

# Protokoll

---

## Arbeitsgruppe 2: „Verkehrskonzeption“

### 1. Sitzung

Kurfürstlicher Amtshof, Heppenheim

27. Januar 2017

---

Ort: Kurfürstlicher Amtshof, Amtsgasse 5, 64646 Heppenheim  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe

TOP 3 Vorstellung der Planungsgrundlage für das Projekt: Korridorstudie Mittelrhein und BVWP 2030

TOP 4 Fragen/Hinweise/Anmerkungen

TOP 5 Dank und Ausblick

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 1. Sitzung Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“  
Anlage 2 Präsentation des Gutachters des Bundes Michael Pohl, Intraplan Consult GmbH

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der ersten AG-Sitzung „Verkehrskonzeption“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Ziele der Arbeitsgruppe
- Vorstellung der Planungsgrundlage für das Projekt: Korridorstudie Mittelrhein und BVWP 2030
- Klärung von offenen Fragen, Einholen von Hinweisen und Anmerkungen

Herr Eggert stellt Herrn Pohl von Intraplan als Gutachter des Bundes vor. Er merkt an, dass von der heutigen Sitzung Fotos gemacht werden. Es werden keine Einwände erhoben. Der Moderator bittet die Teilnehmenden, sich mit Namen und Institution vorzustellen.

### **TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe**

Der Moderator erklärt, dass auf der ersten Sitzung des Beteiligungsforums die Gründung von fünf Arbeitsgruppen beschlossen wurde. Er verweist auf den dort bereits diskutierten Entwurf des Selbstverständnisses. Zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit der Arbeitsgruppe bittet er darum, dass die Institutionen möglichst nur durch jeweils eine Person vertreten werden. Der Moderator erläutert, dass es in der heutigen Sitzung um die Hintergründe und Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein sowie des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gehe. Darüber hinaus sei der Themenkomplex der Verkehrslenkung für diese Arbeitsgruppe von zentraler Bedeutung.

Der Moderator merkt an, dass im Vorfeld der Sitzung bereits Fragen und Anmerkungen für die heutige AG-Sitzung eingegangen seien. Unter anderem ging es dabei um die Verlagerung des Güterzugverkehrs auf die Neubaustrecke, die Möglichkeiten zum Mischverkehrsbetrieb durch Überholgleise auf der Neubaustrecke sowie den ökonomischen Kundennutzen bei einer ICE-Fahrtzeitverkürzung. Darüber hinaus seien in der ersten Sitzung der „Arbeitsgruppe Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ Fragen zu den Hintergründen der untersuchten Varianten der Korridorstudie Mittelrhein, den gewählten Prognosehorizonten sowie zu den möglichen Auswirkungen der Großknotenuntersuchung Frankfurt auf die Neubaustrecke aufgekommen. Er erklärt, dass viele der aufgeführten Themen in der heutigen Sitzung besprochen werden könnten.

Der Moderator verweist darauf, dass alle vorgestellten Präsentationen online gestellt würden und die Sitzung in Form eines Ergebnisprotokolls dokumentiert werde. Generell werde beim Protokoll auf die Nennung von Namen der Teilnehmer verzichtet, da dies einen offeneren Austausch ermögliche.

Der Moderator führt aus, dass sich auf der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ auf eine Vorgehensweise zur Verabschiedung des Protokolls verständigt wurde. Demnach werde der Erstentwurf des Protokolls innerhalb von zwei Wochen an die Teilnehmer der Arbeitsgruppe versandt, welche wiederum zwei Wochen Zeit hätten, ihre Änderungsvorschläge einzureichen. Sofern diese nicht im Konflikt zu anderen Änderungsvorschlägen stünden und

in der Form in der entsprechenden Sitzung thematisiert wurden, gingen sie in den Zweitentwurf des Protokolls ein, welcher - als Entwurf gekennzeichnet - online gestellt werde. Verbleibende Änderungsvorschläge würden auf der nachfolgenden Sitzung der Arbeitsgruppe diskutiert werden, auf der das Protokoll auch formell verabschiedet werde. Der Moderator schlägt diese Vorgehensweise auch für die AG „Verkehrskonzeption“ vor und appelliert an die Teilnehmer, die Fristen zur Einreichung der Änderungsvorschläge einzuhalten. Das Plenum erhebt keine Einwände gegen dieses Vorgehen.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Umgang mit der Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“*

