



BgB Bürgerinitiative gegen Bahnlärm e.V.

28.02.2023 - Ortsverband der Grünen
Schwetzingen



Die in Frage kommenden Streckenvarianten der Bahn- Güterverkehrsstrasse im Raum Schwetzingen



Übersicht:

- Ausgangslage
- Die Rahmenbedingungen
- Verbliebene Varianten



Übersicht:

- Ausgangslage
- Die Rahmenbedingungen
- Verbliebene Varianten

Bundesverkehrswegeplan 2030

Quelle: BMDV

Der **Bundesverkehrswegeplan** (BVWP) 2030

- Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes
- Stellt verkehrspolitische Weichen
- Zeitraum etwa 10 bis 15 Jahre
- Betrachtet dabei die Bestandsnetze und Aus- Neubauprojekte
- Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße

Bundesverkehrswegeplan 2030

Quelle: BMDV

Die im Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer **Nutzen-Kosten-Analyse** unterzogen und zusätzlich **umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich** beurteilt.

Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Quelle: BMDV

Kernanliegen sind der **Erhalt der Bestandsnetze** und die **Beseitigung von Engpässen** auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten.

bis 2030	269,6 Mrd. € Gesamtvolumen
	141,6 Mrd. € in den Erhalt
	98,3 Mrd. € Aus-/Neubau

Bundesverkehrswegeplan 2030
Quelle: BVP 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir stärken das Gesamtnetz mit 270 Milliarden Euro



Straße

132,8

Milliarden Euro



Schiene

112,3

Milliarden Euro



Wasserstraße

24,5

Milliarden Euro



Zeitgleich mit dem BVWP 2030 wurden am 03.08.2016 vom Bundeskabinett die drei Entwürfe der Ausbaugesetze (inkl. der Bedarfspläne) für Schiene, Straße und erstmals auch für die Wasserstraße beschlossen, die auf dem BVWP aufbauen.

Die Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) wurden am 02.12.16 im Bundestag beschlossen. Der Bundesrat stimmte am 16.12.16 dem Ausbaugesetz der Schiene zu.



Top. 21.
Drittes Gesetz zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

gemäß Artikel 87e Absatz 5 GG Drucksache 726/16

Zustimmung zum Gesetz

Der **Gotthard-Basistunnel**

ermöglicht auf der wichtigen Achse **von Rotterdam** an der Nordsee **nach Genua** erstmals eine direkte Durchfahrt ohne die bisherigen enormen Steigungen, bietet mehr Trassen und dadurch weit schnellere Verbindungen als je zuvor.

Besonders Deutschland profitiert von der Verbindung:

15 Millionen Tonnen Güter werden jährlich zwischen Deutschland und Italien über die Schweizer Alpen transportiert - mehr als zwischen anderen Ländern. Das Gotthard-Projekt verbindet die Mega-Wirtschaftsräume Baden-Württemberg und Lombardei.

Träume von gigantischen Dimensionen

1500 Meter lange Züge. Mit ihnen könnte die Bahn für den Gütertransport noch attraktiver werden. Heute gelten schon 740 Meter lange Waggontrecks als besonders lang. Doch mit dem steigenden Bedarf an Güterzügen könnte die Länge der Züge tatsächlich wachsen. Ab 2030 dürften Unternehmen die Lasten von **240.000 alpenquerenden Lkw-Fahrten** auf die Schiene verlagern, schätzen die Schweizer Behörden.

Die **Schweizer** Verkehrspolitik hat zum Ziel, den alpenquerenden **Gütertransport von der Strasse auf die Schiene** zu verlagern. Das gesetzliche Ziel von 650'000 Lastwagenfahrten konnte noch nicht erreicht werden. 2021 fuhren 860'000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen.

Diese Politik ist breit abgestützt und wurde vom Stimmvolk mehrfach bekräftigt: 1992 mit der Zustimmung zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), 1994 mit der Annahme des Alpenschutzartikels und 1998 mit dem Ja zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA und der FinöV-Vorlage zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte.

Der **Alpenschutzartikel** verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr **von Grenze zu Grenze auf der Schiene** abgewickelt wird und die Transitstraßen-Kapazitäten im Alpengebiet nicht erhöht werden.

Das Parlament der Schweiz hat festgelegt, dass bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (2018) maximal 650'000 Lastwagen die Schweizer Alpen queren dürfen. Dieses Ziel wurde verfehlt.

Deutschland im Kriechgang

Deutschland und die Schweiz hatten 1996 in einem Staatsvertrag vereinbart, die Zufahrten auszubauen. Deutschland sicherte zu, die 182 Kilometer lange Strecke Basel–Karlsruhe auf vier Spuren zu erweitern. In Betrieb sind erst rund 44 Kilometer zwischen Baden-Baden und Offenburg sowie 17,6 Kilometer nördlich von Basel. Gemäss neuen Prognosen des Bundesamtes für Verkehr werden die letzten Elemente erst um das Jahr 2040/2041 fertiggestellt sein. Bis es so weit ist, bleibt die Rheintalstrecke das Nadelöhr der Achse.

Umleitung via Stuttgart

Eine Möglichkeit, um den Engpass im Rheintal zu entschärfen, ist der Ausbau der Strecke Zürich-Schaffhausen-Stuttgart-Mannheim. Während die Schweiz auch hier die Strecke bis zur Grenze bereits vor Jahren auf Doppelspur ausbaute, schlängelt sich die Gäubahn zwischen Tuttlingen und Horb immer noch eingleisig den Hügeln entlang. Dies obwohl sich Deutschland im Staatsvertrag von 1996 auch hier zum Ausbau verpflichtet hatte. Diese Strecke soll so ausgebaut werden, dass Güterzüge mit grossprofiligen Containern verkehren können. Dadurch würde sie zu einer vollwertigen Umleitungsstrecke für die Rheintalstrecke. Absichtserklärungen von deutscher Seite liegen vor, ein verbindlicher Zeitplan für die Realisierung besteht noch nicht.



Übersicht:

- Ausgangslage
- Die Rahmenbedingungen
- Verbliebene Varianten

Jetzt zu unserem Raum

HOCH BELASTETES NETZ WÄCHST!

Heute gelten rund 3.500 Kilometer im Bahnnetz als hoch belastet.

Auf diesen nur 10 % des Gesamtnetzes verkehren rund 25 % der Zugfahrten.

Dieser Teil des Netzes ist – bereits ohne Baugeschehen – zu durchschnittlich 125 % ausgelastet.

