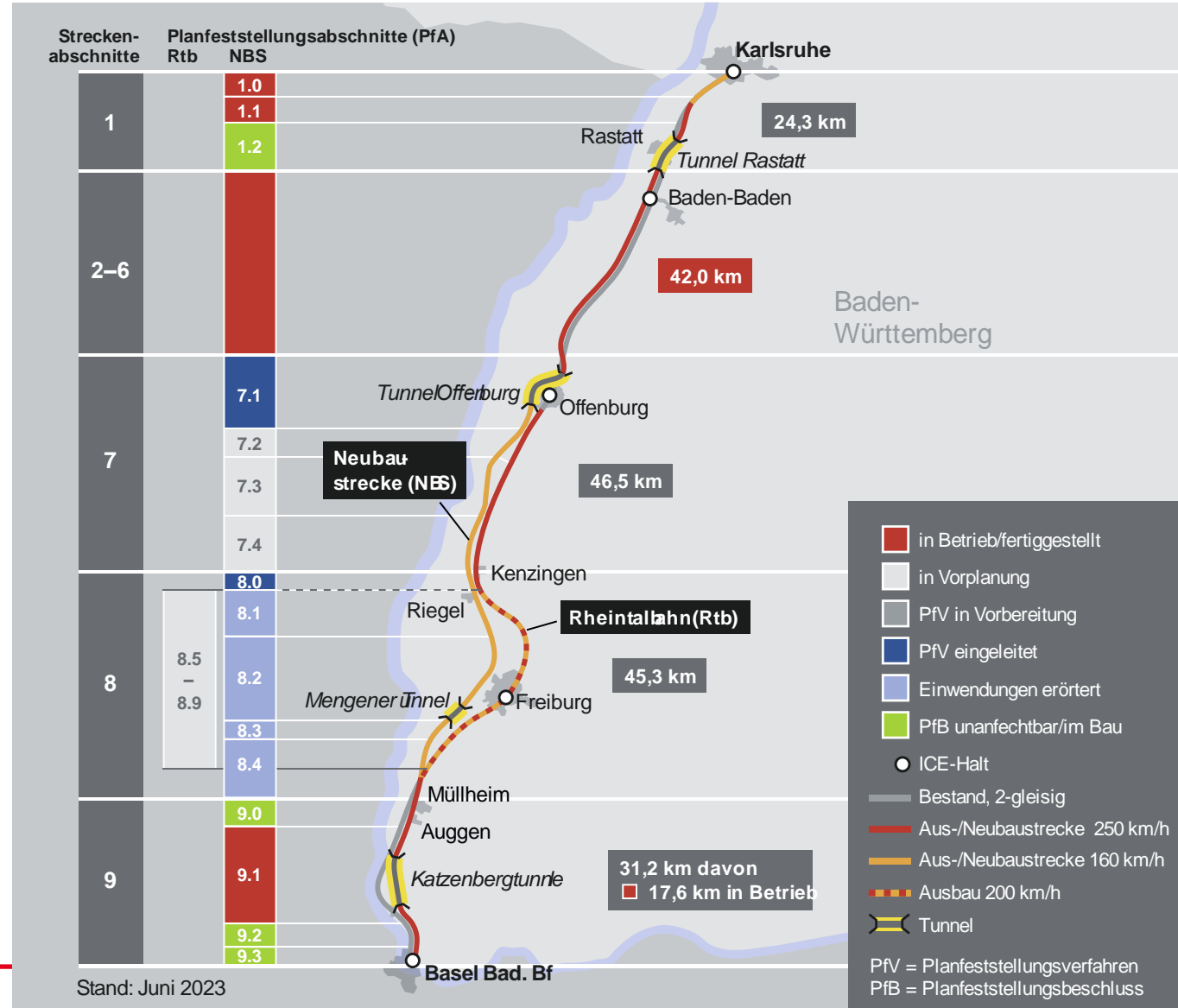


// Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.4 von Ringsheim bis Kenzingen am 28.11.23

BI BAHN RINGSHEIM

Ausbau- strecke (ABS) und Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe-Basel



// Vorwort zum Bau der ABS und NBS Karlsruhe-Basel

BI BAHN
RINGSHEIM

Die DB Netze sind Vorhabenträgerin der Baumaßnahmen im Bereich PfA 7.4:

- a.) die Neubautrasse (NBS) auch Güterzugtrasse an der Autobahn A5 mit 12 km Länge und
- b.) die Um- und Ausbautrasse (ABS) auch Rheintaltrasse (Rtb) mit 10 km Länge.

Vor dem Bauen steht das Planfeststellungsverfahren und die dann folgende Planfeststellung durch das Eisenbahn Bundesamt (EBA).

Vor der Planfeststellung ist die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ (FÖB) festgeschrieben.

Wichtig: Die FÖB stärkt die Rechte der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, ihre Anliegen mit in den Vorhabenprozess einzubringen. Es ist also ratsam für die DB Netze, Anregungen aus der FÖB aufzugreifen und möglichst umzusetzen, um das Einwendungsrisiko zu minimieren.

// Präampel

Was will der Bahnkunde – was die DB?

BI BAHN
RINGSHEIM

Der Bahnkunde will:

- 1.) pünktlich am Zielbahnhof ankommen und kurze Takte im Nahverkehr
- 2.) möglichst kurze Reisezeiten, aber Pünktlichkeit vor Schnelligkeit
- 3.) guten Service, sowohl bei der Verpflegung, bei den sanitären Anlagen als auch bei der Barrierefreiheit

