z.T. aus Recyclingmaterial
- *Nachteile:*
 - hohes Eigengewicht
 - Transport und Einbau nur mit Kran
- *Gestaltungsoptionen:*
 - individuelle Farbgestaltung
 - Anordnung der Absorber
 - verschiedene Absorberprofile
 - individuelle Strukturgestaltung anliegerseitig über Betonmatrizen

Transparent



Quelle: IFID

- Pfosten-Element-System
- Tiefgründungen (Ramm- oder Bohrgründungen)
- *Vorteile:*
 - vergleichbar Aluminium, zusätzlich:
 - Erhalt der Sichtbeziehungen
 - Verbesserung der Lichtverhältnisse
- *Nachteile:*
 - Schallreflexion; auch Sonderentwicklungen sind nur begrenzt absorbierend
 - anfällig für Graffiti
- *Gestaltungsoptionen:*
 - Einsatz zur Auflockerung
 - geringere Höhenwirkung als Abschlusselemente einer Wand

Wie können Schallschutzwände der DB begrünt werden?

Die **direkte Begrünung** von Schallschutzwänden, also z. B. das Anbringen von Rankhilfen direkt auf der Schallschutzwand und deren Berankung, ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion auf Schäden, Dauerhaftigkeit, Tragfähigkeit und Sicherheit **nicht zulässig**.

Begrünte Rankhilfe-Konstruktion

Eine pflanzenbauliche Gestaltung in ausreichendem Abstand zur Schallschutzwand kann jedoch eine gute Maßnahme zur Akzeptanzsteigerung darstellen, **sofern ausreichend Platz im Bereich der Schallschutzwand vorhanden ist**. Begrünungen haben keine zusätzliche schallmindernde Wirkung, fügen aber eine Schallschutzwand von Mai bis September besser in das Landschaftsbild ein.

Dieser Ansatz erfordert einen erhöhten Platzbedarf, der frühzeitig zu prüfen ist. Das *Mitwirken der Kommune* beispielsweise durch Bereitstellen von Flächen kann bei beengten Platzverhältnissen entscheidend für die Lösungsfindung sein.



Quelle: IFID

Anwendungsbeispiele

A thick red horizontal bar located below the title.

Wie sehen Lärmschutzsysteme in unterschiedlichen Örtlichkeiten aus?

Dargestellt sind fotorealistische Visualisierungen sowie Realbeispiele.

Alle Visualisierungen sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Gestaltung Haltepunkt, Höhe Schallschutzwand bis 6 m

Visualisierung



Quelle: IFID



Quelle: IFID

Hinweis: Alle Visualisierungen sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Gestaltung Bahnhof und Vorplatz, Höhe Schallschutzwand 3 m

Visualisierung



Potential:

Im Innenstadt- und Bahnhofsbereichen kann über Schallschutzmaßnahmen der DB und städtebauliche Maßnahmen seitens der Kommune ein deutliches Aufwerten von Plätzen und ähnlichen öffentlichen Bereichen erreicht werden.

Hinweis: Alle Visualisierungen sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Realbeispiele zu den Technologien

Fotos Aluminium

Aluminium – RAL-Farben



Quelle: DB Netz AG

Aluminium – RAL-Farben - transparent



Quelle: DB Netz AG

Hinweis: Alle Fotos sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Aluminium – Graffiti Kunst *Stadtgeschichte*



Quelle: DB Netz AG

Aluminium – Digitaldruck *Stadtleben, temporär Bauzeit*



Quelle: DB Netz AG

Realbeispiele zu den Technologien

Fotos Aluminium + transparente Elemente



© Roland-Gilbert Huber-Altjohann

Foto: Nordbayern.de; Link:
<https://www.nordbayern.de/region/forchheim/am-bahnhof-forchheim-herrscht-verkehrte-farben-welt-1.7498356>



Farbenfroh mit Stadtwappen und transparenten Elementen: Die Schallschutzwände entlang der ICE-Strecke im Bereich des Bahnhofs Forchheim. Foto: /Rost

Foto: Frankenpost
Link: <https://www.frankenpost.de/inhalt.bahnausbau-schallschutzwaeende-muessen-nicht-trist-und-grau-sein.f6a6741a-4c4a-4e39-a4a3-eb15c0cfc70b.html>

Aluminium – Stadtwappen und Stadtfarben im oberfränkischen Forchheim

Hinweis: Alle Fotos sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Realbeispiele zu den Technologien

Fotos Beton

Beton – Holzbetonabsorber



Quelle: DB Netz AG



Beton – Holzbetonabsorber Weinbergswand

Quelle: rieder.at

Hinweis: Alle Fotos sind Beispiele zur Veranschaulichung der Technologien und sind auf individuelle Projektanforderungen zu überprüfen.