Bis 2030 wird das hoch belastete Netz auf mehr als 9.000 Streckenkilometer anwachsen.



Immer mehr Teile des Netzes wachsen damit in die Hochbelastung. Deshalb ist die Entwicklung zum Hochleistungsnetz so wichtig.

* Zugkilometer = Summe aller gefahrenen Kilometer auf einer bestimmten Strecke.
Quelle: Deutsche Bahn AG 06/2022



Teilstrecken mit höchster Auslastung

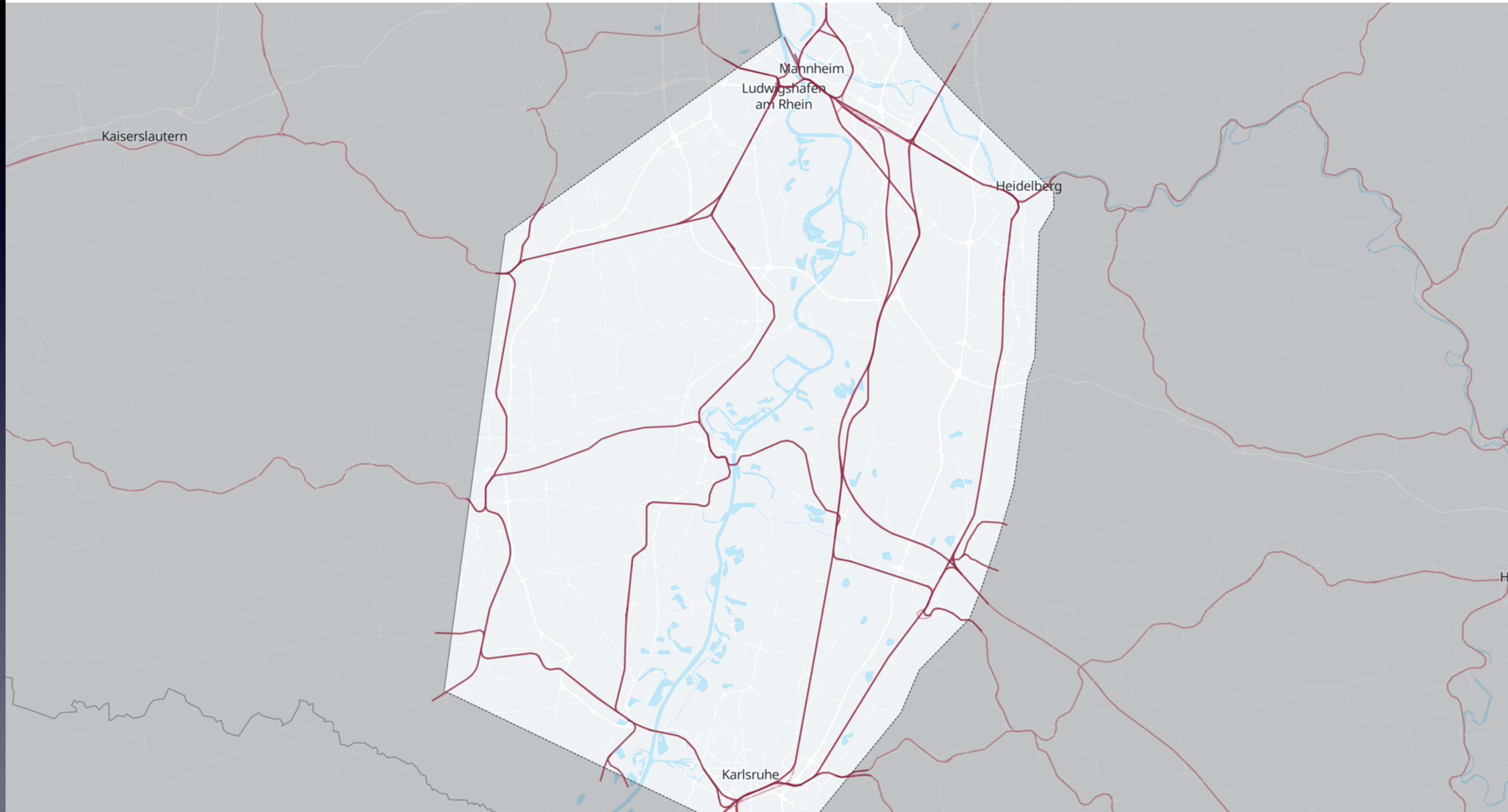
- A** Knoten Hamburg (– Hannover)
- B** NRW: Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln
- C** Mittelrheintal
- D** Oberrhein: Mannheim – Karlsruhe – Basel
- E** Würzburg – Nürnberg
- F** Knoten Frankfurt
- G** Knoten Stuttgart
- H** Knoten München