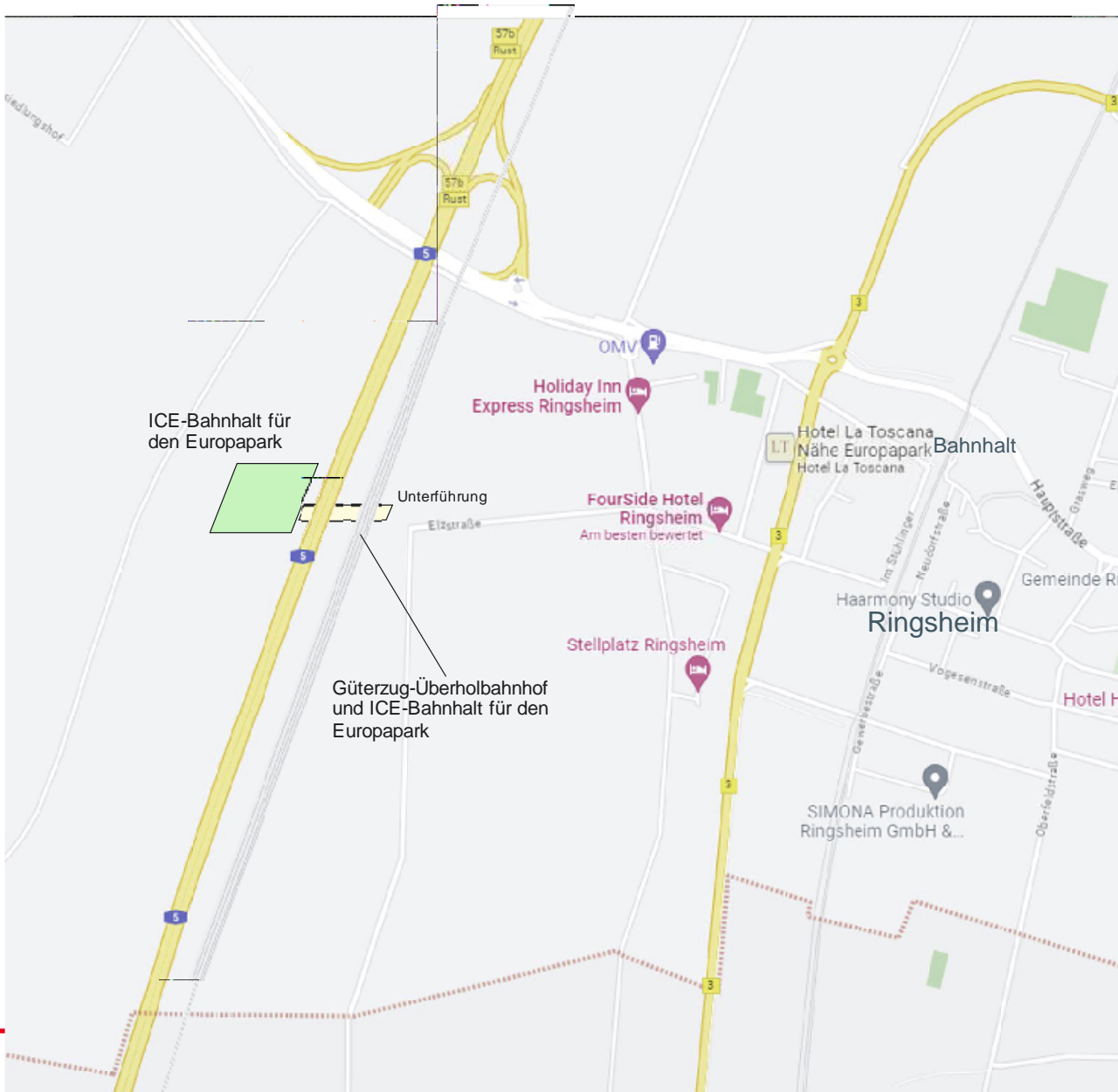
Die DB bzw. die DB Netze will:

- 1.) eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit auf ICE-Hochgeschwindigkeitstrecken
- 2.) einen deutschlandweiten bzw. europaweiten getakteten Fern- und Nahreiseverkehr
- 3.) verminderte Verspätungen; **Anm.:** Besser wäre **keine** Verspätungen!

Achtung: Die Priorität der Bahnkunden liegt bei der DB erst an 3. Stelle!

// NBS/Güterzugtrasse an der A5 Überholbahnhof Rust für Güterzüge!

BI BAHN RINGSHEIM



Die Güterzugtrasse benötigt einen Überholbahnhof in Ringsheim:

Aber Verlegung des
Überholbahnhofs nördlich
der Autobahnausfahrt Rust
auf die Südseite der
Autobahnausfahrt Rust.

Vorteil: Beim Um-/Ausbau
der Rtb erfolgt eine 6-jährige
Vollsperrung der Rtb. Damit
kann der Überholbahnhof als
ICE, ECE, TGV und RE
Bahnhalt eingesetzt werden.
Insbesondere können die
Pendler von Herbolzheim,
Orschweier und Ringsheim
größtenteils auf den
Schienenersatzverkehr
verzichten!

// Um- und Ausbau der Rtb Entkopplung der NBS und der ABS

BI BAHN
RINGSHEIM

Die DB und die DB Netze bestehen auf eine gemeinsame Planfeststellung:

Vorteil aus Sicht der DB: Wenn dann die Planfeststellung abgeschlossen ist, gibt es kein Halten mehr. Dann wird gebaut was das Zeug hält.

Nachteil aus Sicht der BIs: Die NBS (Güterzugtrasse) und die ABS (Rtb) müssen damit aber zeitgleich fertig geplant sein, und das obwohl der Baubeginn der ABS frühestens 6 Jahre nach dem Baubeginn der NBS beginnen kann, denn die Rtb muss während des Baus der Güterzugtrasse voll betriebsfähig bleiben.