Ein Teilnehmer zeigt sich überrascht, dass die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“ bereits terminiert sei. Auf der ersten Sitzung des Beteiligungsforums sei abgestimmt worden, dass sich diese Arbeitsgruppe erst treffe, nachdem die Arbeit in der AG „Verkehrskonzeption“ abgeschlossen sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass man diesen Termin angesetzt habe, um die grundsätzliche Vorgehensweise, insbesondere zur Methodik der Lärmberechnung, zu erläutern. Die tatsächliche Berechnung des Lärmpegels werde aber erst zu einem späteren Zeitpunkt im Prozess vorgenommen. Dafür seien unter anderem die Prognosen des Bundes zu den Zugzahlen 2030 notwendig, welche noch nicht vorlägen. Es wird sich darauf geeinigt, den angesetzten Termin stattfinden zu lassen und die Einladung zur Sitzung auch an die Teilnehmer der AG „Verkehrskonzeption“ zu versenden.

#### *Terminierung der AG „Verkehrskonzeption“*

Ein Teilnehmer erklärt, dass der zeitliche Abstand zwischen den AG-Sitzungen zu groß sei und regt eine weitere Sitzung zu einem früheren Termin an. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass ein Treffen nach der Bekanntgabe der Zugzahlenprognosen durch den Bund notwendig sei. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass eine Sitzung zu den Zugzahlprognosen stattfinden werde und sie versuchen würden, dem Wunsch nach kürzeren Abständen zwischen den Sitzungen zu entsprechen.

#### *Organisatorisches/Konzeptionelles*

Einige Teilnehmer weisen darauf hin, dass der Sitzungsraum ebenso wie die Leinwand zur Darstellung der Präsentation zu klein sei. Der Moderator erklärt, dass dies unter anderem dadurch zu erklären sei, dass sich nach Ablauf der Anmeldefrist noch zahlreiche Teilnehmer angemeldet hätten. Ein Vertreter der DB Netz AG sagt zu, die vorgebrachten Punkte bei Wahl der kommenden Sitzungsorte zu berücksichtigen.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Arbeitsgruppensitzungen bislang Informationsveranstaltungen der DB Netz AG seien, auf denen die Teilnehmer Fragen zu den Präsentationen der DB Netz AG stellen könnten, für konstruktive Diskussionen oder eine Arbeit an der Sache im Sinne einer Beteiligung bliebe aber keine Zeit. Es sei nicht erkennbar, wie die Anregungen aus den Arbeitsgruppen tatsächlich berücksichtigt würden.

#### *Versand von Unterlagen im Vorfeld*

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Präsentation nicht im Vorfeld der Sitzung an die Teilnehmer versandt wurde und dies die Vorbereitung auf den Termin erschwere.

Der Moderator erläutert, dass alle gezeigten Präsentationen im Nachgang der Sitzung an die Teilnehmer verschickt würden und auf der Projekthomepage zu finden seien. Die Sitzung sei der richtige

Ort und Zeitpunkt zur Vorstellung und Erläuterung der Präsentation, da hiermit Missverständnissen vorgebeugt werden könne und unnötige Mehrarbeit für die Teilnehmer vermieden werde. Fragen, welche im Nachgang der Sitzung aufkämen, würden in den Folgesitzungen aufgegriffen und beantwortet werden.

### **TOP 3 Vorstellung der Planungsgrundlage für das Projekt: Korridorstudie Mittelrhein und BVWP 2030**

Michael Pohl, Gutachter des Bundes von Intraplan Consult GmbH, präsentiert die Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein und des Bundesverkehrswegeplans 2030. (**Anlage 2, Folie 1-32**)

### **TOP 4 Fragen/Hinweise/Anmerkungen**

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Ermittlung der Werte zur Lärmschutzberechnung*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass die Lärmbelastung methodisch einen derart niedrigen Wert in der Nutzen-/Kostenuntersuchung zugeordnet bekomme, dass sie für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme nahezu keine Rolle spiele. Er verweist zudem auf die Diskrepanz, die sich bei der Methodik zur Berechnung des Lärms zwischen dem Bedarfsplan 2010, der Korridorstudie Mittelrhein und dem BVWP 2030 zeige. Er fragt, auf welcher Grundlage die Zuordnung eines spezifischen Geldbetrags zu einer bestimmten Lärmbelastung erfolge.

