



Stellungnahme zu den verkehrlichen Effekten der Trassenalternativen

11.9.2015

Exkurs: Warum ist die Hauptverkehrszeit zur Bemessung der Kapazitäten maßgebend?

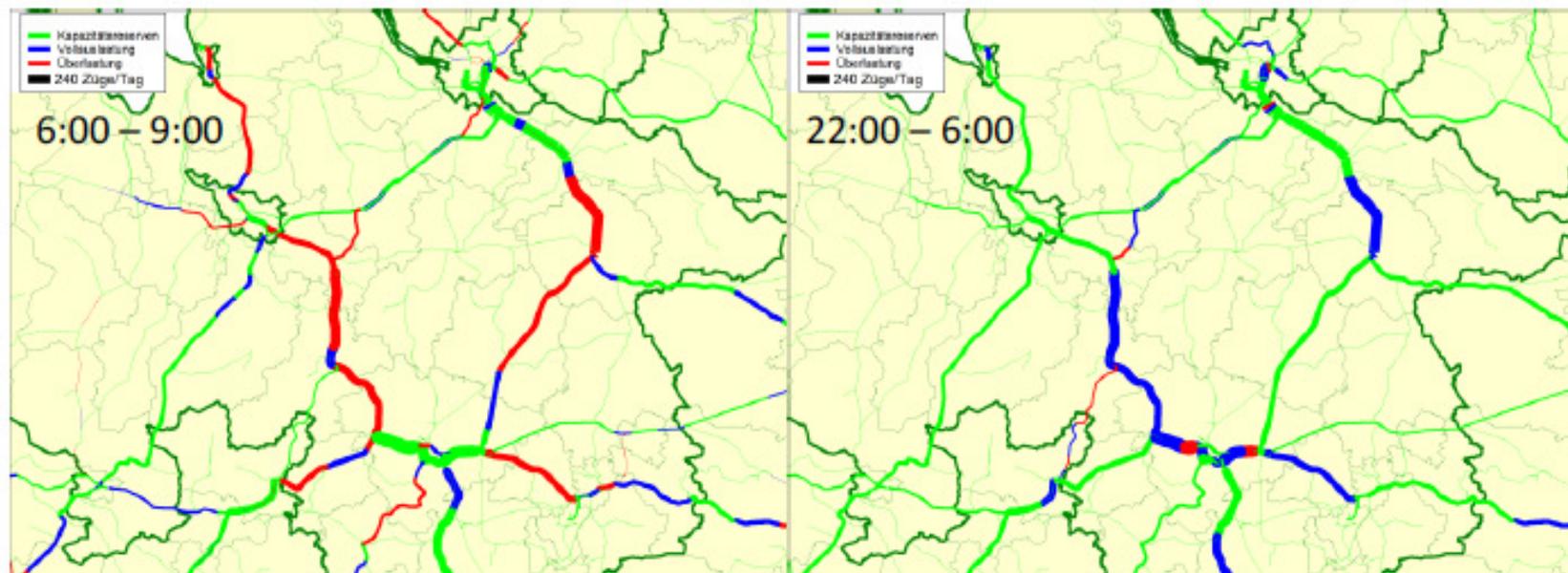
BVU: Streckenbelastungen im Tagesdurchschnitt / Tagessumme



