

# Protokoll

---

## Arbeitsgruppe 2: „Verkehrskonzeption“

### 2. Sitzung

Kolping Haus, Bensheim

21. März 2017

---

Ort: Kolping Haus, Am Rinnentor 46, 64625 Bensheim  
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 Abnahme des Protokolls der ersten Sitzung der AG „Verkehrskonzeption“ am 27.1.2017

TOP 3 Präsentation BI NOBL

TOP 4 Präsentation IG BRN 21

TOP 5 Präsentation DGB/EVG

TOP 6 Präsentation der Ergebnisse zur Umsetzbarkeit von Überholgleisen

TOP 7 Dank und Ausblick

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“  
Anlage 2 Präsentation BINOBL  
Anlage 3 Präsentation IG BRN 21  
Anlage 4 Präsentation DGB/EVG  
Anlage 5 Präsentation „Betrachtungen zum Mischverkehr auf der NBS und der Riedbahn“

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten AG-Sitzung „Verkehrskonzeption“ (**Anlage 1**). Er erläutert, dass der Schwerpunkt der vergangenen Sitzung auf der Präsentation des Gutachters des Bundes zur Korridorstudie Mittelrhein und zu den Hintergründen des Bundesverkehrswegeplans 2030 gelegen habe. Auf der heutigen Sitzung würde sich intensiv mit den Vorschlägen und Hinweisen der Teilnehmer befasst.

Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Präsentation und Besprechung der Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis
- Vorstellung der Untersuchungsergebnisse zu Überholgleisen
- Klärung weiterer Fragen

Der Moderator verweist auf die Verständigung in anderen Arbeitsgruppen, die Bestuhlung lediglich für angemeldete Teilnehmer, deren Institution nicht bereits durch eine andere Person vertreten ist, vorzunehmen. Alle weiteren Teilnehmer könnten in der zweiten Reihe Platz nehmen. Da damit leere Sitzreihen vermieden und die Arbeitsatmosphäre verbessert würden, schlägt er diese Vorgehensweise auch für die Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ vor. Es werden keine Einwände erhoben.

### **TOP 2 Abnahme des Protokolls vom 27.1.2017**

Der Moderator stellt die eingegangenen Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der Sitzung vom 27.1.2017 vor. Ein Teilnehmer erklärt, dass verbleibende Fragen zum „Unterschied der Untersuchungen zwischen BVWP 2003 und BVWP 2030“ nochmals bei passender Gelegenheit auf einer der Folgesitzungen thematisiert würden. Er erklärt, die zwei verbleibenden Änderungsvorschläge zurückzuziehen. Es werden keine weiteren Änderungswünsche geäußert. Damit gilt das Protokoll der 1.AG-Sitzung als verabschiedet.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Präsentation von Herrn Pohl am 27.1.2017*

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Folie 25 der Präsentation, laut der im Zielnetz des BVWP täglich 96 Zugpaare im Schienenpersonenfernverkehr auf der Neubaustrecke verkehren würden. Tatsächlich wären es nur 80, da fälschlicherweise die 16 Zugpaare der Strecke Ludwigshafen-Worms-Mainz mit eingerechnet worden seien.

Ein Vertreter der DB Netz erklärt, die Angaben nochmals zu überprüfen und sie bei Vorlage eines Fehlers zu korrigieren.

## **TOP 3 Präsentation BI NOBL**

Bernd Höppner stellt die Sichtweise der BI NOBL zur Korridorstudie vor (**Anlage 2, Folie 1-21**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Unterschiede in der Methodik zur Erhebung von Zugzahlen*

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sich die in der Präsentation aufgeführten Zugzahlen des Eisenbahnbundesamtes von den Angaben der Deutschen Bahn in ihrer Methodik unterscheiden. Die Zugzahlen des Eisenbahnbundesamtes seien für ein Jahr dargestellt, d.h. die Tageswerte aus der Präsentation bildeten den Durchschnitt im Jahresverlauf. Grundlage der Zugzahlen der Bahn bilde der Durchschnitt, welcher sich durch die Betrachtung der Zugzahlen an den verkehrsstärksten Tagen (Dienstag bis Freitag) aus zwei repräsentativen Zählwochen ergebe. Aus diesem Grund nähmen auch die Ist-Zugzahlen der Bahn einen höheren Wert an. Diese methodischen Unterschiede gelte es bei dem Vergleich der Streckenauslastung im Ist-Zustand mit den Prognosefällen zu berücksichtigen. Er bietet an, den Teilnehmern entsprechende Daten zur derzeitigen Streckenauslastung zur Verfügung zu stellen. Die Teilnehmer begrüßten dies.