Herr Pohl erläutert, dass sich die Methodik zur Ermittlung der Lärmwirkung in der Zeit vom Bedarfsplan 2010 zum BVWP 2030 verändert habe und detaillierter geworden sei. In der neuen Methodik, die beim BVWP 2030 zum Einsatz kam, lege der Planer für die Maßnahme eine Infrastrukturlinie auf Basis georeferenzierter Lageplandaten zugrunde. Im Anschluss würden die Zugzahlen je Streckenabschnitt für den Plan- und Bezugsfall – differenziert nach Verkehrsart, Zeitscheibe, Fahrtrichtung, Geschwindigkeit und Zuglänge zum Bezugs- und dem Planfallnetz – dem Lärmgutachter zur Verfügung gestellt. Dieser ermittle die nach verschiedenen Lärmklassen gestaffelten Betroffenheiten. In einem weiteren Schritt werde die Differenz in der Lärmbelastung zwischen Bezugs- und Planfall saldiert. Dabei würden auch die durch die Maßnahme bedingten Veränderungen der Lärmbelastung auf den Bestandsstrecken berücksichtigt.

Herr Pohl führt außerdem aus, dass die Zuordnung eines Geldwertes zu einer bestimmten Lärmklasse methodisch anspruchsvoll sei. Seines Wissens nach wurde der Wert mithilfe von Befragungen gemäß eines „stated-preference“-Modells erhoben. Man bitte die Befragten darum, dem Nutzen, der sich durch den Rückgang der Lärmbelastung in einer bestimmten Höhe ergibt, einen Geldwert zuzuordnen. Durch eine Mittelwertbildung ergebe sich die mittlere Zahlungsbereitschaft, welche als Grundlage für die volkswirtschaftliche Nutzen-/Kostenuntersuchung diene. Dies sei in der Volkswirtschaftslehre ein übliches Vorgehen zur Bewertung von Faktoren, die sich nicht direkt monetär bewerten lassen.

##### *Güterverkehrsbetrieb außerhalb der Nachtscheibe*

Ein Teilnehmer fragt, wie mit Güterzügen umgegangen werde, die kurz vor Beendigung der Nachtscheibe den Bereich zwischen Frankfurt und Mannheim passieren sollen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage über ein solches Szenario getroffen werden könne, es aber wie bei anderen Strecken Lösungen gebe, die genutzt werden könnten. Dies gelte auch für die Fälle, in denen Züge des Personenfernverkehrs kurz vor Beginn der Nachtscheibe den Korridor passieren müssten.

### *Kosten-/Nutzenbewertung der unterschiedlichen Varianten der Korridorstudie Mittelrhein*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass eine reine Güterverkehrsneubaustrecke einen höheren Nutzen bei der Minderung von Geräuschbelastungen aufweisen müsse als eine Variante mit Schienenpersonenfernverkehr tagsüber (Folie 11, Planfall 1c zu 1g).

Herr Pohl erläutert, dass in der Korridorstudie Mittelrhein noch die alte Methodik zur Ermittlung des Lärmnutzens angewandt wurde. Dabei seien nur die Lärmbelastungen während der Nachtscheibe betrachtet worden, sodass sich hier keine Differenz ergebe.

Herr Pohl ergänzt, dass sich die Bewertungsmethodik über den Teilaspekt der Berechnung des Lärmnutzens hinaus vom Bedarfsplan 2010 zum BVWP 2030 weiterentwickelt habe. So sei etwa der Betrag, auf dessen Grundlage der Nutzen der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene berechnet werde, deutlich gesenkt worden. Dies habe dazu beigetragen, dass der Güterverkehr im BVWP 2030 im Vergleich zum Bedarfsplan 2010 weniger positiv bewertet worden sei und einen geringeren prozentualen Anteil zum Gesamtnutzen aller Maßnahmen im vordringlichen Bedarf beisteuere. Dennoch sei eine reine Güterverkehrsneubaustrecke nicht wirtschaftlicher als die gewählte Variante. Im Übrigen sei sowohl in der Korridorstudie Mittelrhein als auch im BVWP 2030 die Verkehrslenkung in die verkehrliche Bewertung nicht eingegangen, da dies zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Nutzen-/Kostenverhältnisses führe.