-  Korridore mit höchster Auslastung
-  Unmittelbare Auswirkungen

Stand: Mai 2022



Der Untersuchungsraum mit Bestandsstrecken

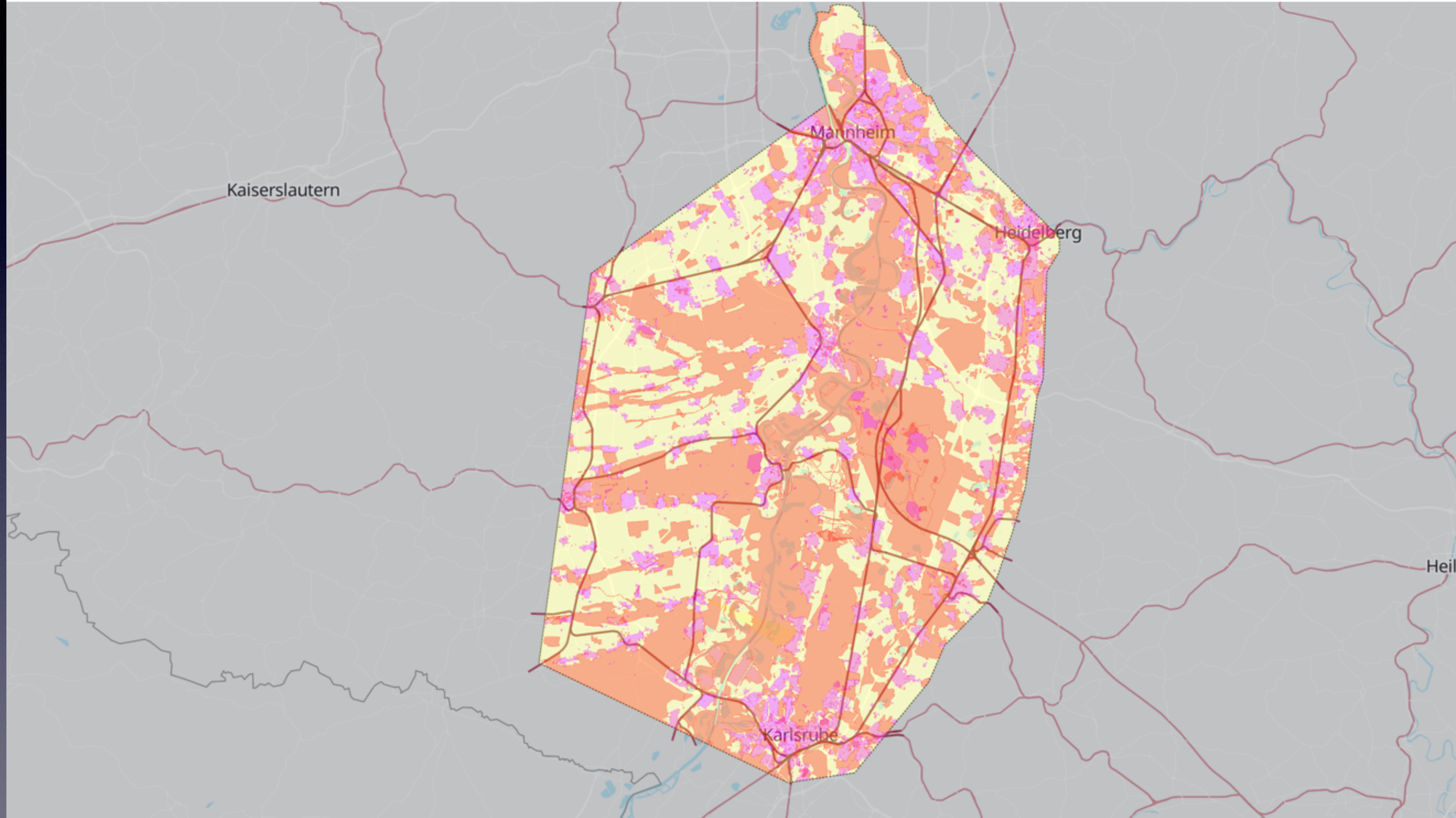


Raumwiederstandsklassen

Raumwiderstandsklasse V außerordentlich hoch Herausragende Schutzwürdigkeit	Herausgehobene Schutzwürdigkeit, außerordentlich hohe Auswirkungen auf Umwelt-/ Raumkriterien zu erwarten, Realisierung außerordentlich erschwert oder nahezu unmöglich.	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnsiedlungsflächen (Bestand) und vulnerable Orte. - Trinkwasser- / Heilquellenschutzgebiete Zone I. - Biosphärenreservate, UNESCO- Weltkulturerbestätten usw.
Raumwiderstandsklasse IV sehr hoch rechtlich verbindliche Schutznorm / sehr hohe Schutzwürdigkeit bzw. faktisch sehr schwer überwindbare Restriktion	Sehr hohe Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien zu erwarten, grundsätzliches Zulassungsverbot bzw. sehr gewichtiger Belang / Ziel der Raumordnung ohne Ausnahmelage.	<ul style="list-style-type: none"> - Industrie- und Gewerbeflächen - Natura 2000-Gebiete (FFH, VSG) - Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Waldgebiete - Trinkwasser-/Heilquellenschutzgebiete Zone II - Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate-Pflegezone
Raumwiderstandsklasse III hoch hohe umweltfachliche Bewertung bzw. sehr gewichtiger Belang	Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien zu erwarten bzw. von sehr gewichtigen Belang. Ziel der Raumordnung, das nur durch andere sehr gewichtige Belange überwunden werden kann.	<ul style="list-style-type: none"> - Sport- und Freizeiteinrichtungen - gesetzlich geschützte Biotop usw. - Trinkwasser-/Heilquellenschutzgebiete Zone III - festgesetzte Überschwemmungsgebiete - Fließ- Stillgewässer, Mineralwässer, Landschaftsschutzgebiete - Nationales Naturerbe, Naturdenkmale, Geotope
Raumwiderstandsklasse II mittel mittlere umweltfachliche Bewertung bzw. sonstiger Belang	Auswirkungen auf Umwelt-/Raumkriterien zu erwarten, die im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden müssen.	<ul style="list-style-type: none"> - Sonstige Waldgebiete - Biotopverbund - Entwicklung - Naturparks - Großflächig unzerschnittene verkehrsarme Räume > 100 qkm
Raumwiderstandsklasse I gering geringe Restriktionen	Keine oder sehr geringe hervorgehobene Restriktionen. Keine Flächen ohne oder mit sehr eingeschränkter Verfügbarkeit bzw. eine Überwindung ist ohne größere Schwierigkeiten möglich.	<ul style="list-style-type: none"> - Vorbelastungen (Altlasten)

