

# Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe

Präsentation der Untersuchungsergebnisse  
am 12. März 2015 in Frankfurt am Main

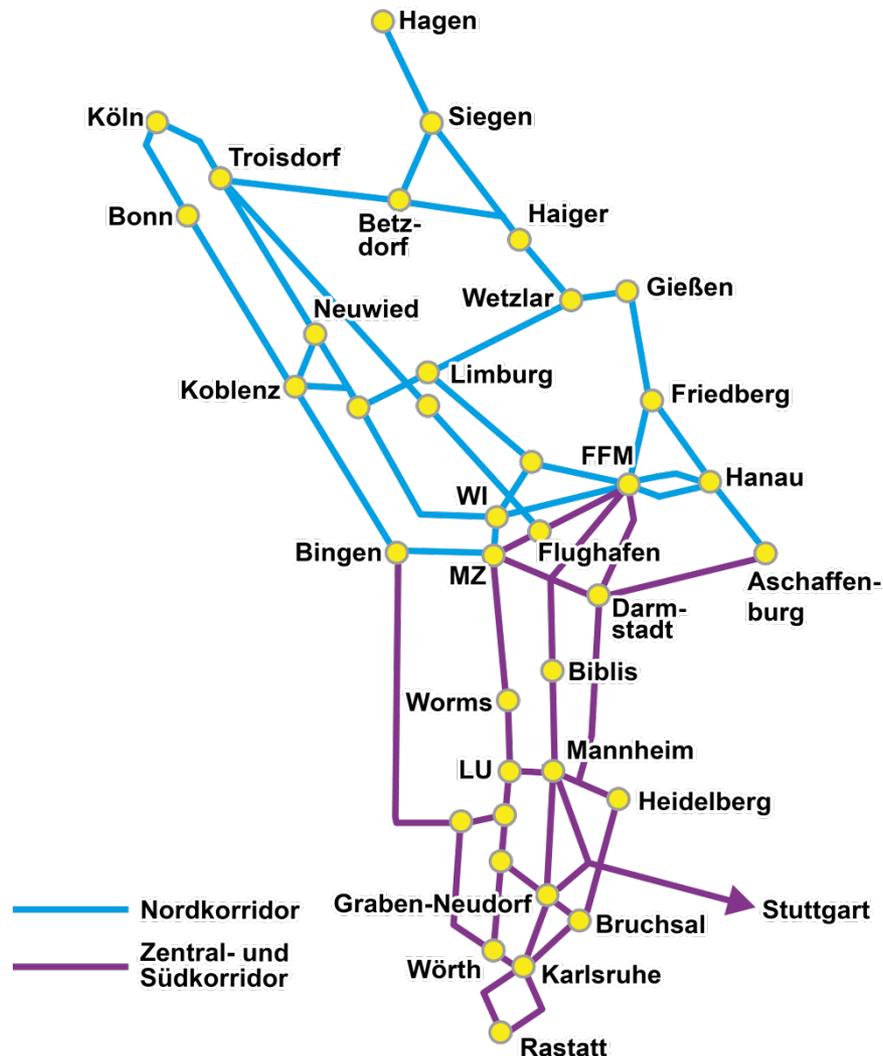
# 1. Ausgangssituation und Zielsetzung der Untersuchung (1)

- Der **Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe** weist die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig die **größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz** auf
- Diese Engpässe führen dazu, dass die für die Schiene **erreichbaren Nachfragepotentiale nicht ausgeschöpft** werden können
- Aufgabenstellung dieser Studie ist die Entwicklung eines **neuen Zielkonzeptes** für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, das den folgenden Anforderungen genügen muss:
  - Bereitstellung **ausreichender Trassenkapazitäten** für den Schienengüterverkehr zur Abwicklung der **prognostizierten Transportmengen**
  - Ermöglichung von **Verdichtungen der Bedienungsangebote** des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs sowie Verkürzung der Fahrzeiten
  - **Erhöhung der Betriebsqualität** durch **Entmischung** von schnellen und langsamen Zügen
  - Verbesserung der **Anbindung von Darmstadt und Wiesbaden** an den Schienenpersonenfernverkehr und den Flughafen Frankfurt/Main
  - **Entlastung** der Anwohner an den Bestandsstrecken **vom Schienenlärm** durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken

# 1. Ausgangssituation und Zielsetzung der Untersuchung (2)

- Diese Studie baut auf der **Verkehrsprognose 2025 (VP 2025)** für die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf, da die für den BVWP 2015 maßgebende **Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (VP 2030)** am Beginn der Studie **noch nicht vorlag**
- Die **Zugzahlen des Schienengüterverkehrs (SGV)** in der **VP 2030** sind **tendenziell niedriger als** die Vergleichswerte gemäß **VP 2025**, dies ist insbesondere auf das niedrigere angenommene Wirtschaftswachstum in der VP 2030 (1,14 % p.a.) gegenüber der VP 2025 (2,1 % p.a.) zurückzuführen
- Um dem BVWP 2015 nicht vorzugreifen, wurden in dieser Studie **keine ausführlichen Nutzen-Kosten-Analysen** durchgeführt, sondern **Grobbewertungen** der zu erwartenden Projektnutzen im Vergleich zu den geschätzten Investitionskosten
- Aufgabe dieser Studie ist die **Entwicklung eines Zielkonzeptes für den Infrastrukturausbau** im gesamten Untersuchungskorridor
- Dieses Zielnetz wird dann einer **ausführlichen Nutzen-Kosten-Analyse im Rahmen des BVWP 2015** unterzogen

## 2. Untersuchungsgebiet



- Das Untersuchungsgebiet ist in ein **engeres** und ein **erweitertes** gegliedert
- Das hier dargestellte engere Untersuchungsgebiet ist weiter in einen **Nordkorridor** und einen **Zentral- und Südkorridor** unterteilt
- Die Entwicklung der **Zielkonzepte** erfolgte **stufenweise** zunächst für den **Zentral- und Südkorridor** und dann **hierauf aufbauend** für den **Nordkorridor**
- Das **erweiterte Untersuchungsgebiet** entspricht dem der **Bundesverkehrswegeplanung** und umfasst Deutschland und das sonstige Kontinentaleuropa

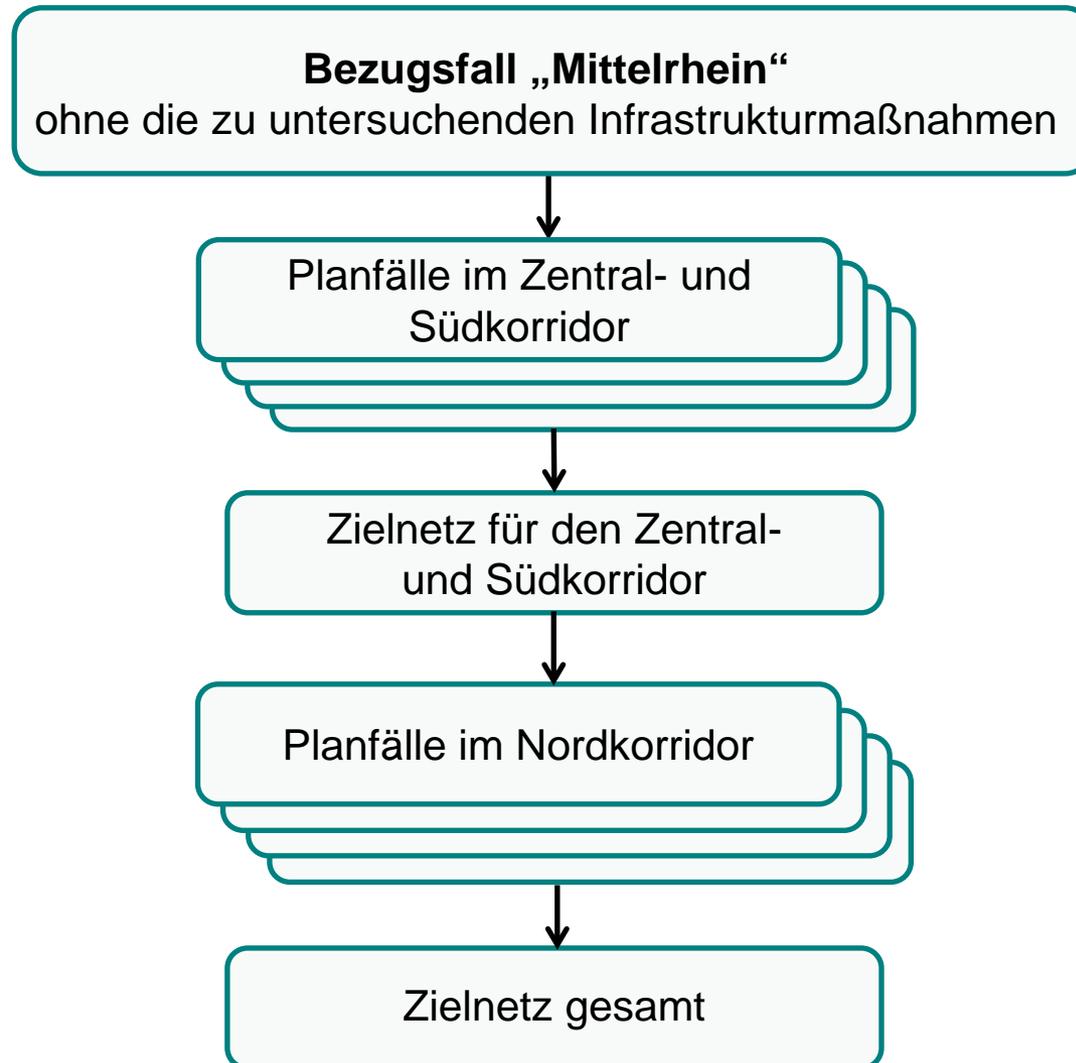
### 3. Methodik zur Bewertung der Schallimmissionen (1)