### *Bezugsfall im BVWP 2030*

Ein Teilnehmer fragt, auf welchen Zeitpunkt sich der Bezugsfall beziehe, mit dem der Planfall verglichen werde.

Herr Pohl erklärt, dass dem Bezugsfall die Prognose für das Jahr 2030 zugrunde liege.

Der Teilnehmer kritisiert, dass die Zunahme des Güterverkehrs, die bis 2030 auch ohne zusätzliche Infrastruktur eintritt, bei dieser Vorgehensweise damit keine Auswirkung auf die Differenz zwischen Plan- und Bezugsfall habe. Nicht berücksichtigt würden die bis dahin entstandenen Kosten für die Bürger in Form gesteigerter Lärmbelastung.

Herr Pohl führt aus, dass dieses Vorgehen den gesetzlichen Vorgaben entspreche und sachlich zwingend sei, um den Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme ermitteln zu können.

Ein Teilnehmer merkt an, dass zur Bewertung einer infrastrukturellen Maßnahme keine negativen Effekte berücksichtigt werden könnten, die nicht originär auf die Maßnahme zurückzuführen seien. Diese miteinbeziehen zu wollen, sei zwar verständlich, werde aber wissenschaftlichen Standards nicht gerecht.

### *Prognose für den Güterverkehr*

Ein Teilnehmer erklärt, dass jede Maßnahme, die im Mittelrheintal getätigt werde, einen Anstieg der Güterzugzahlen auf den Bestandsstrecken nach sich ziehen würde. So könnte in Zukunft mit einem Anstieg der Güterzugzahlen im dreistelligen Bereich gerechnet werden, während die Zunahme des ICE-Verkehrs deutlich geringer ausfalle. Das wesentliche Ziel bei der Planung der Neubaustrecke sei es, Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Bestandsstrecken zu schaffen.

Herr Pohl merkt an, dass dazu geneigt werde, den Effekt von Infrastrukturmaßnahmen auf die Entwicklung des Verkehrswachstums zu überschätzen. Unabhängig von infrastrukturellen Maßnahmen führe die Globalisierung und das gestiegene Mobilitätsbedürfnis der Menschen zu einem allgemeinen Verkehrswachstum im Personen- und Güterverkehr. Der Effekt, den die geplante Neubaustrecke auf

das Wachstum des Güterverkehrs habe, sei gering im Verhältnis zum allgemeinen Verkehrswachstum bis zum Prognosehorizont 2030. Es gehe bei den geplanten Infrastrukturmaßnahmen vielmehr um die Frage der bedarfsgerechten Bereitstellung von Kapazitäten und der Verbesserung der Angebotsqualitäten.

Es handele sich zudem nicht um ein starres System, bei dem ein Anstieg des Wirtschaftswachstums zu einem proportionalen Anstieg des Güterverkehrs führen würde. So hätten mögliche Änderungen in der Regulierung des Verkehrssektors, beispielsweise durch eine Zulassung von Lang-LKWs auf Autobahnen, wesentlich größere Effekte auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs.

Ein Teilnehmer merkt an, dass er direkt an der Riedbahn wohne und die Lärmbelastungen durch den Einsatz von Flüsterbremsen bei Güterzügen abnehme. Gleichzeitig hätten die Anwohner der Riedbahn ein berechtigtes Interesse daran, dass der Personennahverkehr ausgebaut werde und pünktlich fahre. Es gälte, Belange des Lärmschutzes, der Pendler und des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass man die Zugzahlen in den Prognosen nicht beliebig steigern könne. Da die Mittelrheinstrecken derzeit bereits eine Kapazitätsauslastung von über 100% hätten, blieben keine großen Reserven für weitere Steigerungen. Angesichts dieser Kapazitätsgrenzen sei es nicht sinnvoll, mit derart hohen Güterzugzahlprognosen zu operieren.

