

Vorschlag
für eine
Bewertungs- und Gewichtungsmatrix
der
Verkehrswertkriterien

Realisationszeit

Zeitraum innerhalb dessen dem Markt das Projekt betriebsbereit zur Verfügung steht.

Eine schnelle Verfügbarkeit weiterer Streckenkapazitäten bekommt aufgrund des schon jetzt bestehenden und aufgrund der Verkehrsprognose erwarteten weiter schnell anwachsenden Kapazitätsbedarfs eine hohe Punktzahl und eine langfristige Maßnahme eine schlechte Bewertung.

Die Realisationszeit umfasst auch die Planungszeit.

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

3: bis 6 Jahre

2: zwischen 6 und 12 Jahren

1: zwischen 12 und 18 Jahren

0: über 18 Jahre

Abschnittsweise Inbetriebnahme

Möglichkeit, auch abschnittsweise Kapazitätsengpässe schnell beheben zu können. Strecken, die durch Teilinbetriebnahmen, z. B. die Behebung von Engpässen, schon Kapazitätssteigerungen zulassen, ermöglichen einen schnellen Kapazitätszuwachs.

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

- 3: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein erheblicher Kapazitätsgewinn (größer 60 %) erzielt werden
- 2: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein mittlerer Kapazitätsgewinn (40 bis 60 %) erreicht werden
- 1: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein gewisser Kapazitätsgewinn (20 bis 40 %) erzielt werden
- 0: Inbetriebnahme erst nach Ende der Gesamtbauzeit möglich

Nutzen SGV

Zielsetzung des DSN ist die Lösung der stark zunehmenden Hafenhinterlandverkehre. Deshalb verdient dieses Kriterium eine besondere Gewichtung.

Dies kommt in der Punkteskala zum Ausdruck.

Mit zunehmender V_{max} Spreizung sinkt die verfügbare Kapazität und damit der Nutzen für die Güterzüge, die dann regelmäßig abbremesen und warten müssen.

Da das Abbremsen eines beladenen Güterzuges so viel Energie verbraucht, wie eine Kleinstadt für einen ganzen Tag benötigt, ist dies auch ein klimapolitischer Gesichtspunkt.

Überdies ist hier zu berücksichtigen, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für langsame Strecken niedriger sind, da der technische Standard und damit die Bau- und Unterhaltungskosten geringer sind.

Die Eignung für SGV ist somit abhängig von der Geschwindigkeit, auf die die Strecke ausgelegt ist.

Bewertung: 6 - 4 - 2 - 0 Punkte

- 6: Fahrbare Geschwindigkeit bis 160 km/ h
- 4: Fahrbare Geschwindigkeit 160 – 200 km/ h
- 2: Fahrbare Geschwindigkeit 200 – 250 km/h
- 0: Fahrbare Geschwindigkeit über 250 km/h

Nutzen SPNV

Mehrwert der Strecke für den Personennahverkehr. Die Nachfrage nach SPNV-Angeboten steigt ebenfalls in erheblichem Maße. Eine langfristige Schieneninfrastrukturmaßnahme, wie die mit dem DSN angestrebte, sollte somit auch Kapazitätsgewinne für den Personennahverkehr ermöglichen.

Dies hat den weiteren positiven Effekt, dass eine größere Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung und damit eine bessere politische Durchsetzbarkeit entsteht.

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

- 3: Strecke erlaubt erhebliche Anzahl neuer RE- und RB-Verkehre mit Beschleunigung
- 2: Strecke ermöglicht neue RE- und RB-Verkehre
- 1: Strecke geeignet zur Aufnahme neuer RE- oder RB-Verkehre in geringer Anzahl
- 0: keine erweiterten Personennahverkehre möglich

Nutzen SPFV für die Region

Betroffene Regionen sollen nicht zu Transitgebieten werden. Ein Nutzen von Personenfernzügen für die Region kann nur entstehen, wenn mehr Haltestellen der Bevölkerung die Nutzung der Fernzüge erleichtern.

Hierbei kann eine Trassenvariante auch eine negative Wirkung haben, wenn Fernzüge, die derzeit in bestimmten Städten halten, in Zukunft diese Städte nicht mehr anfahren würden.

Dieser Sachlage trägt die Bewertungsskala wie folgt Rechnung:

Bewertung: 1 - 0 - minus1 Punkte

1: mehr Haltestellen der Fernzüge

0: gleichbleibend

-1: weniger Haltestellen der Fernzüge

Dieses Kriterium muss von der Arbeitsgemeinschaft nochmals überdacht werden, da bezogen auf die Region Zweifel an der Aussagekraft bestehen.

Be- und Entlastung der Knoten

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

3: Knoten werden nicht belastet

Auflösung der Knotenproblematik durch Umfahrung oder Durchfahrung mit einer Kapazitätssteigerung von

2: mehr als 40 %

1: zwischen 40% und 20 %

0: weniger als 20 %

Kapazitätsplus

Anzahl der Züge, die im Dreieck HH – HB – Han zusätzlich pro Tag gefahren werden können (ggü. 2010 in %).

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

- 3: über 60 %
- 2: zwischen 60 % und 40 %
- 1: zwischen 40% und 20 %
- 0: unter 20 %

Umsetzungswahrscheinlichkeit

Diesem Kriterium liegt die Überlegung zugrunde, dass der Bund steuerfinanzierte Mittel auch in Zukunft nur in sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stellen wird.

Je kleiner der Finanzbedarf einer Infrastruktur-Baumaßnahme ist, desto größer ist die Realisierungschance.

Anmeldungen von Großprojekten erzeugen derzeit nicht selten Wartezeiten von etwa 40 Jahren.

Bewertung: 3 - 2 - 1 - 0 Punkte

3: Kosten bis zu 1 Mrd. €

2: Kosten zwischen 1 Mrd. € und 1,5 Mrd. €

1: Kosten zwischen 1,5 Mrd. € und 2 Mrd. €

0: Kosten über 2 Mrd. €

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Werte und Zeitangaben exemplarisch sind. Sollte sich nach der Simulation herausstellen, dass sie für eine Vergleichbarkeit der Varianten nicht geeignet sind, müssen sie ggfs. angepasst werden.