

Protokoll

Arbeitsgruppe 1: „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“

1. Sitzung

Mafinex Mannheim

18. Januar 2017

Ort: Mafinex Mannheim, Vortragssaal, Julius-Hatry-Straße 1, 68163 Mannheim
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 Abgleich der Erwartungen und Ziele der Arbeitsgruppe

TOP 3 Erörterung zur Methodik der Knotenuntersuchung Mannheim

TOP 4 Besprechung des Lastenheftes der IG BRN 21

TOP 5 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 1. Sitzung Arbeitsgruppe „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation IG BRN21

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der ersten AG-Sitzung „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Ziele der Arbeitsgruppe
- Erläuterungen zur Methodik der Knotenuntersuchung Mannheim
- Besprechung des Lastenheftes der IG BRN21

Ein Vertreter der IG BRN21 kündigt an, zwei Anträge einreichen zu wollen. Es wird vereinbart, sich unter TOP 2 damit zu befassen. Die Tagesordnung wird ohne weitere Änderungen angenommen. Anschließend bittet der Moderator die Teilnehmenden, sich mit Namen und Institution vorzustellen.

Der Moderator erklärt, dass die Arbeitsgruppe auf Beschluss des Beteiligungsforums gegründet worden sei und die Arbeitsergebnisse in kondensierter Form auch im Forum dargestellt würden. Unter Bezugnahme auf den Entwurf des Selbstverständnisses bittet die Moderation, dass zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit jede Institution möglichst nur durch eine Person in der AG vertreten werde.

TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe

Der Moderator stellt fest, dass im Vorfeld der Sitzung Fragen und Anmerkungen an die DB Netz AG gesendet worden seien. Einige Fragen, insbesondere zum Knoten Mannheim, würden bereits in der heutigen Sitzung behandelt werden. Generell würden eingereichte Fragen jeweils in den Arbeitsgruppen besprochen werden, zu denen sie thematisch am besten passten. Er erklärt, dass auch im Nachgang dieser Sitzung Fragen und Anmerkungen eingereicht werden könnten, welche in den folgenden Sitzungen aufgegriffen werden würden. Er betont, dass es sinnvoll sei, dass die Klärung der Fragen im direkten Austausch während der entsprechenden Arbeitsgruppensitzung stattfinde. Es sei geplant, dass jede der fünf Arbeitsgruppen einmal vor der zweiten Sitzung des Beteiligungsforums tage.

Der Moderator führt aus, dass die Knotenuntersuchung Mannheim sowie die Anbindung der Neubau-
strecke an den Knoten Mannheim die zentralen Themen der Arbeitsgruppe „Dreieck
Lorsch/Viernheim/Mannheim“ seien.

Diskussion/Anmerkungen

Verfahrensvorschläge und Forderungen:

Ein Teilnehmer erklärt, dass im Vorfeld der Sitzung eine „Vorlage für Arbeitsgruppen im DB-Beteiligungsforum“ der IG BRN21 unter anderem an die DB Netz AG versandt wurde. Da sich die Vorschläge und Forderungen zum Großteil auf die Verkehrskonzeption bezögen, schlägt er vor, diese auf der ersten Sitzung der entsprechenden Arbeitsgruppe zu behandeln. Zudem bittet er darum, dass die Teilnehmer das Dokument zur Verfügung gestellt bekommen. Die DB Netz AG stimmt dem zu. Viele der darin enthaltenen Punkte könnten auf der AG-Sitzung thematisiert werden.

Der Teilnehmer merkt außerdem an, dass im Nachgang der ersten Sitzung des Beteiligungsforums Fragen zur Präsentation an die DB Netz AG geschickt wurden. Zur Beschleunigung des Antwortprozesses schlägt er vor, dass diese Fragen schriftlich durch die Bahn beantwortet werden. Die Antworten könnten im Anschluss alle Forumsteilnehmern zur Verfügung gestellt bekommen.

Der Moderator erklärt, dass insbesondere in der Anfangsphase des Beteiligungsprozesses der direkte Austausch wichtig sei und die Fragen daher während der Sitzungen besprochen werden sollten.