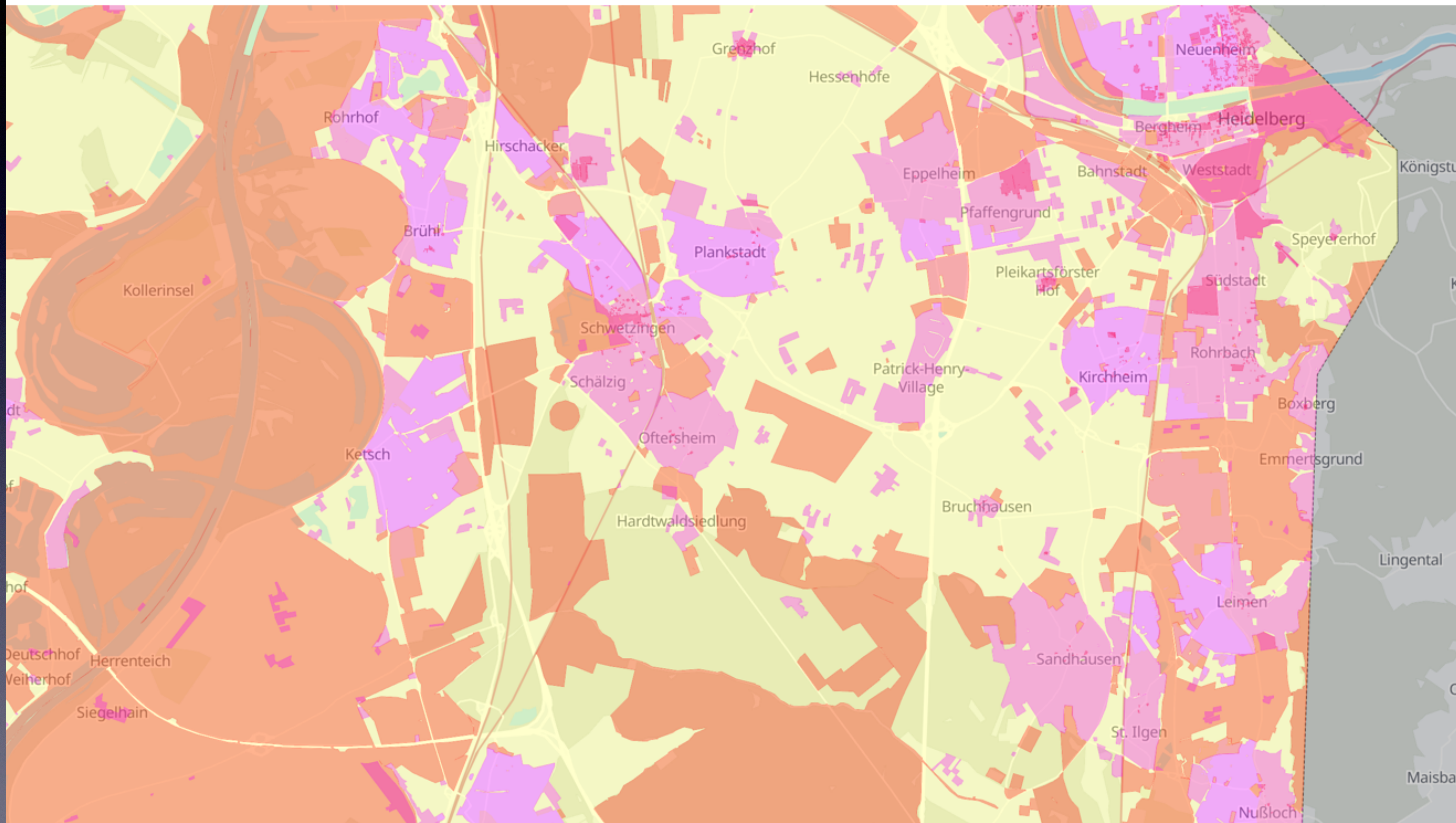
Die Raumwiederstände

Im Untersuchungsraum



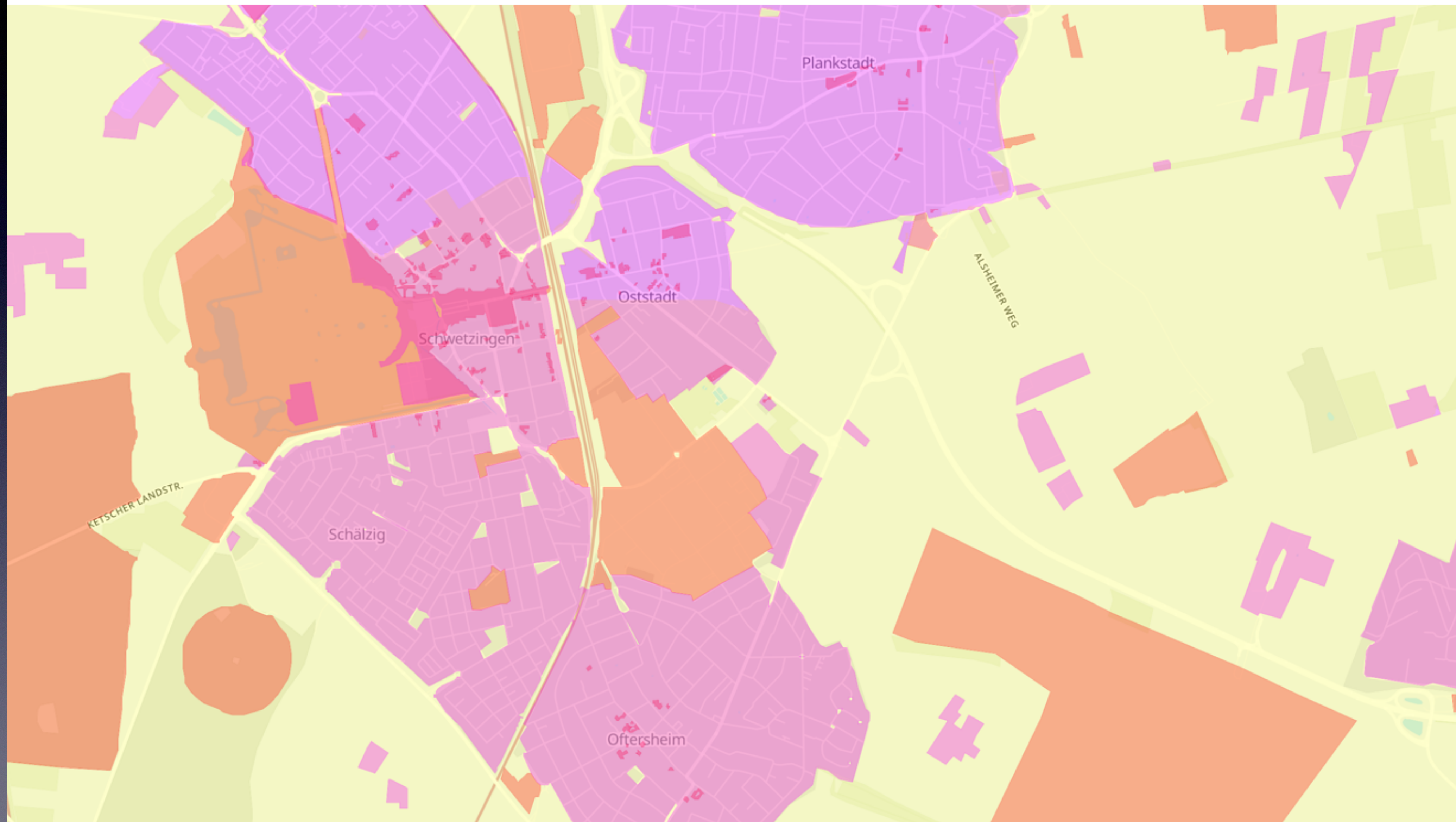
Die Raumwiederstände

In der Region