- Die für eine **Grobbewertung maßgebende Bearbeitungstiefe** lässt eine **detaillierte Berechnung der Schallimmissionen** nach der „Schall 03“ nicht zu, da hierfür die benötigten **Ausgangsdaten** (z.B. Lage und Höhe geplanter bzw. bestehender Schallschutzwände, Grund- und Aufriss weiterer Hindernisse bei der Schallausbreitung, Bodenprofil, betroffene Einwohner im Auswirkungsbereich der Schallemissionen) **nicht vorliegen**
- Für diese Studie musste daher ein **überschlägiges Verfahren** zur Abschätzung der Nutzen aus der Verminderung der Geräuschbelastungen herangezogen werden
- Mit Hilfe dieses Verfahrens wurden die von den Bestandsstrecken in den Nachtstunden auf die Neubaustrecken **verlagerten Betriebsleistungen (Zug-km) des Schienengüterverkehrs** mit einem (Grenz-)kostensatz bewertet
- **Im Auftrag des Umweltbundesamtes** wurden solche **Kostenansätze** für verschiedene Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Verkehrsdichte unterschieden nach der Tages- und Nachtzeitscheibe ermittelt
- Für die Mittelrheinstudie wurde der Grenzkostenansatz für die **Merkmalskombination mit den höchsten Kostenansätzen** (etwa 5 €/Zug-km) herangezogen

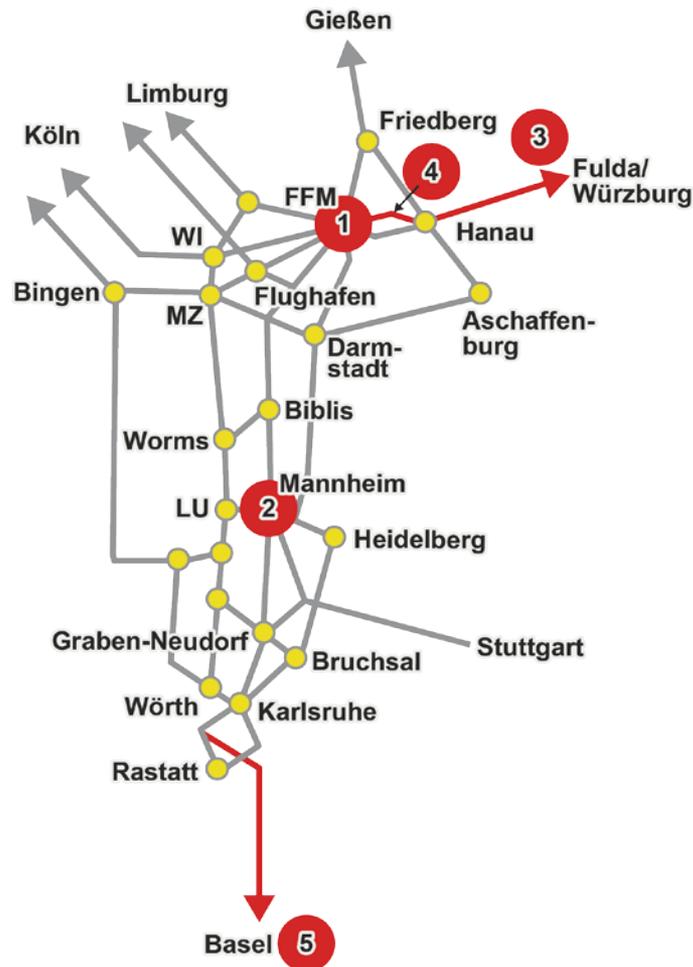
### 3. Methodik zur Bewertung der Schallimmissionen (2)

- Um auszuschließen, dass die Nutzen aus der Verminderung der Geräuschbelastungen unterschätzt werden, wurde der Kostensatz noch **auf 10 €/ Zug-km verdoppelt**
- Bei den **Neubaustrecken** wurde davon ausgegangen, dass begründet durch die gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen und die **Bündelung mit parallelen Autobahntrassen keine bewertungsrelevanten zusätzlichen Geräuschbelastungen** entstehen
- Als **weitere Bestfallannahme** wird angenommen, dass sich die betreffenden Streckenabschnitte mit Entlastungen vom Schienengüterverkehr **vollständig in Innerortslage** befinden
- Durch diese **Bestfallannahmen** für die Nachtzeitscheibe sind mögliche Nutzen aus verminderten **Geräuschbelastungen** in den Tagesstunden mit abgedeckt
- Der Kostensatz von 10 €/ Zug-km entspricht **60 Bewertungseinheiten (BE) / Zug-km**, die für die im Rahmen dieses Projektes durchzuführenden **Grobbewertungen maßgebend** sind

## 4. Planfallkonfiguration



# 5. Berücksichtigte Knoten- und Streckenmaßnahmen im Bezugsfall „Mittelrhein“



## Zentral- und Südkorridor

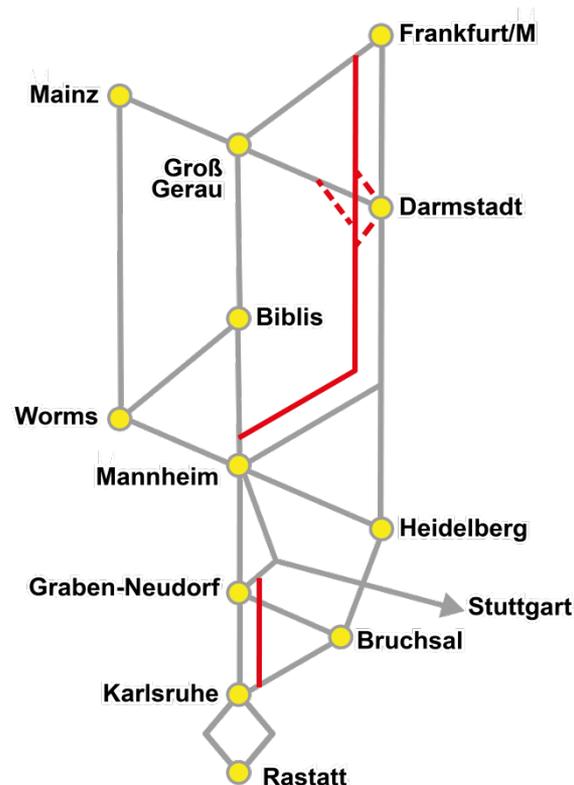
- 1 Knoten Frankfurt
- 2 Knoten Mannheim
- 3 ABS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
- 4 Nordmainische S-Bahn
- 5 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg - Basel

## Nordkorridor

- 6 ABS Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL  
(in der Grafik nicht dargestellt)

# 6. Planfallvarianten der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

## 6.1 NBS mit Nutzung durch den SPFV tagsüber und den SGV nachts



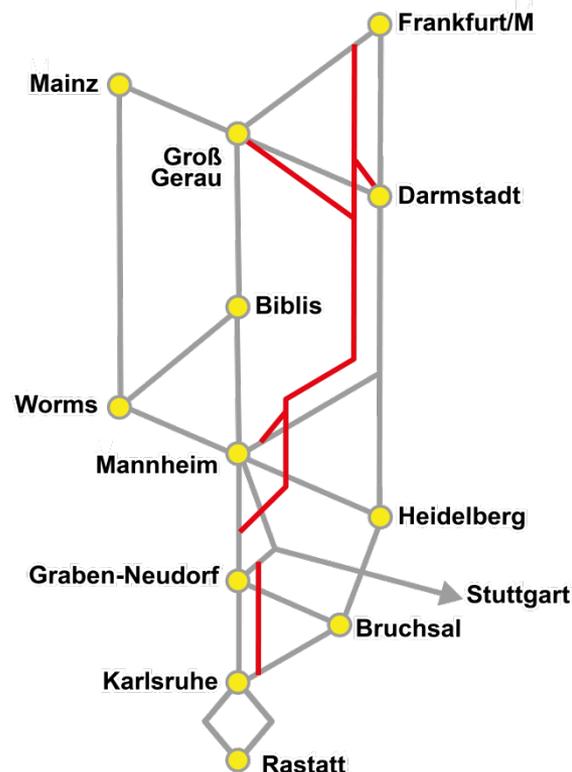
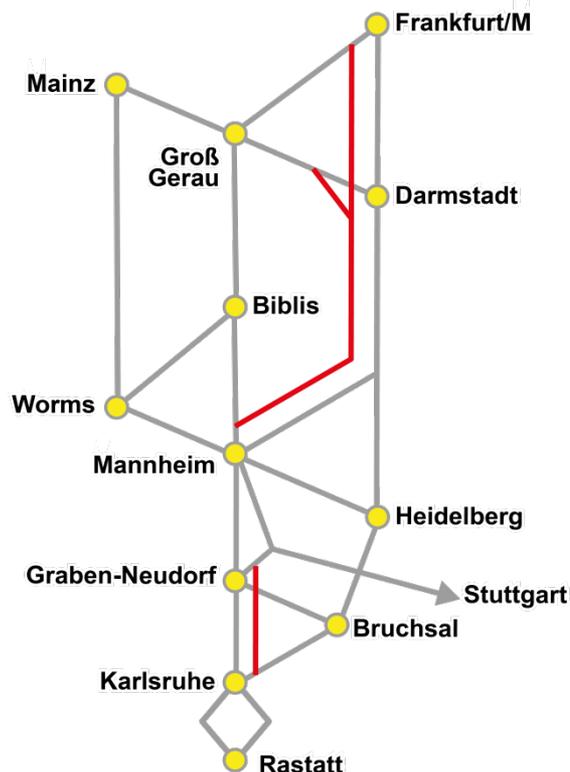
- Planfall 1a:  
NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ohne Verknüpfung mit der Strecke Mainz – Darmstadt  
Investitionskosten\*: 2,8 Mrd. €
- Planfall 1b:  
Planfall 1a mit Nord- und Südanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS  
Investitionskosten\*: 3,0 Mrd. €
- Planfall 1c:  
Planfall 1a mit Verknüpfung mit der Strecke Mainz – Darmstadt  
Investitionskosten\*: 3,0 – 3,2 Mrd. €