#### *Unterschied der Untersuchungen zwischen BVWP 2003 und BVWP 2030*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass die geplante Neubaustrecke bereits im BVWP 2003 enthalten sei und fragt, wie sich dieses Vorhaben von den derzeit geplanten Vorhaben unterscheiden würde.

Herr Pohl erläutert, dass der Bundesverkehrswegeplan 2003 eine ausschließliche Neubaustrecke für den schnellen Personenfernverkehr mit einem Bypass an Mannheim vorbei vorgesehen habe. Bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 wurde die Neubaustrecke erneut ausschließlich für den Personenfernverkehr vorgesehen, allerdings durch den Knoten Mannheim. Im Anschluss habe man sich zur Durchführung der Korridorstudie Mittelrhein entschlossen, in der auch Varianten inklusive der Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs auf die Neubaustrecke geprüft wurden.

Ein Teilnehmer erläutert, dass ein Grund für die Beauftragung der Korridorstudie die Tatsache war, dass trotz Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar tagsüber Engpässe bleiben, insbesondere auf der Main-Neckar-Bahn und fragt, ob es zwischen dem Planungsstand der DB Netz AG im Jahr 2009 (BVWP 2003) und dem Planungsstand heute (BVWP 2030) tagsüber einen Unterschied hinsichtlich des Güterverkehrs auf den Bestandsstrecken zwischen Frankfurt und Mannheim gäbe, bzw. ob die Engpässe tagsüber auf der Main-Neckar-Bahn gelöst seien. Herr Pohl erklärt, dass im BVWP 2030 die Engpässe zwischen Frankfurt und Mannheim auf allen Strecken aufgelöst werden. Im BVWP 2003 habe man allerdings nur die Neubaustrecke betrachtet, während man im aktuellen BVWP das gesamte Zielnetz I Mittelrhein untersucht habe, inklusive ergänzender Maßnahmen über die Neubaustrecke hinaus und unter Berücksichtigung der Belange des Nahverkehrs.

#### *Aufgabenstellung der Korridorstudie Mittelrhein*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwiefern es bei der in der Aufgabenstellung der Korridorstudie Mittelrhein festgelegten Ziele zu einer Gewichtung kam. Er fragt zudem, ob darüber hinaus das Interesse der Region an einer deutlichen Reduzierung des Güterzuglärms an den Bestandsstrecken sowie an einem Ausbau des Nah- und S-Bahnverkehrs Rechnung getragen wurde.

Herr Pohl verweist auf die Aufgabenstellung der Korridorstudie (Folie 2) und erklärt, dass gemäß der Methodik des Bedarfsplans 2010 vorgegangen wurde. Zusätzlich habe man eine qualitative Bewer-

tung dazu abgegeben, in welchem Maße die untersuchten Varianten zur Erreichung der vorgegebenen Ziele beitragen würden. Eine persönliche Gewichtung der Ziele oder die Aufnahme weiterer Anforderungen in die Untersuchung habe er nicht vorgenommen.

#### *Durchführung der Neubaustrecke durch Darmstadt*

Ein Teilnehmer fragt, weshalb keine Variante mit einer ausschließlichen Streckenführung über Darmstadt in der Korridorstudie Mittelrhein geprüft wurde. Die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim würde dies ohne Halt in Darmstadt nicht bedeutend verlängern und die Kosten würden aufgrund bestehender Infrastruktur sinken.

