

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)



Der Stillstand im Rheintal ***Was passiert, wenn nichts passiert?***

Matthias Lieb, Hannes Linck – Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Teningen, 18.10.2010

Der Stillstand im Rheintal

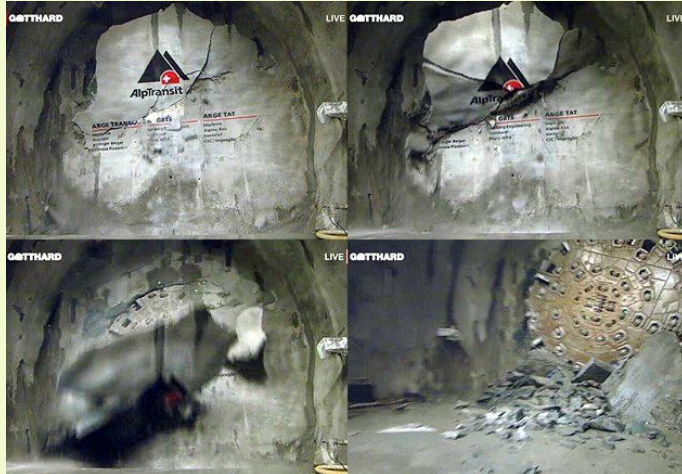
Was passiert, wenn nichts passiert?

Übersicht

1. Aktuelle Meldungen
2. Die offizielle Planung
3. Was bislang gebaut wurde
4. Was bedeutet "Weiter so"?
5. VCD-Vorschläge

Der Stillstand im Rheintal

1. Aktuelle Meldungen




Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

1. Aktuelle Meldungen

- 15. Oktober 2010:
Durchstich am Gotthard-Basistunnel

Die NEAT-Baumaßnahmen in der Schweiz zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene liegen sogar vor dem Zeitplan 

Spätestens 2019 werden die Flachbahnstrecken durch die Alpen (Gotthard- und Ceneri-Tunnel) zur Verfügung stehen

Spätestens dann müsste die Rheintalbahn viergleisig ausgebaut sein (Staatsvertrag mit der Schweiz 1996)


Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

1. Aktuelle Meldungen

- April 2010:
Bundesverkehrsminister Ramsauer erklärt Baustopp für Rastatter Tunnel, da Kosten relativ hoch seien, dort kein Engpass bestünde und wichtiger der Ausbau des Abschnittes Offenburg – Basel sei

DB erklärte 2007: 
"obwohl Abschnitt nur kurz, dennoch bestimmend für die Leistungsfähigkeit der gesamten Rheintalbahn und deshalb als nächste Baumaßnahme notwendig"

Der Stillstand im Rheintal

2. Die offizielle Planung

Vertrag von Lugano mit der Schweiz vom 6.9.1996

- Gültigkeit des Vertrages bis 2020
- Inhalt der Vereinbarung:
 - CIR-ELKE: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn durch verb. Signalisierung (ist umgesetzt)
 - zunächst abschnittsweiser viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn entsprechend wachsendem Bedarf
 - Bis 2020 durchgehender viergleisiger Ausbau zw. Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollausslastung der NEAT
 - Fahrzeit Stuttgart – Zürich 2 ¼ h, (heute 3 h)
- Nicht rechtlich verbindlich / einklagbar

Der Stillstand im Rheintal

3. Was bisher geschah

- Baubeginn 1987 mit dem Abschnitt Rastatt Süd – Offenburg
- Fertigstellung Rastatt Süd – Offenburg 2004
- Derzeit Bau des Katzenbergtunnels (Umfahrung Isteiner Klotz)
- Finanzierung für Anschluss Katzenbergtunnel und Ausbau bis Basel (400 Mio. €) inzw. geregelt. (bis ca. 2013/14)

Der Stillstand im Rheintal

3. Was bisher geschah

Details zur Strecke Rastatt Süd – Offenburg

- Streckenlänge 45 km
 - Bauzeit 17 Jahre
 - Gesamtkosten 1,4 Mrd. EUR
 - pro Jahr somit rund 82 Mio. EUR investiert
 - Baukosten pro Kilometer ca. 32 Mio. EUR
 - pro Jahr somit rund 2,65 km fertiggestellt
- (1843-1855: pro Jahr ca. 15 km)