Alle Planfallvarianten wurden in Verbindung mit der ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe untersucht, da ansonsten die zusätzlichen Güterzüge aus Richtung Mannheim nicht abgefahren werden könnten

\* Grobschätzung des Gutachters

# 6. Planfallvarianten der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

## 6.2 Güterverkehrs-NBS



- Planfall 1d:  
ohne Verlagerung des SPFV auf die Main-Neckar-Bahn  
Investitionskosten\*: 3,0 Mrd. €
- Planfall 1g:  
mit Verlagerung des SPFV auf die Main-Neckar-Bahn  
Investitionskosten\*: 3,5 Mrd. €

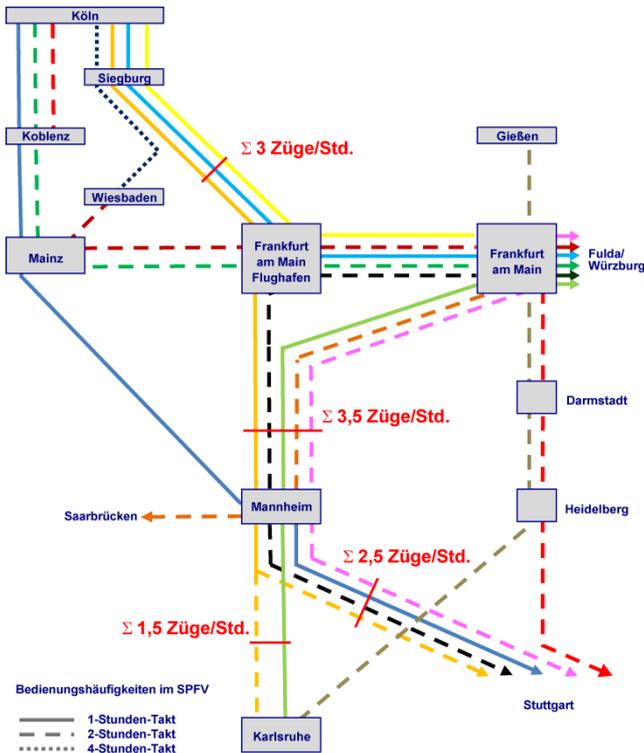
Alle Planfallvarianten wurden in Verbindung mit der ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe untersucht

\* Grobschätzung des Gutachters

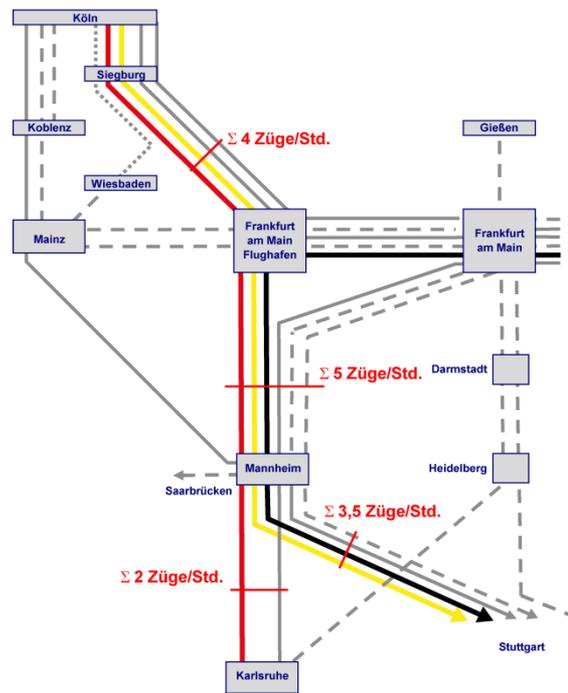
# 7. Bedienungsangebote des Schienenpersonenfernverkehrs