Beton - Einkornbeton



Quelle: DB Netz AG



Beton – Matrizе Bambus - eingefärbt

Quelle: eudur.de

Beispiele von der ABS/NBS Karlsruhe-Basel *Haltingen*

- Die längste SSW im PfA 9.2 (insg. 1,8 km) beinhaltet auf einer Länge von 150 m im bahnsteignahen Bereich historische Orts- und Eisenbahnbilder
- Nebenbestimmungen der Planfeststellung:
 - Einbindung der Stadt Weil am Rhein im Rahmen der AP/Gestaltung der SSW
 - 100% Finanzierung der Gestaltungsmehrkosten durch den Bund
- Gestaltungsentwurf für das Gesamtkonzept wurde mit der Stadt Weil am Rhein entwickelt
- Kombination aus Alu und Beton:
 - Die SSW bestehen am oberen und unteren Rand aus zwei profilierten Betonelementen (je 1m) und im dominanten mittleren Bereich aus bedruckten Aluwänden (3m)
 - Der Druck erfolgt digital im Werk auf den Einzelementen



Beispiele von der ABS/NBS Karlsruhe-Basel *Gestaltungskonzept Bahnhof Müllheim (Gleisseite)*



Beispiele von der ABS/NBS Karlsruhe-Basel *Müllheim und Auggen - Muster-Schallschutzwände im PfA 9.0*



Motiv: Gebirgslinien Schwarzwald / Vogesen



Motiv: Farben und Strukturen der Weinberge in Auggen

Wie können Kommunen und die DB in Bauprojekten gemeinsam Lärmschutzanlagen gestalten? 1/2



Vorschlag zur Vorgehensweise

Nachfolgend aufgeführt sind **mögliche** Schritte und Inhalte zur Konkretisierung der Gestaltung, die entsprechend der **individuellen Projektanforderungen** die Lösungsfindung unterstützen können.

Sensible Bereiche identifizieren



Quelle: IFID

Projekt klärt in Abstimmung mit Kommune:

- Gibt es im Projekt besondere Anforderungen an die Gestaltung?
- Wurden seitens der Kommune / Region bereits sensible Bereiche platziert?
- Welche Begründungen liegen vor (z. B. Gesundheit / Tourismus / Denkmalschutz / Stadtbild)?

ggf. Gestalter einbeziehen

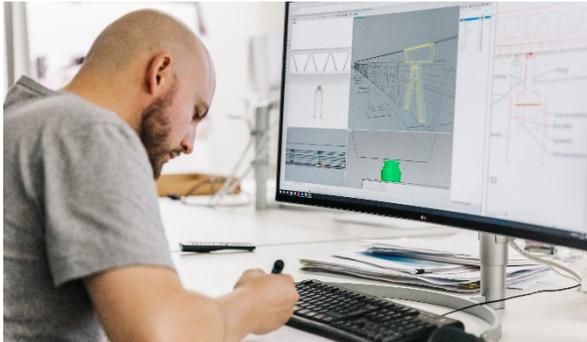


Quelle: IFID

- in komplexen Projekten der Lärmvorsorge: frühzeitiges Einbeziehen von Gestaltungskompetenz
- gemeinsame Vor-Ort-Begehung der sensiblen Bereiche
- Bildung von Varianten / Lösungsvorschlägen durch Gestalter **gemäß** DB-Anwendungsleitfaden zur Gestaltung von Schallschutzanlagen (DB-Richtlinie 804.5501)
- frühzeitig Finanzierungsmöglichkeiten seitens der Kommune / Dritter sowie seitens der Vorhabensträgerin DB Netz AG klären

Wie können Kommunen und die DB in Bauprojekten gemeinsam Lärmschutzanlagen gestalten? 2/2

Iterative Lösungsfindung



Quelle: IFID

- Überprüfung der technischen Machbarkeit
- Vorstellung gegenüber Projektleitung und Kommune
- Überarbeitung aufgrund von Hinweisen, Prüfergebnissen, Anregungen
- iteratives Vorgehen bei der gemeinsamen Lösungsfindung im Spannungsfeld von:
 - Finanzierung
 - Technische Umsetzbarkeit
 - Städtebauliche Verträglichkeit

Gestaltung einplanen und Finanzierung klären



Quelle: IFID

- Erstellen von kommunikationsfähigen Unterlagen für die Öffentlichkeitsarbeit (z. B. fotorealistische Visualisierungen)
- frühzeitige Klärung Kostenbeteiligung und Finanzierungsanfrage Eisenbahn-Bundesamt
- Erstellung von Unterlagen zur Genehmigung für die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren



Kann in einem fortgestrittenen Projekt z. B. nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen noch Gestaltung von Schallschutzanlagen erfolgen?