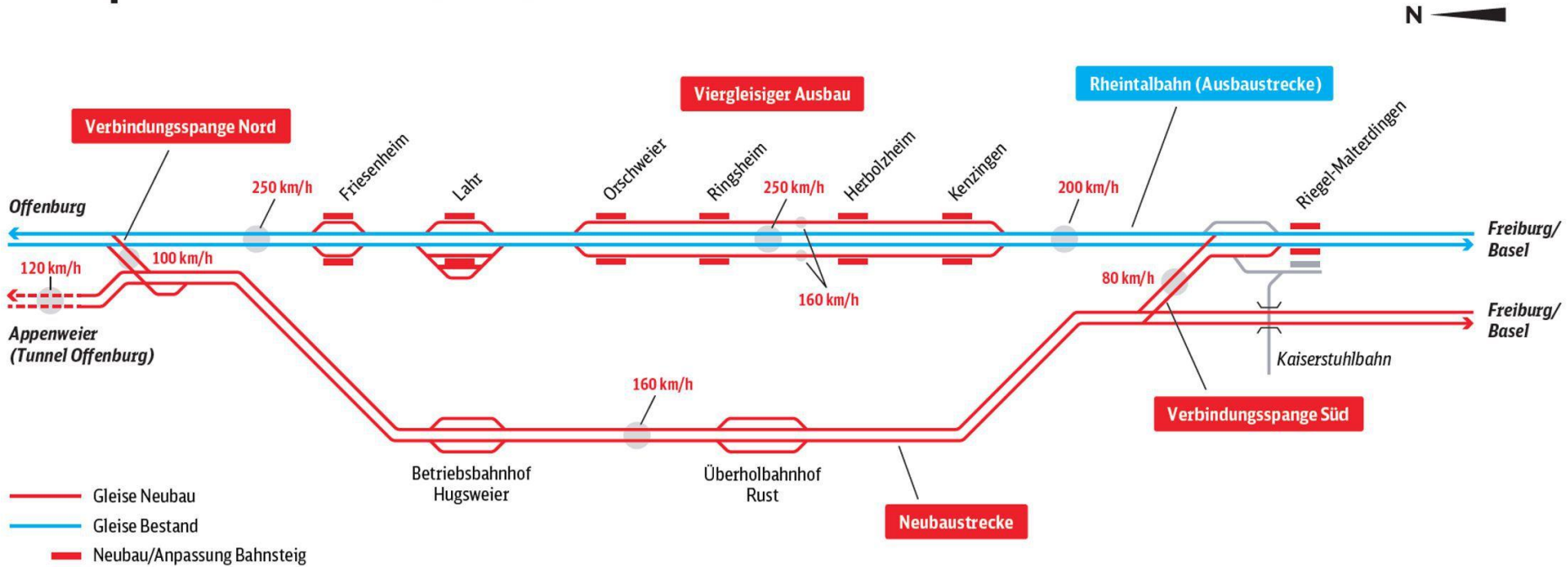
D.h. gibt es z.B. bei dem Erörterungstermin berechtigte Einwände nur bei der ABS, und die DB-Netze-Planer müssen Änderungen durchführen also Umplanen usw., dann verzögert sich der Start der Güterzugstrecke (NBS) wiederum um Monate oder auch Jahre. Das kann doch nicht der Sinn sein!

Statement: Wir als BIs wollen die Güterzugtrasse nicht verhindern!

// ICE- und Fernbahnhalt in Ringsheim Eine bürokratische Meisterleistung!!!

BI BAHN RINGSHEIM

Vier-Spur-Insel in den PfA 7.2–7.4



Fernsicht 1: Wir die BI Bahn Ringsheim gehen davon aus, nachdem bereits der italienische ECE und der französische TGV, und auch aus der Schweiz ein Direktzug ab 2024, nach Ringsheim fährt, über kurz oder lang auch regelmäßig ICEs Ringsheim anfahren werden. Geplant ist es laut DB Netze aber nicht, und somit erhält der neu geplante Bahnhof in Ringsheim, er soll nach Norden verlegt werden, auch noch nicht die erforderliche Länge für den Halt eines ICEs. Die Fertigstellung der ABS (Rtb) ist auf das Jahr 2042 terminiert, also in rund 20 Jahre. Der fertige Bahnhof wird dann gleich wieder Um-/Angebaut!

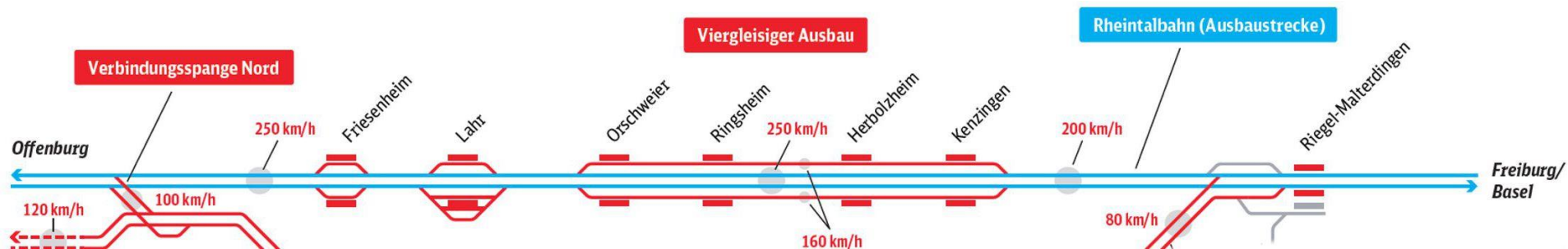
Ein Schildbürgerstreich in Reinstform!

// ICE- und Fernbahnhalt in Ringsheim Eine bürokratische Meisterleistung!!!

BI BAHN
RINGSHEIM

Fernsicht 2: Das Drama geht aber weiter. Sollten nun doch ab 2042 auch ICEs in Ringsheim halten müssen, dann hat die DB Fahrplangestaltung eben ein richtiges Zeitproblem. Der angebliche Zeitgewinn durch die 250 km/h verkehrt sich ins negative. Die Gesamtfahrzeit nach Freiburg dauert dann sogar länger. **Grund:** Die mit 250 km/h als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaute Rtb kann plötzlich nur noch rund 15 km mit dieser Geschwindigkeit fahren, denn kurz nach Lahr muss der ICE abbremsen, damit er vor Orschweier auf die Nahverkehrsstrecke einbiegen kann, denn der Bahnsteig in Ringsheim ist nur im Nahverkehrsbereich möglich. Danach muss er wieder bis hinter Kenzingen fahren, bis er wieder auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke kommt. Würde die gesamte Strecke nur bis 200 km/h ausgelegt, könnte man die Bahnsteige direkt an die ICE- und Ferntrasse legen. Vermutlich könnte man dann sogar auf den viergleisigen Ausbau verzichten.

Da fällt einem nur noch Mike Krüger ein: „ Du musst doch nur den Nippel durch die Lasche zieh'n ...“



Hinweis: Mehr Weichen bieten sich auch nicht als Lösung an. Sind sie doch potenzielle Gefahrenstellen für Hochgeschwindigkeitszüge. Von den sehr hohen Kosten mal abgesehen.