Ein Vertreter der DB Netz AG schlägt vor, dass die Fragen gemäß ihrem inhaltlichen Schwerpunkt auf die entsprechenden Arbeitsgruppen verteilt werden und das Dokument zur Kenntnis den Teilnehmern geschickt wird. Diesem Vorgehen wird zugestimmt.

Geschäftsordnung/Protokollführung:

Ein Teilnehmer fordert, dass über die Ausgestaltung des Protokolls und den damit verbundenen Abstimmungsprozess gesprochen werde und das Ergebnis in Form einer Geschäftsordnung festgehalten werde. Es sei wichtig, dass in den Protokollen auch die Punkte aufgeführt werden, die aus Perspektive der Bahn als kritisch zu bewerten seien. Zudem schlägt er vor, dass die Namen der sich äussernden Personen bzw. die von ihnen vertretenen Institutionen anstelle der anonymisierten Darstellung („Teilnehmer“) im Protokoll aufgeführt werden. Dies erleichtere die Bewertung des Arguments und mache für die Öffentlichkeit den Kontext der Äußerungen nachvollziehbarer. Der Prozess zur Verabschiedung des Protokolls sei zudem zu langsam, da er sich beispielsweise im Falle des Beteiligungsforums über mehrere Monate hinziehe.

Der Moderator erklärt, dass alle auf der Sitzung besprochenen Themen, unabhängig von der inhaltlichen Positionierung der Deutschen Bahn dazu, in Form eines Ergebnisprotokolls dokumentiert würden. Er merkt an, dass die Benennung von Namen oder Institutionen den Anreiz zum alleinigen Austausch von Stellungnahmen setze und die Möglichkeiten einer offenen, inhaltlichen Auseinandersetzung einzuschränken drohe.

Ein Teilnehmer erläutert, dass die Erwähnung von Namen oder Institutionen im Protokoll zur Beurteilung eines Arguments nicht notwendig sei. Ein anderer Teilnehmer spricht sich ebenfalls für den Vorschlag der Moderation aus, da damit gesichert sei, dass man frei diskutieren könne.

Es wird sich darauf verständigt, dass der Erstentwurf des Protokolls innerhalb von zwei Wochen an alle AG-Teilnehmer versandt wird, welche ebenfalls innerhalb von 14 Tagen Änderungsvorschläge einreichen können. Sofern diese Vorschläge nicht im Widerspruch zueinanderstehen und in der Sitzung in dieser Form angesprochen wurden, finden sie direkten Eingang in den Zweitentwurf des Protokolls. Dieser wird gemeinsam mit den nicht berücksichtigten Kommentaren erneut an die Teilnehmer versendet und auf der Projektseite der Deutschen Bahn online gestellt. Auf der darauffolgenden Sitzung können verbleibende Diskussionspunkte thematisiert werden und das Protokoll formell verabschiedet werden.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt der Moderator, dass es sich um eine AG-spezifische Regelung handele und es anderen Arbeitsgruppen freigestellt sei, ob sie diese oder eine andere Verfahrensweise bevorzugen.

Genehmigungsplanungen Pfungstadt – Lorsch

Ein Teilnehmer weist auf den am 6.12.2016 vorgestellten Zeitplan des Planungsprozesses hin und fragt, ob es korrekt sei, dass bereits Ende 2016 im Raum Pfungstadt-Lorsch mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen wurde.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass mit der faktischen Planung noch nicht begonnen wurde, sondern lediglich Vorbereitungen zu dieser Planung, etwa vertragliche Abstimmungen mit Ingenieurbüros, getroffen wurden.

TOP 3 Erörterung zur Methodik der Knotenuntersuchung Mannheim

Jörg Ritzert, Projektleiter der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, DB Netz AG, und Martin Rosenbohm, Abteilung Fahrwegkapazität und EBWU, DB Netz AG, stellen die Methodik zur Knotenuntersuchung Mannheim vor (**Anlage 2, Folien 1-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Unterschied zwischen Großknoten und Knoten

Ein Teilnehmer fragt, worin der Unterschied bei den im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorkommenden Bezeichnungen „Großknoten“ und „Knoten“ liege.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es sich bei der Aufführung des „Großknoten Mannheim“ um eine Hilfsformulierung handle, um Maßnahmen, die bereits im vorausgegangenen BVWP aufgeführt wurden, nochmals genauer untersuchen zu können. Generell gälte, dass die DB Netz AG erst tätig werden könne, wenn der Bund den Bedarf einer solchen Untersuchung im BVWP festschreibe. Eine genaue Begriffsdefinition werde in dem Dokument zur Erklärung von Fachbegriffen nachgeliefert (siehe Unterpunkt „Begriffsdefinition“).

