



06.11.2018

Kurzbericht über die Bewertungsergebnisse für die Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Der Deutsche Bundestag hat am 02.12.2016 das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen, das am 30.12.2016 in Kraft getreten ist. Dieses Gesetz umfasst als Anhang auch den geltenden Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes. Dieser wiederum enthält Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf (PB), die in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufsteigen, sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind.

Der Bedarfsplan enthält auf Wunsch des Gesetzgebers in Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 eine ausdrückliche Regelung zur automatischen Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf nach erfolgtem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit: „Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“ Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterrichtet den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der Bewertungen der Projekte des PB.

Nunmehr liegen für die Projekte des PB die folgenden Bewertungsergebnisse vor:

Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf

Die folgenden Projekte, deren Nummern den laufenden Nummern von Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 (PB) entsprechen, erreichten in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Sie erfüllen damit die Kriterien für die Aufnahme in den VB und steigen deshalb nach dem BSWAG auf:

- 3 ABS München– Mühldorf – Freilassing (inkl. Walpertskirchner Spange für Verkehre Flughafen MUC – Salzburg und zweigleisigem Ausbau Tüßling – Freilassing)
- 4 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1, inkl. Maßnahmen zur weiteren Fahrzeitverkürzung und Tunnel Fürth)
- 6 ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
- 9 ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen
- 10 ABS Augsburg – Donauwörth
- 13 ABS Gotha – Leinefelde

- 15 ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg
- 16 ABS Kehl – Appenweier
- 17 ABS Landshut – Plattling
- 18 ABS Lübeck – Schwerin
- 20 ABS Weimar – Gera – Gößnitz
- 21 ABS Regensburg – Mühldorf
- 22 ABS Niebüll – Klanxbüll
- 24 NBS Studernheimer Kurve (Teil des Knotens Mannheim)
- 25 ABS Hamburg – Ahrensburg (Teil des Knotens Hamburg)
- 26 NBS Dresden – Prag
- 27 ABS Lehrte/Hamelndorf – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
- 28 ABS Cuxhaven – Stade
- 30 ABS Münster – Lünen
- 31 ABS Leipzig – Chemnitz
- 32 ABS Wilster – Brunsbüttel
- 33 ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund
- 37 Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (Maßnahmen zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge)
- 38 Knoten Frankfurt (inkl. Nordmainische S-Bahn)
- 39 Knoten Hamburg (inkl. S4 Ost und West)
- 40 Knoten Hannover
- 41 Knoten Köln (inkl. Westspange und Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim)
- 42 Knoten Mannheim
- 43 Knoten München

Die Aufnahme in den VB bedeutet angesichts des erweiterten Gesamtumfangs des VB nicht, dass für alle Maßnahmen die Planungen unmittelbar aufgenommen werden können.

Die Bewertungen für den Ausbau der Knoten enthalten keine Aussage hinsichtlich der Finanzierungsaufteilung BSWAG / Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der enthaltenen Nahverkehrsmaßnahmen. Diese Aufteilung ist im Nachgang überschneidungsfrei zu ermitteln. Die Berücksichtigung in der Knotenbewertung ersetzt damit nicht die Standardisierte Bewertung für die Nahverkehrsmaßnahmen. Ebenso müssen der Nahverkehrsnutzen wie die Kosten der für eventuell von den Ländern gewünschte

Mehrleistungen erforderlichen zusätzlichen Infrastruktur, die nicht Bestandteil der Knotenuntersuchung sein kann, für eine Finanzierung außerhalb des Bedarfsplans bewertet werden.

Die Knotenplanfälle sind Ergebnis mehrerer Expertenworkshops unter Teilnahme der DB Netz AG. Sie enthalten für alle Knoten einen gesamtwirtschaftlich rentablen Vorschlag für die Auflösung der Engpässe. Eine weitere Optimierung erfolgt gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern. Im Rahmen der Untersuchung von Planungsalternativen wird jeweils die wirtschaftliche Lösung zur Erfüllung des verkehrlichen Bedarfs in den Knoten ermittelt.

Maßnahmen zur Aufnahme des Güterverkehrswachstums

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den VB. Gleichwohl handelt es sich um Vorhaben, die eine besonders hohe Bedeutung für das Wachstum des Güterverkehrs besitzen. Nach Eintreten der genannten Bedingungen besteht hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Kriterien zur Aufnahme in den VB erfüllt werden:

1 ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden

Ein Ausbau der Strecke zwischen Bremerhaven, Bremervörde, Rotenburg und Verden weist derzeit noch keinen relevanten Nutzen auf. Die Elektrifizierung zwischen Bremerhaven und Rotenburg ist jedoch zur Gewährleistung einer Redundanz in der Schienenanbindung des Seehafens Bremerhaven und zur Umfahrung des Knotens Bremen wichtig. Sofern die Kapazitäten des Knotens Bremen überschritten werden, erlangt das Projekt als Umfahrungsstrecke größeren Nutzen.

2 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)

Das Vorhaben erlangt erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor (Teil des wichtigen europäischen Korridors Rhein – Alpen) transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität. Aufgrund der hohen Belastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal und der zu erwartenden außergewöhnlich langen Planungs- und Realisierungszeiten für das Vorhaben sollte unabhängig von der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der zeitnahe Beginn einer Machbarkeitsstudie in Betracht gezogen werden.

Maßnahmen für den Deutschland-Takt

Der Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt wurde am 09.10.2018 vorgestellt. Die Bewertung des zugehörigen Planfalls kann erst erfolgen, wenn die Fahrpläne zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert und daraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet sind. Anschließend wird dieser Planfall unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet:

29 ABS Köln – Aachen

Die Maßnahme wird noch für den Deutschland-Takt betrachtet, um die Taktknoten Köln und Aachen aufeinander abzustimmen.

44 Deutschland-Takt

Maßnahmen für das Elektrifizierungsprogramm

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den VB. Es ist zu prüfen, ob eine Umsetzung im Kontext des neuen Elektrifizierungsprogramms des Bundes möglich wird.

7 ABS Nürnberg– Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ

8 ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg

11 ABS Cottbus – Görlitz

12 ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL

36 ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL(– Zary)

Kein Bedarf

Für die folgenden Projekte besteht auch nach intensiver Optimierung keine Aussicht auf Erfüllung der Kriterien für die Aufnahme in den VB.

5 ABS Grenze D/NL– Bad Bentheim – Löhne

Aufgrund der ungünstigen Trassierung der Strecke Löhne – Bad Bentheim konnten nur geringe Potenziale für eine Fahrzeitverkürzung von insgesamt sechs Minuten ermittelt werden, die alleine keinen Ausbau rechtfertigen.

14 ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm

In den bisherigen Untersuchungen konnte kein Engpass in diesem Bereich festgestellt werden, weshalb kein gesamtwirtschaftlich rentabler Ausbauvorschlag ermittelt wurde.

19 ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F

Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (ETCS-Ausrüstung für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan keine sinnvolle Wirkung.

23 NBS Rheydter Kurve

Das Projekt ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (PB lfd. Nr. 9) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse.

34 ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)

Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (Geschwindigkeitserhöhung zwischen Berlin und Neustrelitz) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan nur geringe Wirkung.

35 ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)

Das Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (PB lfd. Nr. 2) erfüllt effektiver die Bedürfnisse nach Lärmschutz im Mittelrheintal.

Detaillierte Angaben zu den Bewertungsergebnissen werden in Kürze im webbasierten Projektinformationssystem PRINS unter der Adresse <http://www.bvwp-projekte.de/> veröffentlicht.