



Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für Ihre Einladung

Vorweg:

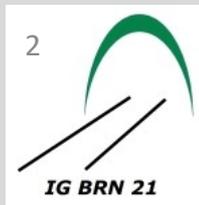
Wir wollen die Neubaustrecke

- Möglichst schnelle Engpassbeseitigung im Rhein-Alpen-Korridor
- Mannheim Hauptbahnhof als ICE-Knoten stärken
- Darmstädter Forderungen berücksichtigen
- SPNV / S-Bahn (Ausbau und Betrieb) verzögerungsfrei
- Rangierbahnhof Mannheim ist zentraler Knoten für Süddeutschland

Wer sind wir?

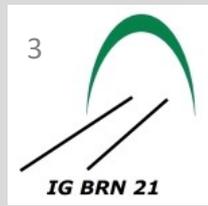
Zusammenschluss von derzeit 4 Bürgerinitiativen

- GESBIM Mannheim
- BILA Lampertheim
- BI Weinheim
- BISS Hockenheim



Grundsätze IG BRN 21

<p>Was wollen wir?</p>	<p>Verkehrskonzeption für den Eisenbahnkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe</p>	
<p>Wichtigstes Ziel</p>	<p>Lärmschutz-Gesamtkonzept</p>	<p>für Neubaustrecke <u>und</u> Bestandsstrecken</p>
<p>Vision</p>	<p>Unsere Lösung ist</p> <ul style="list-style-type: none">• menschengerecht,• naturverträglich und• zukunftsorientiert	<p>Alle Beteiligten erzielen einen Nutzen</p> <p>Win ↔ Win</p> <p>BMVI / Bahn ↔ Menschen der Region</p>
<p>Wie geht das?</p>	<p>Einigkeit in der Region</p> <ul style="list-style-type: none">– Länderübergreifend– Parteiübergreifend– Über alle politischen Ebenen	<p>Vorbild Südbaden</p>



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

Güterzug - Hauptachse

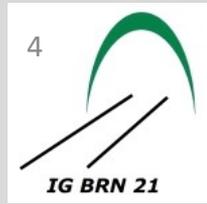
Zwischen
Rhein/Main – Rhein/Neckar
 verkehren die meisten Güterzüge
 innerhalb Deutschlands.

Heute → 225 ⁽¹⁾ GZ/Tag	} + 170 GZ/Tag
2030 → 395 ⁽²⁾ GZ/Tag	
2050 → 500 ⁽³⁾ GZ/Tag ?	

Legende

———— Güterverkehr; Hauptachsen

(1) EBA 2012, Jahreszugzahl/365
 (2) BVWP 2030, Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
 (3) Delta 20 Jahre mit je 1 % Wachstum



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

ICE - Hauptachsen

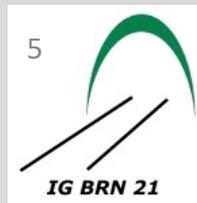
Zwischen
Rhein/Main – Rhein/Neckar
 verkehren die meisten ICE
 innerhalb Deutschlands.

Heute → 176 ⁽¹⁾ ICE/Tag
 2030 → 224 ⁽²⁺³⁾ ICE/Tag + 48 ICE/Tag

Legende

- Güterverkehr; Hauptachsen
- ICE; Hauptachsen

(1) BVWP 2030, Bezugsfall
 (2) BVWP 2030, Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
 (3) davon 160 ICE/Tag später auf der NBS



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

Zielkonflikt Rhein/Main – Rhein/Neckar - Karlsruhe

Ziel Bund / Bahn:
 ICE-Lückenschluss 300 km/h
 Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof

- Ziel der Region:**
- a. Bestandsstrecken im Eisenbahnkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe nachhaltig vom Lärm entlasten
 - b. NBS mit Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus
 - c. ÖPNV-Ausbau

Legende

-  Güterverkehr; Hauptachsen
-  ICE; Hauptachsen

Zielkonflikt Rhein/Main –Rhein/Neckar - Karlsruhe

Geschwindigkeit / Fahrzeit

Güterzuglärm

DB AG und BMVI

Menschen und Kommunen in der Region

Was soll gebaut werden?

**ICE – Neubaustrecke
für 160₍₁₎ ICE pro Tag,**

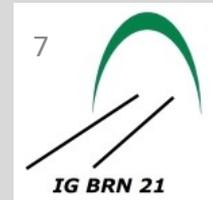
- **Zeiteinsparung 5₍₄₎ bis 8-9₍₁₎ Minuten**
- **31₍₁₎ bis max. 160₍₄₎ Güterzüge / Nacht**

Tatsächliche Herausforderung?

**400₍₂₎ – 500₍₃₎ Güterzüge pro
Tag**

- **SGV über die Bestandstrecken**
- **Kein zusätzlicher Lärmschutz**

(1) BVWP 2030, Bedienungsangebot Zielnetz 1, lt. H.Pohl, Intraplan
(2) BVWP 2030, SGV für MZ-LU-MA + Riedbahn + Main-Neckar-Bahn
(3) IG BRN 21-Hochrechnung für 2050: BVWP 2030 plus 1% pro Jahr
(4) Korridorstudie Mittelrhein 2025
(5) Bei rechtlicher Umsetzung der geplanten Verkehrslenkung



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

Was soll hier gebaut werden?

NBS Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof

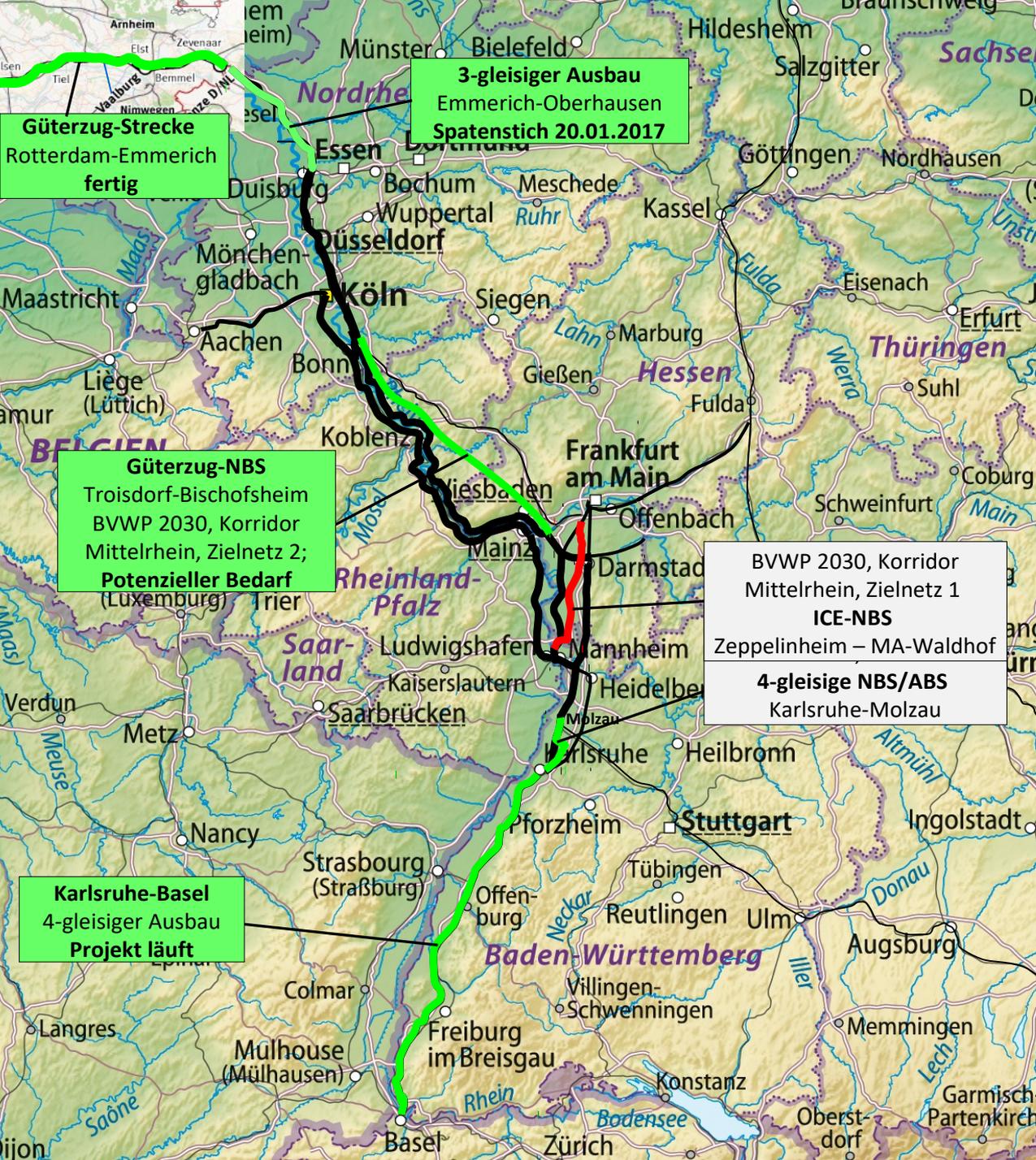
- tagsüber ICE
- nachts Güterzüge

NBS/ABS Karlsruhe - Molzau

- Güterzüge

Legende

- Güterverkehr; Hauptachsen
- NBS-ICE
- NBS/ASB GZ



Güterzug-Strecke
Rotterdam-Emmerich
fertig

3-gleisiger Ausbau
Emmerich-Oberhausen
Spatenstich 20.01.2017

Güterzug-NBS
Troisdorf-Bischofsheim
BVWP 2030, Korridor
Mittelrhein, Zielnetz 2;
Potenzieller Bedarf
(Luxemburg)

BVWP 2030, Korridor
Mittelrhein, Zielnetz 1
ICE-NBS
Zeppelinheim – MA-Waldhof
4-gleisige NBS/ABS
Karlsruhe-Molzau

Karlsruhe-Basel
4-gleisiger Ausbau
Projekt läuft

Interessengemeinschaft
Bahnregion
Rhein-Neckar 21



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

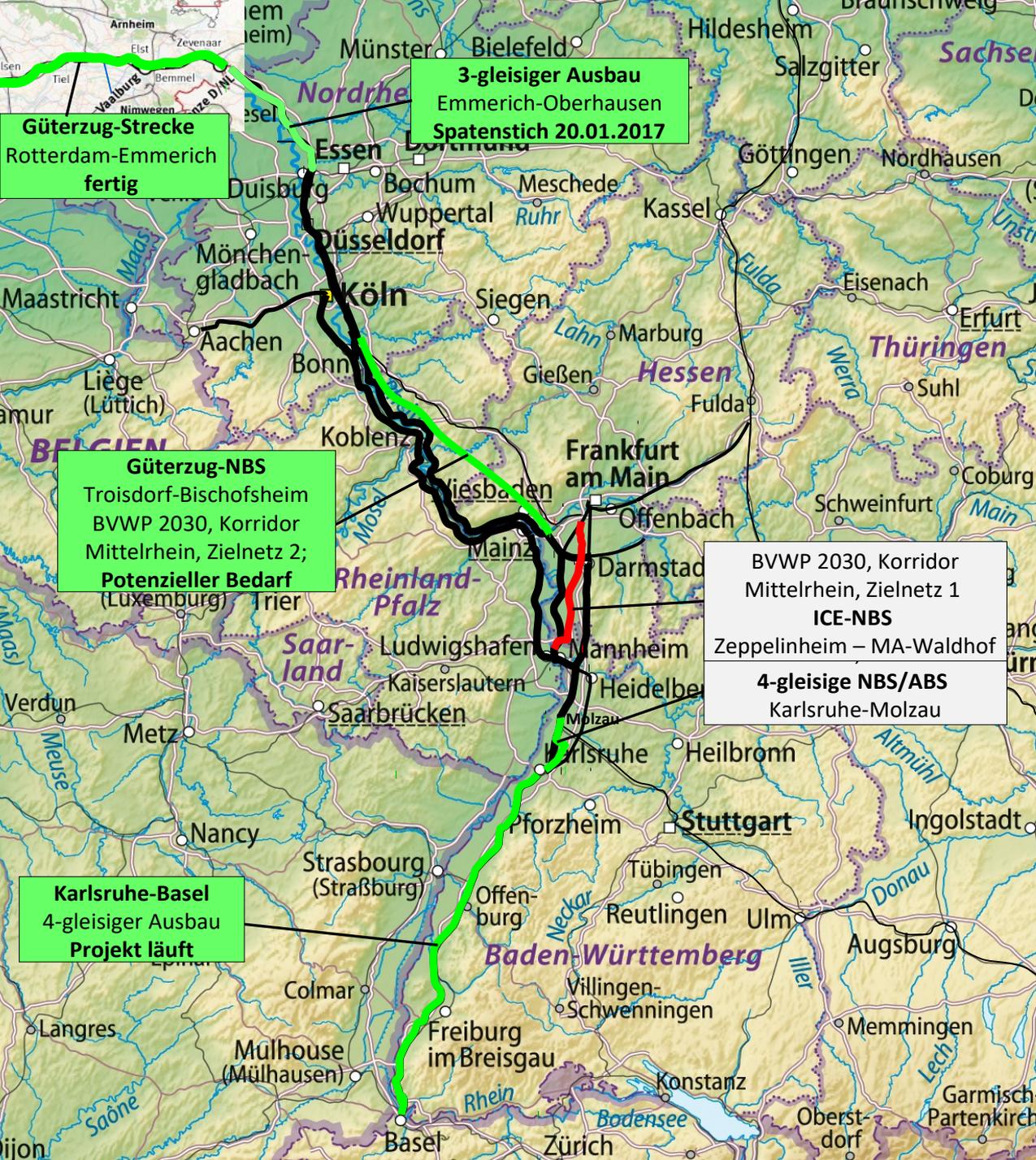
Was wird anderenorts gebaut?