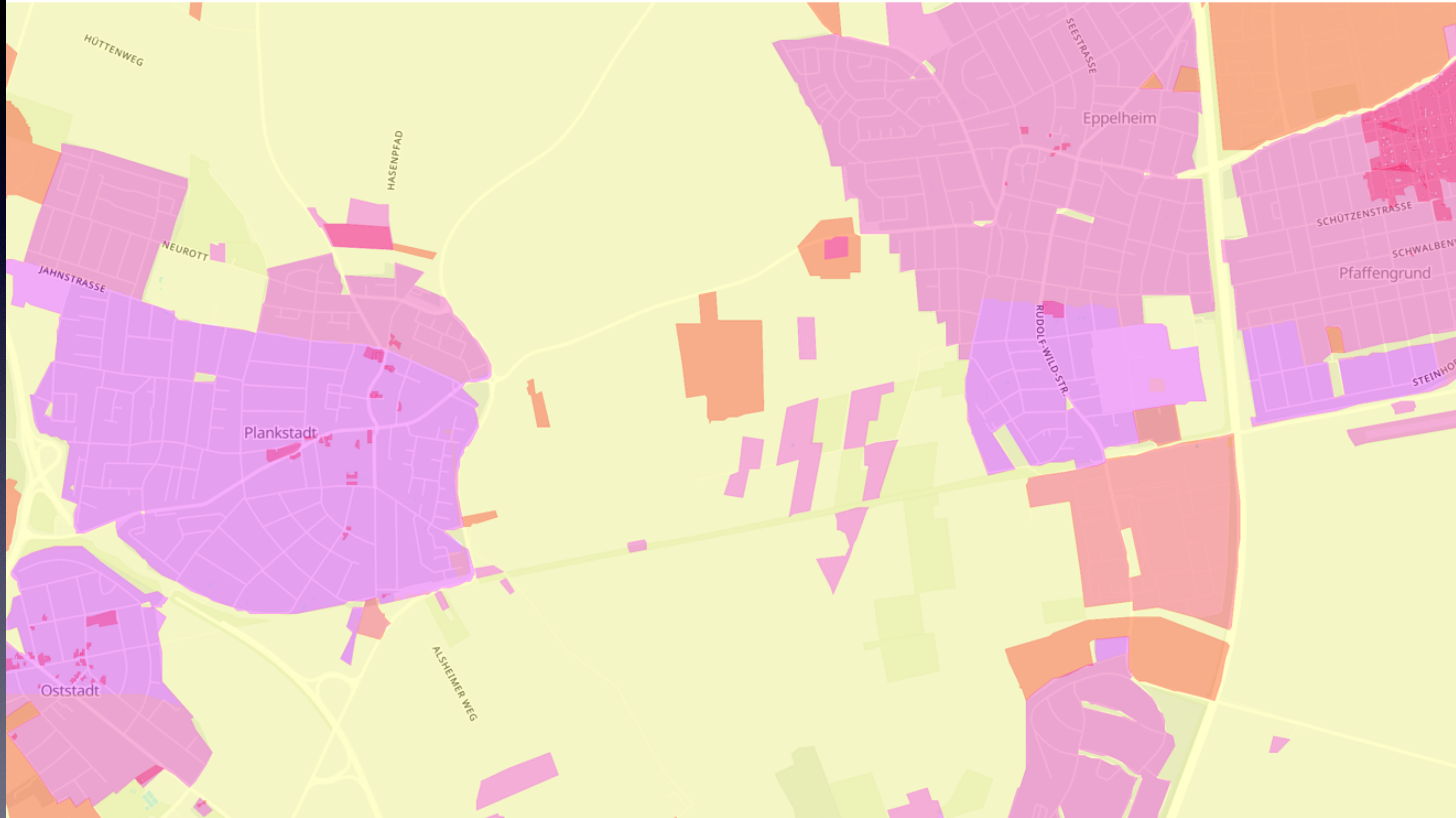
Die Raumwiederstände

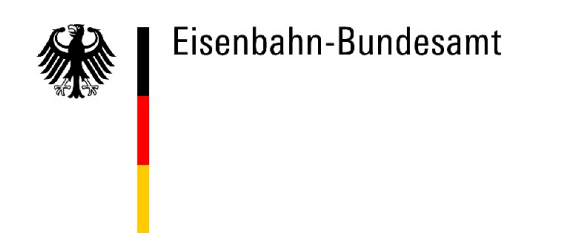
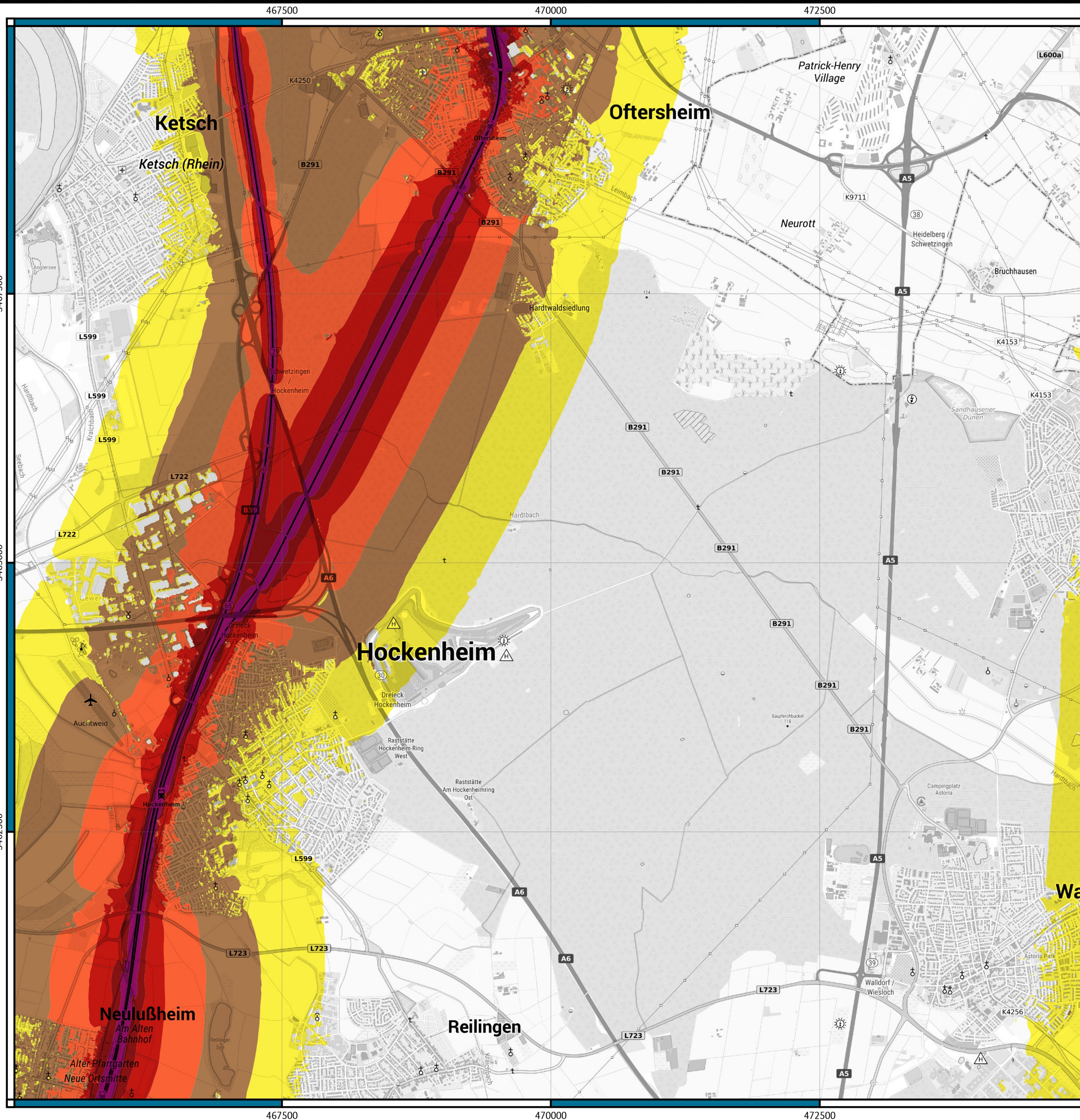
In Oftersheim u. Schwetzingen