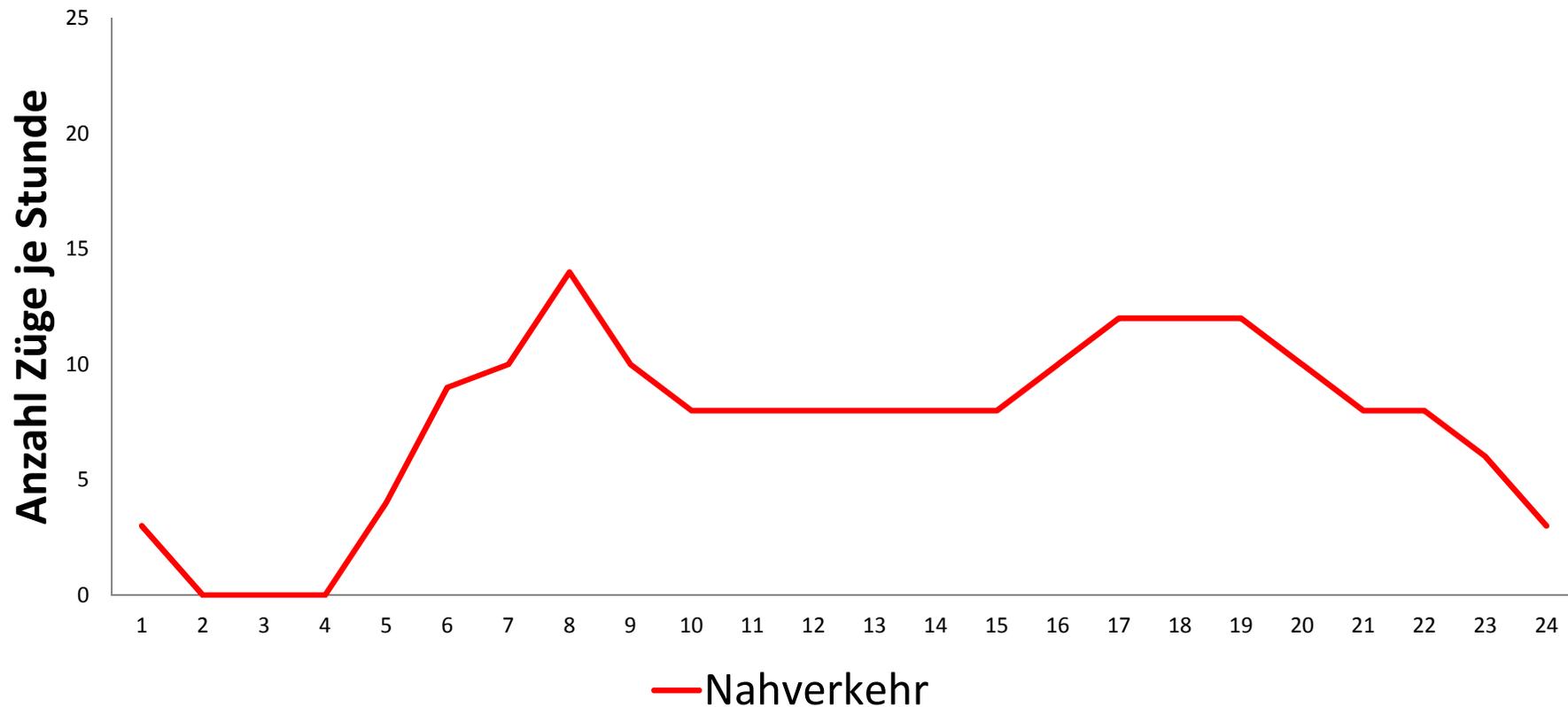
Exkurs: Warum ist die Hauptverkehrszeit zur Bemessung der Kapazitäten maßgebend?

BVU: Streckenbelastungen werden nur im allgemeinen Teil für die Hauptverkehrszeit und die Nebenverkehrszeit ausgewiesen

Abbildung 10: Durchschnittliche Streckenauslastung im Raum Hamburg – Bremen – Hannover 2030 in der Zeit zwischen 6:00 und 9:00 sowie in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00