Feststellung:

Von Rotterdam bis Genua
erhalten die Güterzugstrecken
hochwertigen Lärmschutz.

Legende

- Güterverkehr; Hauptachsen
- NBS-ICE
- NBS/ASB-GZ



Güterzug-Strecke
Rotterdam-Emmerich
fertig

3-gleisiger Ausbau
Emmerich-Oberhausen
Spatenstich 20.01.2017

Güterzug-NBS
Troisdorf-Bischofsheim
BVWP 2030, Korridor
Mittelrhein, Zielnetz 2;
Potenzieller Bedarf
(Luxemburg)

BVWP 2030, Korridor
Mittelrhein, Zielnetz 1
ICE-NBS
Zeppelinheim – MA-Waldhof
4-gleisige NBS/ABS
Karlsruhe-Molzau

Karlsruhe-Basel
4-gleisiger Ausbau
Projekt läuft

Interessengemeinschaft
Bahnregion
Rhein-Neckar 21



TEN-T Korridor Rhein – Alpen

Was wird aus unseren Bestandsstrecken?

Feststellung:

Zwischen Bischofsheim und Molzau
rollen die Güterzüge
bis ins 22. Jahrhundert
über die Bestandsstrecken
aus dem 19. Jahrhundert -

ohne zusätzlichen Lärmschutz!

Legende

- Güterverkehr; Hauptachsen
- NBS-ICE
- NBS/ASB-GZ

Zielkonflikt Rhein/Main –Rhein/Neckar - Karlsruhe

Geschwindigkeit / Fahrzeit

Güterzuglärm

DB AG und BMVI

Menschen und Kommunen in der Region

Was soll gebaut werden?

**ICE – Neubaustrecke
für 160⁽¹⁾ ICE pro Tag,**

- **Zeiteinsparung 5⁽⁴⁾ bis 8-9⁽¹⁾ Minuten**
- **31⁽¹⁾ bis max. 160⁽⁴⁾ Güterzüge / Nacht**

Tatsächliche Herausforderung?

**400⁽²⁾ – 500⁽³⁾ Güterzüge pro
Tag**

- **SGV über die Bestandsstrecken**
- **Kein zusätzlicher Lärmschutz**

Die Folgen:

**Verlärmung der Bestandsstrecken
für immer**

Die Verlierer:

Kommunen an den Bestandsstrecken

(1) BVWP 2030, Bedienungsangebot Zielnetz 1, lt. H.Pohl, Intraplan
(2) BVWP 2030, SGV für MZ-LU-MA + Riedbahn + Main-Neckar-Bahn
(3) IG BRN 21-Hochrechnung für 2050: BVWP 2030 plus 1% pro Jahr
(4) Korridorstudie Mittelrhein 2025
(5) Bei rechtlicher Umsetzung der geplanten Verkehrslenkung

Bestandsstrecken

Schwetzingen



Mannheim-Friedrichsfeld



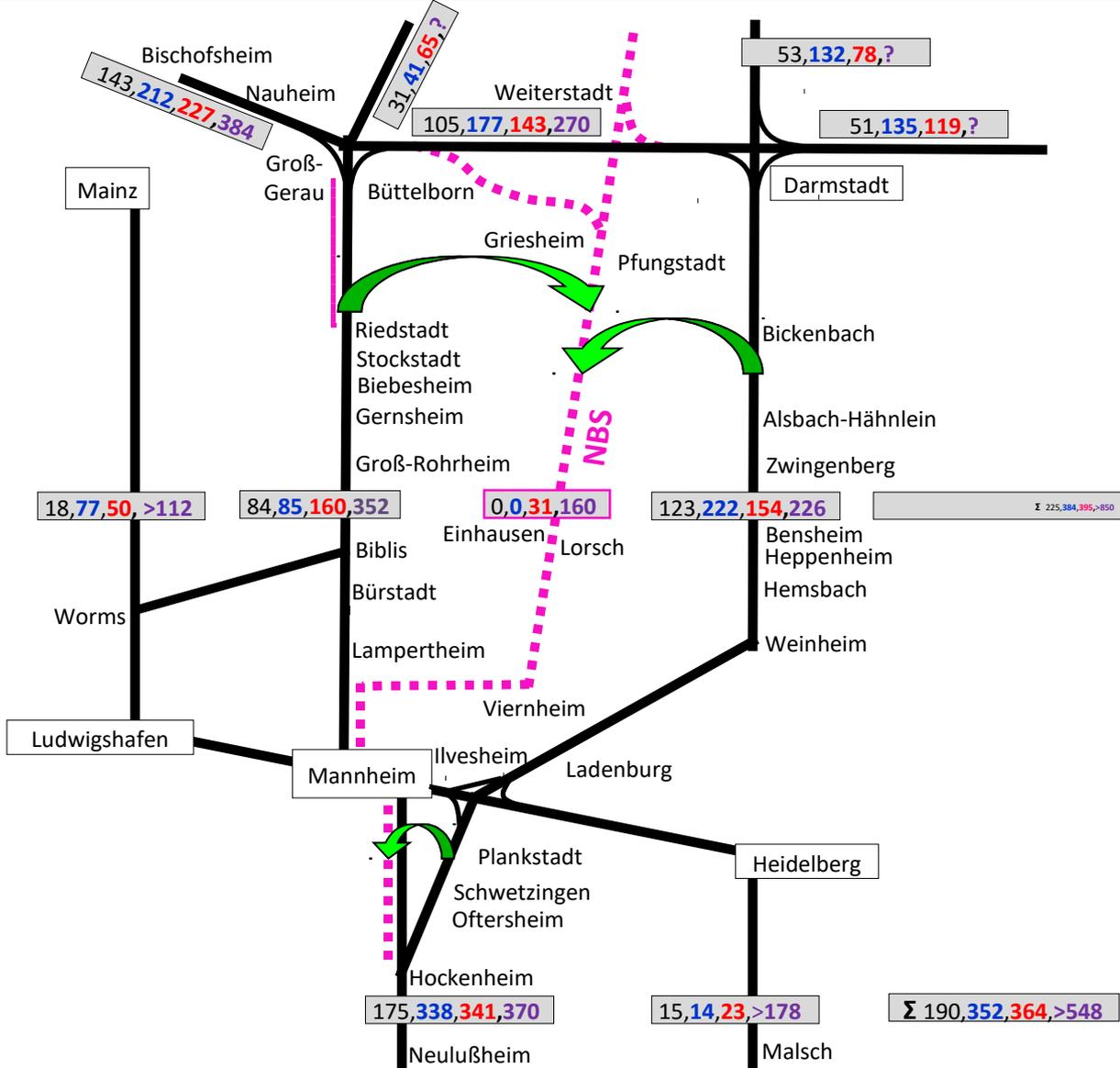
Mannheim-Waldhof



Bensheim, Schwetzingen und Weinheim
sind unter den Bahnlärm-Top-10
der ca. 1860 kartierten Gemeinden
Deutschlands (1)

(1) EBA-Lärmaktionsplan 2015

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Grundgedanke

Möglichst viele Güterzüge auf die Neubaustrecke

Gesamtkonzept

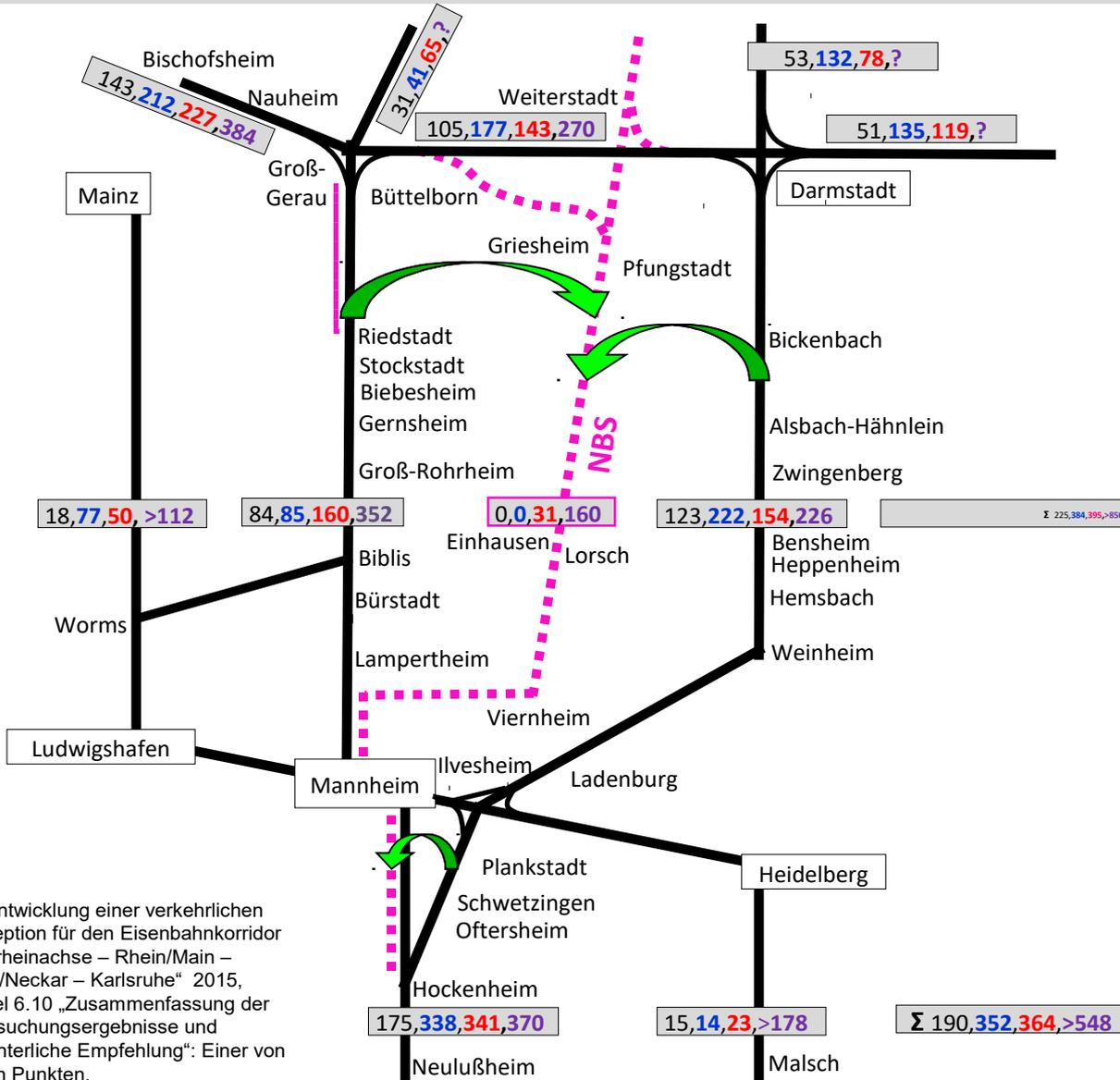
- NBS ist vor allem Lückenschluss einer Rhein-Alpen-Güterzugtransversale
- Nutzen: Höhere Kapazität im Bahnkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe
- Lärmschutz der Bestandsstrecken durch Reduzierung der Güterzugzahlen tagsüber und in der Nacht.
- Alle drei Verkehrsarten (SPVF, SPNV, GV) sind nachhaltig – über das Jahr 2030 hinaus – berücksichtigt.