## 7.1 Linienführungen und Taktangebote

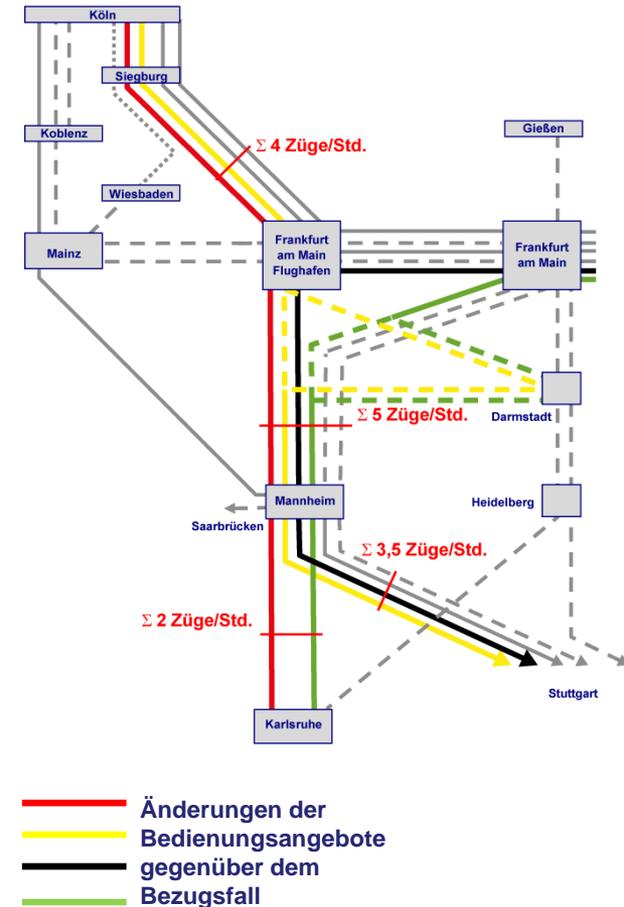
### Bezugsfall



### NBS pur (Planfall 1a)



### NBS mit Anbindung von Darmstadt Hbf (Planfall 1b)



# 7. Bedienungsangebote des Schienenpersonenfernverkehrs

## 7.2 Fahrzeitverkürzungen

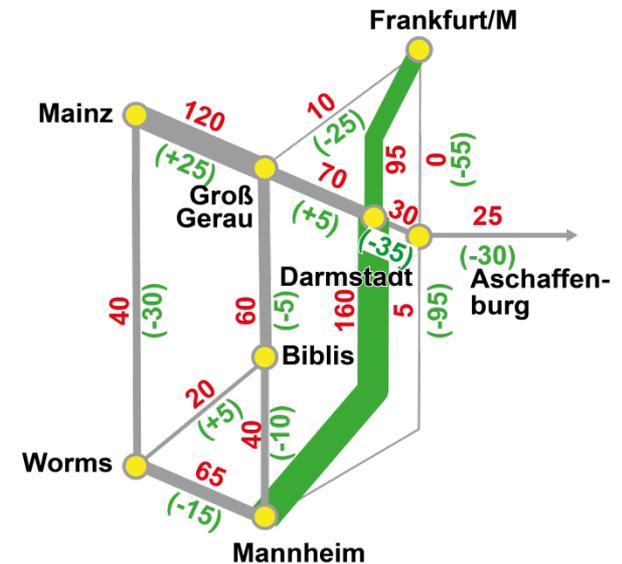
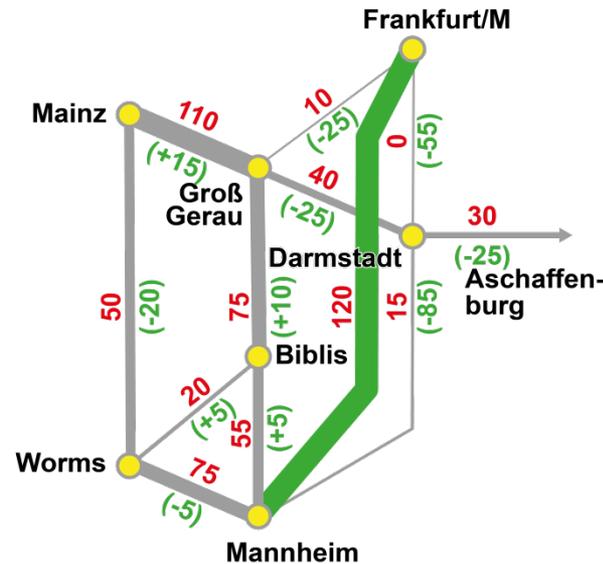
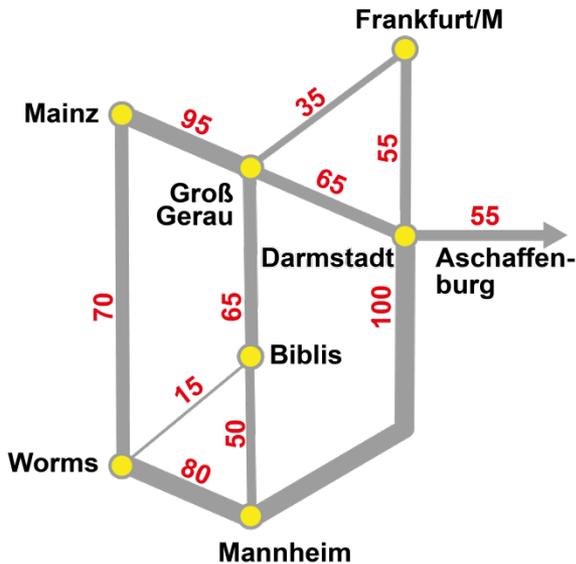
Streckenabschnitt	Fahrzeit in Minuten	
	Bezugsfall	Planfall
<b>Planfall 1a</b>		
Mannheim Hbf – Frankfurt Hbf	37	32
Mannheim Hbf – Frankfurt Flughafen	30	25
<b>Planfall 1b</b>		
Darmstadt Hbf – Mannheim Hbf	45 (SPNV)	20
Darmstadt Hbf – Frankfurt Flughafen	28 (Bus)	11

# 8. Entlastung der Bestandstrecken von Güterzügen in den Nachtstunden

Bezugsfall ohne Ausbaumaßnahme

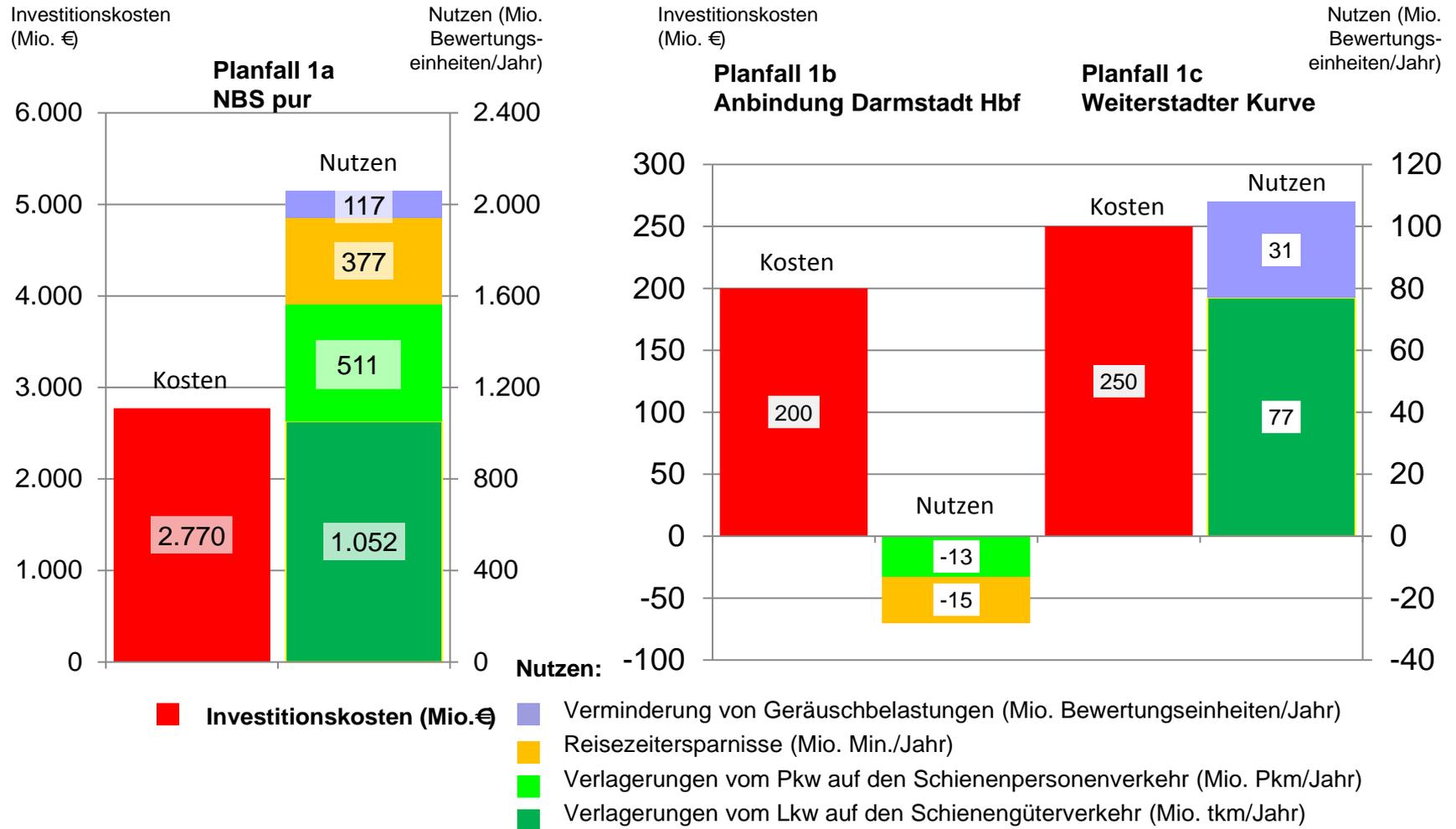
NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ohne Verbindung zur Strecke Mainz – Darmstadt (Planfälle 1a und 1b)

NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Verbindung zur Strecke Mainz - Darmstadt (Planfälle 1c, 1d und 1g)

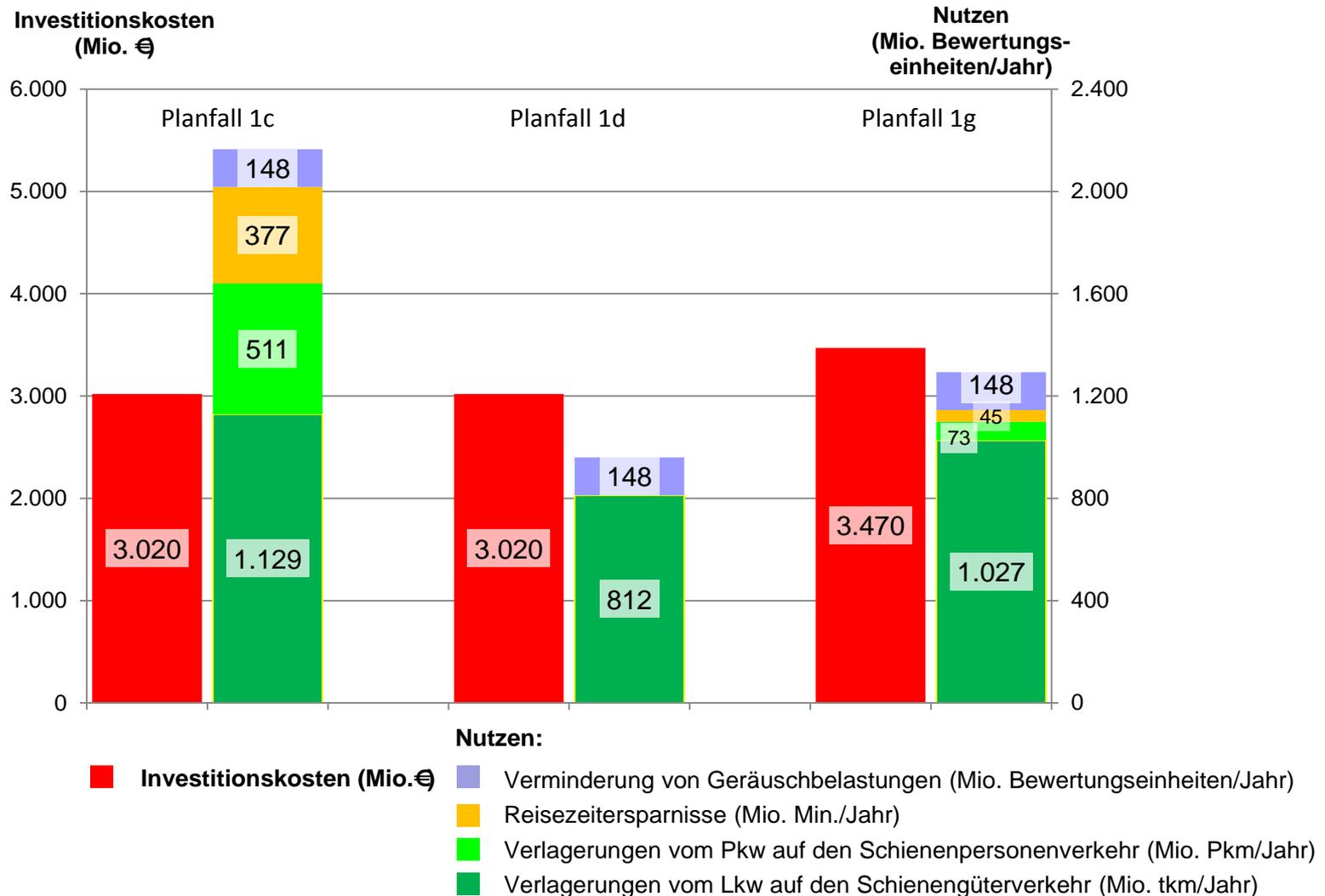


- 100** Anzahl SGV-Züge in der Nachtzeitscheibe
- (-20)** Entlastung der Bestandstrecken von SGV-Zügen im Planfall gegenüber dem Bezugsfall in der Nachtzeitscheibe