// ICE- und Fernbahnhalte-Statistik auf der Rtb Freiburg – KA am 28.11.2023

Quelle: DB, Fahrplan, Tickets

BI BAHN
RINGSHEIM

Fernsicht 3: Von der DB und anderen Verkehrsexperten wird immer und immer wieder behauptet, wie wichtig der Zug-Fernverkehr in Deutschland und Europa ist. Die BI Bahn Ringsheim sieht das zumindest im Bereich der Rheintalbahn Freiburg – Karlsruhe etwas dezidiierter!

Fakt ist:

1.) Derzeit verkehren auf der Strecke Freiburg – Karlsruhe täglich **59 Fernzüge** (beide Richtungen) davon 49 ICEs, und **kein einziger Zug ist mit hoher Auslastung angegeben**, nur 8 Züge sind mit einer mittleren Auslastung und 51 Züge sind sogar nur mit einer geringen Auslastung angegeben. D.h. es ist noch genügend Platz für weitere fernreisewillige Zugfahrer.

2.) Steigen Sie zurzeit in einen Nahverkehrszug (RB oder RE), egal zu welcher Tageszeit, und Sie werden sich „von“ schätzen, wenn Sie einen Sitzplatz ergattern. Besser noch, wenn Sie **überhaupt einsteigen können** oder sogar wegen Überfüllung **wieder aussteigen müssen**, da ansonsten der Zug nicht weiterfährt. Fragen Sie gerne Pendler in der Region.

Resümee: **Wir haben auf der Rheintalbahn kein Fernverkehrsproblem
sondern ein Nahverkehrsproblem!!!**

// Nahverkehrssicht eines Bahn-Passagiers Freiburg – Offenburg

BI BAHN
RINGSHEIM

Fernsicht 4: Von der DB wird auch immer und immer wieder behauptet, dass auch, wenn die Güterzugtrasse an der Autobahn A5 in Betrieb ist, wegen dem Taktfahrplan der Fernreisezüge, hier vor allem der ICEs, maximal ein weiterer Nahverkehrszug pro Stunde und Richtung eingesetzt werden kann. Die BI Bahn Ringsheim sieht das anders!

Fakt ist:

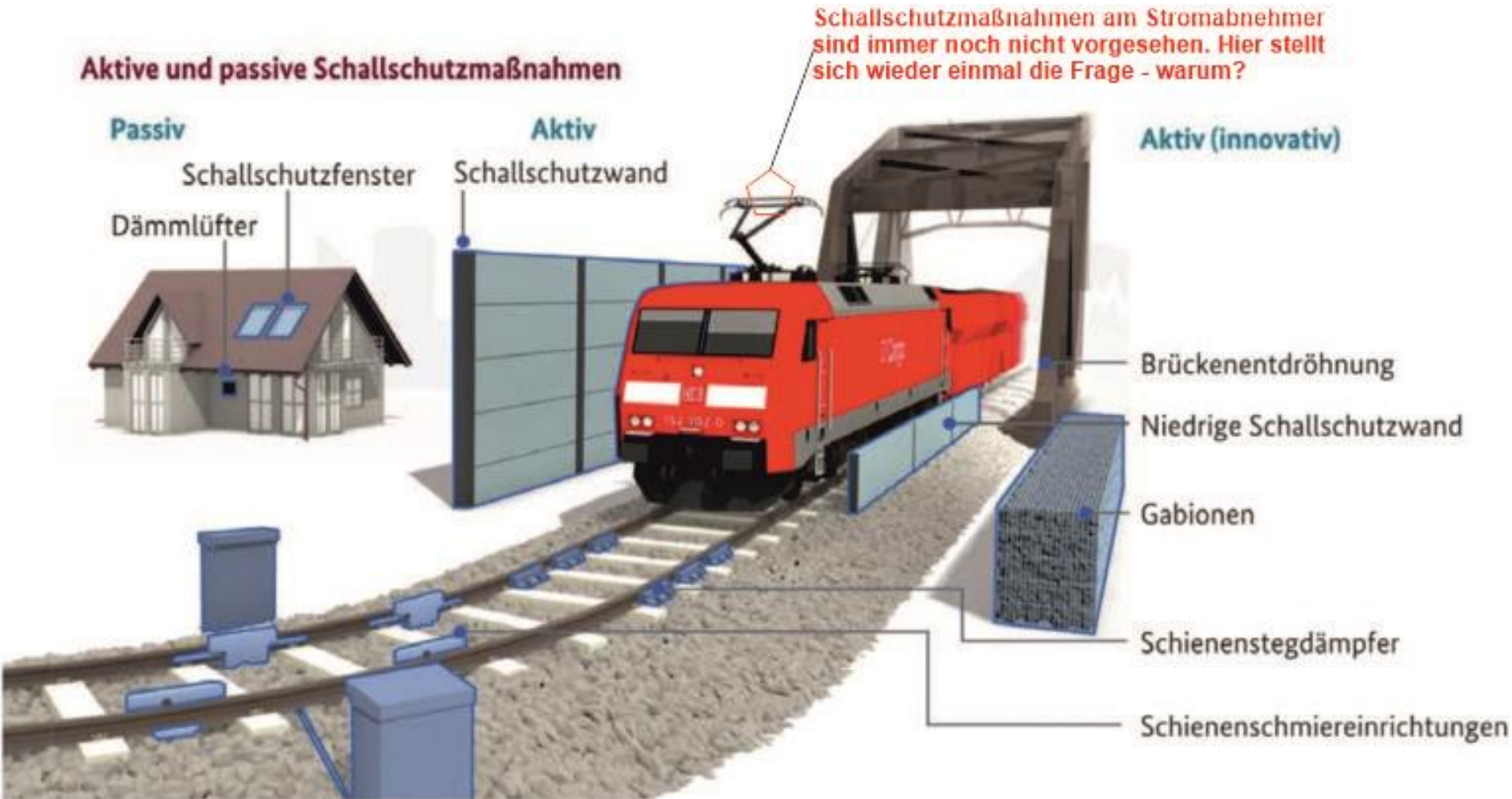
- 1.) Dass von 49 ICEs kein einziger mit hoher Auslastung auf der Rtb fährt. Im Gegenteil 41 ICEs fahren nur mit geringer Auslastung. Große Verspätungen sind ebenfalls an der Tagesordnung! Es ist also noch viel Luft nach oben **ohne einen einzigen zusätzlichen ICE**.
- 2.) Dass im Nahverkehr sehr oft nur Züge mit einem Triebzug oder zwei Triebzügen unterwegs sind, auch an Wochenenden an denen eigentlich gerne auch mal Familien mit Kindern und Kinderwagen unterwegs sind. Auch hier gilt; wer einmal mit Kinderwagen in einem Ein-Triebwagen mit der Familie unterwegs war, weiß was er zukünftig nicht mehr braucht. Bei Fahrten mit drei Triebzügen ist allerdings auch im Feierabendverkehr öfters **rien ne va plus** „nicht's geht“ mehr angesagt. **Freude am Fahren** geht anderst.
- 3.) **Die Lösung:** Immer mindestens Zweitriebzüge und mehr Dreitriebzüge jetzt schon auf der Bestandsstrecke einsetzen. Und nach dem Um-/Ausbau der Rtb (ABS) durch den Wegfall von nun drei Güterzügen pro Richtung und Stunde den von den BIs und den Gemeinden geforderten ¼-Stunden Taktfahrplan für den Nahverkehr (nur 2 Züge mehr pro Stunde) einführen. Dazu braucht es aber auch Personal liebe DB.