 Güterverkehr Hauptachsen
 Neubaustrecke

Güterzugzahlen

- 1.Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
- 2.Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
- 3.Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
- 4.Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz 1)

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Grundgedanke

Möglichst viele Güterzüge auf die Neubaustrecke

Aus Korridorstudie Mittelrhein:

„Das Ziel, die Bestandsstrecken im Zentralkorridor nachhaltig vom Lärm zu entlasten, ist erreichbar, wenn die Verlagerungspotenziale auf die NBS vollständig ausgeschöpft werden.“⁽⁵⁾

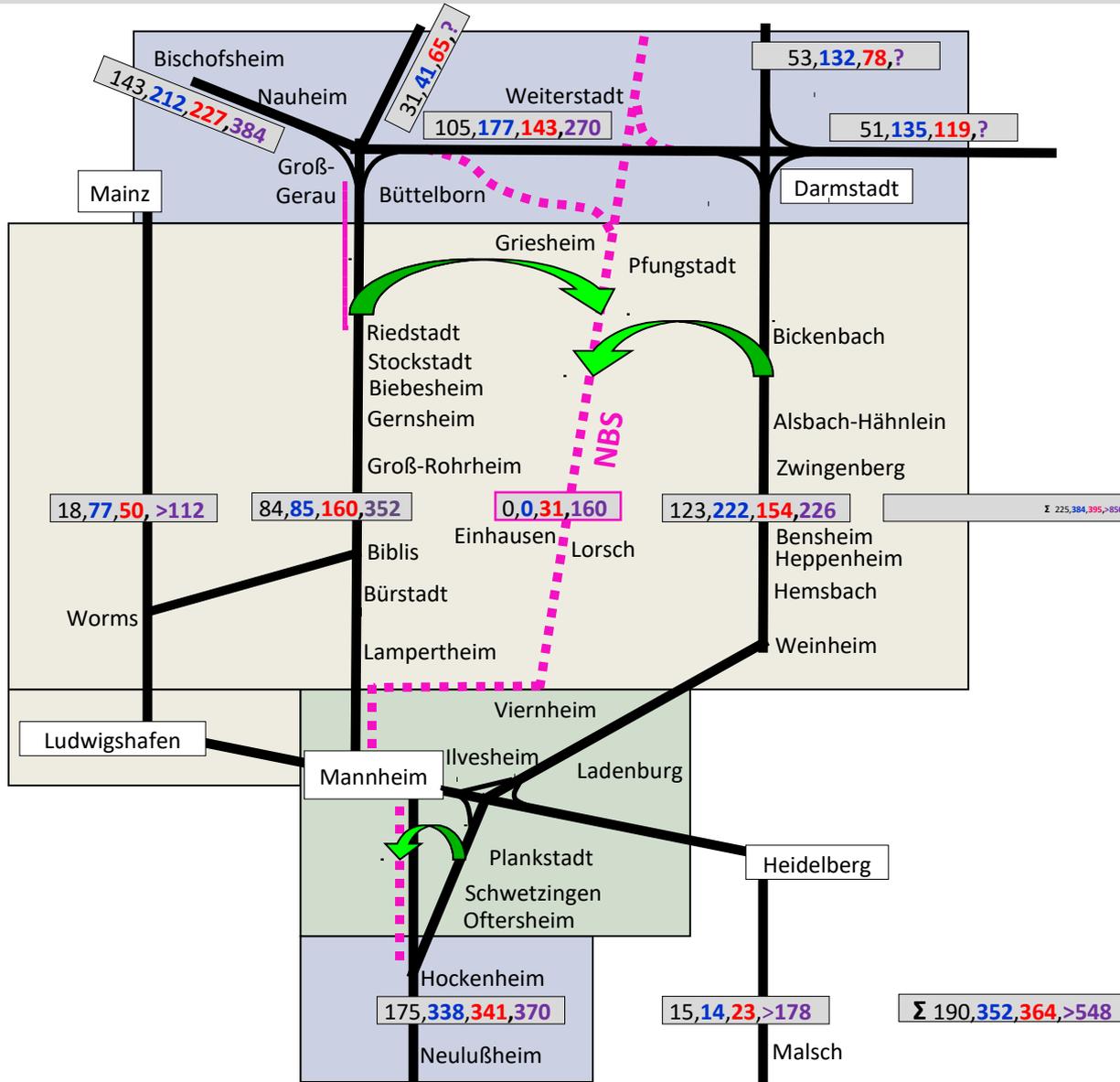
— Güterverkehr Hauptachsen
- - - - - Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz 1)

(5) „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ 2015, Kapitel 6.10 „Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und gutachterliche Empfehlung“: Einer von sieben Punkten.

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Lärmschutz-Gesamtkonzept:

Projektbereiche

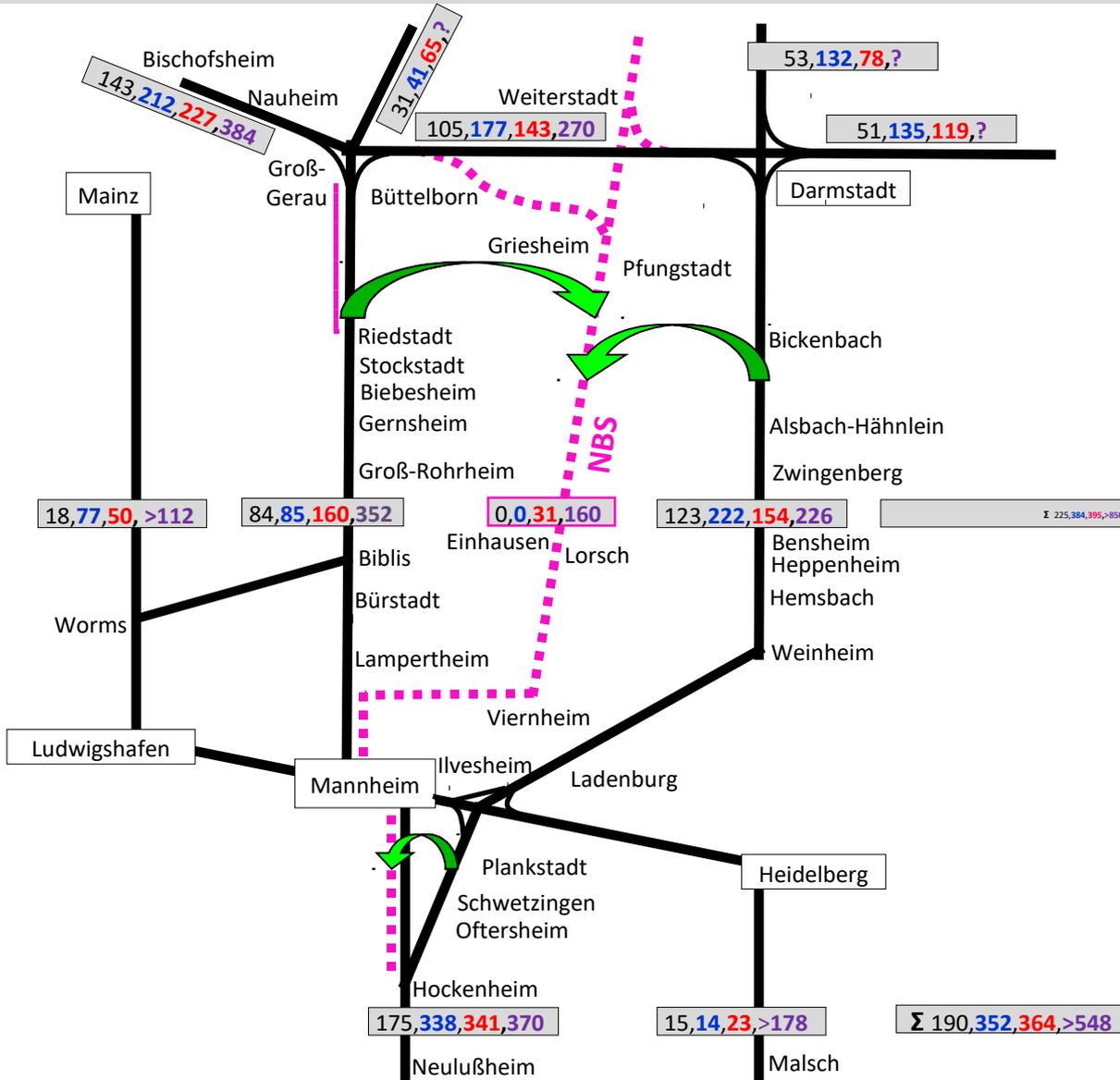
- Bereich 1: NBS
- Bereich 2: Verkehrskonzept
- Bereich 3: Um-/Unterfahrung
- Bereich 4: Maßnahmen am Bestand

—— Güterverkehr Hauptachsen
—— Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz 1)

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Lärmschutz-Gesamtkonzept:

Projektbereiche

Bereich 1: NBS

Die Neubaustrecke erhält alle technischen Voraussetzungen für Güterzugbetrieb - auch tagsüber.

Keine Vorfestlegung auf Vmax 300 km/h

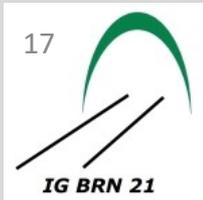
Regionalforderungen

- ✓ Enge Bündelung mit Autobahnen A5/A67/A6
- ✓ Keine Neuzerschneidungen
- ✓ Tunnel-/Troglösungen in Siedlungsnähe und Schutzgebieten
- ✓ Tieferlegungen
- ✓ alternative Trassierungen

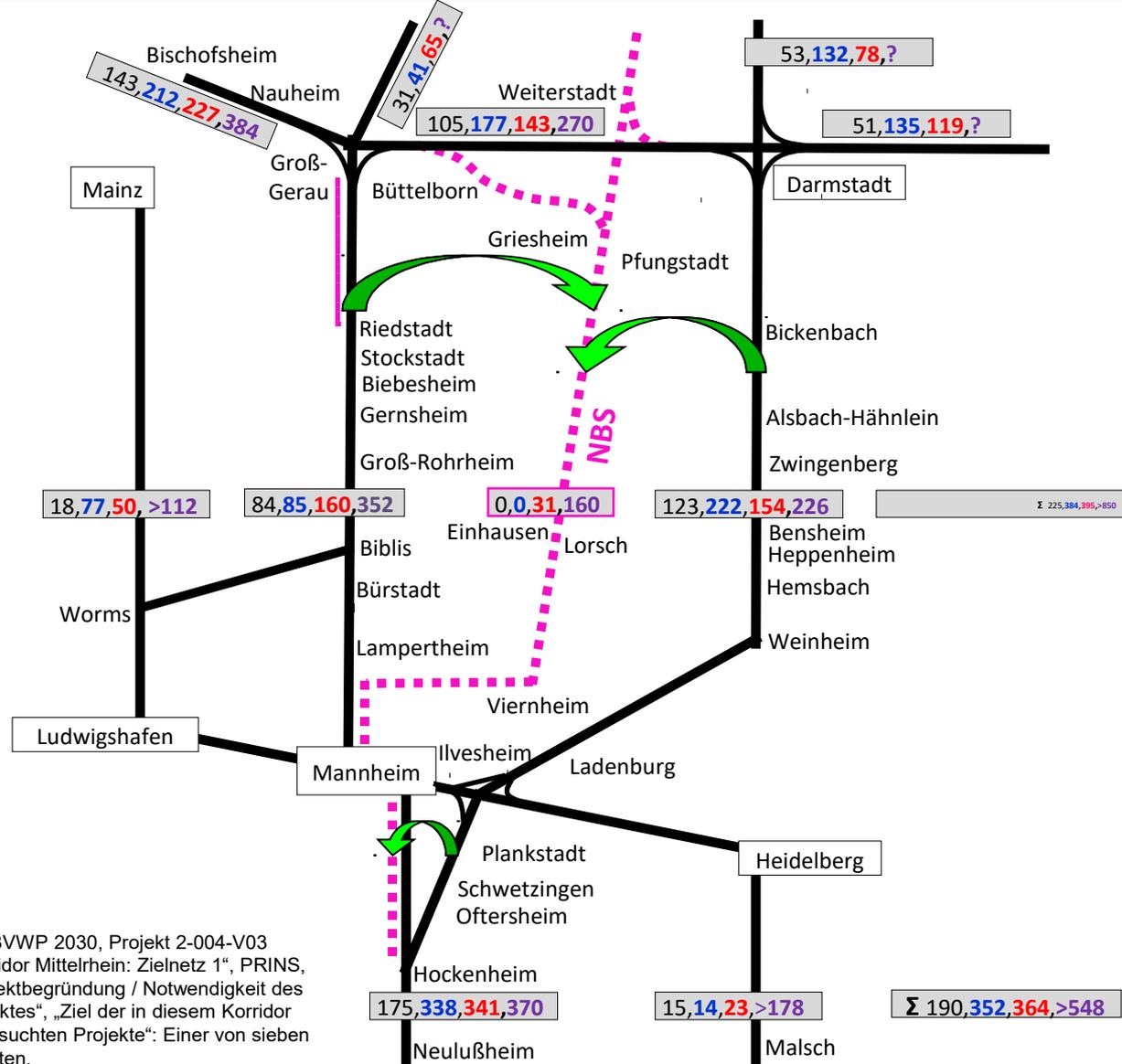
Güterverkehr Hauptachsen
 Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz I
4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz I)



BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Lärmschutz-Gesamtkonzept:

Projektbereiche

Bereich 1: NBS

Aus BVWP:

„Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken.“⁽⁵⁾

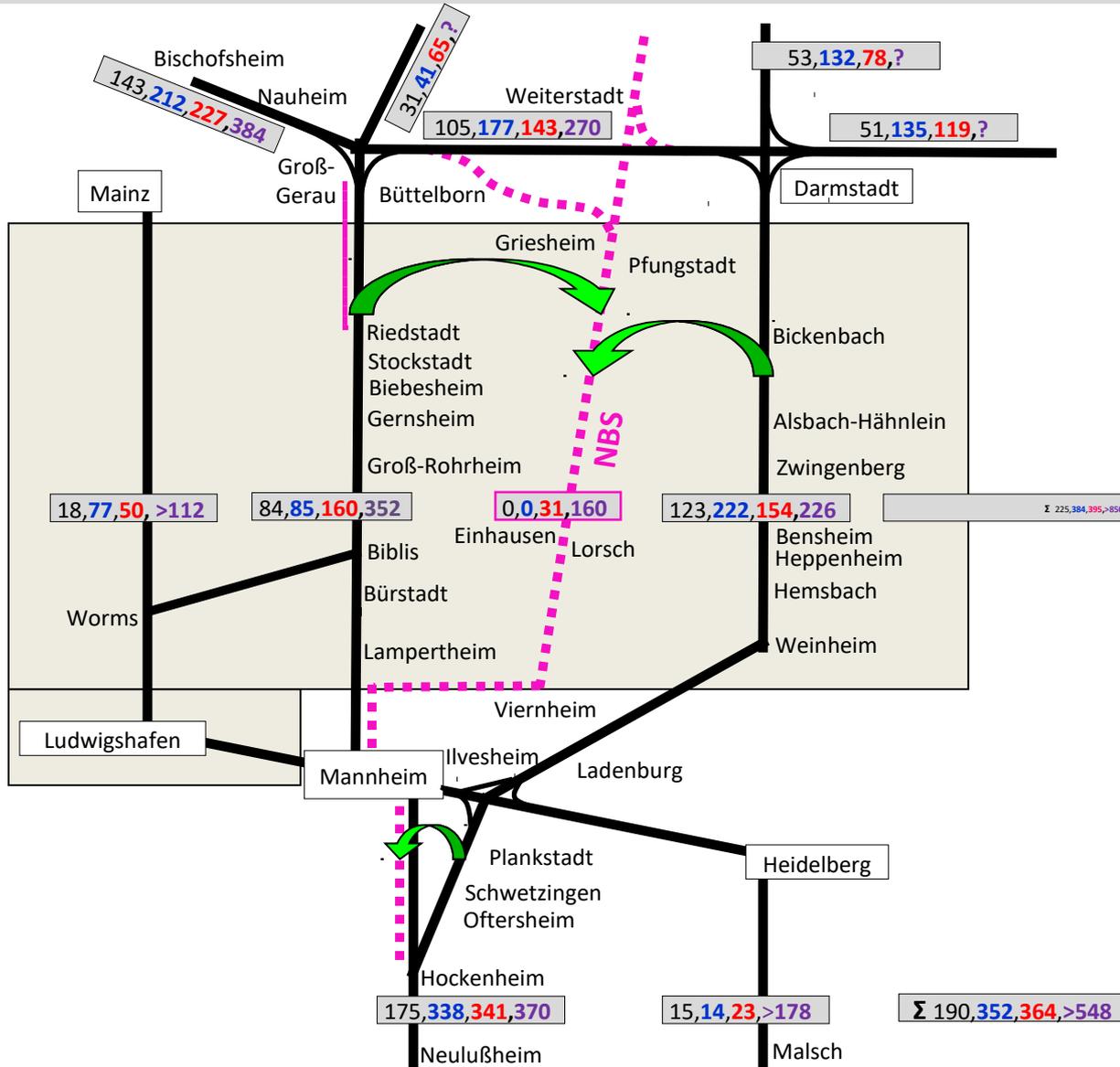
— Güterverkehr Hauptachsen
- - - - - Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz I
4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz I)

(5) „BVWP 2030, Projekt 2-004-V03 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“, PRINS, „Projektbegründung / Notwendigkeit des Projektes“, „Ziel der in diesem Korridor untersuchten Projekte“: Einer von sieben Punkten.

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Lärmschutz-Gesamtkonzept:

Projektbereiche

Bereich 2: Verkehrskonzept

Der überwiegende Teil des Güterzugverkehrs wird über die NBS abgewickelt - auch tagsüber.

Optimierungsparameter:

- ✓ Anzahl der Güterzüge auf der NBS vs. Bestandsstrecken
- ✓ Anzahl ICE auf der NBS vs. Riedbahn und anderen Bestandsstrecken
- ✓ Ertüchtigung der NBS zur Optimierung der Kapazität mit Mischverkehr (z.B. Überholgleise, 3./4. Gleis)

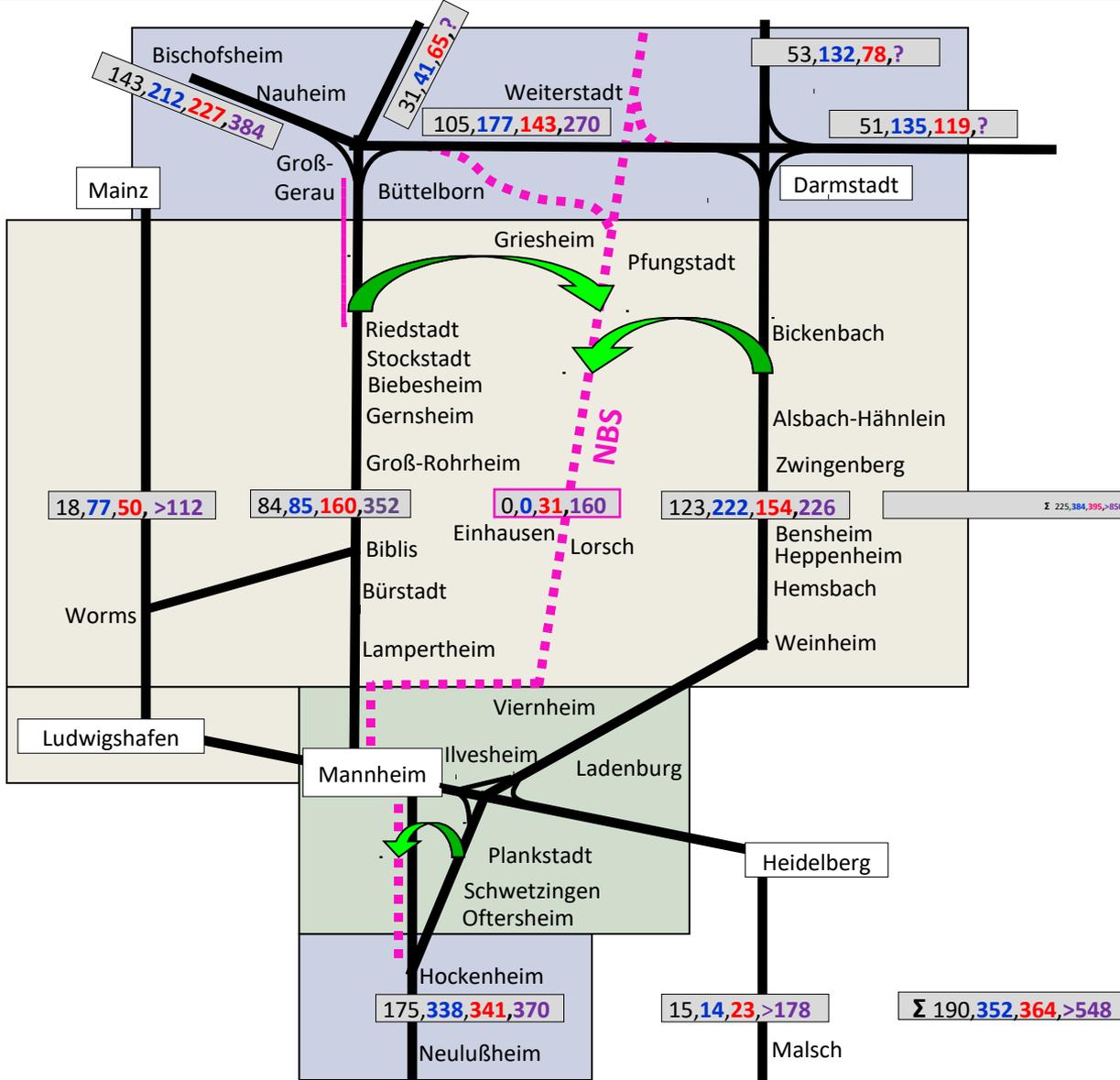
Hier liegt der Schlüssel zur gesellschaftlichen Akzeptanz

— Güterverkehr Hauptachsen
— Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz 1
4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz 1)

BVWP 2030, Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1



Lärmschutz-Gesamtkonzept:

Projektbereiche

Betroffene Personen

- Bereich 1: nicht abgeschätzt
- Bereich 2: 213.000 Personen
- Bereich 3: 183.400 Personen
- Bereich 4: 75.400 Personen

— Güterverkehr Hauptachsen
— Neubaustrecke

- Güterzugzahlen**
1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
 2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
 3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz I
 4. Max. Kapazität (Korr.Studie, Zielnetz I)

Arbeitsaufträge an die DB Netz AG ⁽¹⁾

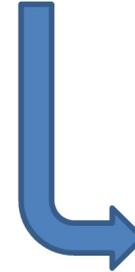
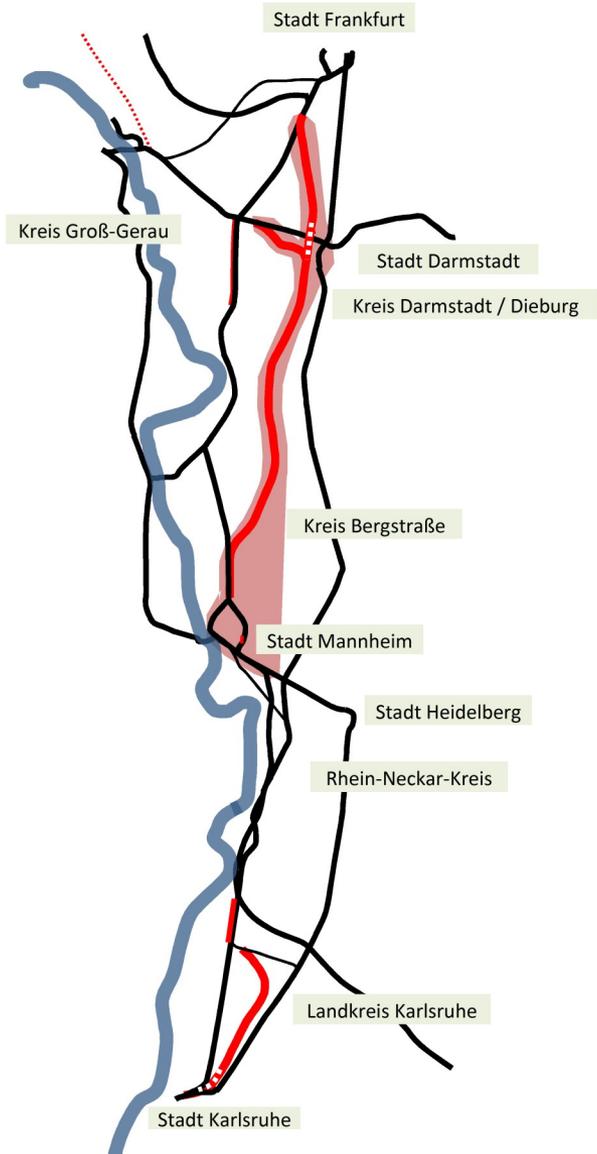
Untersuchung und Bewertung lärmschutzwirksamer Szenarien unter Variation der folgenden Parameter:

- Überwiegender Teil des SGV auf der NBS
(mehrere Varianten zwischen 50% und 100%)
- Verschiebung von SPFV zwischen den Strecken
- Ertüchtigung der NBS auf erhöhte Kapazität für Mischverkehr ganztags
- Optimierung der Zubringer für SPFV und SGV
- Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus

Das Ziel sollte eine nachhaltige Verbesserung der Lärmsituation im von der Güterverkehrszunahme betroffenen nördlichen Oberrheintal sein, und die SPNV-Entwicklung sollte möglich bleiben.