# 9. Bewertungsergebnisse quantitativ (1)



# 9. Bewertungsergebnisse quantitativ (2)



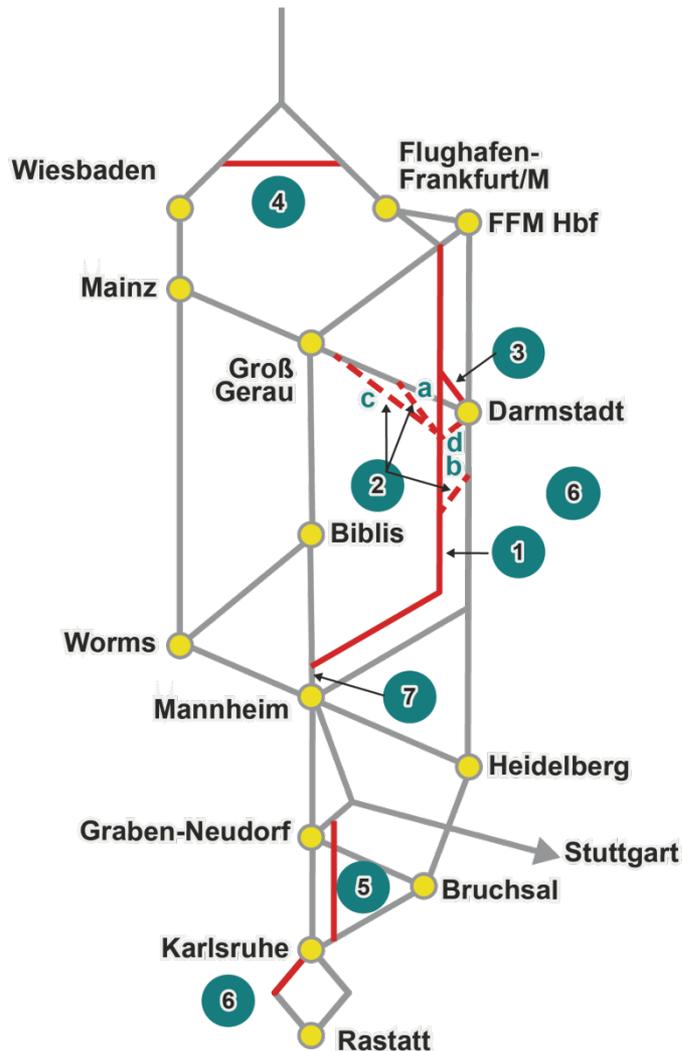
# 10. Bewertungsergebnisse qualitativ

	NBS mit Nutzung durch den SPFV tagsüber und dem SGV nachts		NBS ausschließlich für den SGV	
	Planfall 1a/1b	Planfall 1c	Planfall 1d	Planfall 1g
Angebot SPFV	++	++	0	+
Angebot SPNV	++	++	0	0
Produktion SGV	++	++	++	++
Betriebsqualität	+	++	+	+
Lärmschutz	+	++	++	++
Grobbewertung	++	++	0	0
<b>Gesamtbewertung</b>	<b>++</b>	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Punkte</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>

## Punktebewertung

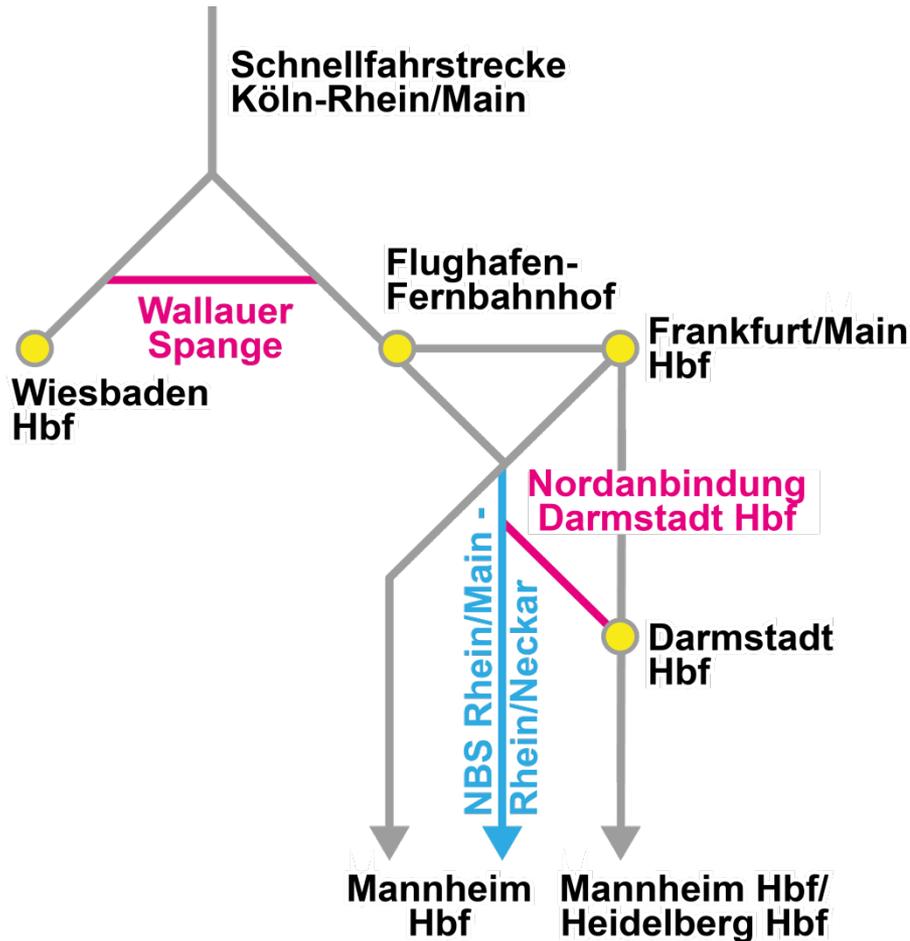
++	2
+	1
0	0
-	-1
--	-2

# 11. Zielkonzept im Zentral- und Südkorridor



- 1 NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Nutzung durch den Schienenpersonenfernverkehr tagsüber und den Schienengüterverkehr nachts
- 2 Verbindung der Strecke Mainz – Darmstadt mit der NBS mit den Alternativen  
a: Weiterstadter Kurve  
b: Spange Pfungstadt – NBS  
c: Spange Klein Gerau – NBS  
d: Südanbindung Darmstadt Hbf
- 3 Nordanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS
- 4 Wallauer Spange
- 5 ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe
- 6 dreigleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim
- 7 Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen MA-Käfertal und MA-Rbf

# 12. Wallauer Spange in Verbindung mit der Nordanbindung von Darmstadt Hbf



- Eingleisige Verbindungsspanne zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main
- Bedienung durch zwei „Hessen-Express“-Linien
  - Wiesbaden Hbf – Flughafen – Darmstadt Hbf
  - Wiesbaden Hbf – Flughafen – Frankfurt Hbfjeweils im Stundentakt
- Schnelle Anbindung von Wiesbaden und Darmstadt sowohl an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz als auch an den Flughafen Frankfurt/Main
- Fahrzeiten des „Hessen-Express“
  - Darmstadt – Flughafen Fernbahnhof: 13 min.
  - Wiesbaden – Flughafen Fernbahnhof: 13 min.
  - Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt Hbf: 12 min.
- Kurzer Übergang vom IC aus Richtung Bergstraße auf den „Hessen-Express“ in Darmstadt Hbf
- Diese Maßnahme hat sich als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft herausgestellt; damit ist die Nordanbindung NKA-seitig begründet, sofern die entsprechenden Bedienungsangebote bestellt werden