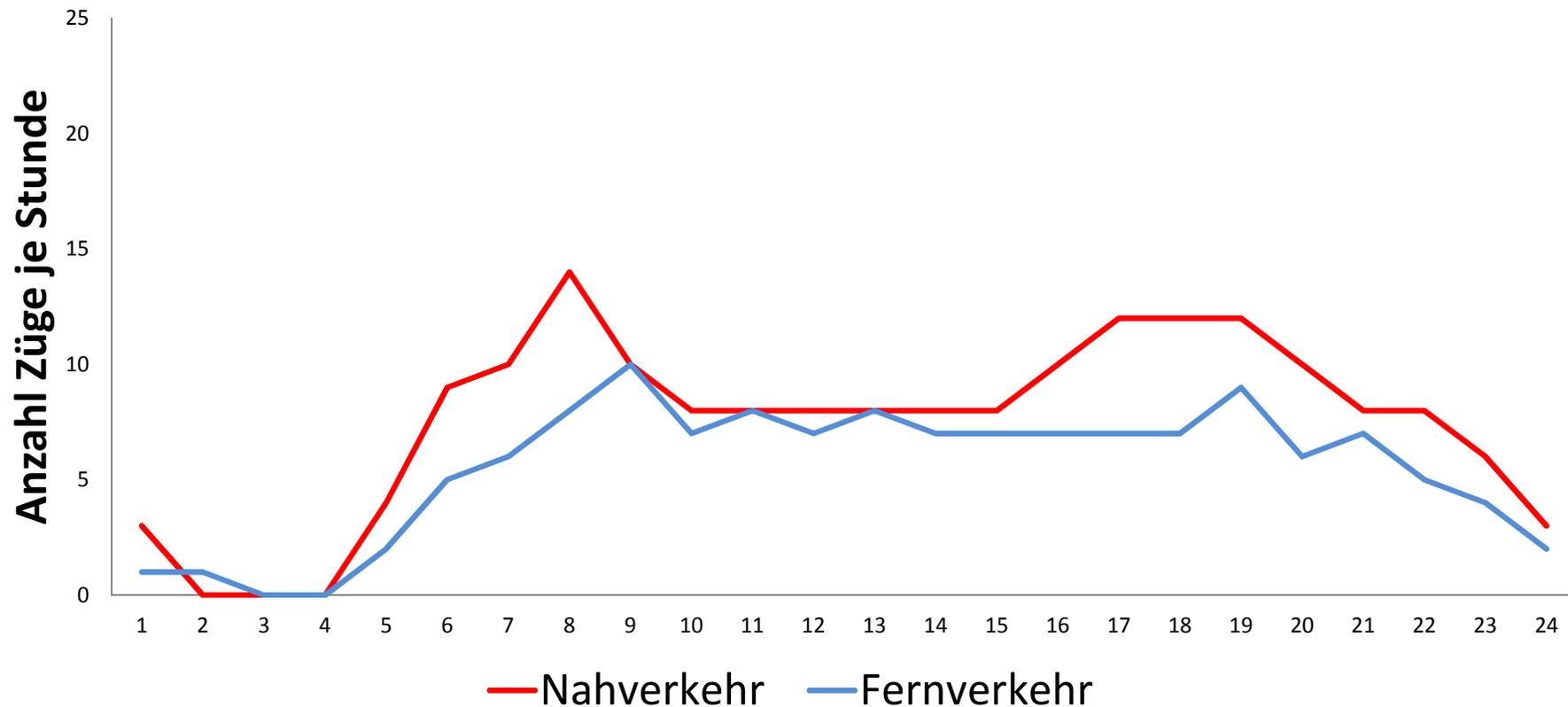


**Personenzüge von / nach Hamburg Hauptbahnhof
in HH-Harburg aus / in Richtung Süden
= Rtg. Winsen/Lüneburg und Rtg. Buchholz/Bremen**