(1) Arbeitsaufträge am 21.03.2017 an DB Netz AG übergeben.

Betrachtungsbereich Beteiligungsforum



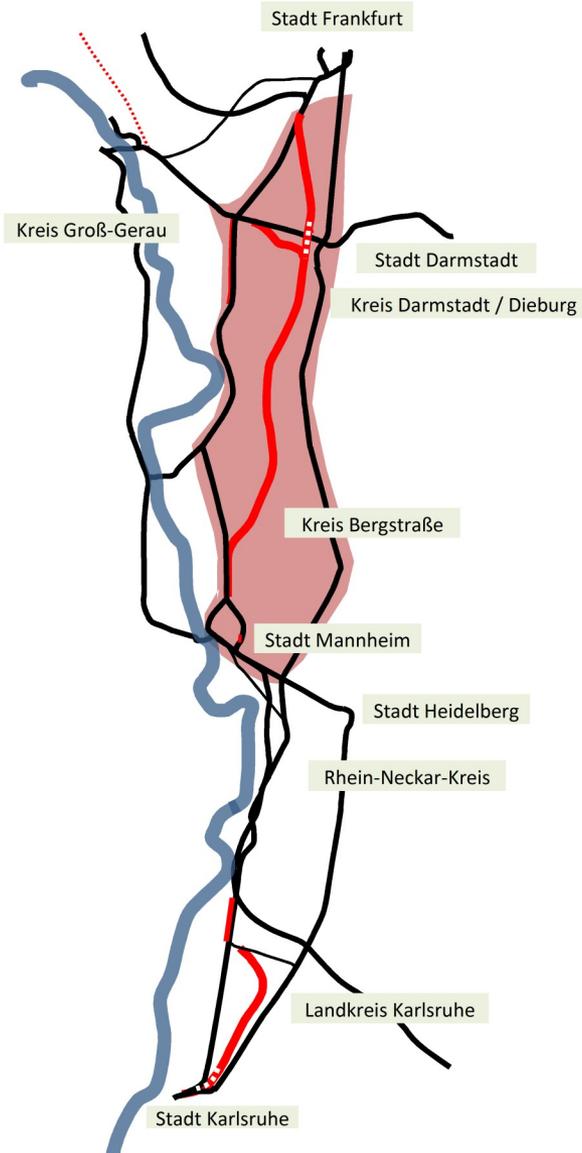
Beteiligungsforum
Rhein/Main -
Rhein/Neckar ⁽¹⁾

(1) Modell der DB Netz AG,
Stand 30.09.2016

Legende

- Bestandsstrecken
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1
- Bereits vorgesehene Tunnel-/Trogabschnitte
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2
- Güterzug-Neubaustrecke Troisdorf-Bischofsheim

Betrachtungsbereich Beteiligungsforum



Beteiligungsforum Rhein/Main - Rhein/Neckar ⁽¹⁾

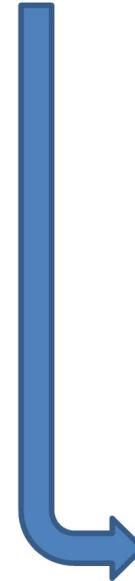
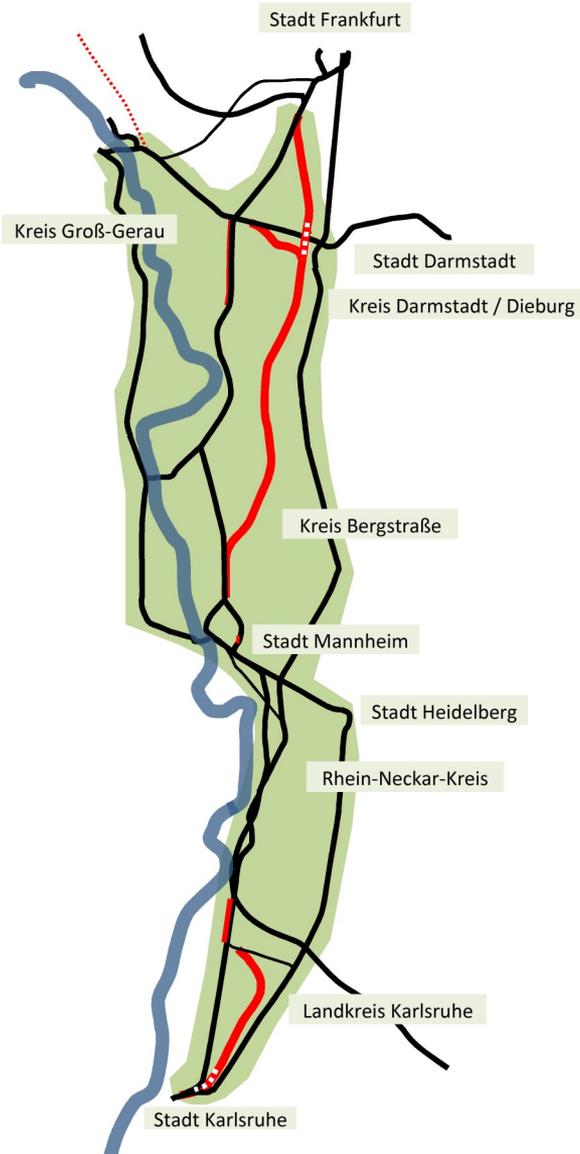
~~(1) Modell der DB Netz AG,
Stand 30.09.2016~~

(1) Modell der DB Netz AG,
Stand 06.12.2016

Legende

- Bestandsstrecken
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1
- Bereits vorgesehene Tunnel-/Trogabschnitte
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2
- Güterzug-Neubaustrecke Troisdorf-Bischofsheim

Betrachtungsbereich Projektbeirat



~~Beteiligungsforum
Rhein/Main -
Rhein/Neckar (1)~~

~~(1) Modell der DB Netz AG,
Stand 30.09.2016~~

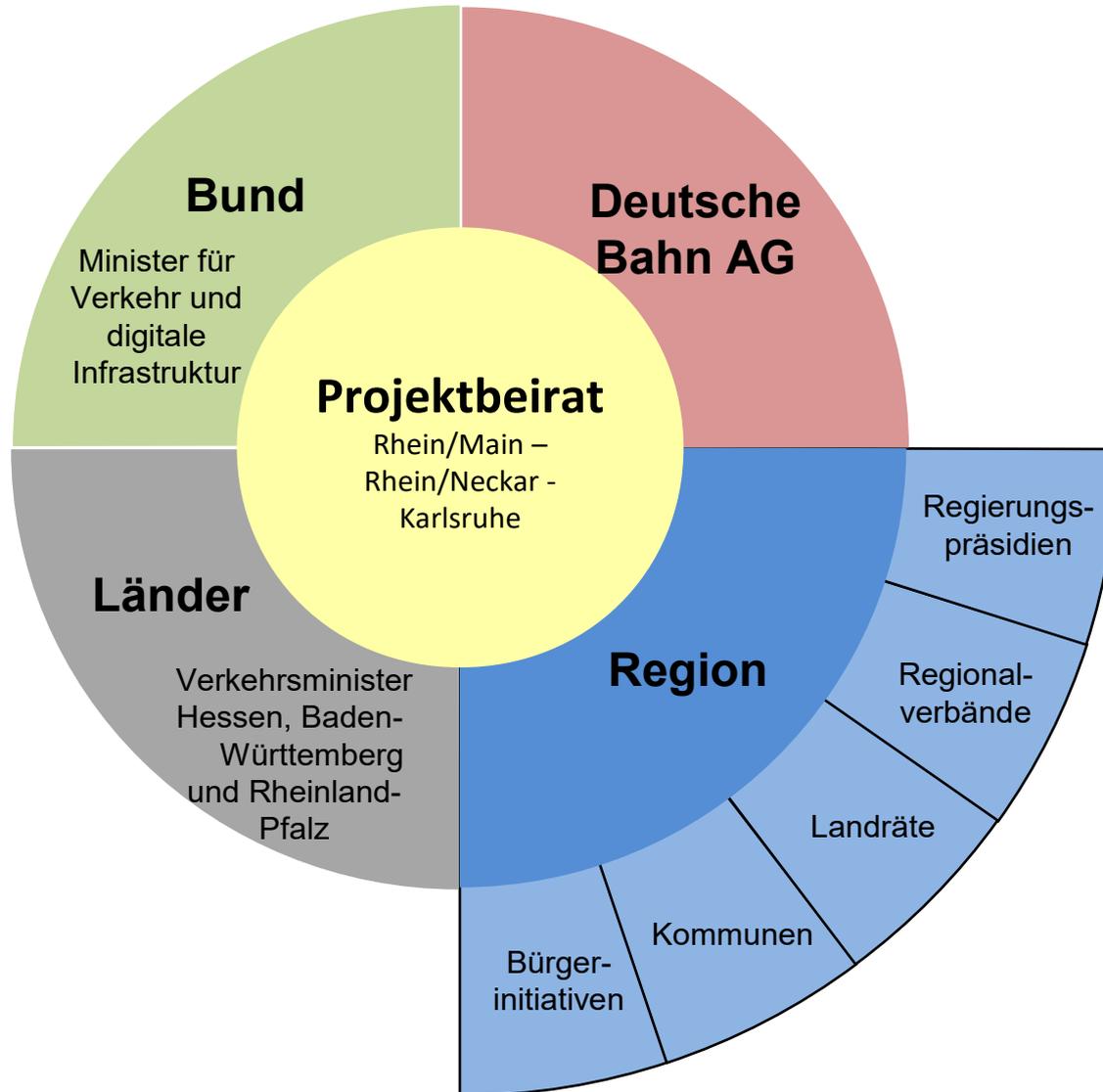
~~(1) Modell der DB Netz AG,
Stand 08.12.2016~~

Projektbeirat Rhein/Main -
Rhein/Neckar – Karlsruhe (1)

(1) Forderung der Region

Legende

- Bestandsstrecken
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1
- Bereits vorgesehene Tunnel-/Trogabschnitte
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz 2
- Güterzug-Neubaustrecke Troisdorf-Bischofsheim



**Projektbeirat entsprechend
südbadischem Vorbild**

Bürgerinformationsveranstaltung am 30.09.2016 in Darmstadt



Foto Berno Nix

Konzeption für
Rhein/Main – R

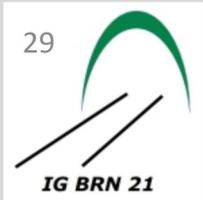
Kreise und Verk



„Zielnetz I“

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Interessengemeinschaft
Bahnregion
Rhein-Neckar 21