Herr Pohl erklärt, dass es zum Zeitpunkt der Untersuchung ein Einverständnis zwischen Bund, Land und Stadt gegeben habe, eine alleinige Streckenführung durch Darmstadt nicht zu berücksichtigen. Er merkt zudem an, dass eine Steigerung der Halte in Darmstadt sich negativ auf die Reisezeitersparnisse zwischen Frankfurt und Mannheim und somit auf das Nutzen-/Kostenverhältnis auswirke. Würde man die Zahl der Halte in Darmstadt hingegen konstant halten, hätte es keinen positiven Effekt für die Anwohner. Außerdem würde es vermutlich dazu führen, dass auch der gesamte nächtliche Güterzugverkehr durch Darmstadt rollen müsse. Zudem werde im Bundesverkehrswegeplan keine Aussage zur konkreten Trassenführung der Neubaustrecke getroffen, sondern lediglich ihr Bedarf festgestellt. Sofern sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens andeute, dass sich eine bislang ungeprüfte Variante als vorzugswürdig erweisen könnte, müsse sich dieser nochmals genähert werden. Die Ergebnisse der Mittelrheinstudie und des BVWP 2030 seien dadurch nicht in Frage gestellt.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die damalige Diskussion zur Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke noch vor dem Hintergrund einer reinen ICE-Strecke stattfand. Er zeigt sich skeptisch, inwiefern die Durchführung des nächtlichen Güterverkehrs durch Darmstadt dem Interesse der dortigen Anwohner entspreche.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass eine Durchleitung des Güterverkehrs durch Darmstadt aufgrund der städtebaulichen und infrastrukturellen Voraussetzungen weniger kritisch zu bewerten sei als etwa im Knoten Mannheim.

#### *Möglichkeiten der Verkehrslenkung*

Ein Teilnehmer bittet um eine Einschätzung zu den Möglichkeiten der Verkehrslenkung.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass nach derzeitigem Kenntnisstand §57 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (Ausweisung eines besonderen Schienenweges) die gesetzliche Grundlage für eine Verkehrslenkung biete. Ergänzend sollen über die Novellierung des Trassenpreissystems ökonomische Anreize zur Nutzung der Neubaustrecke für den nächtlichen Güterverkehr gesetzt werden. Er merkt zudem an, dass der Bund dem Vorhabenträger die Aufgabe der Verkehrslenkung zugewiesen habe. Sollten hier gesetzliche Änderungen notwendig sein, müsse dies mit dem Bund besprochen werden. Er weist darauf hin, dass es schon heute die Möglichkeit gebe, die Führung der Güterzüge über alternative Strecken selbst festzulegen, wenn der Güterzugbetreiber bei gleichzeitiger Trassenpreisvergünstigung die entsprechende Flexibilität einräume und auf die Vorgabe eines bestimmten Weges verzichte.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Pohl, dass es für Befürworter einer Verkehrslenkung sinnvoll sei, auf eine eindeutige gesetzliche Regelung zu drängen und dies nicht alleine der Schienennetznutzungsverordnung der DB Netz AG zu überlassen.



Der Moderator hält fest, dass es sich bei der Verkehrslenkung um ein zentrales Themenfeld handele, welches die Arbeitsgruppe auch in den kommenden Sitzungen beschäftigen werde.

#### *Güterzugverkehr ohne Verkehrslenkung*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob ohne die Maßgabe einer Verkehrslenkung keine Güterzüge durch den Korridor fahren würden. Herr Pohl erklärt, dass die im BVWP 2030 prognostizierte Verlagerung von 31 Güterzügen auf die NBS ohne Verkehrslenkung ermittelt wurde. Verkehrslenkung zielt auf die Verlagerung von Verkehren auf bestimmte Strecken, um z.B. nachts die Lärmbelastung der Anwohner zu minimieren.

#### *Bau des dritten Gleises bei Riedstadt-Goddelau*

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach den Hintergründen zum geplanten dritten Gleis bei Riedstadt-Goddelau (Verbindung Groß-Gerau – Dornberg – Riedstadt-Goddelau).

Herr Pohl erklärt, dass das dritte Gleis zwischen Groß-Gerau und Riedstadt-Goddelau dem Ziel diene, einen Kapazitätsengpass im Güterverkehr zu beheben, der sich durch Maßnahmen im Nordkorridor für den Streckenabschnitt abgezeichnet habe. Hintergrund ist eine Steigerung des Güterverkehrs, die zusammen mit der höhengleichen Einfädung in Groß Gerau-Dornberg auf die Riedbahn dazu führe, dass die Auslastung dort stark steigt.

Auf Nachfrage des Teilnehmers erklärt Herr Pohl, dass diese Maßnahme nicht im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung des S-Bahnverkehrs geprüft oder entwickelt wurde. Der derzeitige laufende S7-Betrieb wurde bei der Betrachtung berücksichtigt.