Die Raumwiederstände

In Plankstadt u. Eppelheim

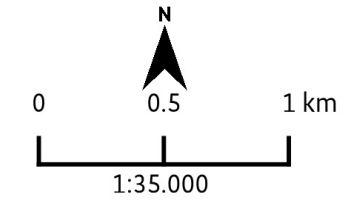
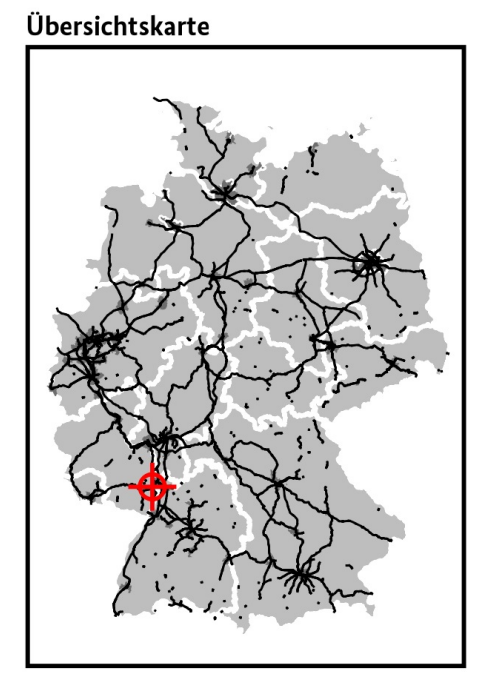




Umgebungsärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 6722

- Nacht-Lärmindex (L_{Night})**
- >70 dB(A)
 - >65–70 dB(A)
 - >60–65 dB(A)
 - >55–60 dB(A)
 - >50–55 dB(A)
 - >45–50 dB(A)



Quellen
 © Eisenbahn-Bundesamt (2017)
 © DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift
 VBUSch

Haftungshinweis
 Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

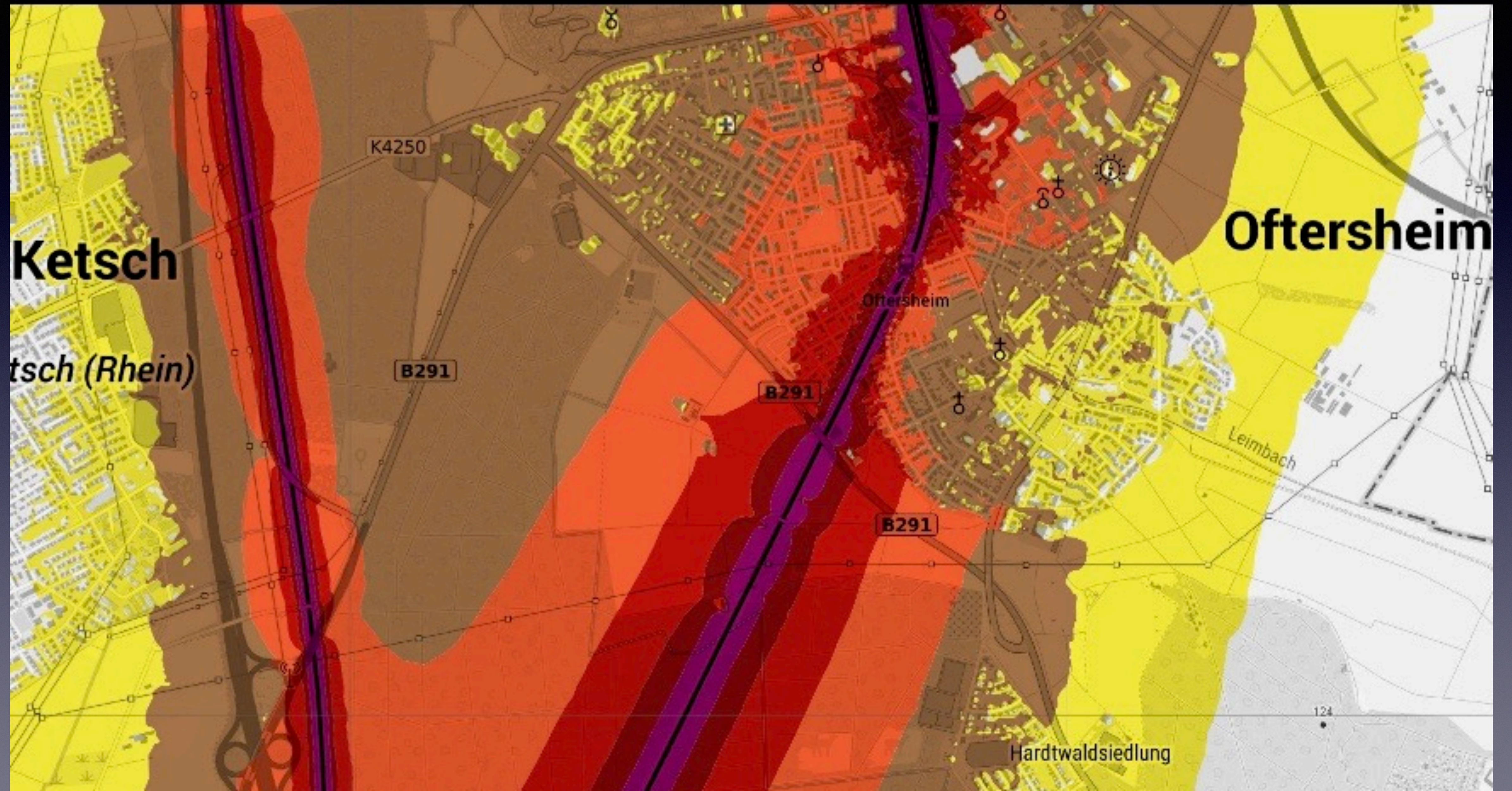
Koordinatensystem
 ETRS89 / UTM Zone 32N