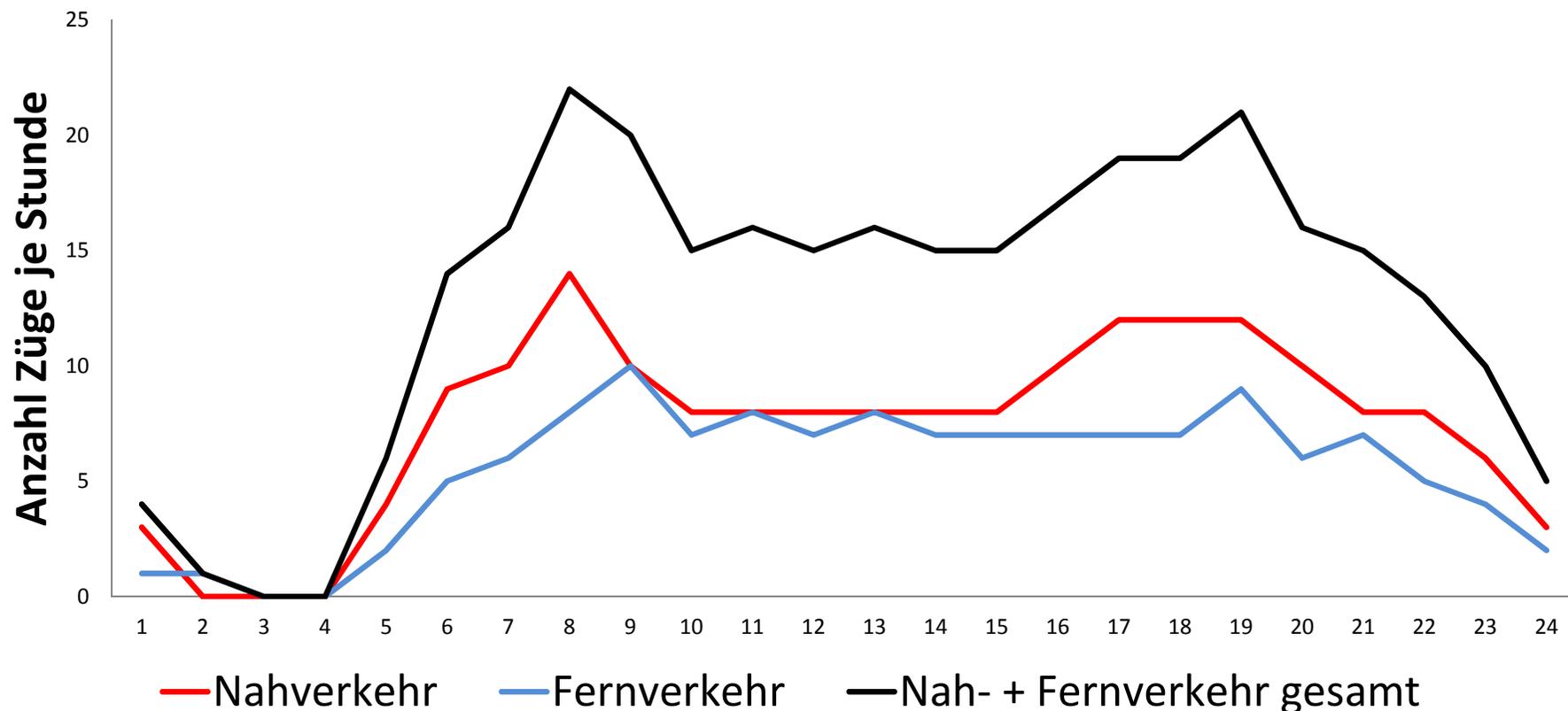


Tagesganglinie im Personenverkehr Bahn

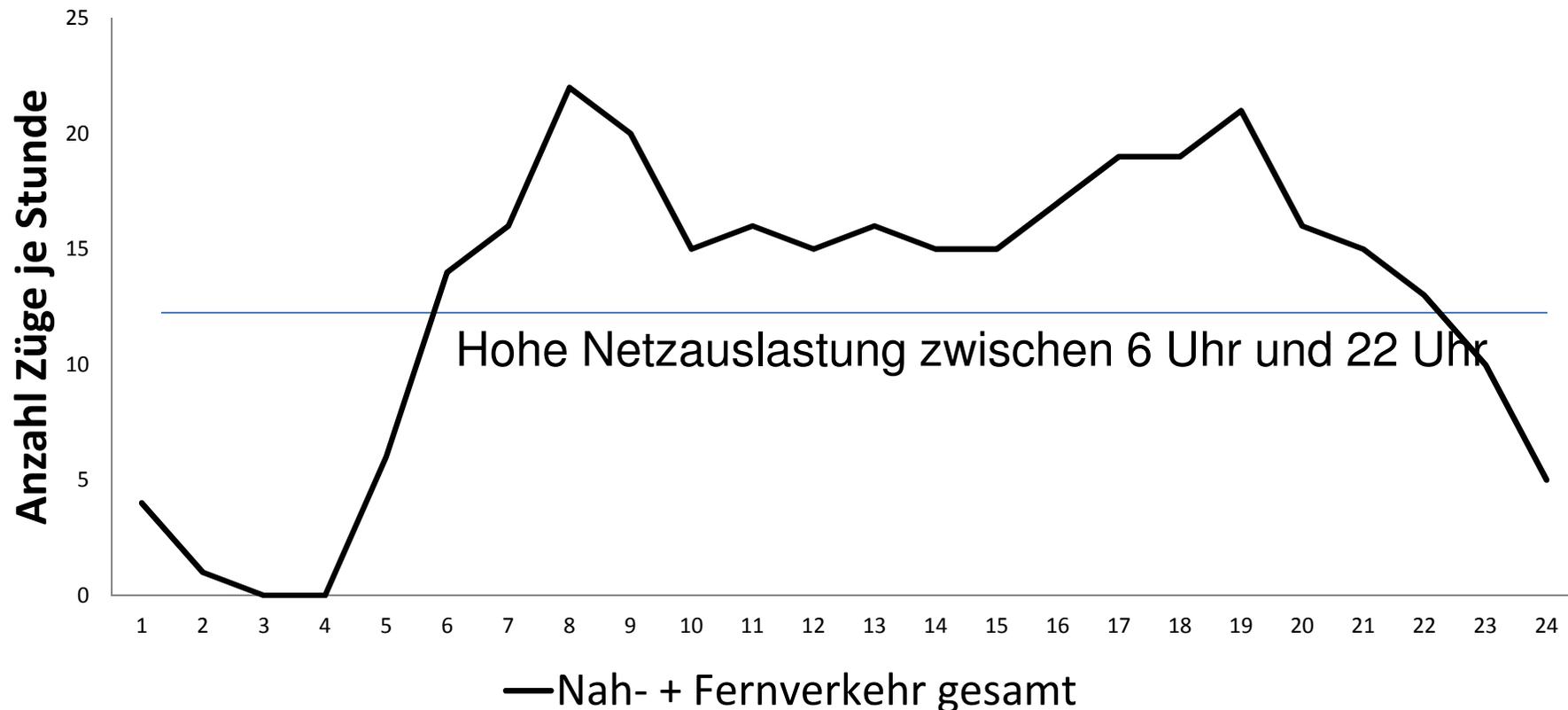
**Personenzüge von / nach Hamburg Hauptbahnhof
in HH-Harburg aus / in Richtung Süden
= Rtg. Winsen/Lüneburg und Rtg. Buchholz/Bremen**



**Personenzüge von / nach Hamburg Hauptbahnhof
in HH-Harburg aus / in Richtung Süden
= Rtg. Winsen/Lüneburg und Rtg. Buchholz/Bremen**



**Personenzüge von / nach Hamburg Hauptbahnhof
in HH-Harburg aus / in Richtung Süden
= Rtg. Winsen/Lüneburg und Rtg. Buchholz/Bremen**