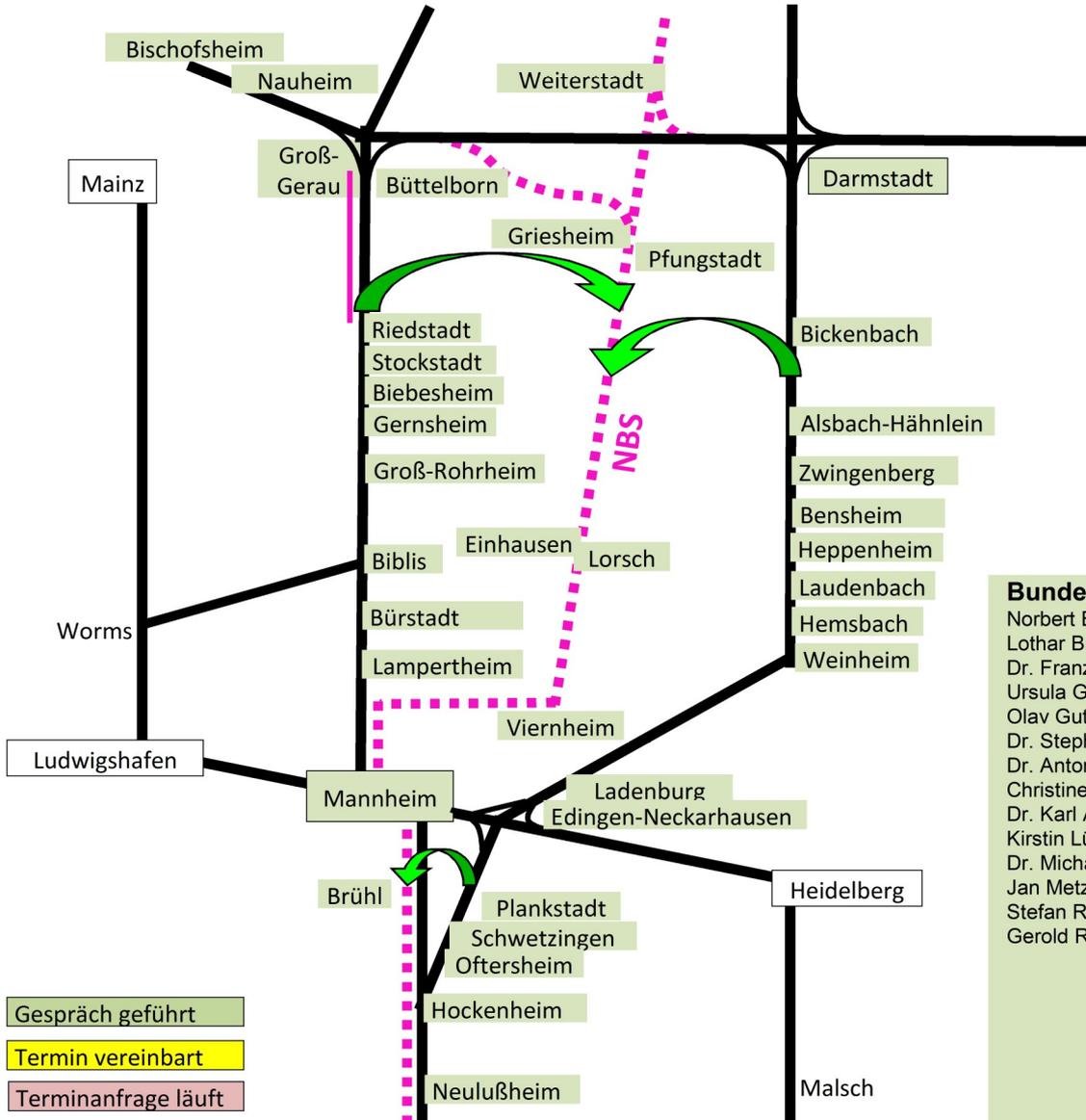


Verband Region Rhein-Neckar
(Metropolregion Rhein-Neckar)

Region Mittlerer
Oberrhein

-  Bestandsstrecken
-  Neu-/Ausbaustrecken
-  Güterzug-Neubaustrecke
Troisdorf-Bischofsheim
(Zielnetz 2)

Bisher geführte Gespräche



VRN (Metropolregion Rhein-Neckar)

Verbandsdirektion

VRN Verbandsversammlung

SPD-Fraktion, CDU Vorstand, B90/Die Grünen-Fraktion

Landräte

Christian Engelhardt (HP), Stefan Dallinger (HD),
Thomas Will (GG)

VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar)

Verkehrsministerium BW

IHK Mannheim und Darmstadt

DB Netz AG Projektleitung

DB AG Konzernbevollmächtigte BW+Hessen

PRO BAHN Hessen

Arbeitskreise DGB/EVG, NBS Heppenheim,
Verkehrswende Mannheim

Kath./Ev. Dekanate Mannheim

Bundstagsabgeordnete

Norbert Barthle, CDU, Parl. Staats. im BMVI
Lothar Binding, SPD, HD
Dr. Franziska Brantner, B90/Grüne, HD
Ursula Groden-Kranich, CDU, MZ
Olav Gutting, CDU, Bruchsal/Schwetzingen
Dr. Stephan Harbarth, CDU, Rhein-Neckar
Dr. Anton Hofreiter, B90/Die Grünen
Christine Lambrecht, SPD, Kr. Bergstraße
Dr. Karl A. Lamers, CDU, HD
Kirstin Lühmann, SPD, Verkehrsp.Sprecherin
Dr. Michael Meister, CDU, Kr. Bergstraße
Jan Metzler, CDU, WO
Stefan Rebmann, SPD, MA
Gerold Reichenbach, SPD, Groß-Gerau

Landtagsabgeordnete BW

Thomas Dörflinger, CDU, VA 1)
Dr. Stefan Fulst-Blei, SPD, MA
Jochen Hausmann, FDP, VA
Wolfgang Raufelder, Die Grünen, MA
Karl Rombach, CDU, VA
Felix Schreiner, CDU, VA
Dr. Albrecht Schütte, CDU, VA
August Schuler, MdL, CDU, VA
Dr. Boris Weirauch, SPD, MA

Landtagsabgeordnete Hessen

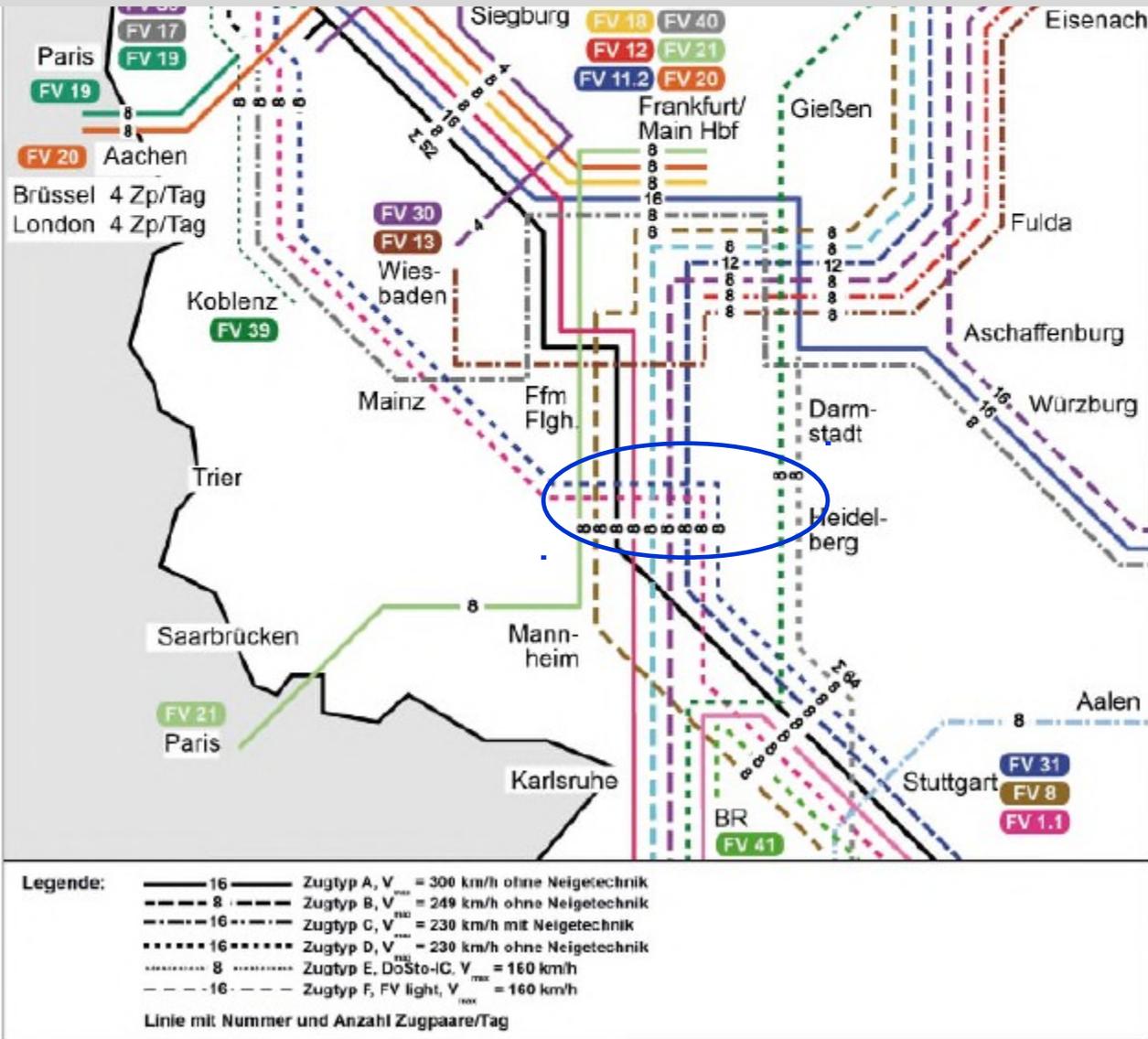
Alexander Bauer, CDU, Kr. Bergstraße
Uwe Frankenberger, SPD, VA
Karin Hartmann, SPD, Kr. Bergstraße
Gerald Kummer, SPD, Kr. Groß-Gerau
Florian Rentsch, FDP, Frakt. Vorsitzender
Norbert Schmitt, SPD, Kr. Bergstraße

1) VA = Verkehrsausschuss

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Anhang

PRINS E-BVWP 2030 (Stand März 2016)



SPFV Verkehrsbelastung im Bezugsfall

11 FV mit je 8 ICE-Zugpaaren
 $11 * 8 * 2 =$
→ 176 ICE / Tag

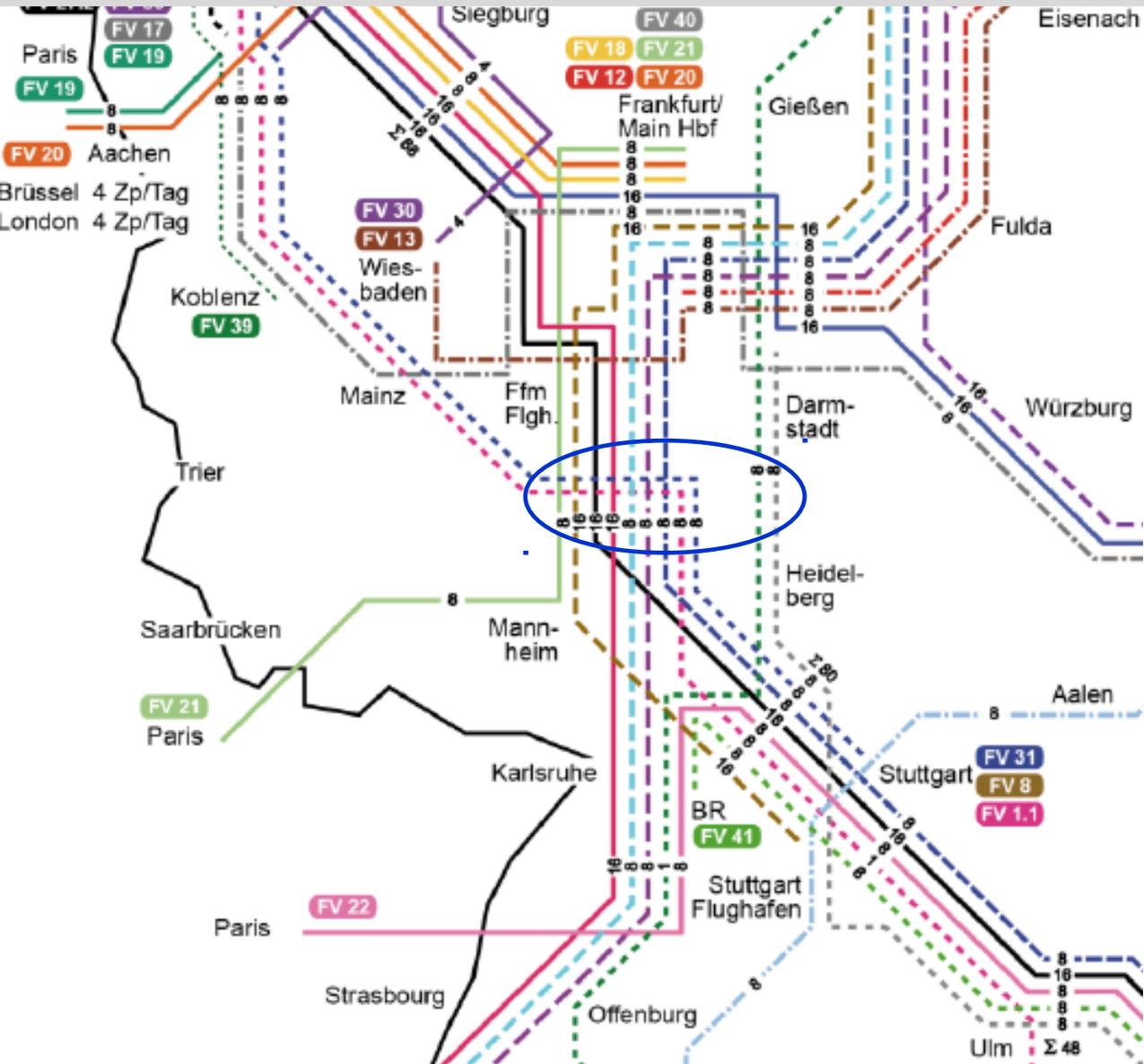
Bezugsfall = „Ohne-Fall“, d.h. ohne NBS

Legende

Abb. 2: Bedienungsangebote des SPV im Bezugsfall

Konzeption für den Eisenbahnkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe

BVWP 2030 (aus Vortrag H. Pohl, Intraplan Consult GmbH)



SPFV Bedienungsangebot Zielnetz

8 FV mit je 8 ICE-Zugpaaren
3 FV mit je 16 ICE-Zugpaaren

$$8 * 8 * 2 = 128$$

$$3 * 16 * 2 = 96$$

→ 224 ICE / Tag

Legende

Zielnetz = „Mit-Fall“, d.h. mit NBS

Bereich 1: Verkehrskonzept – Ertüchtigung der NBS-Kapazität



Modellbetrachtung Überholgleis mit folgenden Parametern (1):

Strecke Weiterstadt – Mannheim-Waldhof: 47 km
Fahrzeit ICE 250 km/h: 11 min
Fahrzeit GZ 100 km/h: 28 min
Zugabstand: 6 min
Mindestpuffer bei Ein/Ausfahrt: 3 min
Beschleunigung 0,1 m/s²:
nicht berücksichtigt

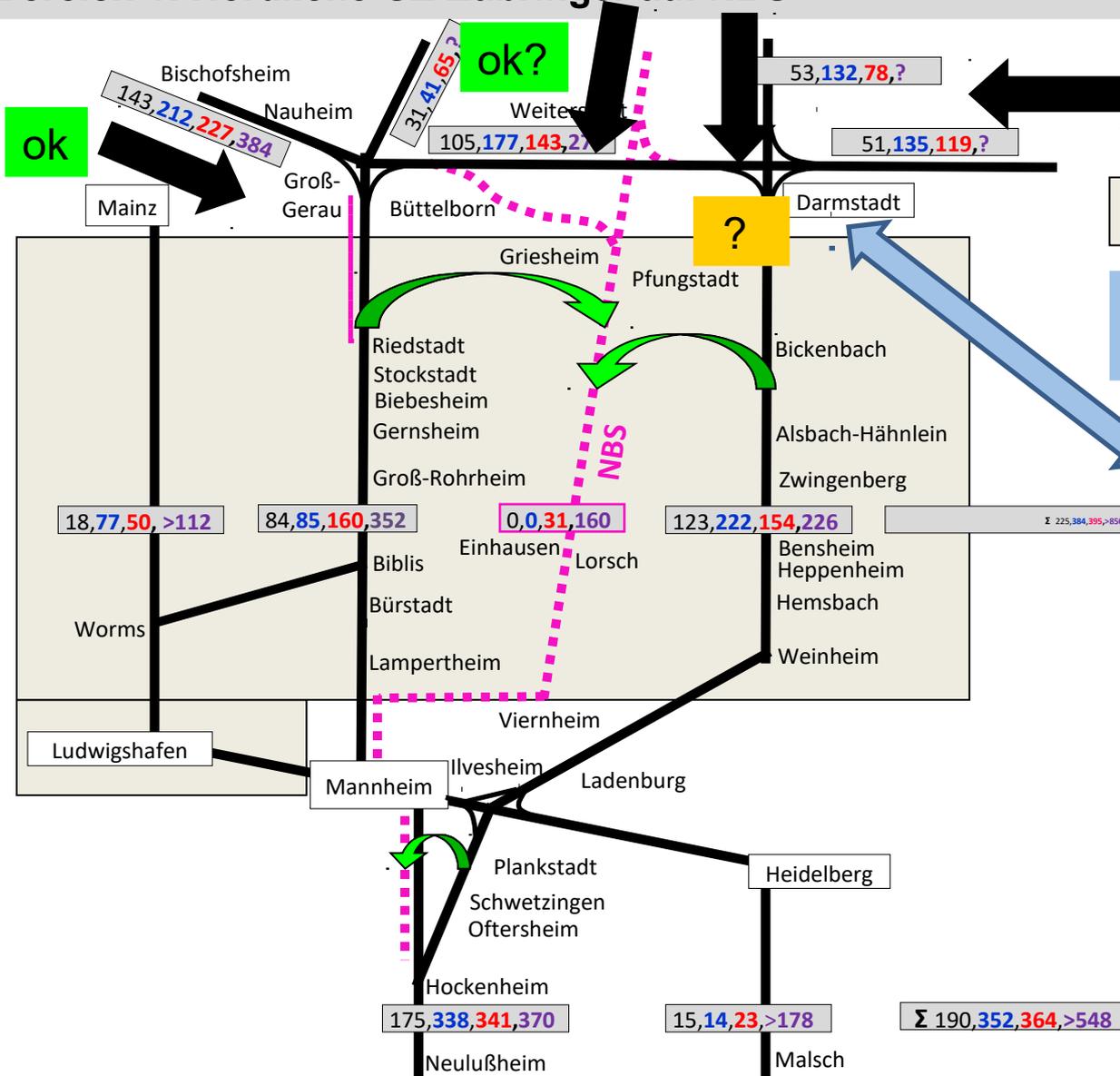
Modell mit:
GZ im Überholgleis 15 km, 60 km/h

Betriebsbeispiel mit Überholgleis
vertikal v.o.: 60 min; horizontal von links: 47 km

Im Modell Kapazität 9 Züge / h und Richtung

(1) Daten übernommen von Vortrag Pohl / Intraplan, AG 2 Verkehrskonzeption, am 27.1.17
mit Ausnahme von Mindestpuffer: Dort 2 min

Bereich 1: Nördliche GZ-Zubringer auf NBS



Bereich 1: Verkehrskonzept

Ist der GZ-Zulauf zur NBS
ausreichend?

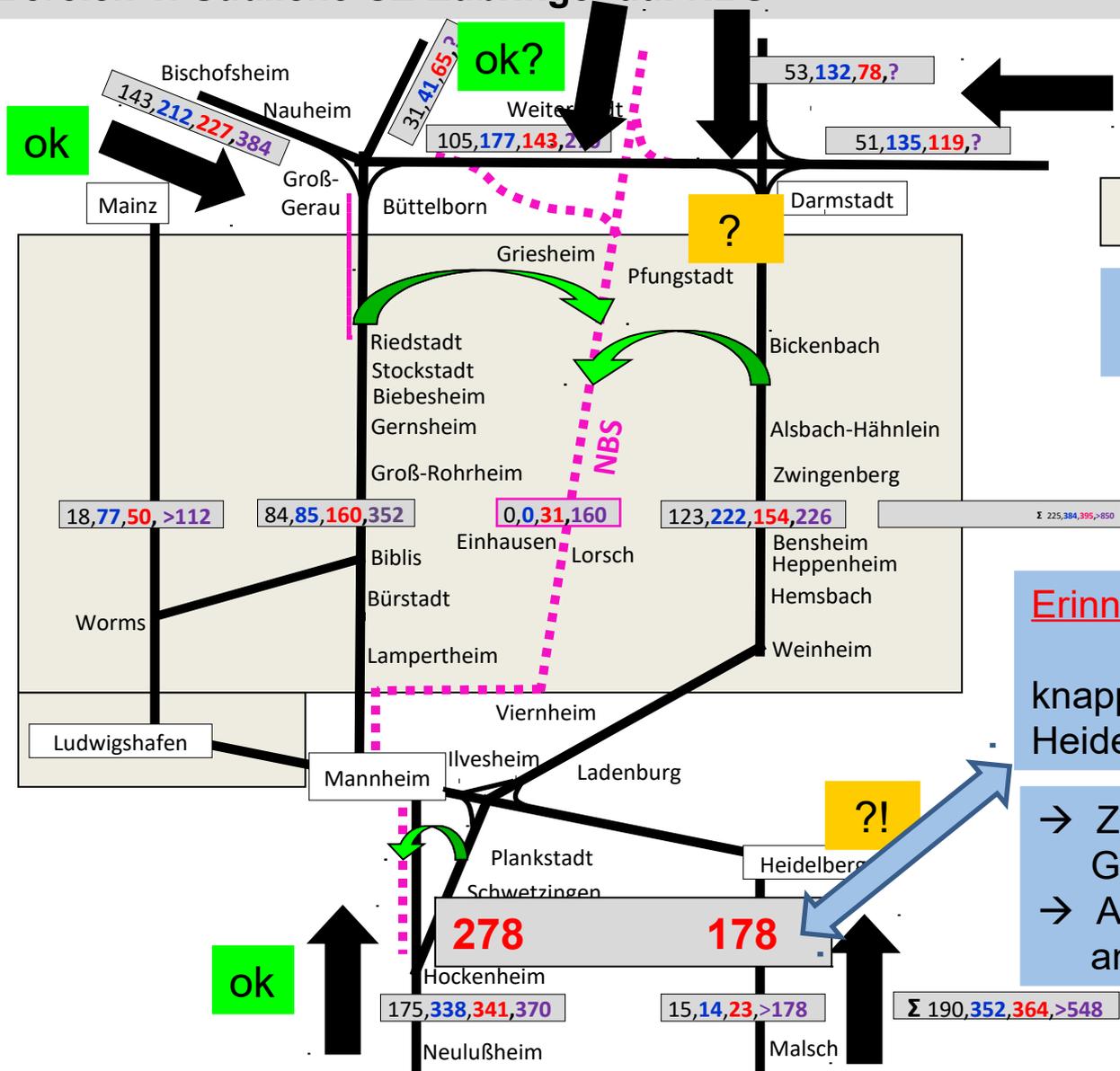
Zubringermöglichkeit
aus Frankfurt und
Aschaffenburg hängt
von Projektgestaltung
Darmstadt ab

Güterverkehr Hauptachsen
 Neubaustrecke

Güterzugzahlen

1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz I
4. Max. Kapazität (Korr. Studie, Zielnetz I)

Bereich 1: Südliche GZ-Zubringer auf NBS



Bereich 1: Verkehrskonzept

Ist der GZ-Zulauf zur NBS ausreichend?

Erinnerung Korridorstudie:
knapp 500 GZ → knapp 200 über Heidelberg

→ Zusammenhang mit Abschnitt Graben-Neudorf – Karlsruhe
→ Anbindung 500 GZ von Süden an NBS prüfen

Bereich 2: Parameter ICE-Geschwindigkeit

Die Deutschlandtakt-Studie des BMVI 2015 ⁽¹⁾

beschreibt Effekte (Vor- und Nachteile) des Versuches, den deutschlandweiten ICE-Fahrplan so zu modifizieren, dass möglichst viele ICE gleichzeitig (= getaktet) halten, um die Umsteigemöglichkeiten zu maximieren.

Man kann ihn lesen als eine Anregung, darin **keine Maximierungs-** sondern eine **Optimierungsaufgabe** zu sehen.

