



# Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

## FAQ zur „Verkehrslenkung“

- **Was ist Verkehrslenkung (VL) ?**

Verkehrslenkung bedeutet:

- a) Effizientere Ausnutzung der Streckenkapazitäten,
- b) Entlastung der Bestandsstrecken vom Lärm in der Nacht gem. BVWP 2030 / PRINS

Voraussetzung ist das Vorhandensein mehrerer paralleler Strecken in diesem Korridor.

Im Korridor Frankfurt – Mannheim gibt es heute 3 Bestandsstrecken, auf denen alle 3 Verkehrsarten fahren:

Mainz – Mannheim

Frankfurt – Mannheim (Riedbahn RB)

Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg (Main-Neckar-Bahn MNB)

- **Wie funktionierte Verkehrslenkung (VL) in der Vergangenheit?  
Was hat sich seit wann geändert?**

zu a) Verkehrslenkung bezeichnet eine Entmischung (u. U. auch tagesabschnittsweise) der verschieden schnellen Verkehre in einem Korridor (z. B. Korridore Hannover – Würzburg, Mannheim – Stuttgart, Köln – Rhein/Main).

Zu b) Der Begriff der Verkehrslenkung im Sinn der Lärmentlastung wird erstmalig im Bundesverkehrswegeplan 2030 verwendet. Im Projektinformationssystem (PRINS) wird dazu u.a. ausgeführt: Nutzung tagsüber Schienenpersonenfernverkehr und nachts für den Schienengüterverkehr (siehe Planfall 1c der Korridorstudie Mittelrhein), um die Bestandsstrecken entlasten zu können. Zukunft der VL im Korridor Frankfurt – Mannheim:

NBS (Vorrang tags SPFV, nachts SGV)

Mainz – Mannheim (Vorrang SPNV und SGV)

Frankfurt – Mannheim (RB; Vorrang SPNV und SGV)

Frankfurt – Heidelberg (MNB; Vorrang SPNV, verkehrlich gebundener SPFV und SGV)

- **Wie genau funktioniert die Verkehrslenkung künftig? Was genau regelt EReg § 57?**

Für alle von der Verkehrslenkung betroffenen Strecken (Neubaustrecke, Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Mainz - Mannheim) wird gemäß § 57 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein besonderer Schienenweg mit entsprechendem Vorrang (z. B. NBS tags vorrangig für SPfV und nachts vorrangig für SGV) erklärt.

- **Was ist unter „nach Konsultation der Zugangsberechtigten“ zu verstehen?**

Die Schienennutzungsbedingungen (SNB) müssen den Zugangsberechtigten nach § 19 ERegG zur Stellungnahme vorgelegt werden. Diese können einen Monat lang zu den Änderungen Stellung nehmen. Soweit gewichtige Gründe von den Zugangsberechtigten vorgetragen werden, ändert die DB Netz AG die SNB. Anschließend werden die SNB der Bundesnetzagentur (BNA) mitgeteilt, bei der dann ein sechswöchiges Prüfverfahren (§ 72 Nr. 5 ERegG) beginnt, in dem Hinzugezogene (Zugangsberechtigte und Verbände) ebenfalls nochmals Stellung nehmen können (§ 77 Abs. 6 ERegG).

- **Wird Verkehrslenkung für alle Zugarten (Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie Güterverkehr) angewandt?**

Ja, Verkehrslenkung wird für alle durchgängigen Züge des Fern- und Güterverkehrs angewandt. Züge mit verkehrlichen Bindungen im Korridor Frankfurt – Mannheim werden nicht gelenkt (SPFV auf der MNB, SPNV, SGV mit Ziel BASF).

- **Wird Verkehrslenkung ganztags angewandt?**

Ja, Verkehrslenkung wird ganztags angewendet (auf der NBS SPFV tagsüber und nachts SGV)

- **Wie/wohin werden schwere und/oder lange Güterzüge gelenkt?**

Lange Güterzüge:

Im Korridor Frankfurt – Mannheim sind Güterzüge maximal 740 m lang. Diese Züge können auf der NBS verkehren.

Schwere Güterzüge:

In Analogie zur ABS/NBS Karlsruhe–Basel können auf der NBS Frankfurt–Mannheim Züge mit maximal 1800 Bruttotonnen verkehren. Diese Züge betreffen etwa 90 % des gesamten Verkehrsstroms im Korridor Frankfurt–Mannheim. Die wenigen Züge mit > 1800 Bruttotonnen verkehren weiterhin auf den Bestandsstrecken.

- **Was bedeutet die VL für den Eisenbahnkorridor Frankfurt–Mannheim–Karlsruhe?**

Gemäß Projektinformationssystem (PRINS) soll die Nutzung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim tagsüber vom Schienenpersonenfernverkehr und nachts für den Schienengüterverkehr erfolgen, um die Bestandsstrecken entlasten zu können. Derzeit wird geprüft, ob Verkehrslenkung auch südlich Mannheim bis Karlsruhe erfolgen kann.

- **Was genau müsste in den Unterlagen zum PffV zur NBS und zu den Bestandsstrecken stehen, um GZ ganztags lenken zu können?**

Eine entsprechende Formulierung wird noch erarbeitet.

- **Wie werden einmal festgelegte Nutzungsbeschränkung/Festschreibungen angepasst?**

Die Festlegungen zu Nutzungsbeschränkungen/Vorrangregelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss bestimmen die operativen Vorgaben für den Betrieb der Strecken/Streckenbündel im örtlichen Betrachtungsraum (z. B. Vorgaben in den SNB). Eine Anpassung der Regelungen in den SNB benötigt somit ein Planänderungsverfahren.

- **Müssen sich Güterzugbetreiber an Nutzungsbeschränkung/Festschreibungen halten? Kann- oder Muss-Vorgabe? Gibt es Ausnahmeregelungen?**

Güterzugbetreiber müssen sich an die Festschreibungen halten. Es gibt keine Ausnahmeregelungen.

- **Was sieht das neue Trassenpreissystem vor?**

Mit dem Trassenpreissystem 2018, das im Dezember 2017 in Kraft tritt, wird für Güterzüge eine einheitliche Bepreisung von konventionellen Strecken und Schnellfahrstrecken eingeführt, d.h. die bisherige Höherbepreisung von Schnellfahrstrecken entfällt. Darüber hinaus wird für Güterzüge im Netzfahrplan die Möglichkeit geschaffen, "räumliche Flexibilität" anzumelden. Diese Züge bekommen dann (a) immer nur den kürzesten Laufweg zwischen Start und Ziel abgerechnet und erhalten (b) einen Abschlag auf den Trassenpreis je Kilometer. Im Gegenzug erhält DB Netz die Möglichkeit, die Züge unter Beachtung eigener Ziele zu routen. Diese können z. B. Kapazitätserwägungen und/oder auch die Erreichung von Lärmschutzziele sein.