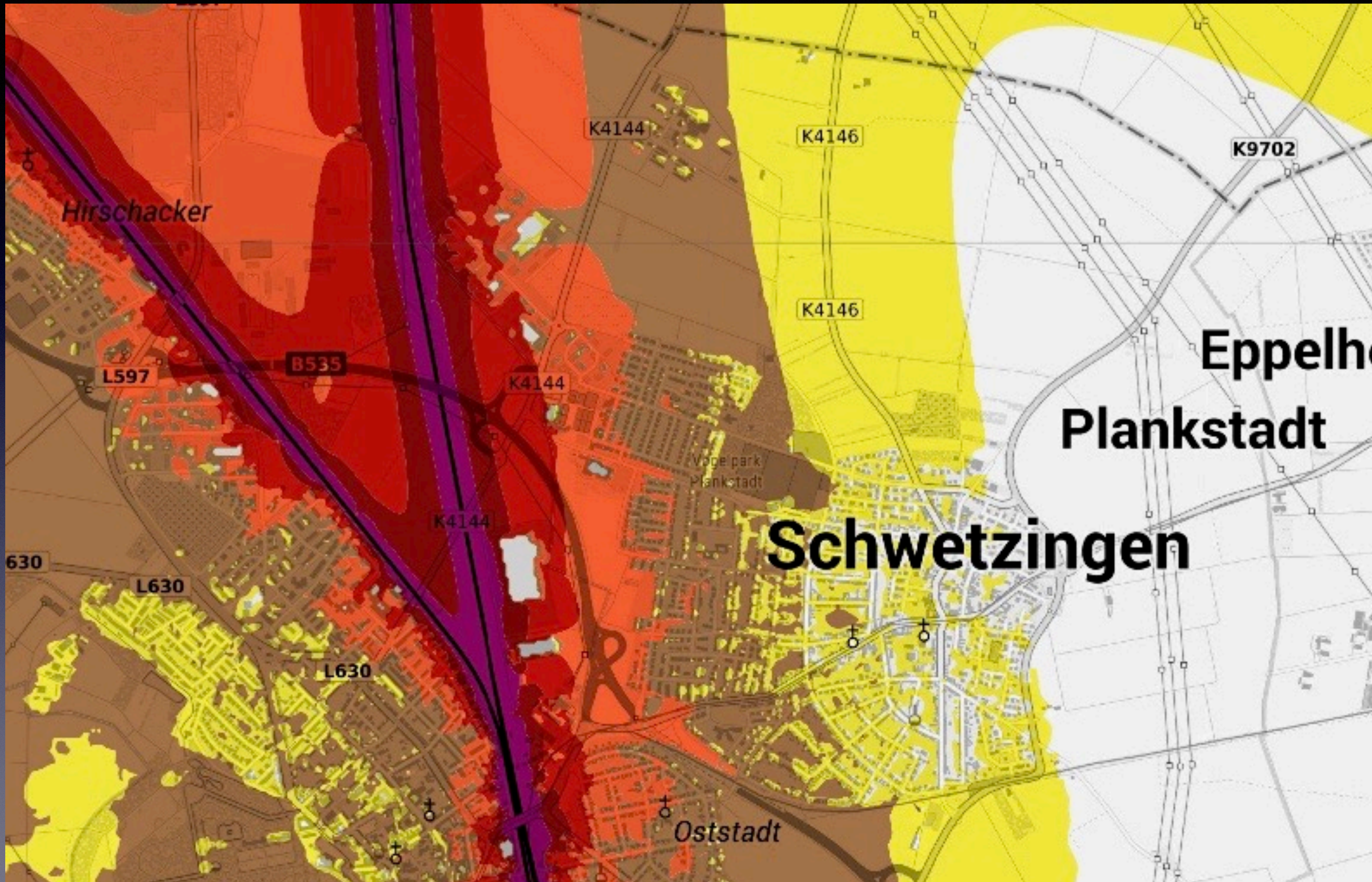
Nutzungshinweis
 Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV- www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0- www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum
 Eisenbahn-Bundesamt
 Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
 Heinemannstraße 6
 53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
 Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
 Datum der Erstellung: 01.06.2018

467500

470000





Lärmkartierungsergebnisse

Gemeinde	Einwohner	Anzahl der belasteten Einwohner für LDEN je Pegelklasse in dB(A)					Anzahl der belasteten Einwohner für LNight je Pegelklasse in dB(A)						
		>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
.....													
Offenbach am Main	119.203	5.300	2.280	1.120	740	190	13.770	4.210	1.880	990	600	100	
Offenburg	57.448	9.220	4.000	1.440	680	500	14.050	7.930	3.180	1.240	580	390	
Offingen	4.148	1.290	650	180	70	30	1.260	1.220	480	150	50	20	
Oftersheim	11.631	3.170	1.640	660	260	90	3.790	2.920	1.370	580	190	70	
Ohlsbach	3.200	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ohrenbach	609	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Öhringen	22.777	40	10	0	0	0	60	10	0	0	0	0	
.....													
.....													
.....													
Schwerin (Kreisfreie Stadt)	91.583	760	390	220	130	60	1.110	580	310	150	100	40	
Schwerin (Dahme-Spreewald)	792	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	
Schwerte	46.198	4.100	1.170	460	160	40	9.870	2.840	870	350	120	10	
Schwetzingen	21.147	9.060	2.910	1.010	470	330	8.250	7.880	2.200	900	390	270	
Schwieberdingen	11.319	20	0	0	0	0	60	0	0	0	0	0	
Schwielowsee	10.103	60	20	0	0	0	150	40	10	0	0	0	
Seddiner See													
.....													