Resümee: Wir haben ein Verspätungsproblem im Fernverkehr und ein Ressourcenproblem im Nahverkehr!!!

// Aktiver und passiver Schallschutz Übersicht

BI BAHN
RINGSHEIM

Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

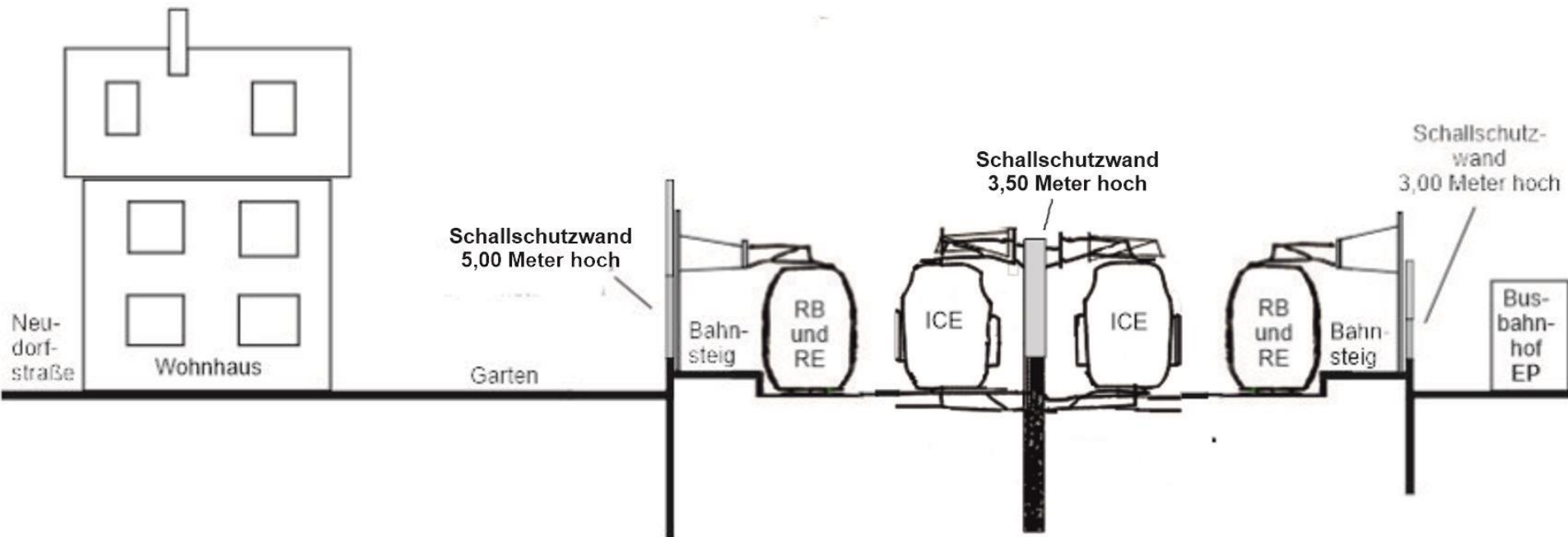


Im aktiven und passiven Schallschutz entwickelte und verwendete technische Lärminderungsmaßnahmen.

// Schallschutzwände Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM

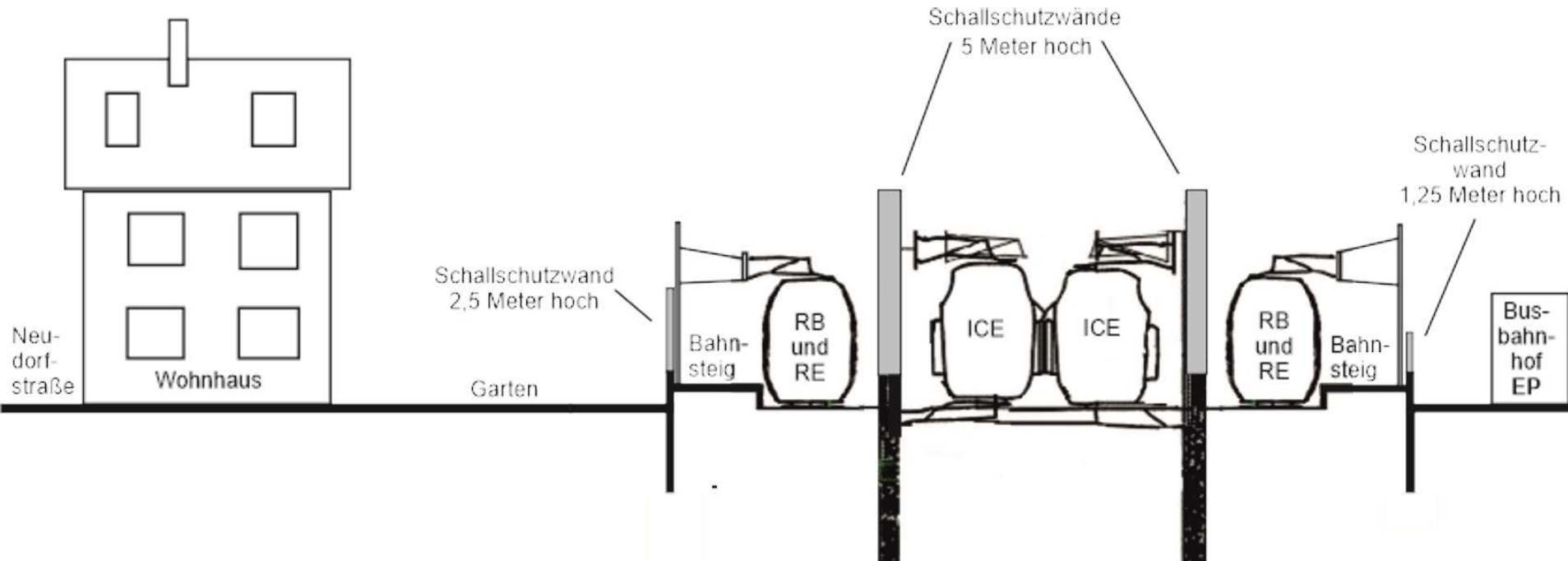
DB Planung der Schallschutzwände durch Ringsheim