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Für die rund 180 Kilometer Gesamtlänge der Strecke ergeben sich bei 32 Mio. Kosten pro Kilometer

5,760 Mrd. EUR Baukosten

Die bisherige Kostenschätzung von 4,7 Mrd. beruhte auf zu niedrig angesetzten Kosten

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Der Weiterbau im gleichen Tempo bedeutet:

- Fertigstellung der NEAT bis ca. 2019
- Fertigstellung viergleisiger Ausbau Rheintalbahn:

Bei ausstehenden Kosten von ca. 4 Mrd. EUR und max.
100 Mio. EUR Investitionen p.a.:

nach 2050!

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Weiterbau im gleichen Tempo bedeutet:

- Überlastung der bestehenden Bahnlinie
- Güterzüge nachts im "Minutentakt" (bei lückenhaftem Lärmschutz)

Was sind die Prognosen?



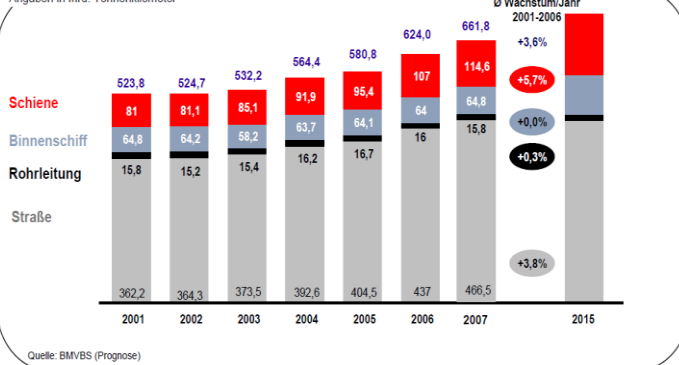
Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Der Transportmarkt boomt:
Schienengüterverkehr ist Vorreiter beim Wachstum,
2015 werden über 150 Mrd. tkm für die Schiene erwartet



Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung

Angaben in Mrd. Tonnenkilometer



2

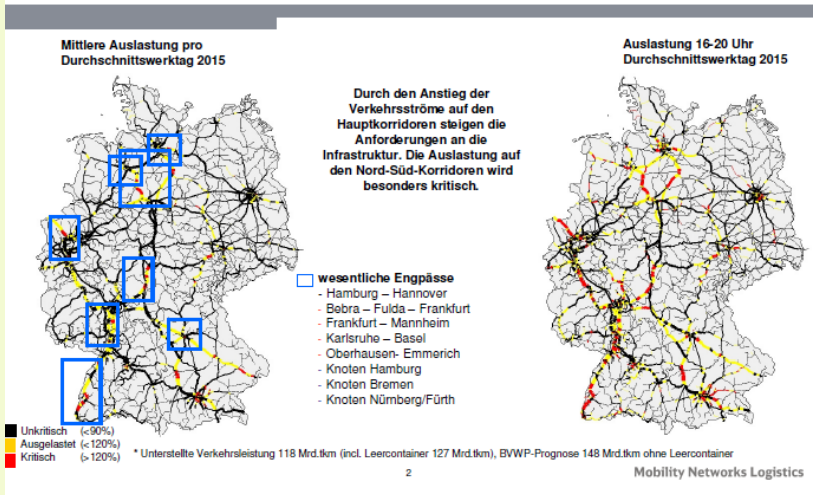


Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Die wesentlichen Engpässe im Netz werden durch die zukünftigen Verkehrsströme bis 2015* noch verstärkt.



