

Wentzingerstr. 19  
D-79106 Freiburg

Ansprechpartner:  
Dr. Kristina Birn  
T +49 (0) 761 47930-24  
kristina.birn@bvu.de

Orleansplatz 5a  
81667 München

Ansprechpartner:  
Hans-Ulrich Mann  
T +49 (0)89 – 459 11 112  
sekmann@intraplan.de

Michael Pohl  
T +49 (0)89 – 459 11 118  
michael.pohl@intraplan.de

# Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

**Abschlussbericht**  
**November 2010**  
korrigierte Version 29.11.10

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSchwAG) ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren vom Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) danach zu überprüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Der aktuelle Bedarfsplan trat am 15. September 2004 in Kraft. Mit der Bedarfsplanüberprüfung wurde im Herbst 2008 begonnen.

Entsprechend einer Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestags sowie des Bundesrechnungshofes sind sämtliche Projekte des Bedarfsplans, die nicht in Kürze fertig gestellt werden, mittels einer Nutzen-Kosten-Analyse gesamtwirtschaftlich neu zu bewerten. Grundlage seitens der Nachfrage im Personen- und Güterverkehr ist die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen (PDVV) 2025<sup>1</sup>.

In dieser Studie wurden Nachfragematrizen für den Personen- und Güterverkehr bezogen auf Kreise und kreisfreie Städte in Deutschland sowie 293 Auslandsverkehrszellen differenziert nach Fahrtzwecken bzw. Gütergruppen erstellt. Die Umlegung der in der PDVV 2025 prognostizierten Nachfrageströme auf das Schienennetz war nicht Gegenstand der PDVV 2025 und daher im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung durchzuführen. Die hierzu benötigten Umlegungsmodelle wurden anhand einer Status Quo-Analyse kalibriert.<sup>2</sup>

Die PDVV 2025 baut auf einer Nachfrageanalyse des Status Quo für das Bezugsjahr 2004 auf. Um die inzwischen eingetretenen Nachfrageentwicklungen berücksichtigen zu können, wurden die seinerzeit ermittelten Nachfrageströme des Status Quo 2004 auf das Jahr 2007 fortgeschrieben. Die Kalibrierung der fortgeschriebenen Nachfragematrizen des Schienenpersonen- und -güterverkehrs sowie der Umlegungsmodelle erfolgte beim Personenverkehr anhand des Vergleichs der modellmäßig ermittelten Umlegungsergebnisse mit entsprechenden Querschnittszählwerten aus dem Reisendenerfassungssystem der Deutschen Bahn AG (RES) und im Güterverkehr durch Abgleich der modellmäßig ermittelten Zugzahlen mit Angaben der DB

---

<sup>1</sup> BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Intraplan Consult GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Freiburg/München 2007

<sup>2</sup> "Kalibrierung" bedeutet einen Abgleich des Verkehrsmodells mit empirischen Vergleichswerten

**5.4.9 Auswirkungsbereich der Euregio-Bahn Düren – Aachen (– Heerlen)**

Im Bezugsfall B0 wird von einer Realisierung des Lückenschlusses der Euregio-Bahn zwischen Eschweiler-Weißweiler nach Langerwehe ausgegangen. Hierbei wird die zwischen Stollberg und Eschweiler-Weißweiler auf systemeigener Trasse verkehrende Regio-S-Bahn-Linie im Stundentakt nach Düren durchgebunden. Dies führt zu einer zusätzlichen Belastung des Mischbetriebsstreckenabschnitts Langerwehe – Düren mit 18 Zugpaaren je Tag.

**5.4.10 Knotenbereich Frankfurt/Main**

Im Bereich der S-Bahn Rhein/Main wird von einer Realisierung von systemeigenen Gleisen zwischen Frankfurt/Main West und Friedberg sowie der nordmainischen S-Bahn ausgegangen. Das betreffende Bedienungsangebot wurde aus dem Mitfall der NKU Nordmainische S-Bahn<sup>61</sup> abgeleitet (vgl. Abbildung 5.4-11).