Hinweis: Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

// Schallschutzwände Schutz für die Ohren nicht für die Augen

Alternative Planung 1 der Schallschutzwände durch Ringsheim

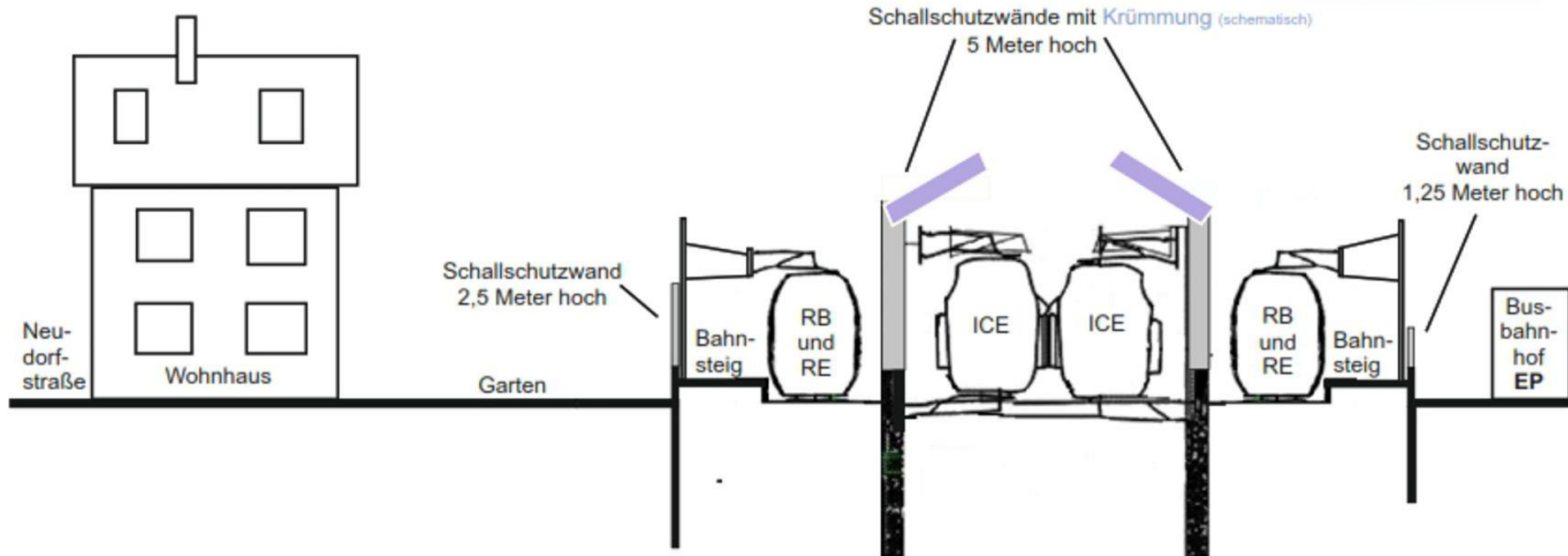


Hinweis: Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

// Schallschutzwände Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM

Alternative Planung 2 der Schallschutzwände durch Ringsheim



Hinweis: Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

// Schallschutzwände
Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM



Am Bahnhof Ringsheim: Man fühlt sich ein wenig eingemauert!

// Schallschutzwände Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM

Schön ist anderst!



Am Bahnhof Ringsheim (Westseite): Hinter Schloss und Riegel!