#### *Methodik zur Lärmschutzberechnung*

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern es Alternativen zur kritisierten Ermittlung des Lärmschutzes anhand von Dezibel-Grenzwerten gebe.

Herr Höppner erklärt, dass die Neubaustrecke eine deutlich niedrigere Lärmbelastung für die Bevölkerung zum Ziel haben müsse, sodass sich diese Frage gar nicht erst stelle. Er betont, dass von Lärmschutzwänden innerhalb von Siedlungsgebieten eine spaltende Wirkung ausgehe. Während sich direkt betroffenen Anrainer wegen der Auswirkungen auf ihr Grundstück oftmals gegen die Maßnahme aussprechen, würde dies von der weiteren Nachbarschaft aufgrund der lärmindernden Wirkung begrüßt.

#### *Sicherheitsvorkehrungen für Gefahrguttransporte*

Ein Teilnehmer betont die Bedeutung der Sicherheitsvorkehrungen für schienengebundene Gefahrguttransporte. Es müssten Vorkehrungen getroffen werden, die bei einem Unfall den schnellen Zugang zum Unfallort ermöglichen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass sicherheitsrelevante Aspekte mit großer Sorgfalt behandelt würden. Es gebe Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes zum Brand- und Katastrophenschutz an freien Strecken und in Tunneln, die es einzuhalten gelte. Im Zuge der Planungen werde sich zudem mit allen kommunal betroffenen Feuerwehren abgestimmt.

#### *Vorschlag zum Bau einer viergleisigen Neubaustrecke*

Die Teilnehmer diskutieren den Vorschlag der BI NOBL zum Bau einer viergleisigen Neubaustrecke. Ein Teilnehmer erläutert, dass die zwei zusätzlichen Gleise vollständig für den Güterverkehr genutzt werden könnten. Dadurch könne die Bestandsstrecke erheblich entlastet werden.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass der BVWP 2030 auf Basis von Voruntersuchungen einen Bedarf von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Frankfurt und Mannheim festgestellt habe. Dieser sei maßgeblich zur Finanzierung des Projektes durch den Bund. Bevor Forderungen nach einer viergleisigen Neubaustrecke an die Politik oder in der Öffentlichkeit gestellt werden könnten, müsse ein

stichhaltiger Nachweis ihrer Notwendigkeit erbracht werden. Er weist zudem auf den höheren Raumverbrauch durch die zusätzlichen Gleise hin. Für die kommende Sitzung werde aufbereitet, ob eine zweigleisige Neubaustrecke zur Engpassbeseitigung ausreiche oder inwiefern weitere Gleise notwendig seien. Darüber hinaus seien die Zugzahlprognosen 2030 sowie die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim von Bedeutung, lägen aber derzeit noch nicht vor.

#### **TOP 4 Präsentation IG BRN 21**

Dr. Gunther Mair, IG BRN 21, stellt die Präsentation „Gesamtkonzept“ vor (**Anlage 3, Folie 1-27**).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Nahverkehrsausbau an Bestandsstrecken*

Ein Teilnehmer fragt, wie sich ein Ausbau des Nahverkehrs bewerkstelligen lasse, wenn auf den Bestandsstrecken auch der schnelle Personenfernverkehr fahre.

Herr Mair erklärt, dass mit der Neubaustrecke neue Kapazitäten im Schienennetz geschaffen würden, welche die Auslastung auf den Bestandsstrecken minderten. Die sich daraus ergebenden Spielräume könnten für den Ausbau des Nahverkehrs genutzt werden.

##### *Güterzugzubringer auf die Neubaustrecke*

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert im Hinblick auf die Darstellung auf Folie 10, dass es zur Lenkung des in Richtung Süden fahrenden Güterverkehrs von der Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke keines Güterzugzubringers nördlich von Darmstadt bedürfe. Es sei vorgesehen, die nächtlichen Güterzüge bereits ab Zeppelinheim auf die Neubaustrecke zu leiten.