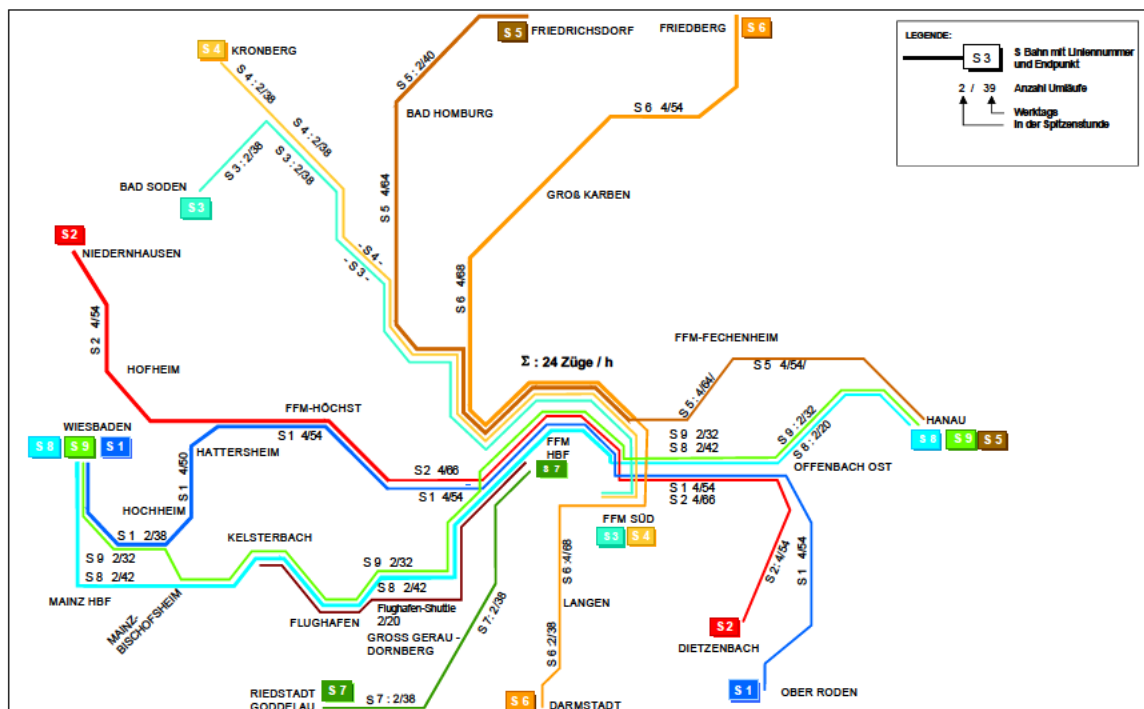


Abbildung 5.4-11: Bedienungsangebot der S-Bahn Rhein/Main im Bezugsfall B0

<sup>61</sup> Intraplan Consult GmbH, Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung Nordmainische S-Bahn, im Auftrag der DB Projektbau GmbH, München, Juli 2010

Das dem Mitfall der NKU Nordmainische S-Bahn zugrunde liegende Bedienungsangebot geht von einer Realisierung der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar aus und enthält eine Verdichtung der S-Bahn-Linie S7 Frankfurt/Main Hbf (hoch) – Riedstadt Goddelau von einem 30-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt in der HVZ. Da die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bezugsfall B0 noch nicht enthalten ist, wird auf der S7 weiterhin von einem 30-Minuten-Takt ausgegangen.

Insbesondere für den SGV!!!

Die Herstellung systemeigener S-Bahn-Gleise zwischen Frankfurt/Main West und Friedberg führt zu einer Taktverdichtung auf der S-Bahn-Linie S6 Darmstadt – Frankfurt/Main – Friedberg. Damit verkehrt die S6 vollständig auf systemeigenen Gleisen. Zwischen Frankfurt/Main West und Friedberg werden hierdurch zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den SGV frei. Das Bedienungsangebot des SPNV-Regionalverkehrs ist auf dieser Achse gegenüber dem Status Quo unverändert.

Regionalverkehr unverändert !!!

Im Kernbereich verkehrt die S-Bahn Rhein/Main auf systemeigenen Trassen oder Trassen ohne derzeitige SGV- bzw. SPNV-Nutzung.

Mischbetrieb besteht auf den folgenden Streckenabschnitten:

- Frankfurt/Main Hbf (hoch) – Riedstadt Goddelau,
- Frankfurt/Main Stadion – Mainz Hbf,
- Frankfurt/Main Höchst – Niedernhausen,
- Mainz Hbf – Wiesbaden Hbf,
- Frankfurt/Main Höchst – Wiesbaden Hbf,
- Mainz-Bischofsheim – Mainz-Kastel und
- Frankfurt/Main Rödelheim – Friedrichsdorf.