// Schallschutzwände Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM



Bahnhof Herbolzheim und Umgebung



// Schallschutzwände
Schutz für die Ohren nicht für die Augen

BI BAHN
RINGSHEIM

**Die Bessere Lösung:
Fernzüge an die Autobahn, statt Monsterwände!!!**



// Schallschutzwände
Schutz für die Ohren nicht für die Augen

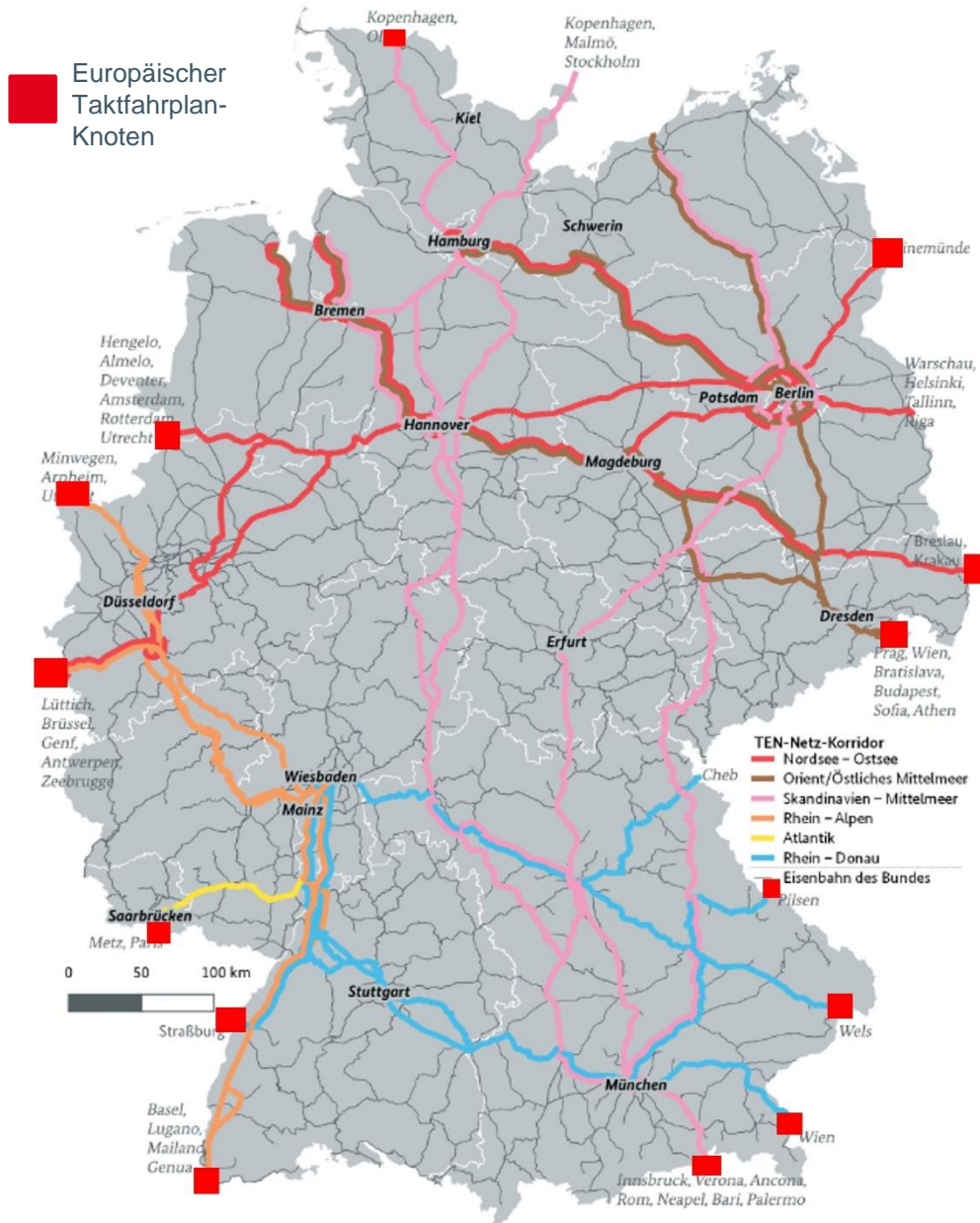
BI BAHN
RINGSHEIM

**Die Bessere Lösung:
Fernzüge an die Autobahn, statt Monsterwände!!!**



// Integraler Taktfahrplan (ITF) - ein europäisches Monster!

BI BAHN
RINGSHEIM



„Deutschland und die DB sind sich für keinen Unfug zu schade.“

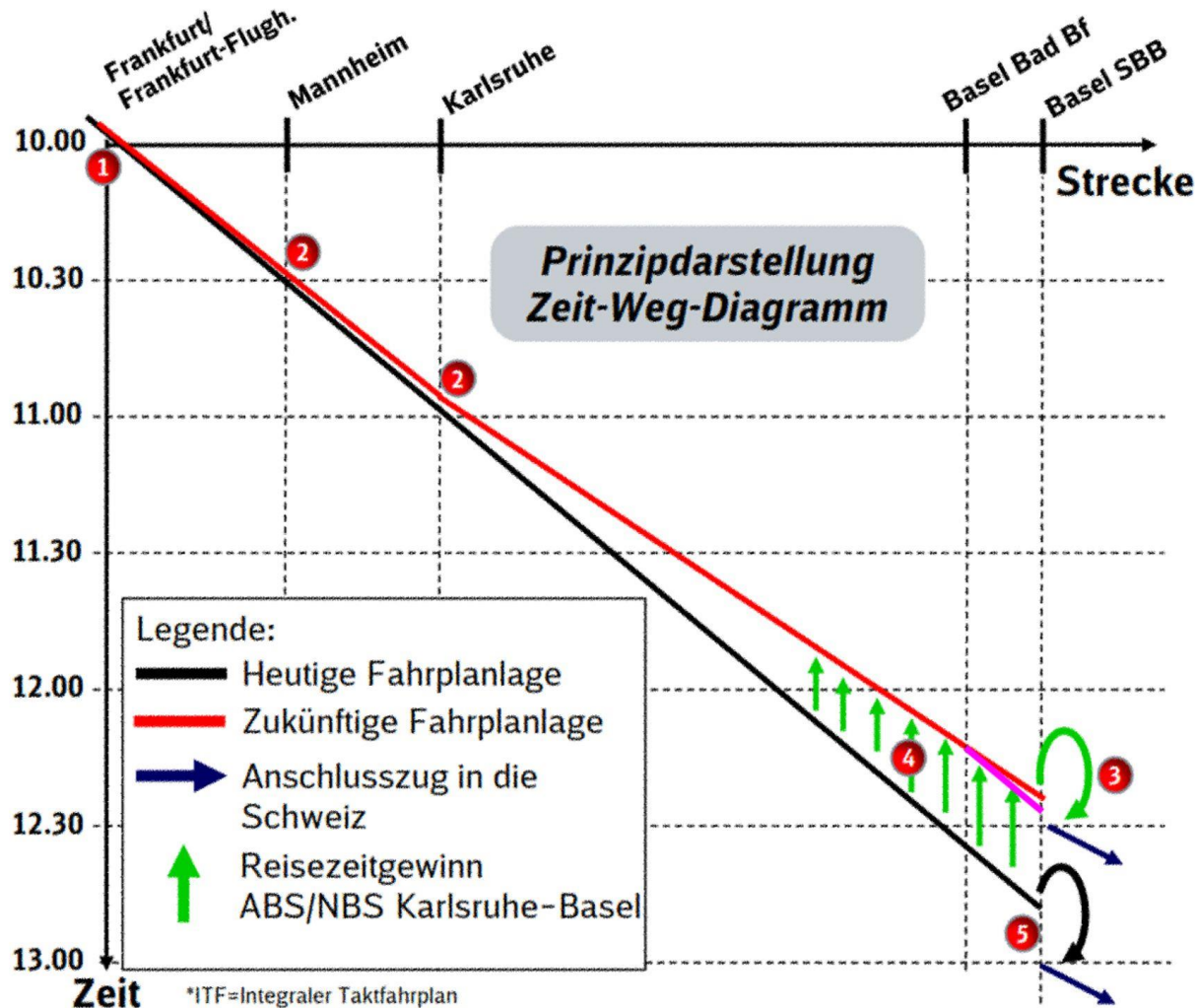
So oder so ähnlich kommt es einem vor, wenn man sich vorstellt, dass es einen europaweiten Integralen Taktfahrplan geben soll.