Auf Nachfrage eines Teilnehmers führt ein Vertreter der DB Netz AG aus, dass der Ausbau des Großknotens Mannheim in der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ im BVWP 2030 aufgeführt sei.

Detailtiefe von Infrastrukturvorschlägen/Unterschied Vorprüfung und mikroskopische Untersuchung

Ein Teilnehmer fragt, welche Detailtiefe die Infrastrukturvorschläge besitzen, die im Zuge der DB-internen Vorprüfung entwickelt werden und ob dabei bereits eine bestimmte Trassenführung unterstellt sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass als Ergebnis dieser Voruntersuchung lediglich der Bedarf einer Maßnahme festgestellt werde, also beispielsweise der Bau zwei weiterer Gleise zwischen zwei Punkten. Damit ginge noch keine Festlegung auf eine konkrete Trassenführung einher. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt er, dass der wesentliche Unterschied zwischen der DB-internen Vorprüfung und der mikroskopischen Untersuchung darin liege, dass im ersten Fall die Gutachter der Deutschen Bahn die Prüfung vornähmen und im zweiten Fall die Gutachter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Ein Vorteil dieses Verfahrens läge darin, dass durch den Abgleich der Ergebnisse mögliche Untersuchungsfehler aufgedeckt werden könnten. Im besten Falle kämen beide Parteien bei der Untersuchung zu dem gleichen Ergebnis. Derzeit warte man auf die Prognosen des Bundes zu den Zugzahlen 2030, die voraussichtlich Ende Februar 2017 vorliegen würden.

Knotenuntersuchung Frankfurt

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert darüber, dass die Untersuchung des Großknotens Frankfurt bislang nicht thematisiert wurde. Er fragt, inwiefern sich die Entwicklungen im Großknoten Frankfurt auf die Planungen der Neubaustrecke auswirken könnten.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass der entscheidende Vorteil beim Umgang mit dem Großknoten Frankfurt darin läge, dass bereits deutlich mehr Maßnahmen in der Beplanung und im Bau seien als in Mannheim. Insofern sei der Großknoten Frankfurt bereits deutlich intensiver untersucht worden. Sollte sich herausstellen, dass Planungen im Großknoten Frankfurt bis dato unvorhergesehene Auswirkungen auf die Neubaustrecke haben könnten, werde dies in den Arbeitsgruppen thematisiert werden. Bislang sei aber nicht davon auszugehen.

Transitverkehre

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass bei der Knotenuntersuchung Mannheim auch Transitverkehre, welche den Knoten in Richtung Süden verlassen, mitbetrachtet werden.

Auswirkungen der Knotenuntersuchung auf die Trassenfindung

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Streckenlänge und die darauf zu fahrende Geschwindigkeit wesentliche Kennziffern zur Feststellung der möglichen Streckenkapazität seien. Er fragt, inwiefern diese Größen Auswirkungen auf die Feststellung des Bedarfs hätten und ob damit bestimmte Trassenführungen zwischen Lorsch und Mannheim ausgeschlossen seien. Zudem möchte er wissen, in welchem Format Vorschläge zu einer Trassenführung mit längerer Wegstrecke eingereicht werden könnten. Ein weiterer Teilnehmer möchte wissen, inwiefern durch die Knotenuntersuchung Mannheim die in der Vergangenheit diskutierte „Bypasslösung Mannheim“ bereits vom Tisch sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bei Mischverkehren die Geschwindigkeit der Züge und deren mögliche Taktung Auswirkungen auf die Kapazität der Strecke und somit auf die Feststellung des Bedarfs habe. Mit der Feststellung des Bedarfs seien aber noch keine Aussagen über die konkrete Trassenführung getroffen. Die Frage der Trassenführung zwischen Lorsch und Mannheim stelle sich erst zu einem späteren Zeitpunkt, werde aber in dieser Arbeitsgruppe diskutiert werden.