ENTWURF

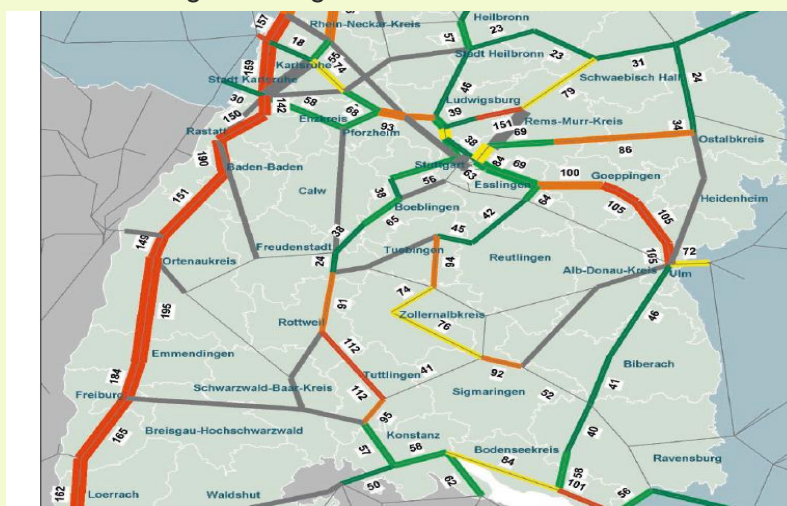


Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

Studie IHK Region Stuttgart 2009: Zustand 2025 ohne Ausbau



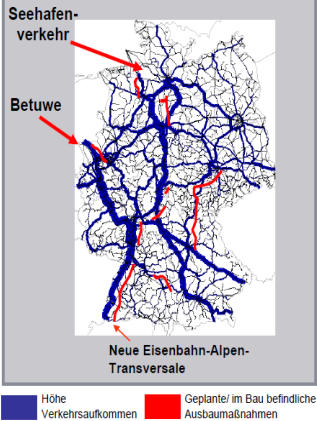
Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Steigende Verkehrsnachfrage auf Hauptkorridoren und in den Knoten

Nachfrageprognose und Handlungsbedarf

Nachfrageprognose



Handlungsbedarf

- **Beseitigung Engpässe** auf Verkehrsachsen und in Knotenpunkten mit hohen Wachstumsprognosen
- **Verknüpfung deutsches Kernnetz** mit internationalen Verkehrsachsen
- **Ausbau Seehafenhinterlandverkehre** in Europa
- **Optimierung Hafenanlüsse** an Verkehrsinfrastruktur

Der Stillstand im Rheintal


4. Was bedeutet "Weiter so"?


Welche Lösung sieht die Bahn?


Wachstumsprogramm für zunehmende Verkehre: Ertüchtigung von Alternativerouten und Knoten



Ableitung „Wachstumsprogramm“ aus „Wachstum Güterverkehr“

Ruhr-Sieg muss Verkehr Bremen - Mannheim und
Emmerich/Hagen – Würzburg aufnehmen; 
Aisenzbahn muss Abschnitt Bingen – Mainz entlasten

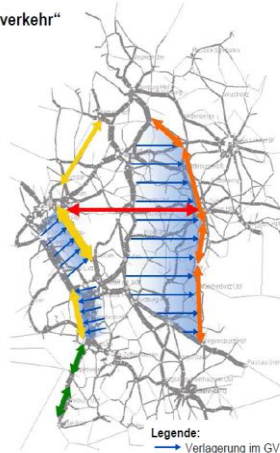
Mehrverkehr Nord - Süd Ri Passau/München
über Ostachse lenken; Uelzen – Stendal 2-gleisig
und Reichenbach – Hof elektrifizieren 

Mehrverkehr Ost – West über Hamm – Altenbeken –
Kassel lenken 

Kapazität Ri Basel erhöhen durch Realisierung
NBS Durmersheim – Rastatt Süd
und Harmonisierung im südlichen Bereich 

Verlängerung von Überholungsgleisen und Wartegleisen
in Knotenbahnhöfen auf 750m

Knotenmaßnahmen für Güter- und Personenverkehr zur
Kapazitätssteigerung und auch zur Qualitätssteigerung



5



Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet “Weiter so”?

DB-Vorschlag: Harmonisierung der Geschwindigkeiten

Was bedeutet das?