# 13. Variantenspektrum für Güterverkehrs-NBS im Nordkorridor

## Planfall 2a



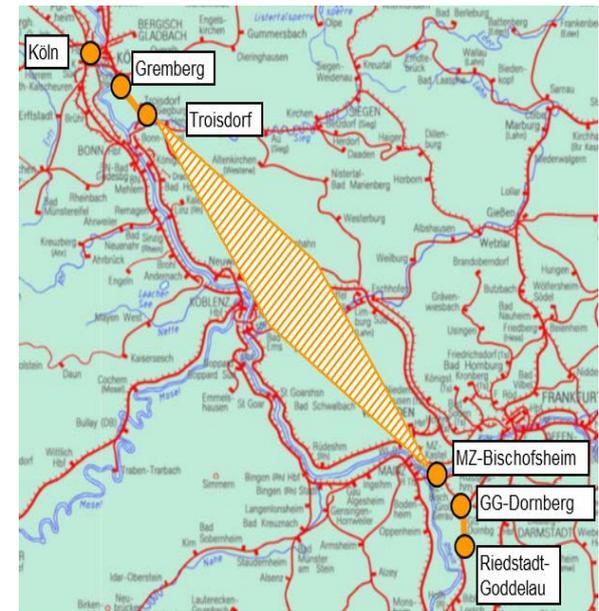
- Güterverkehrs-NBS linksrheinisch lang  
K-Eifel – Bubenheim
- Kapazitätserhöhung  
Bubenheim – Ludwigshafen
- ABS Molzau – Karlsruhe
- Investitionskosten: 11 Mrd. €

## Planfall 2b



- Güterverkehrs-NBS linksrheinisch kurz  
K-Eifel – Langenlonsheim
- Ausbau Bingen –  
Hochspeyer – Karlsruhe
- Investitionskosten: 8,2 Mrd. €

## Planfall 2c



- Güterverkehrs-NBS rechtsrheinisch  
Troisdorf – MZ-Bischofsheim
- je ein zusätzliches Gleis  
Gremberg – Troisdorf und  
GG-Dornberg – Riedstadt-Goddellau
- Investitionskosten: 7,3 Mrd. €

Alle Investitionskosten verstehen sich als Grobschätzung

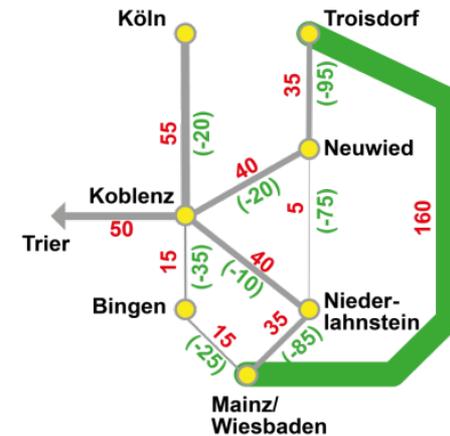
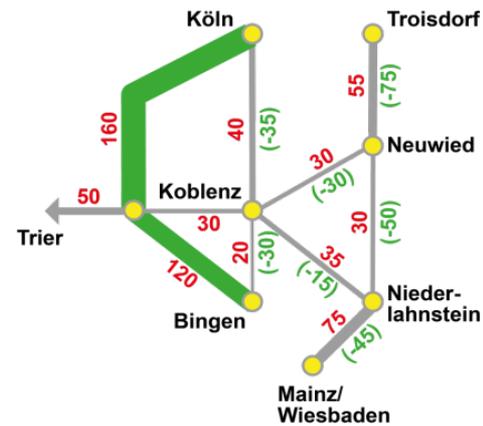
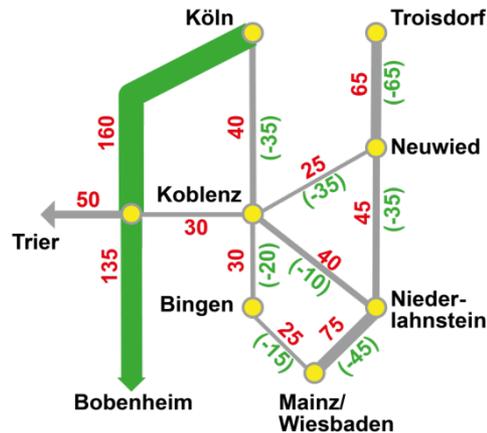
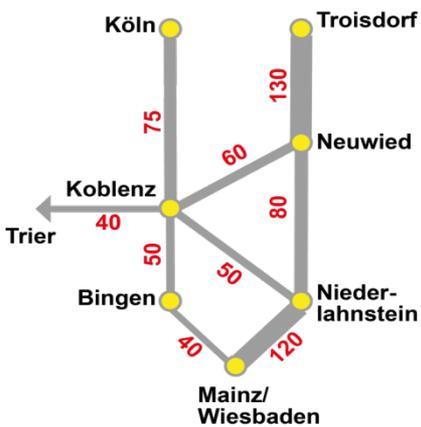
# 14. Entlastung der Bestandsstrecken vom SGV in den Nachtstunden

Bezugsfall  
ohne  
Ausbaumaßnahme

Güterverkehrs-NBS  
linksrheinisch lang  
(Planfall 2a)

Güterverkehrs-NBS  
linksrheinisch kurz  
(Planfall 2b)

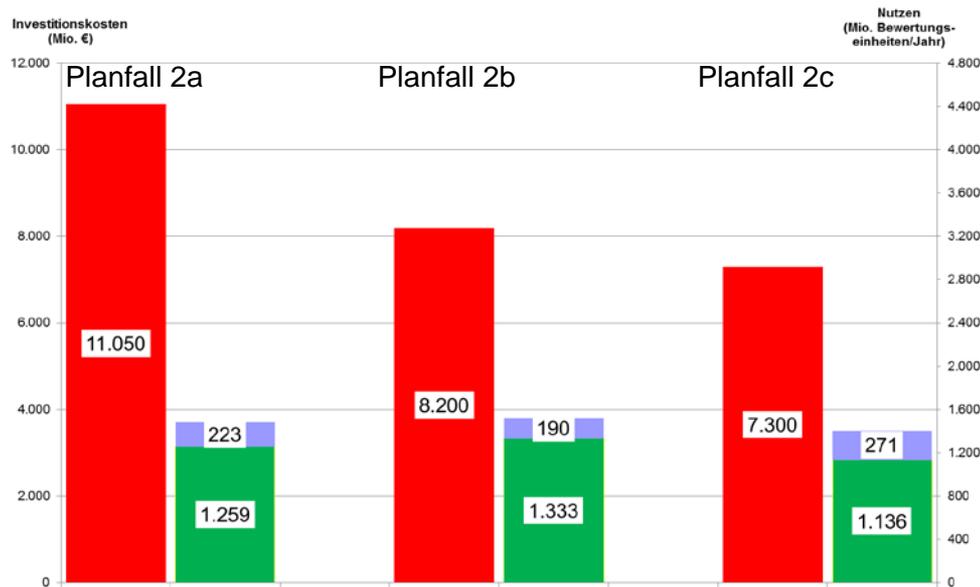
Güterverkehrs-NBS  
rechtsrheinisch  
(Planfall 2c)



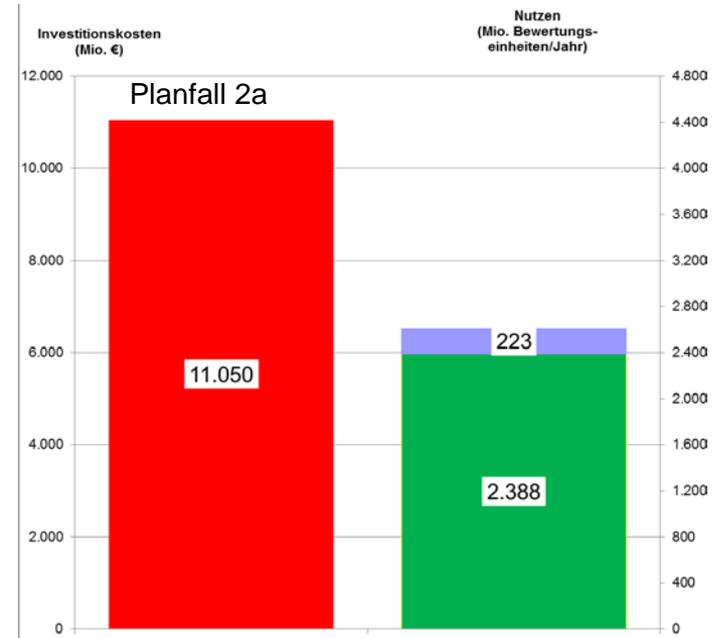
- 100** Anzahl SGV-Züge in der Nachtzeitscheibe
- (-20)** Entlastung der Bestandsstrecken von SGV-Zügen im Planfall gegenüber dem Bezugsfall in der Nachtzeitscheibe

# 15. Bewertungsergebnisse für die Güterverkehrs-NBS

im Vergleich zum Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor



im Vergleich zum Bezugsfall



■ Investitionskosten (Mio. €) Nutzen:

- Verminderung von Geräuschbelastungen (Mio. Bewertungseinheiten/Jahr)
- Verlagerungen vom Lkw auf den Schienengüterverkehr (Mio. tkm/Jahr)