Er führt zudem aus, dass der BVWP Aussagen über zu erzielende Zeitersparnisse auf der Neubaustrecke enthalte, sodass die Zuggeschwindigkeit nicht beliebig festgesetzt werden könnte. Allerdings bestehe im Knoten Mannheim vor allem im Bereich des Güterverkehrs ein Engpass. Bei dieser Verkehrsart käme es im Vergleich zum Fernverkehr weniger auf die Erzielung von Zeitgewinnen an, sodass der Geschwindigkeit keine hohe Relevanz in der Knotenuntersuchung zukomme.

Darauf bittet der o.g. Teilnehmer, bei der Knotenuntersuchung zu prüfen, ob die Fahrwegkapazität (hier geringere Geschwindigkeiten, längere Wegstrecken) eine Auswirkung auf die Knotenuntersuchung habe, und wenn dies der Fall sei, entsprechende Alternativen, d.h. veränderte Fahrwegkapazitäten in die Untersuchung einzuspeisen, damit nicht schon durch die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Vorgaben für die Trassenführung erzeugt würden.

Relevanz der 300km/h als Maximalgeschwindigkeit

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die im BVWP 2030 festgeschriebene Auslegung der Strecke auf eine Maximalgeschwindigkeit von 300km/h Auswirkungen auf die Untersuchung des Knotens Mannheim habe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass dies für die Knotenuntersuchung Mannheim von geringer Relevanz sei. Die Betrachtung von Zuggeschwindigkeiten sei von größerer Bedeutung, wenn es um den Betrieb einer Mischverkehrsstrecke gehe. Das Thema Geschwindigkeit habe daher eine größere

Bedeutung für die Gesamtkonzeption und soll daher in der AG Verkehrskonzeption unter Beteiligung des BMVI besprochen werden.

Begriffsdefinition

Ein Teilnehmer bittet darum, dass technische Fachbegriffe wie Kapazitätsberechnung und Streckenleistungsfähigkeit nochmals in vereinfachter Sprache im Protokoll oder einem separaten Dokument aufbereitet werden. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, diesem Wunsch nachzukommen. [Art der Aufbereitung noch unklar]

Definition der Nachtzeit

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass der Zeitraum zwischen 22Uhr abends und 6 Uhr morgens als Nacht definiert sei.

Berücksichtigung geplanter Maßnahmen im Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die aufgeführten geplanten Maßnahmen im Knoten Mannheim bereits als beschlossen gälten.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass jene Maßnahmen, welche sich noch nicht in der Umsetzung befänden, zunächst darauf hin untersucht würden, ob sie unter den gesetzten Bedingungen (**Anhang 2, Folie 13**) zur Beseitigung der Engpässe im Knoten Mannheim beitragen würden.

Gültigkeit der Zugzahlen im BVWP 2030 (PRINS)

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Zugzahlen im Güter- und Fernverkehr bereits in PRINS-System des BVWP 2030 aufgeführt seien und fragt, inwiefern bei den Gutachten überhaupt noch Spielräume zur Ausgestaltung der Streckenkapazitäten bestünden.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass die im PRINS-System aufgeführten Zahlen noch nicht endgültig seien. Der Bund habe hier die Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr als Ziel formuliert und die Planung und Umsetzung der Verkehrslenkung als Aufgabe des Vorhabenträgers festgeschrieben. Insofern würden die dort aufgeführten Zugzahlen auch nochmals von Seiten der Bahn auf Optimierungsmöglichkeiten hin überprüft werden.

Zusammenhang zwischen Nennleistung und Streckenauslastung

Ein Teilnehmer fragt, in welchem Zusammenhang die Kenngröße „Nennleistung“ zur im BVWP aufgeführten prozentualen Streckenauslastung stünde.

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass eine 100%ige Auslastung der Streckenkapazität vorliege, wenn die Streckenbelastung der Nennleistung entspricht. Eine „Vollauslastung der Strecke“ läge vor, wenn sich die Streckenauslastung im Bereich zwischen 85% und 110% befände. Dies entspräche wiederum dem skizzierten „wirtschaftlich-optimalen Bereich“.

Verkehrslenkung als juristisches Problem

Ein Teilnehmer stellt fest, dass sich bei der angestrebten Verkehrslenkung vor allem juristische Probleme stellen würden. Er bittet dieses Thema für eine AG aufzubereiten.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass dieser Themenbereich in der AG „Verkehrskonzeption“ besprochen werde.