- Verlangsamung der ICE-Züge?
- Beschleunigung der RB-Züge (Entfall von Halten, nur noch RE-Züge?)
- Verlagerung Personenverkehr auf Straße (Beispiel Gotthard)

Weitere Möglichkeit:

- Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge mit automatischen Türen (kürzere Haltezeiten) im Nahverkehr



Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Problem der mangelhaften Durchlassfähigkeit am Tage
bedingt durch starke Spreizung der Geschwindigkeiten

Fahrzeit Offenburg – Freiburg:

ICE: 30 Min (124 km/h)

RE: 48 Min (78 km/h)

GZ: ca. 47 Min (80 km/h)

RB: 59 Min (63 km/h)

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Was bringt die "Harmonisierung der Geschwindigkeiten"?

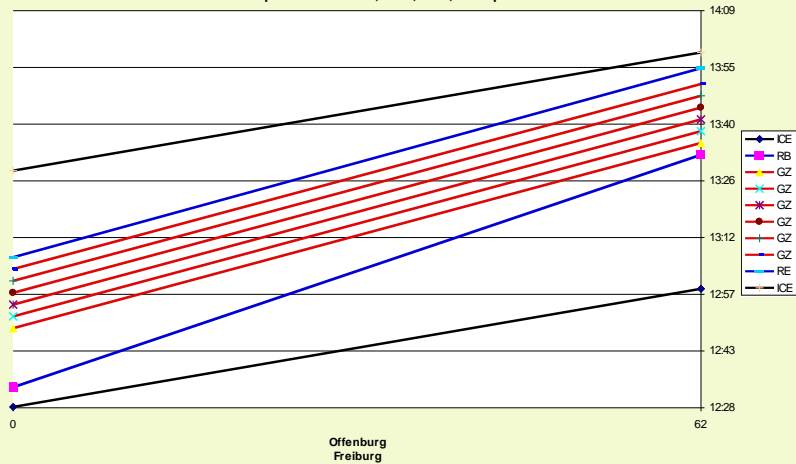
2 Szenarien:

- Verlangsamung der ICE-Züge um 6 Minuten (Fahrzeitgewinn am Katzenberg wird "abgebummelt")
- RB-Züge werden in RE umgewandelt (Entfall von Halten)

Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

↑berholungsfreie Zugtrassen pro Stunde (aktuell)
9 Trassen pro Stunde: 6 GZ, 1 RB, 1 RE, 1 ICE pro Stunde



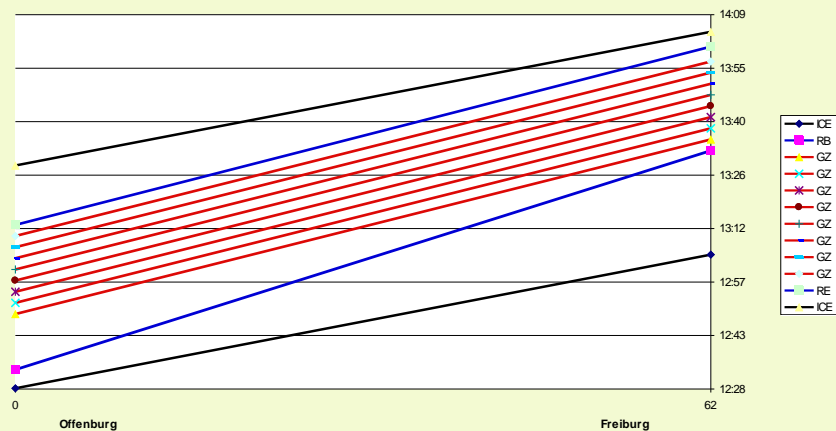
Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

↑berholungsfreie Zugtrassen bei Verlangsamung ICE um 6 Min
11 Trassen pro Stunde: 8 GZ, 1 RB, 1 RE, 1 ICE