# 16. Schlussfolgerungen (1)

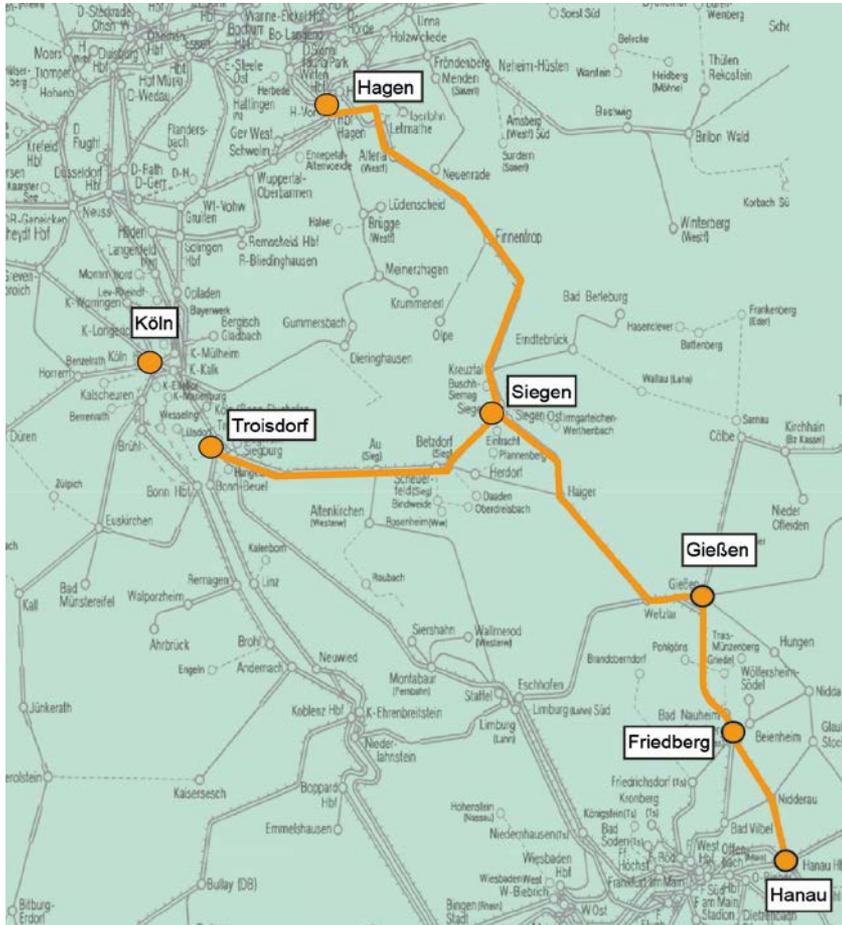
- Eine **NBS für den SGV im Nordkorridor** hat bei den gegebenen Nachfragepotentialen in Anbetracht des hohen Investitionsbedarfs nur eine **geringe Aussicht auf positive Rentabilität**
- Um eine **Chance auf ein  $NKV > 1,0$**  zu haben, müssten sich die **Verlagerungspotentiale** vom Straßen- auf den Schienengüterverkehr **mindestens verdoppeln**.
- Die als Planfall 2a untersuchte **Güterverkehrs-NBS linksrheinisch lang** steht teilweise **in Konkurrenz zum Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor** und wurde daher zunächst **im Vergleich zum Bezugsfall** bewertet
- Unter dieser Randbedingung wurde für diese Maßnahme von allen betrachteten Varianten zwar die günstigste Relation zwischen den in Bewertungseinheiten ausgedrückten gesamtwirtschaftlichen Nutzen und den hierfür erforderlichen Investitionskosten erreicht, ein  **$NKV > 1,0$  ist jedoch unwahrscheinlich**
- Da die **Probleme des SPV im Zentralkorridor** durch den Planfall 2a **nicht gelöst** werden können, ist eine **Realisierung dieses Planfalles allein nicht zielführend**

## 16. Schlussfolgerungen (2)

- Für die Entwicklung eines Zielkonzeptes für den gesamten Untersuchungsraum ist damit nur die Bewertung dieser Maßnahme **im Vergleich zum Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor** relevant
- Da für die **Güterverkehrs-NBS linksrheinisch lang** unter dieser Randbedingung das mit Abstand schlechteste Bewertungsergebnis erzielt wurde, wird empfohlen, diese Planfallvariante **nicht mehr weiter zu verfolgen**
- Zwischen der **Güterverkehrs-NBS linksrheinisch kurz** und **Güterverkehrs-NBS rechtsrheinisch** kann aus den Ergebnissen der Grobbewertungen **keine eindeutige Präferenz** abgeleitet werden
- Nachteilig bei der **linksrheinischen NBS kurz** ist die **begrenzte Aufnahmefähigkeit** der von ihrem südlichen Endpunkt weiterführenden Strecken in Richtung Frankfurt sowie auf die ausgebaute Alternativroute via Alsenzbahn
- Die mögliche **Reduktion der Geräuschbelastungen** im Mittelrheinkorridor ist bei der **rechtsrheinischen NBS am größten**

# 17. Variantenspektrum für Alternativrouten im Nordkorridor

## ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau



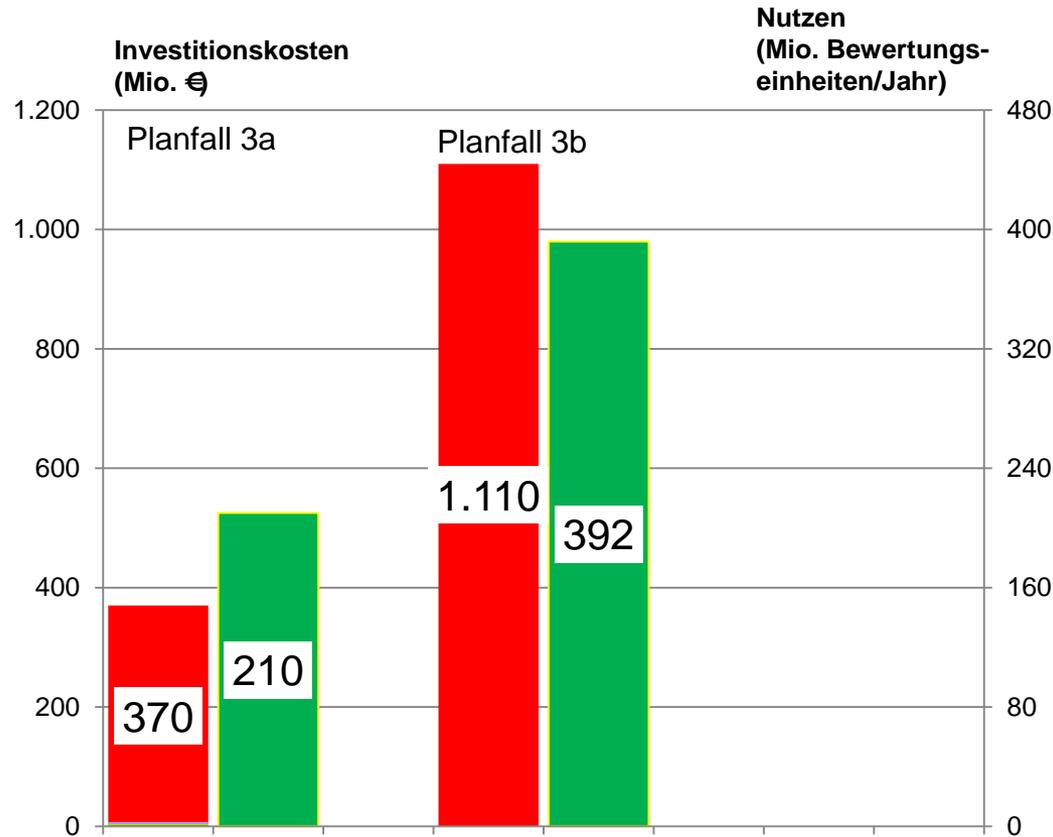
### Ausbaustufe 1 (Planfall 3a):

- Herstellung des KV-Profiles P/C 400 durchgängig zwischen Hagen und Siegen-Weidenau sowie zwischen Troisdorf und Siegen
- Blockverdichtungen zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
- Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Troisdorf und Siegen
- Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Siegen – Siegen Ost Gbf
- Höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf und Friedberg
- Investitionskosten: 370 Mio. € (Grobschätzung des Gutachters)

### Ausbaustufe 2 (Planfall 3b, zusätzlich zu Ausbaustufe 1):

- Dreigleisiger Ausbau Gießen-Bergwald – Friedberg
- Eigenes S-Bahngleis Troisdorf – Hennef
- Höhenfreie Verknüpfungen in Wetzlar, Dutenhofen und Großkrotzenburg
- 6 Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen
- Investitionskosten: 1,1 Mrd. €

# 18. Bewertungsergebnisse für die ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau



Die Bewertung erfolgte im Vergleich zum Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor

■ Investitionskosten (Mio.€) Nutzen:  
■ Verlagerungen vom Lkw auf den Schienengüterverkehr (Mio. tkm/Jahr)