Übersetzt heißt das, dass Deutschland als Nabel von Europa einen Taktfahrplan ausarbeitet, an den sich alle Anrainerstaaten, Schweiz, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Polen, Tschechien und Österreich anpassen müssen!

Glaubt das wirklich jemand, das so etwas funktionieren kann?

// Mogen DB-Planer? Reisezeitverkürzungen à la DB

BI BAHN RINGSHEIM



Mogeldarstellung:

1.) Das nebenstehende Diagramm suggeriert, dass insbesondere am Ende der ABS (Rtb) viel Zeit eingespart wird.

2.) Obwohl sich an der Zugtrasse von Basel Bad Bf nach Basel SBB nichts ändert, sind die Züge nach dem Ausbau der Rtb schneller, machen also Zeitgewinn bzw. Reisezeiteinsparung!
Die lila Gerade zeigt den exakten Verlauf.

3.) Den Zeit-Vorteil von Frankfurt nach Karlsruhe gibt es heute schon!
Auch schon 2019.

// Mogeln DB-Planer? Reisezeitverkürzungen à la DB

BI BAHN
RINGSHEIM

Die DB will die Reisezeit von Karlsruhe (KA) nach Basel laut vorliegendem Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.4 von 100 Minuten auf 70 Minuten, also um **30 Minuten**, verkürzen. Wie, bleibt aber offen denn;

Annahmen:

- 1.) Anfahr-, Brems- und Haltezeiten sind bei den schnelleren und den langsameren Geschwindigkeiten gleich lang.
- 2.) Die Geschwindigkeiten sind Durchschnittsgeschwindigkeiten über die gesamte Strecke.
- 3.) Die Strecke KA nach Basel beträgt rund 200 km.
- 4.) Nur rund die Hälfte (100 km) der Strecke wird als 250 km/h Strecke gebaut.
- 5.) Zurzeit kann auf der Strecke maximal mit 160 km/h gefahren werden.

Reines Fahrtzeit Rechenbeispiel nach Adam Riese:

Derzeit: $200 \text{ km} : 160 \text{ km/h} = 1,25 \text{ h} = 75 \text{ Min}$ => 25 Min verbleiben für Punkt 1.)

Geplant: $(100 \text{ km} : 250 \text{ km/h} = 0,40 \text{ h}) + (100 \text{ km} : 200 \text{ km/h} = 0,5 \text{ h}) = 54 \text{ Min}$

Ergebnis: Die Fahrtzeitverkürzung beträgt **nur 75 Min – 54 Min = 21 Min anstatt 30 Min**

BI Bahn Ringsheim Vorschlag: $200 \text{ km} : 200 \text{ km/h} = 1,00 \text{ h}$ entspricht 60 Min

Summa summarum ergibt das eine Fahrtzeitverlängerung KA – Basel von exakt 6 Min!

Aufgemerkt: Davon können auf der Strecke Offenburg nach Riegel (ca. 30 km) durch die geplanten 250 km/h statt 200 km/h sage und schreibe 1 Minute und 48 Sekunden eingespart werden! Applaus, Applaus!

Dafür verdoppeln sich die Um-/Ausbaukosten!

// **Kämpft mit uns - für eine bessere Bahn!**
Wer nicht kämpft hat schon verloren ...

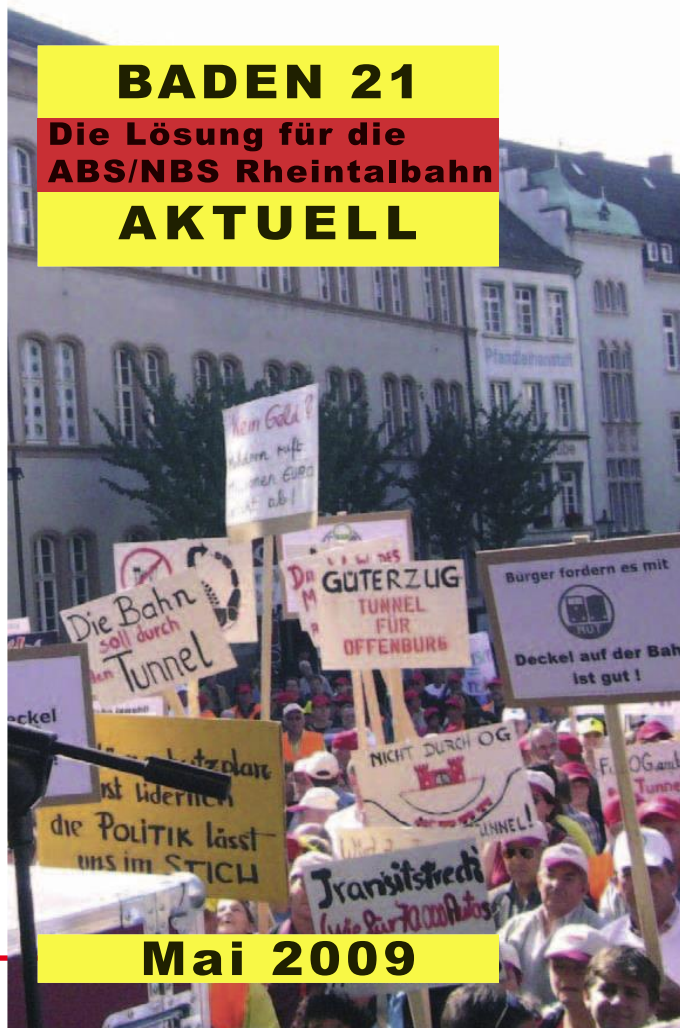
**BI BAHN
RINGSHEIM**



BADEN 21

**Die Lösung für die
ABS/NBS Rheintalbahn**

AKTUELL



Mai 2009



**Dank an alle, die
bisher schon, und
auch zukünftig für ein
lebenswertes Leben in
der Region kämpfen!**

**Nicht verhindern –
nein, Gestalten!**