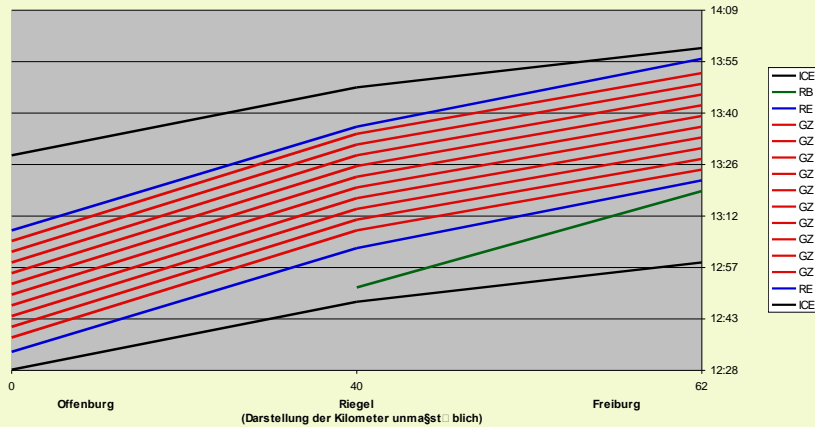
Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Überholungsfreie Zugtrassen Offenburg - Freiburg bei Harmonisierung
Nahverkehr:



Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

- Fazit: größter Trassenzuwachs bei Harmonisierung des Nahverkehrs

=> wachsender Druck, RB zu beschleunigen (d.h. Entfall von Halten), um auf gleiches Geschwindigkeitsniveau wie Güterzüge zu kommen.

Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Vorrang für EU-Güterzugtrassen

- EU-Verordnung vom 15.06.2010:

Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern muss für den grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Schienengüterverkehr, der seit 1. Januar 2007 dem freien Wettbewerb unterliegt, eine hochwertige und ausreichend finanzierte Eisenbahninfrastruktur vorhanden sein, die es ermöglicht, dass Güterverkehrsdienste unter angemessenen Bedingungen hinsichtlich der Beförderungsgeschwindigkeiten und -zeiten erbracht werden sowie zuverlässig sind, d.h., dass die erbrachten Infrastrukturleistungen den vertraglichen Zusagen gegenüber den Eisenbahnunternehmen entsprechen.



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Vorrang für EU-Güterzugtrassen

- EU-Verordnung vom 15.06.2010:

grenzüberschreitende Güterverkehrskorridore ab 2013

- Verkehrsmarktstudie (für jeden Korridor) im Hinblick auf Personen- und Güterverkehr - Durchführungsplan incl. Beschreibung der Engpässe
- Investitionsplan u.a zur Behebung der Engpässe (Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten bleibt unberührt)
- Zentrale EU-Anlaufstelle für Trassenvergabe



Der Stillstand im Rheintal

4. Was bedeutet "Weiter so"?

Vorrang EU-Güterzugtrassen

Beurteilung der EU-Verordnung:

- DB: ungeteilte Entscheidungsbefugnis über das Netz wird entzogen
=> das ist vielleicht sogar gut, denn bislang gibt es bei der DB wenig Interesse, mehr Fahrplantrassen zu vermarkten
- Problematisch dürfte in der Tat die Kompetenzverteilung zw. der neuen Anlaufstelle und den Netzbetreibern sein:
 - unklar
 - Reibungsverluste



Der Ausbau der Rheintalbahn

5. VCD-Vorschläge

- Einsatz spurtstarker Elektrotriebwagen zwischen Basel und Offenburg, um Geschwindigkeit der RB-Züge zu erhöhen
- Ggf. durchgehend nur noch RE-Züge und dafür zusätzliche RB-Züge auf Teilabschnitten (für Fahrgäste mit Ziel über Freiburg hinaus eher nachteilig)
- Im Hinblick auf EU-Verordnung müssen die Nahverkehrskonzepte frühzeitig mit der neuen zentralen Anlaufstelle koordiniert werden.
- Hier ist Region gefordert!