Der Teilnehmer stellt fest, dass die Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs der Wunsch der Region sei und an den Bahnhöfen bereits Maßnahmen zu dessen Umsetzung stattfinden würden. Ein anderer Teilnehmer erklärt daraufhin, dass es nur in Bahnhöfen in den bestehenden S-Bahn-Netzen Maßnahmen gebe.

Ein Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass es sich beim S-Bahnverkehr um ein eigenständiges Themengebiet handele, bei dem das Land Hessen der Hauptansprechpartner sei.

#### *Auswirkungen auf den Streckenabschnitt südlich von Mannheim*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass im derzeitigen Beteiligungsprozess der Korridor Frankfurt-Mannheim, aber nicht der Abschnitt Mannheim-Karlsruhe, betrachtet werde. Er fragt, ob die Planungen der beiden Abschnitte in einem iterativen Prozess aufeinander abgestimmt würden oder ob die Planungen im Korridor Frankfurt-Mannheim den Output für den Teil südlich von Mannheim liefern würden.

Herr Pohl merkt an, dass im Zielnetz Mittelrhein beide Abschnitte betrachtet wurden. Er geht davon aus, dass sich keine weitreichenden Rückwirkungen aus den Planungen im Bereich Frankfurt-Mannheim auf den südlichen Korridor ergeben würden. Einen Einfluss könnte die Knotenuntersuchung Mannheim haben. Deren Ergebnisse würden allerdings voraussichtlich nicht mehr in diesem Jahr bekannt werden.

#### *Zusammenhang zwischen Nutzen-/Kostenbewertung des Zielnetz Korridor Mittelrhein I und der Knotenuntersuchungen*

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die Nutzen-/Kostenbewertungen der Knotenuntersuchung Frankfurt und Mannheim und jene des Zielnetzes Korridor Mittelrhein einer integrierten Betrachtung unterzogen werden würden.

Herr Pohl führt aus, dass zur Nutzenbewertung des Zielnetzes Korridor Mittelrhein zunächst die Annahme getroffen werde, dass es in den Großknoten Mannheim und Frankfurt keine Engpässe gäbe. Im zweiten Schritt würden die Großknoten in ihrem tatsächlichen Zustand betrachtet werden und daraufhin untersucht, welche Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter Engpässe notwendig seien. Eine gemeinsame Nutzenbewertung hätte den Nachteil, dass die Untersuchung noch komplexer werden würde und die Effekte einzelner Maßnahmen nicht mehr eindeutig den jeweiligen Projekten zugeordnet werden könnten.

Der Teilnehmer weist auf die Möglichkeit hin, dass Maßnahmen, welche in einer Knotenuntersuchung eine negative Nutzenbewertung aufwiesen, unter Berücksichtigung des Zielnetzes sich dennoch als sinnvoll erweisen könnten. Dieses Szenario sei beispielsweise bei der Bewertung von Folgeinvestitionen denkbar, welche sich bei einer östlichen Einfädelung des Güterverkehrs in den Rangierbahnhof Mannheim stellen würden.

Herr Pohl merkt an, dass das Zielnetz Korridor Mittelrhein ein sehr positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 aufweise. Eine Aussage über die Sinnhaftigkeit oder Notwendigkeit von Ergänzungen könne aber erst nach dem Vorliegen der Knotenuntersuchung Mannheim getroffen werden und sei eine Entscheidung, die im Rahmen der Knotenuntersuchung zu treffen sei.

#### *Maximale und notwendige Streckengeschwindigkeit*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwiefern die Streckenauslegung auf eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h auf der Neubaustrecke sinnvoll sei.

Herr Pohl stellt fest, dass die ICE 1,2, und 4 lediglich für eine Maximalgeschwindigkeit von 250km/h ausgelegt seien. Die Neubaustrecke werde allerdings von zwei Zugpaaren je Stunde je Richtung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 300km/h befahren werden. Der Bund plane zudem nicht ausschließlich für die Deutsche Bahn, und potenzielle Wettbewerber (z.B. die französische SNCF) würden weiterhin Zugtypen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 300km/h betreiben.