Anregung:

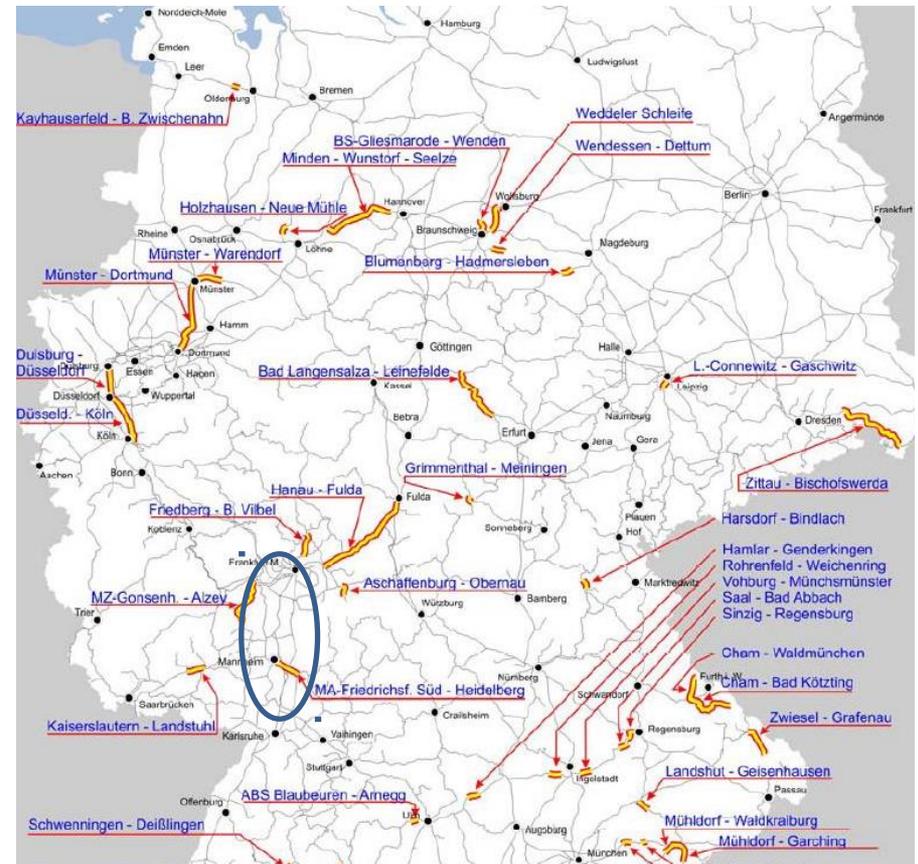
Die Relevanz der ICE-Geschwindigkeit Frankfurt-Mannheim ist in den einzelnen Zielfahrplänen zu prüfen

(1) Siehe Anhang 1

Bereich 1: Engpässe laut Deutschlandtaktstudie



Güterzug-Engpässe



SPV-Engpässe

jeweils nach Arbeitspaket 1.3 (1)

Die Deutschlandtaktstudie zeigt einen GZ-Engpass, keinen SPV-Engpass

(1) „Engpässe SGV“ S. 79, „Streckenengpässe SPV-AP 1.3“ S. 78 (vor AP 1.4 mit NBS F-MA) in „Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr“, BMVI 2015

Anhang 1: Deutschlandtakt-Studie

Aus der Deutschlandtakt-Studie des BMVI 2015 ⁽¹⁾

- Einsparung von [nur] 3,5 min pro Fahrt ⁽²⁾
- Geldwertnutzen Fahrzeit [nur] 97 Mio. Euro / a für ganz Deutschland ⁽³⁾
- Kapazitätsausbau und Taktausbau erfordern unterschiedliche Investitionen
[Interessenkonflikt]
- Beispiel „Knoten“ Mannheim: ICE-Halte zwischen 3 und 11,5 min
Umsteigezeiten zwischen 4 und 20 min [weitenteils keine Gleichzeitigkeit der Halte]
- Mannheim – Frankfurt-Hbf 33 min statt heute 36 min [Zeitgewinn differiert von BVWP]

Betriebliche Robustheit einer Maximierung gleichzeitiger Halte ist zu hinterfragen:
Verspätungen pflanzen sich 1:1 durch ganz Deutschland fort ⁽⁴⁾

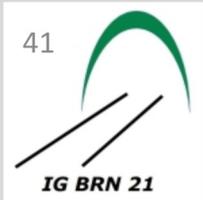
Anregung: Die Relevanz der ICE-Geschwindigkeit Frankfurt-Mannheim ist in den
einzelnen Zielfahrplänen zu prüfen

(1) nach Ausbau geplanter Projekte wie Stuttgart-Ulm, Frankfurt-Fulda, Karlsruhe-Basel, Frankfurt-Mannheim

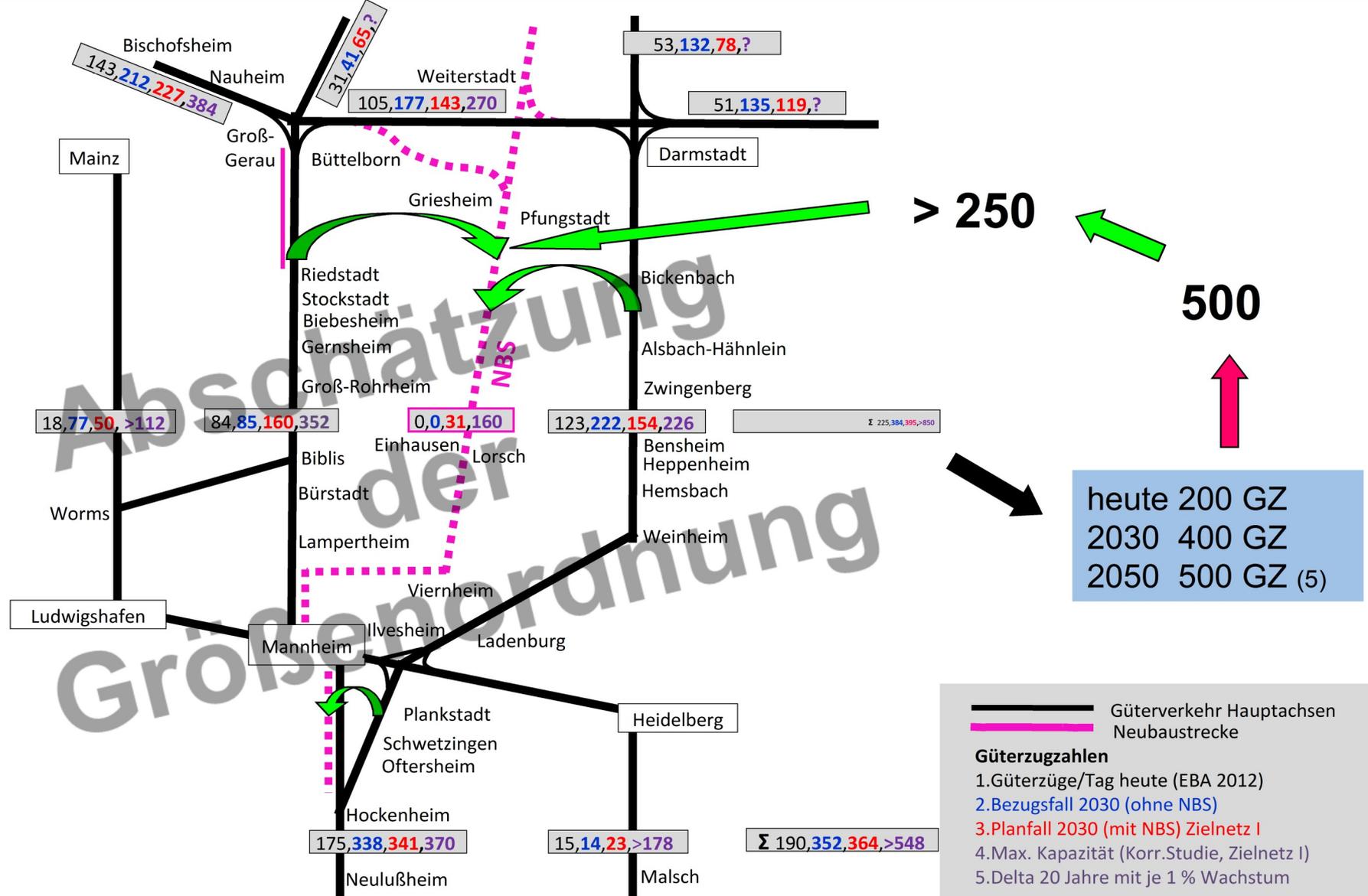
(2) 208 Mio. Fahrten in Deutschland 2025

(3) 25 Euro/h für Geschäftsreisende, 6 Euro/h für alle Anderen

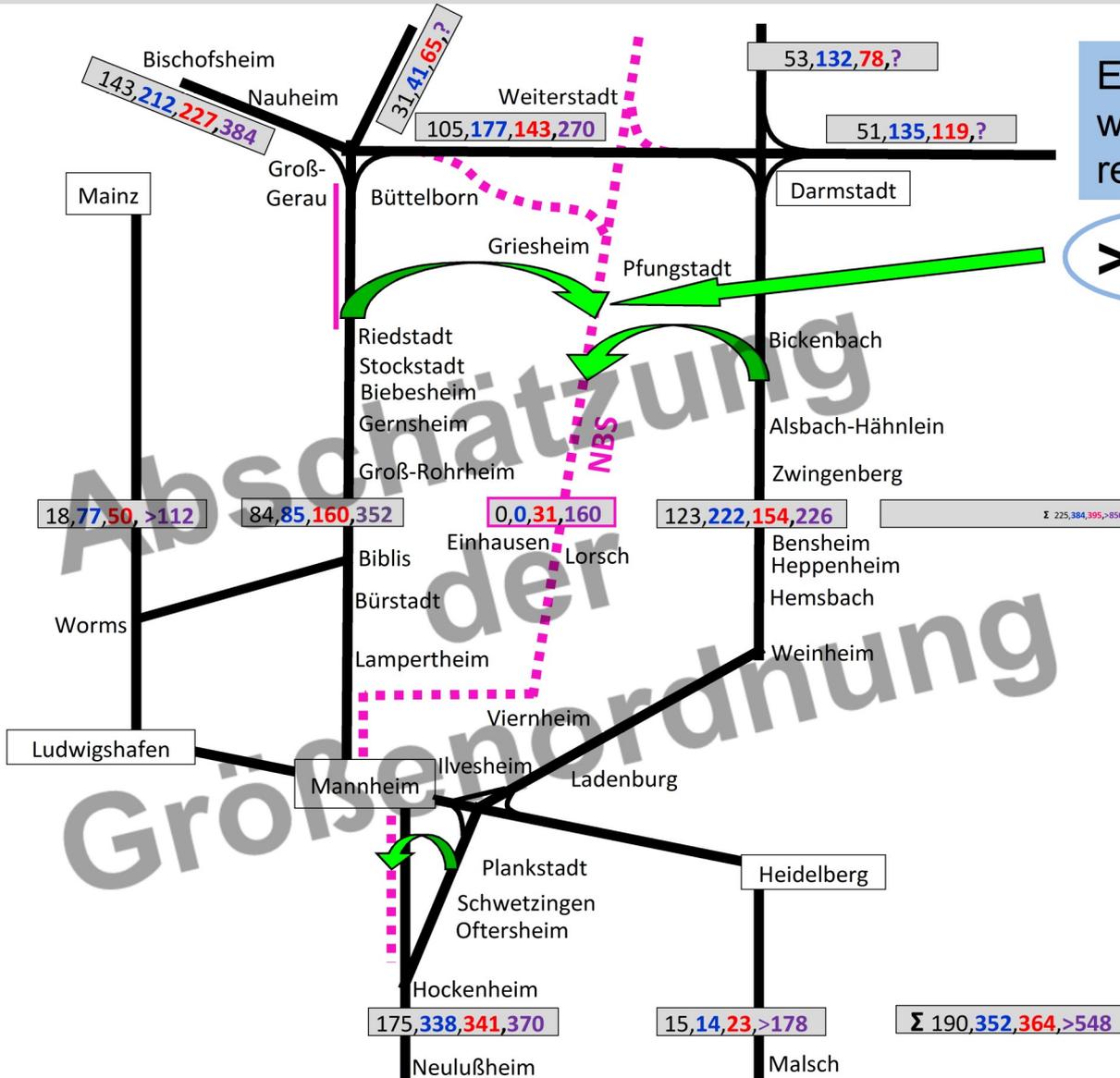
(4) Pünktlichkeit Fernverkehr (Verspätung < 6 min) heute ca. 80 %



Zielgröße Güterzugverlagerung



Zielgröße Güterzugverlagerung



Erst ab dieser Größenordnung werden Bestandsgemeinden real entlastet

> 250

500

heute 200 GZ
2030 400 GZ
2050 500 GZ (5)

- Güterverkehr Hauptachsen
 - Neubaustrecke
- Güterzugzahlen**
1. Güterzüge/Tag heute (EBA 2012)
 2. Bezugsfall 2030 (ohne NBS)
 3. Planfall 2030 (mit NBS) Zielnetz I
 4. Max. Kapazität (Korr. Studie, Zielnetz I)
 5. Delta 20 Jahre mit je 1% Wachstum