Der Ausbau der Rheintalbahn

5. VCD-Vorschläge

- Signifikante Erhöhung der jährlichen Finanzmittel für die Rheintalbahn: (anstatt ≤ 100 Mio mind. 500 Mio p.a.) aus Umschichtung (anstelle S21 und NBS nach Ulm)
- Fertigstellung in verkehrlich sinnvollen Abschnitten:
 1. Anschluss Katzenbergtunnel (mit beidseitiger niveaufreier Anbindung auch der Güterzuggleise)
 2. Karlsruhe – Rastatt Süd (mit Tunnel Rastatt)
 3. Güterumfahrung Freiburg (Buggingen – Kenzingen)
 4. Offenburg – Kenzingen



Der Ausbau der Rheintalbahn

5. VCD-Vorschläge

Erläuterung:

- Mit dem Rastatter Tunnel (ca. 600 Mio. €) würde der Engpass im Norden behoben werden
- Mit der Güterzugumfahrung Freiburg würden Kapazitäten für den Ausbau des Nahverkehrs rund um Freiburg möglich
- Diese beiden Maßnahmen + Anschluss Katzenbergtunnel wären bis 2020 umsetzbar, wenn die Bundespolitik die richtigen Prioritäten setzen würde!



Kontakt

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Vorsitzender
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Tel.: 0711/607021-7 Fax: -8
Email: matthias.lieb@vcd-bw.de www.vcd-bw.de



Hannes Linck
Vorsitzender
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Regionalverband Südlicher Oberrhein e.V.
Salzstraße 1, 79098 Freiburg
Tel.: 0761-400 433-5
Email: linck@ngi.de www.vcd.org/freioiburg



Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Der Stillstand im Rheintal

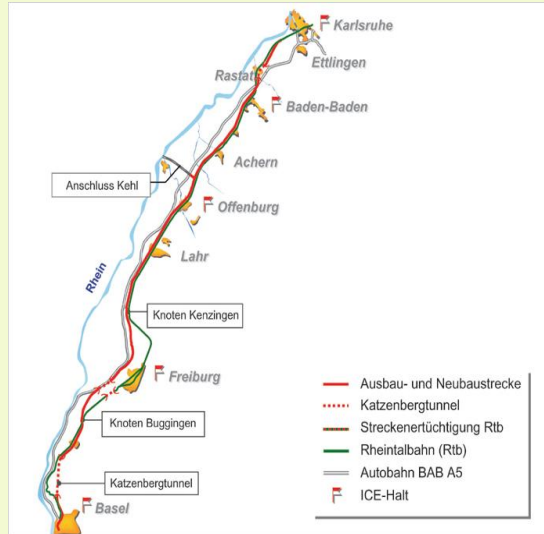
- Weitere Folien



Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland

Der Stillstand im Rheintal

2. Die offizielle Planung



Gesamtlänge
187 km

Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Ausbau der Schieneninfrastruktur in BW

Projekte gemäß BVWP

Strecke	Kosten lt. BVWP	Baubeginn	bisher verbaut (incl. 2010)	ausstehend
KA-Basel	5.734 Mio.	1987	1.934 Mio.	3.800 Mio.
S21 *	844 Mio.	2010?	20,3 Mio.	823,7 Mio.
NBS Wendlingen-Ulm **	1.788,8 Mio.	2010?	0	1.788,8 Mio.
Stuttgart-Singen	162 Mio.	?	0	162 Mio.
Ulm-Lindau	103 Mio.	?	0,07 Mio.	102,93 Mio.
Rhein/Main-Rhein/Neckar	1.316 Mio.	?	26,4 Mio.	1.289,6 Mio.
Gesamt	9.947,80 Mio.		1.980,53 Mio.	7.967,27 Mio.

* kein BVWP-Projekt; nur Bundesanteil

** vor Kostensteigerung um 865 Mio €

Matthias Lieb – Verkehrsclub Deutschland



Der Stillstand im Rheintal

Finanzierung Bund?

- Für den Neu- und Ausbau **der Schienenwege (?)** stellt der Bund der DB pro Jahr rund 1,1 Mrd. Euro zur Verfügung
- **Von bundesweit BVWP-Schienen-Maßnahmen im Wert von 74 Mrd. Euro sind 50% finanziert, die Restdauer zur Fertigstellung beträgt 32 Jahre**
- Bei 8 Mrd. Euro für Projekte nur in BW ist absehbar, dass in den nächsten Jahren nur wenige Projekte fertig gestellt werden können
- S21 und Wendlingen-Ulm blockieren Mittel für Rheintalbahn!