Verständnisfragen

Ein Teilnehmer bittet um eine Erläuterung der Maßnahmen „Synchronisationsgleise Ludwigshafen“, „Mannheim Hbf, Verschwenkung Ferngleise“ sowie „Überwerfungsbauwerk MA-Friedrichsfeld Süd“. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass Güterzüge, welche aus Richtung Worms kommen, auf den Synchronisationsgleisen halten könnten, bis die Weiterfahrt in Richtung Schifferstadt möglich ist. Das Überwerfungsbauwerk solle ermöglichen, dass Güterzüge von der Main-Neckar-Bahn in den Rangierbahnhof die S-Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim ohne Behinderung kreuzen können. Die Verschwenkung von Ferngleisen am Mannheimer Hauptbahnhof sei eine weitere Ergänzung zum Bahnsteig F, der sich bereits im Bau befindet. Hier sollen die Gleiskapazitäten im Bahnhof symmetrischer verteilt werden, so dass Richtung Ludwigshafen mehr Gleise für den Nahverkehr zur Verfügung stehen, während heute überwiegend Gleis 1 genutzt wird. Diese Maßnahme ist daher hauptsächlich für den Personenverkehr und nicht für den Güterverkehr relevant.

TOP 4 Besprechung des Lastenheftes der IG BRN 21

Dr. Gunter Mair, IG BRN21, stellt den Vorschlag der IG BRN21 für ein Lastenheft zur Verkehrsknotenstudie Mannheim vor (**Anhang 3**). Anschließend geht die DB Netz AG in ihrer Präsentation (Folie 16 – 18) auf die Vorschläge des Lastenhefts ein. Bei folgenden Punkten stimmen die Forderungen der IG BRN 21 mit der Herangehensweise der DB Netz AG überein.

1. Räumlicher Zuschnitt
2. Zeitachse: Basis 2015, Prognose 2030
3. Bauliche Szenarien: a, b, c
4. Ergebnisdarstellung: Szenarien 2015 und 2030

Andere Punkte werden in der Diskussion vertieft.

Diskussion/Anmerkungen

Abstimmung der Planungen mit dem Ausland

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Transitverkehr durch Deutschland von herausgehobener Bedeutung für die Planung der Neubaustrecke und die Knotenuntersuchung Mannheim sei und demzufolge Abstimmungen mit den Nachbarländern (insbesondere den Niederlanden und der Schweiz) zu treffen seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die dortigen Entwicklungen bereits in den Prognosedaten 2030 des Bundes berücksichtigt worden seien. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt sich ein Vertreter der DB Netz AG dazu bereit, Daten zum prozentualen Anteil des Transitverkehrs (also dem Verkehr, der den Großraum Mannheim durchfährt und nicht dort beginnt/endet) am Güterverkehr durch den Knoten Mannheim zur Verfügung zu stellen.

Beantwortung im Nachgang: Im laufenden Fahrplan beträgt der Anteil dieser Züge ca. 65%. Dabei fahren ca. 45% aller Züge, die im Querschnitt Worms/Lampertheim/Weinheim verkehren Richtung Basel.

Prognosehorizont

In Bezug auf den von der IG BRN 21 vorgeschlagenen Prognosehorizont 2070 erklärt ein Teilnehmer, dass ein solch langer Prognosehorizont aus seiner Sicht sehr unüblich sei. Er fragt, ob der Bahn solche Prognosedaten vorlägen und ob es zu dieser Bestimmung eine anerkannte Methode gäbe.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass wesentliche technische Entwicklungen, etwa im Bereich der Gestaltung der Bremswegeabstände, über diesen Zeitraum nicht absehbar seien und dies den möglichen Erkenntniswert einer solchen Prognose deutlich schmälern würde. Er schlägt vor, eine Maximalauslastung der Strecke Karlsruhe – Basel als ein mögliches Szenario zu unterstellen und deren Auswirkungen auf die Neubaustrecke und den Knoten Mannheim zu untersuchen.