Durch die Einführung der nordmainischen S-Bahn werden Teile der Bedienung der Achse Frankfurt/Main – Hanau durch Nahverkehrslinien ersetzt. Das entsprechende Anpassungsnetz für den SPNV-Regionalverkehr im Auswirkungsbereich der nordmainischen S-Bahn wurde aus der betreffenden NKU übernommen und ist in Abbildung 5.4-12 dargestellt.

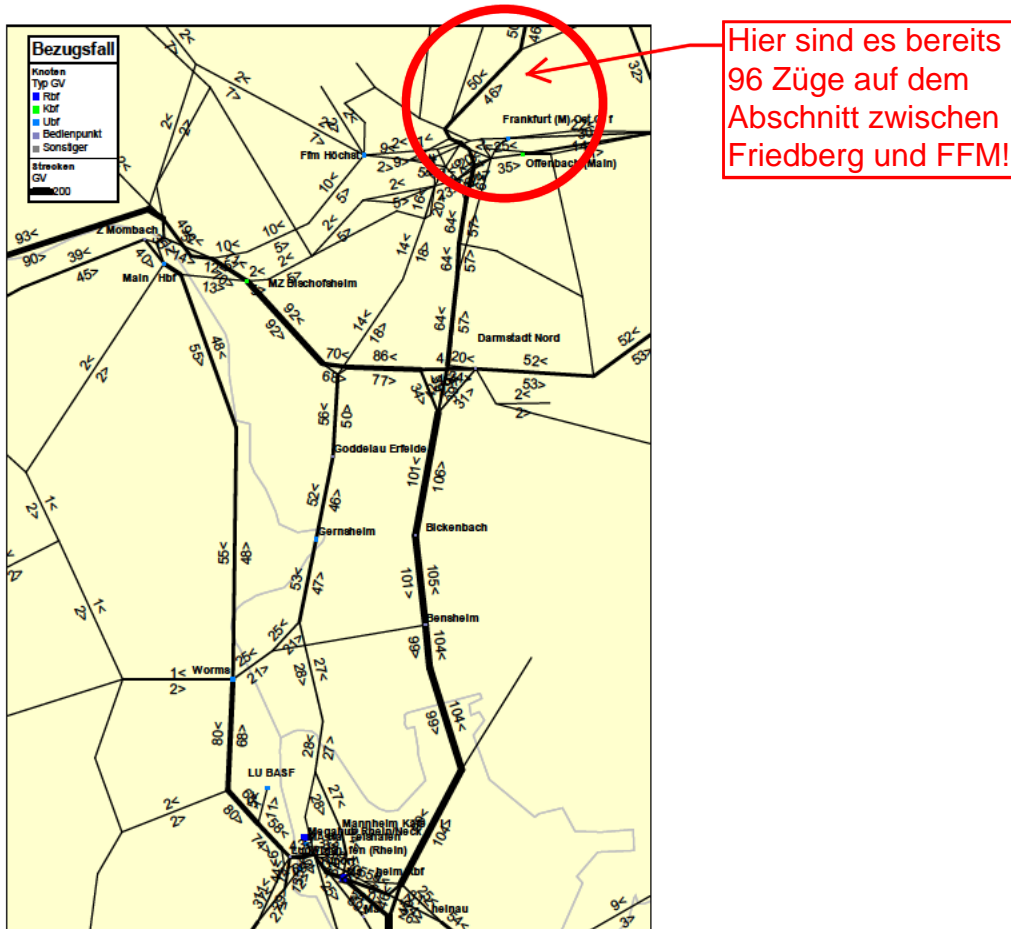


Abbildung 9.14-4: **Streckenbelastungen des Schienengüterverkehrs** im Auswirkungsbereich der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar **im Bezugsfall B0**

Die streckenbezogenen Zugzahlen des SPV und des SGV führen zu den entsprechenden Streckenauslastungen im Bezugsfall B0 gemäß Abbildung 9.14-5. Die Strecke über Bensheim ist zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld überlastet, ebenso weist die Riedbahn abschnittsweise durch Überlagerungen von Nahverkehrslinien Engpässe auf. Alle anderen Streckenabschnitte im Maßnahmenbereich werden bis an die Kapazitätsgrenze genutzt bzw. sind tagsüber ebenfalls überlastet.