Er fügt hinzu, dass die Geschwindigkeit der Züge nicht nach unten gesenkt werden könnte ohne den Nutzen im Bereich des Personenverkehrs zu verringern. Die Korridorstudie Mittelrhein habe ergeben, dass eine reine Güterverkehrsstrecke zu einer negativen Nutzenbewertung führe und die zu erzielenden Zeitgewinne im Personenfernverkehr auf der Neubaustrecke notwendig zur Begründung des Vorhabens seien.

#### *Mischverkehrsbetrieb mit Überholbahnhöfen/Überholgleisen auf der Neubaustrecke*

Ein Teilnehmer fragt, ob eine Verteilung des ICE-Betriebs auf die Riedbahn, Main-Neckar-Bahn sowie die Neubaustrecke als Modell geprüft wurde. Der Moderator erläutert, dass die Idee hinter dieser Frage sei, die Neubaustrecke vom Personenfernverkehr zu entlasten, um frei gewordene Kapazitäten für den Güterverkehrsbetrieb tagsüber zu nutzen.

Herr Pohl weist darauf hin, dass ein Anstieg der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Zügen größere Pufferzeiten notwendig machen würde. Dies führe somit zu einer niedrigeren Taktung der Züge und einer schlechteren Ausnutzung verfügbarer Kapazitäten. Ein wesentlicher Grund für die Neubaustrecke sei die Entflechtung unterschiedlicher Verkehrsarten auf den Bestandsstrecken gewesen. Eine Verteilung des ICE-Betriebs auf alle drei Strecken würde das Problem nicht lösen, sondern

verschärfen. Er erläutert, dass auch die Option, tagsüber Mischverkehr auf der Neubaustrecke durch den Bau von Überholbahnhöfen zu ermöglichen, nicht realistisch sei. Um den Personenfernverkehr nicht zu behindern, wäre z.B. im Falle eines 10-Minuten-Taktes des Fernverkehrs eine Überholung alle 6 km erforderlich. Zusammen mit den Zeitverlusten, welche sich durch das wiederholte Anfahren und Abbremsen der Güterzüge ergebe, würde dies deren Fahrzeit im Abschnitt Abzweig Weiterstadt – MA-Waldhof um mindestens eine dreiviertel Stunde verlängern. Eine solche Fahrzeit würde keine Nachfrage am Markt finden. Ein Teilnehmer bittet um eine technische Vorprüfung zur Nutzung von Überholgleisen für den Güterzugverkehr tagsüber. Herr Pohl zeigt sich skeptisch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit einer solchen Option, da dies faktisch die Verlegung eines weiteren Gleises entlang der Neubaustrecke bedeuten würde. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt sich bereit, diese Option zu prüfen.

#### *Betriebskonzept*

Ein Teilnehmer erklärt, dass er es für sinnvoll erachte, ein Betriebskonzept zu erstellen, bevor mit der Planung fortgeschritten wird und bittet die DB Netz AG, ein solches für die kommende Sitzung vorzulegen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass ein Fahrplankonzept bei der Knotenuntersuchung Mannheim unterstellt werde, zur Erstellung eines Betriebskonzeptes unter anderem aber auch noch die Zugzahlprognosen 2030 des Bundes notwendig seien.

### **TOP 5 Dank und Ausblick**

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmern. Als Termine für die kommenden Sitzungen der AGs und des Beteiligungsforums stehen fest:

#### **2.Sitzung des Beteiligungsforums: 4. Mai 2017 (14-18 Uhr)**

1.Sitzung AG Lärmentwicklung Bestandsstrecken: 8. März 2017 (14-17 Uhr)

1.Sitzung AG Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung: 16. März 2017 (14-17 Uhr)

1.Sitzung AG Pfungstadt – Lorsch: 29. März 2017 (14-17 Uhr)

2.Sitzung AG Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim: 19. Juni 2017 (14-17 Uhr)

#### **2.Sitzung AG Verkehrskonzeption: 1. Juni 2017 (14-17 Uhr)**

2.Sitzung AG Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung: 12. September 2017 (14-17 Uhr)

2.Sitzung AG Pfungstadt – Lorsch: 5. Oktober 2017 (14-17 Uhr)

#### **3.Sitzung Beteiligungsforum: 21. November 2017**