##### *Engpass / Fahrzeitverkürzung Schienenpersonenfernverkehr*

Ein Vertreter der DB Netz AG nimmt Bezug auf die in der Präsentation enthaltene Feststellung, dass für den Projektkorridor kein Engpass im Schienenpersonenfernverkehr vorläge. Dies sei korrekt, weil in den Untersuchungen zum BVWP der Schienenpersonenfernverkehr Vorrang vor den übrigen Verkehren erhalte. Ziel der Neubaustrecke sei es im Hinblick auf den Personenfernverkehr auch nicht, einen Engpass zu beseitigen, sondern eine Fahrzeitverkürzung zwischen Frankfurt und Mannheim zu erreichen.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Bahn erst eine Zugverspätung von mindestens 6 Minuten als solche vermerke und erkundigt sich, in welchem Verhältnis diese Regelung zu der angestrebten Fahrzeitverkürzung stehe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass die Fahrzeitverkürzung der planerischen Vergleichszeit entspreche und nicht gegen eventuelle Verspätungen aufzurechnen sei, da diese ja nicht eingeplant würden. Durch die Entflechtung der Verkehrsarten zwischen Bestands- und Neubaustrecke werde zudem die Eintrittswahrscheinlichkeit einer Verspätung deutlich gesenkt. Ab wann das verspätete Ankommen eines Zuges als Verspätung gewertet werde, stehe jedoch in keinem Zusammenhang zur angestrebten Fahrzeitverkürzung.

##### *Deutschlandtakt*

Ein Teilnehmer stellt fest, dass der Deutschlandtakt zum Zeitpunkt der Korridorstudie Mittelrhein noch gar nicht existierte und somit auch noch nicht berücksichtigt werden konnte. Er fragt, inwiefern er in Bezug auf die anzustrebende Fahrzeitverkürzung von Bedeutung sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass der Deutschlandtakt erst mit der Knotenuntersuchung Frankfurt abgeschlossen werde. Derzeit existiere aber bereits ein Zielfahrplan auf der Basis des BVWP 2030, in dem die anzustrebende Fahrzeitverkürzung (noch ohne Deutschlandtakt) angegeben wäre. Bezogen auf die Neubaustrecke führt er aus, dass die angestrebte Fahrzeitverkürzung nicht nur für die Strecke Frankfurt - Mannheim relevant sei. Er habe insbesondere auch für den Raum Karlsruhe – Basel große Bedeutung. Damit träten deutliche Verbesserungen in Bezug auf die Anschlussverbindungen in die Schweiz ein.

Herr Mair erläutert, dass der Deutschlandtakt bzw. die anzustrebenden Fahrzeitverkürzungen nicht als gesetzt begriffen werden müssten. Vielmehr könne man den Fahrzeitgewinnen einen finanziellen Wert zuordnen, der als ein Faktor in den Abwägungsprozess mit anderen Parametern einfließen solle.

#### *Linienführung im Raum Darmstadt und Umgebung*

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Bahn kein durchdachtes Konzept für die Durchfahrt des Industriegebietes Weiterstadt besäße und fordert eine Berücksichtigung der Regionalplanvariante. Der Moderator verweist auf die Arbeitsgruppe 4, die sich mit der Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung beschäftige.

### **TOP 5 Präsentation DGB/EVG**

Rainer Schapitz präsentiert das Neubaustreckengrundkonzept DGB Südhessen/EVG Südhessen (**Anlage 4, Folie 1-3**).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

Der Moderator fasst zusammen, dass in den drei bisherigen Präsentationen verschiedene Optionen vorgeschlagen wurden, die unterschiedlich stark vom BVWP 2030 abwichen. So sei eine zweigleisige Güterverkehrsstrecke, eine viergleisige Mischverkehrsstrecke sowie zwei reine Güterverkehrsgleise in Kombination mit zwei reinen Personenfernverkehrsgleisen in die Diskussion eingebracht worden. Zudem sei vorgeschlagen worden, auch tagsüber Mischverkehr auf der zweigleisigen Neubaustrecke zu ermöglichen.

### **TOP 6 Präsentation DB Netz AG**

Tobias Bückle, DB Netz AG, stellt die Präsentation „Betrachtungen zum Mischverkehr auf der NBS und der Riedbahn“ vor (**Anlage 5, Folie 1-18**).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Überholgleise*

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sich die Untersuchungsergebnisse der IG BRN 21 von den Betrachtungen der Bahn nicht maßgeblich unterscheiden würden. Die Übereinstimmung in den Ergebnissen sei zu begrüßen, da damit eine gemeinsame Faktengrundlage geschaffen worden sei. Er weist darauf hin, dass im Modell der IG BRN21 stündlich von drei einzeln verkehrenden Zügen des schnellen Fernverkehrs und sechs Güterzügen ausgegangen werde. Die Zielvorgaben für den Betrieb der Neubaustrecke seien allerdings vier bis fünf ICE-Züge, die im Bündel verkehrten. Insofern gebe es Unterschiede in der Interpretation dieser Faktengrundlage, die im weiteren Projektverlauf besprochen würde.