Quelle:

Eisenbahnbundesamt:

Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A,
an Haupteisenbahnstrecken des Bundes - Stand 2018

Schmerzschwelle Gehörschaden schon bei kurzer Dauer	120 dB(A)	Probelauf eines Düsenflugzeuges in 15 m Entfernung
	110 dB(A)	Martinshorn aus 10 m Entfernung,
	100 dB(A)	Presslufthammer in 10 m Entfernung
	90 dB(A)	Handschleifgerät im Freien in 1 m Entfernung
Hörschäden bei Einwirkzeit von 40 Stunden pro Woche möglich	85 dB(A)	Motorkettensäge in 10 m Entfernung
	80 dB(A)	Sehr starker Straßenverkehrslärm, vorbei fahrender lärmarmes LKW in 7,5 m Entfernung, stark befahrene Autobahn in 25 m Entfernung
	70 dB(A)	Dauerlärmpegel an Hauptverkehrsstraßen (tagsüber)
Herz-Kreislauf-Erkrankungen Erhöhtes Risiko bei dauernder Einwirkung	65 dB(A)	Dauerlärmpegel an Hauptverkehrsstraßen (nachts)
	60 dB(A)	Lärmarmes Rasenmäher in 10 m Entfernung
	50 dB(A)	Kühlschrank aus 1 m Entfernung
Lern- und Konzentrationsstörungen möglich	40 dB(A)	Geringer Straßenverkehr hinter Doppelglasfenstern bei 1 m Entfernung vom Fenster
	35 dB(A)	Sehr leiser Zimmerventilator bei geringer Geschwindigkeit
	25 dB(A)	Atmermaschine in 1 m Entfernung, Flüstern

Eine Erhöhung des
Lärmpegels
um 10 dB wird als
eine Verdoppelung
Des Lärms
empfunden



Übersicht:

- Ausgangslage
- Die Rahmenbedingungen
- Verbliebene Varianten



470000

K4250

Ketsch

Ketsch (Rhein)

B291

Interaktive Karte

Ofthersheim

Ofthersheim

B291

Leimbach

Hardtwaldsiedlung

124



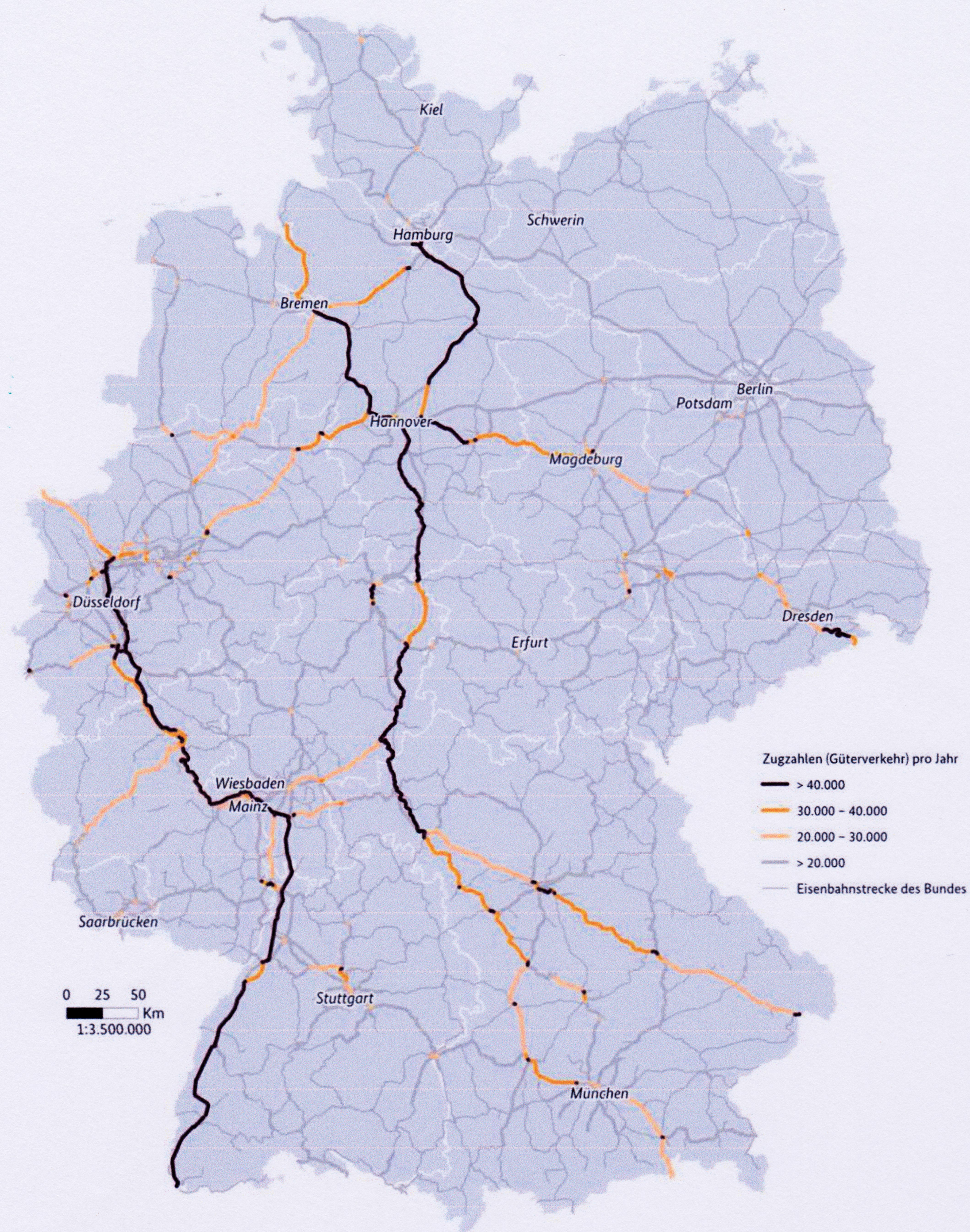
Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit



Quelle:

Eisenbahn-Bundesamt
Lärmaktionsplan für die
Haupteisenbahnstrecken
des Bundes (Teil A)
11.01.2018

Abbildung 12: Streckenkarte mit Verkehrsaufkommen für einzelne Abschnitte von Haupteisenbahnstrecken für den Personenfernverkehr.



Quelle:

Eisenbahn-Bundesamt
Lärmaktionsplan für die
Haupteisenbahnstrecken
des Bundes (Teil A)
11.01.2018

Abbildung 14: Streckenkarte mit Verkehrsaufkommen für einzelne Abschnitte von Haupteisenbahnstrecken für den Güterverkehr.