# 19. Schlussfolgerungen (1)

- Geht man von den für den **BVWP 2015 maßgebenden Nachfragemengen** aus, ist die **Achse Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau** die **einzig sinnvolle Alternativroute** zu den Mittelrheinstrecken
- Mit vergleichsweise geringem Aufwand (Ausbaustufe 1) lässt sich bereits eine **Entlastung der Mittelrheinstrecken um 20 Güterzüge je Tag** erzielen
- Bei zusätzlicher Realisierung der Ausbaustufe 2 erhöht sich die **Entlastung der Mittelrheinstrecken auf etwa 35 Güterzüge je Tag**
- Die oben ausgewiesenen Entlastungswirkungen beruhen auf Umlegungen der SGV-Züge bei **freier Routenwahl ohne verkehrslenkende Maßnahmen**
- Durch **verkehrslenkende Eingriffe** in die Routenwahl ließen sich nur **begrenzte weitere Verlagerungen** von den Mittelrheinstrecken auf die Alternativrouten Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau erzielen
- Dies ist dadurch begründet, dass die veränderte Routenwahl in der überwiegenden Zahl der Relationen zu **Verlängerungen der Laufwege der Güterzüge** mit entsprechenden **Erhöhungen der Transportkosten** führen würden, die **nicht mehr marktfähig** wären

# 19. Schlussfolgerungen (2)

- Darüber hinaus erscheint es problematisch, **Entlastungen der Anwohner der Mittelrheinstrecken auf Kosten der Anwohner an den Alternativrouten Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau** zu erreichen
- In Anbetracht der in der **Grobbewertung für die Ausbaustufe 1** erzielten Ergebnisse ist zu erwarten, dass die **gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit** auch im BVWP 2015 **nachgewiesen werden** kann
- Durch die in der **Ausbaustufe 2** zusätzlich vorgesehenen Ausbaumaßnahmen **erhöhen** sich zwar die **verkehrlichen Nutzen**, dem stehen aber noch **größere Erhöhungen der erforderlichen Investitionskosten** gegenüber
- Die Chancen zum Nachweis der **gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit** der **Ausbaustufe 2** im BVWP 2015 sind daher zumindest **fraglich**
- Nichtsdestoweniger ist im **BVWP 2015 zu prüfen, welche Teilmaßnahmen der Ausbaustufe 2** in das Zielkonzept für den Nordkorridor **zusätzlich aufgenommen** werden können
- Bei dem im Folgenden dargestellten **Zielkonzept für den gesamten Untersuchungskorridor** sind dies in der **Entwicklungsstufe 1** zusätzliche **höhenfreie Verknüpfungen** in hochbelasteten Netzknoten und **zusätzliche Überholgleise**

# 20. Zielkonzept für den gesamten Untersuchungskorridor

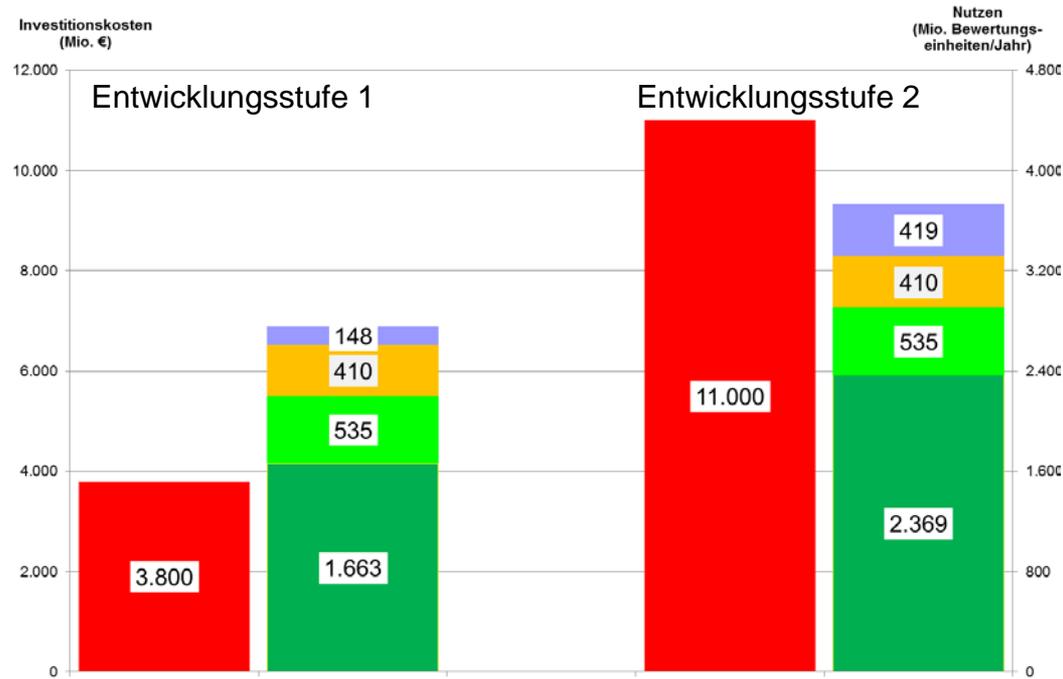
## Entwicklungsstufe 1

- Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor
- ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau (Ausbaustufe 1)
- Einzelmaßnahmen aus der Ausbaustufe 2
  - höhenfreie Verknüpfungen in den Knoten Wetzlar, Dutenhofen und Großkrotzenburg
  - 6 Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen

## Entwicklungsstufe 2

- Alle Maßnahmen von Entwicklungsstufe 1
- Güterverkehrs-NBS rechtsrheinisch Troisdorf – Mainz-Bischofsheim parallel zur A3 und zur A671 oder Güterverkehrs-NBS linksrheinisch kurz Köln-Eifeltor – Langenlonsheim
- Zusätzliches Gleis zwischen Troisdorf und Gremberg

# 21. Bewertungsergebnisse für das Zielnetz



■ Investitionskosten (Mio.€) Nutzen:

- Verminderung von Geräuschbelastungen (Mio. Bewertungseinheiten/Jahr)
- Reisezeitersparnisse (Mio. Min./Jahr)
- Verlagerungen vom Pkw auf den Schienenpersonenverkehr (Mio. Pkm/Jahr)
- Verlagerungen vom Lkw auf den Schienengüterverkehr (Mio. tkm/Jahr)

## 22. Zusammenfassung und kritische Würdigung der Untersuchungsergebnisse (1)

- Mit dem Zielnetz für den Zentral- und Südkorridor wurden **alle eingangs genannten Zielsetzungen** für die Netznutzer SPFV, SPNV und SGV **erreicht**
- **Offen** ist noch die Entscheidung, welche alternativen Möglichkeiten zur **Verknüpfung der Strecke Mainz – Darmstadt mit der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar** dem BVWP 2015 zugrunde gelegt werden soll
- Diese **Entscheidung muss durch die betreffenden regionalen Gremien** unter Berücksichtigung der Aspekte der Anbindung von Darmstadt Hbf an die NBS erfolgen
- Im **Nordkorridor** wird in der Entwicklungsstufe 1 des Zielnetzes **ein Ausbau der Alternativroute Hagen/Köln – Siegen – Hanau** zur Entlastung der Mittelrheinstrecken vom Schienengüterverkehr empfohlen
- Es ist zu erwarten, dass die **positiven Ergebnisse der Grobbewertung** für die Entwicklungsstufe 1 durch die detaillierten Bewertungen **im BVWP 2015 bestätigt** werden
- Die in der **Entwicklungsstufe 2 des Zielnetzes** zusätzlich enthaltene Güterverkehrs-NBS im Nordkorridor führt zu einem **Sprung des Investitionsbedarfs von 3,8 Mrd. € auf etwa 11 Mrd. €**

## 22. Zusammenfassung und kritische Würdigung der Untersuchungsergebnisse (2)

- Damit dürfte die **mittelfristige Finanzierbarkeit** eines solchen Vorhabens **nicht gegeben** sein
- Aufgrund der Grobbewertung besteht **keine hohe Wahrscheinlichkeit**, dass im BVWP 2015 für das Zielnetz der Entwicklungsstufe 2 ein **positives Bewertungsergebnis** erzielt werden kann
- Eine **Güterverkehrs-NBS im Nordkorridor** sollte dann weiterverfolgt werden, wenn **weitere Nachfragesteigerungen** über das für den BVWP 2015 maßgebenden Niveau hinaus eintreten sollten
- Die ABS Hagen/Köln – Siegen – Gießen führt zu einer **besseren Erschließung der Region Siegen** mit der Möglichkeit zur Durchführung von KV-Verkehren in allen Richtungen
- Durch den zweigleisigen Ausbau der bislang eingleisigen Abschnitte der Siegstrecke wird die **Betriebsqualität und die Zuverlässigkeit des SPNV** verbessert
- Die im Bereich der Ausbaumaßnahmen erforderlichen Schallschutzmaßnahmen führen für die betreffenden Anwohner zu einer **nachhaltigen Reduktion der Geräuschbelastungen**



**INTRAPLAN**  
Consult GmbH

Intraplan Consult GmbH

Orleansplatz 5a  
81667 München  
T +49 (0)89 – 459 11 112

Ansprechpartner:

Hans-Ulrich Mann  
Hans-Ulrich.Mann@intraplan.de  
Michael Pohl  
Michael.Pohl@intraplan.de



BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH

Wentzingerstr. 19  
79106 Freiburg  
T +49 (0)761 – 479 30 16

Stefanos Kotzagiorgis  
Stefanos.Kotzagiorgis@bvu-verkehr.de  
Markus Leible  
Markus.Leible@bvu-verkehr.de



SMA und Partner AG

Gubelstraße 28  
CH-8050 Zürich  
T +41 44 317 50 65

Frederik Ropelius  
f.ropelius@sma-partner.ch  
Marten Meier  
m.maier@sma-partner.ch