Ein Vertreter der IG BRN 21 erläutert, dass ein längerer Prognosehorizont notwendig sei, da man sonst Gefahr liefe, eine Neubaustrecke auf Basis von Prognosezahlen zu planen, die bei Inbetriebnahme der Strecke schon als veraltet gälten müssten. Die vorgeschlagenen Wachstumszahlen des Schienenverkehrs, welche in den unterschiedlichen Szenarien unterstellt werden sollen, würden dabei helfen, sich ein grobes Bild über die möglichen Folgen für den Betrieb der Neubaustrecke zu machen. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass der DB Netz AG keine Prognosedaten über das Jahr 2030 hinaus vorlägen. Man werde sich aber darum bemühen, den Prognosehorizont über das Jahr 2030 hinaus zu erweitern. Er weist darauf hin, dass eine Finanzierungsfähigkeit jedoch auf Basis der Prognose 2030 erfolge und verweist auf die kommende AG-Sitzung „Verkehrskonzeption“, bei der das Thema nochmals mit einem Vertreter des Bundes besprochen werden könne.

Einbeziehung des Pfingstbergtunnels in die Knotenuntersuchung

Ein Vertreter der DB Netz AG fragt, inwiefern es sich angesichts der bereits hohen Auslastung des Pfingstbergtunnels lohne, diesen in das Betrachtungsspektrum der Knotenuntersuchung Mannheim mit aufzunehmen.

Ein Vertreter der IG BRN 21 erläutert, dass eine mögliche Steigerung des Güterverkehrs durch den Pfingstbergtunnel als Option zu prüfen sei, da dies positive Auswirkungen auf die Lärmbelastungen haben könne und diese Infrastruktur bereits vorhanden sei. Sofern sich dabei herausstelle, dass diese Option keine nennenswerten Auswirkungen habe, könne sie wieder verworfen werden.

Festsetzung der Schwellenwerte

Ein Vertreter der DB Netz AG fragt, wie es zur Festsetzung der Güterzugzahlen kam, die bei der Erstellung der Verkehrslenkungsszenarien berücksichtigt werden sollten (200/300/400 Güterzüge täglich über die Neubaustrecke). Er merkt an, dass bereits das Szenario, 200 Güterzüge während der Nachtscheibe über die Neubaustrecke fahren zu lassen, bedeute, dass circa alle 5 Minuten ein Güterzug pro Richtung die Strecke passieren müsse.

Ein Vertreter der IG BRN21 erklärt, dass die Werte gewählt wurden, um Szenarien zu entwickeln, bei denen ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs über die Neubaustrecke fahre.

Ein Vertreter der DB Netz AG fügt hinzu, dass die Möglichkeit, auf einer Mischverkehrsneubaustrecke auch tagsüber 400-500 Güterzüge abzufahren in der Korridorstudie Mittelrhein untersucht und als Option verworfen wurde. Das Ergebnis dieser Untersuchungen sei die Vorgabe, die Strecke tagsüber im Personenverkehr und nachts im Güterverkehr zu nutzen. Er verweist für weitere Diskussionen hierzu auf die kommende Sitzung der AG „Verkehrskonzeption“.

Hintergründe zur Entwicklung der Zugzahlprognosen

Ein Teilnehmer fragt, weshalb nach den ermittelten Zugzahlen der Korridorstudie Mittelrhein und des BVWPs nun erneut neue Prognosen erstellt werden würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass der Referentenentwurf des BVWP die Ergebnisse der Mittelrheinstudie aufgegriffen und volkswirtschaftlich im Sinne des BVWP vertieft habe. Die Mittelrheinstudie basiere zudem noch auf den Prognosedaten für das Jahr 2025, während sich der BVWP auf die Prognosedaten von 2030 stütze. Bei diesem sei jedoch noch kein Zugzahlmodell für alle Projekte des Bedarfsplans/BVWP entworfen worden. Dies würde in den kommenden Zugzahlen nun auch Berücksichtigung finden.

Es wird vereinbart, dass die Korridorstudie Mittelrhein und das entsprechende Projektdossier des PRINS-Systems auf der Projekthomepage der Bahn verlinkt wird.

TOP 5 Dank und Ausblick

Der Moderator bedankt sich für den Beitrag der IG BRN 21 und der DB Netz AG. Als Termine für die kommenden Sitzungen der AGs und des Beteiligungsforums stehen fest:

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

AG Verkehrskonzeption: 27. Januar 2017 (14-17 Uhr)