- Ja. Die Notwendigkeit besonderer Gestaltung von Schallschutzanlagen ist im Planfeststellungsverfahren seitens der Kommune einzuwenden und zu begründen.
- Technologien mit erhöhtem Platzbedarf werden jedoch in der Regel nicht mehr umsetzbar sein.
- Bei geplanten Aluminiumwänden können noch Fotomotive gewählt und über Digitaldruck aufgebracht werden.
- Bei geplanter Beton-Element-Bauweise kann mittels Strukturierung über Betonmatrizen, Farbgebung und Anordnung von Absorbern sowie die Einfärbung der Tragbetonschale gestaltet werden.
- Auch transparente Elemente können u.U. noch zum Einsatz kommen. **Hier muss jedoch gutachterlich die Schallminderung überprüft werden.**
- Änderungen am Schallschutzsystem müssen statisch überprüft werden.
- Beabsichtigte Gestaltungsmaßnahmen sind frühzeitig mit der zuständigen EBA-Außenstelle abzustimmen (inklusive Begründung für städtebaulich sensible Bereiche und zusätzliche Kosten).

5. Aktuelles: Über Schnellfahrstrecken

Protest gegen Tempopläne

Bahn will Schnellstrecken ausbauen: Proteste von Bürgerinitiativen

Stand: 02.03.2024 20:15 Uhr

Bahn will Schnellstrecken ausbauen: Proteste von Bürgerinitiativen



tagesschau24

Dutzende protestieren gegen Gleise für schnelle ICE-Züge in Südbaden

„Ausbau als Rennstrecke brauchen wir nicht“

Bahn widerspricht Ausbau-Gegnern

„Bahn widerspricht Ausbau-Gegnern Unter dem Motto "Bürgerbahn gegen Größenwahn" haben Bürgerinitiativen"

Schnellfahrstrecken sind nichts Neues, sondern Standard

Ein Blick in die Geschichte...

Vor über 60 Jahren:

- Erste Bestrebungen für Schnellfahrstrecken gab es in Deutschland seit den frühen 1960er Jahren
- Bereits 1965 fuhren zwischen München und Augsburg Züge mit 200 km/h (während einer Verkehrsausstellung)
- Bundeskanzler Willy Brandt versprach 1969 sich für ein Schnellverkehrssystem von über 200 km/h einzusetzen

Vor 50 Jahren:

- 1973: Spatenstich für die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke in Deutschland: Hannover-Würzburg und kurz darauf für Mannheim-Stuttgart (Inbetriebnahmen: 1991 mit InterCity Express (ICE))
- 1977 startete zwischen München und Augsburg der erste Regelbetrieb mit 200 km/h

Vor über 35 Jahren:

- 1988 waren auf über **640 Kilometern** Strecke Geschwindigkeiten von **mehr als 200 km/h** möglich

Vor 30 Jahren:

- Seit 1995 sind zwischen Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart bis zu 280 km/h möglich
- Seit dem Jahr 2000 ermöglicht der ICE 3 Geschwindigkeiten von 300 km/h

Quelle: Wikipedia

Die Methodik des BVWP bestätigt den hohen Nutzen von Schnellfahrstrecken für das Gesamtsystem Schiene

- Die Nutzenkomponente „Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs“ wurde in das Bewertungsverfahren der Bedarfsplanprojekte eingeführt. Damit wird der in Wissenschaft und Praxis erhobenen Forderung Rechnung getragen, die Verkehrssysteme nicht in erster Linie schneller, sondern insgesamt zuverlässiger zu machen.
- Die Bewertung von Zeitgewinnen wird nun stärker nach **Fahrtzwecken** unterschieden und erstmals auch nach Reiseweiten differenziert. Zeitgewinne bzw. Transportzeiteinsparungen bleiben weiterhin wichtige Einflussgrößen auf die Höhe der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (vertiefte Informationen sind auf der Website des BMDV zu finden*)
 - Schnellfahrstrecken sind **kein** „neues Steckenpferd der DB“, sondern nationaler Standard im europäischen Kontext
 - Ist der Protest gegen die Schnellfahrstrecken „echt“ oder eine Form von „Not in my backyard“ (NIMBY)?

Unser Dilemma:

- Jeder will Verkehrswende, aber niemand will Flächen abgeben.
- Die Bahn soll leise sein, aber Schallschutzwände stören.
- Die Bahn soll pünktlich sein, aber bitte ohne Streckenausbau.

Unser Anliegen: Ohne den Streckenausbau ist keine Verkehrswende möglich.

Bitte werben Sie gemeinsam mit uns **für mehr Gemeinsinn und weniger „NIMBY“**

6. Haben Sie Fragen? Oder Hinweise aus Ihrer Kommune?



InfraGO