Ein Teilnehmer merkt an, dass mit den Überholgleisen eine deutliche Kapazitätssteigerung zu relativ geringen Kosten und damit eine weitere Entlastung der Bestandsstrecken erreicht werden könne. Welches Verhältnis zwischen Güter- und Personenfernverkehr dabei das sinnvollste wäre, müsse im weiteren Prozess ausgelotet werden. Ein anderer Teilnehmer äußert Zweifel, inwiefern sich die Kapazitätsgewinne durch Überholgleise tatsächlich erzielen ließen, sollte es zu Störungen im Betriebsablauf kommen.

#### *Unterstellte Streckenlänge bei Überholgleisen*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die in der Modellrechnung unterstellte Streckenlänge einer bestimmten Streckenführung entspreche.

Es wird festgestellt, dass die von der DB Netz AG unterstellte Streckenlänge deckungsgleich mit jener der IG BRN 21 sei und die verwendeten Daten auf den Vortrag von Herrn Pohl am 27.1.2017 zurückgingen. Herr Bückle, DB Netz AG, unterstreicht, dass die Länge notwendiger Überholgleise und damit der Anteil an der gesamten Streckenlänge im Modell weitestgehend unabhängig von der konkret unterstellten Streckenlänge sei.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die unterstellte Streckenlänge nicht der gesamten Neubaustrecke entspreche, sondern sich auf den Abschnitt zwischen Weiterstadt und Mannheim-Waldhof beziehe. Die Bezeichnung der Anfangs- bzw. Endpunkte auf den Folien sei daher nicht korrekt. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass man den Fehler in der Darstellung korrigieren werde.

#### *Güterverkehr zwischen Groß-Gerau und Zeppelinheim*

Ein Teilnehmer fragt, weshalb gemäß Folie 15 keine Güterzüge zwischen Groß-Gerau und Zeppelinheim verkehrten. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es sich bei der Darstellung um einen willkürlichen Auszug für 1 Stunde aus dem Streckenbelegungsplan im heutigen Fahrplan handele. Ziel sei es gewesen, die Auswirkungen unterschiedlicher Zuggeschwindigkeiten auf die Streckenkapazitäten zu verdeutlichen.

#### *Zusammenhang zwischen Knotenstudie Mannheim und der Variante eines viergleisigen Neubaus*

Gemäß einem Teilnehmer könne ein mögliches Ergebnis der Knotenuntersuchung Mannheim sein, dass die bestehende Infrastruktur für die Güterverkehrsführung nicht ausreiche. Er fragt, wie vor diesem Hintergrund die Möglichkeit einer viergleisigen Neubaustrecke mit zwei reinen Güterverkehrsschienen zu bewerten sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass eine solche Variante erst bewertet werden könne, wenn der Umfang des zusätzlichen infrastrukturellen Bedarfs klar sei.

#### *Weiteres Vorgehen*

Ein Teilnehmer verweist auf die Gemeinsamkeiten in den Vorschlägen der Bürgerinitiativen. Zur Beschleunigung des Arbeitsprozesses regt er an, nicht auf die Verkehrsprognosezahlen 2030 zu warten, sondern mit Daten für 2025 erste Szenarien zu untersuchen. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass vor Beginn der Knotenuntersuchung Mannheim die Vorschläge der Bürgerinitiativen betrachtet werden sollten.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bereits geprüft werde, wie die Vorschläge – etwa zur Erstellung von Prognosen mit einer unterstellten Maximalauslastung auf der Strecke Karlsruhe-Basel – in die Untersuchungen eingebunden werden könnten. Er sagt zu, dass die Bahn über Zwischenergeb-

nisse der Knotenuntersuchung Mannheim informiere und diese zur Diskussion stelle. Ebenso würden von der Bahn verschiedene Szenarien zum Mischverkehr auf Neubau- und Bestandsstrecken erarbeitet werden.

### **TOP 7 Dank und Ausblick**

Ralf Eggert erklärt, dass auf der Sitzung mit der Abwägung unterschiedlicher Zielsetzungen begonnen wurde. Als wesentliche Ziele wurde die Ausweitung des Nah- und des Fernverkehrs, die Lärminderung an den Bestandsstrecken sowie die notwendige Abwicklung des Güterverkehrs benannt. Darüber hinaus müssten auch die Kosten der diskutierten Vorschläge miteinbezogen werden, da diese vor dem Bund als Finanzierungsträger schlüssig begründet werden müssten. Er betont, dass die geschaffene Klarheit zu Berechnungsmethoden und Fakten einen wichtigen Schritt darstelle. Im Verlauf der kommenden Sitzung würde die Arbeit auf dieser Basis fortgesetzt.

Der Moderator bedankt sich für bei den Teilnehmern und schließt die Sitzung.