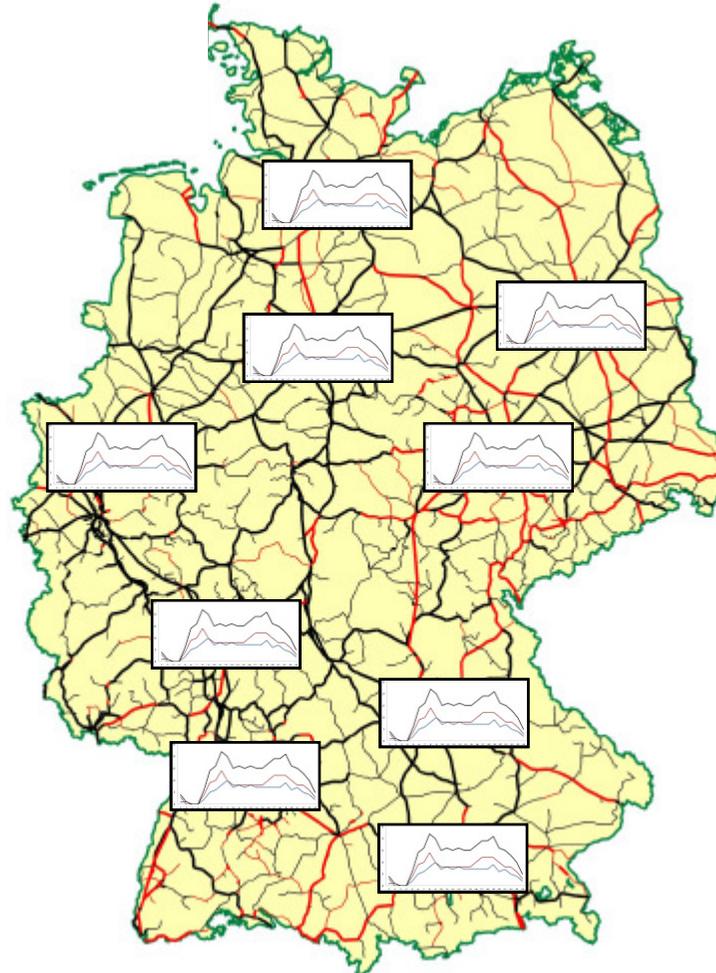


Lage der Metropolregion Hamburg im bundesweiten Eisenbahnnetz



Kartengrundlage: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, BVU, ITP, Planco 2014

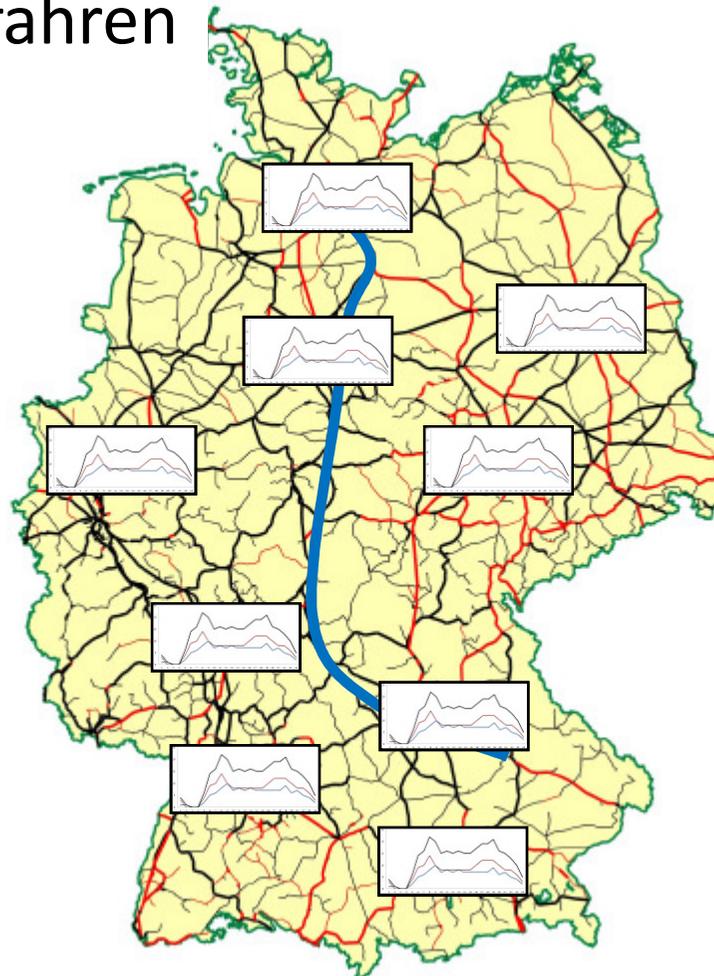
Tagesganglinien sind in den Zentren ähnlich



Kartengrundlage: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, BVU, ITP, Planco 2014

Verschiedene Zentren werden von einem Zug zu unterschiedlichen Tageszeiten durchfahren

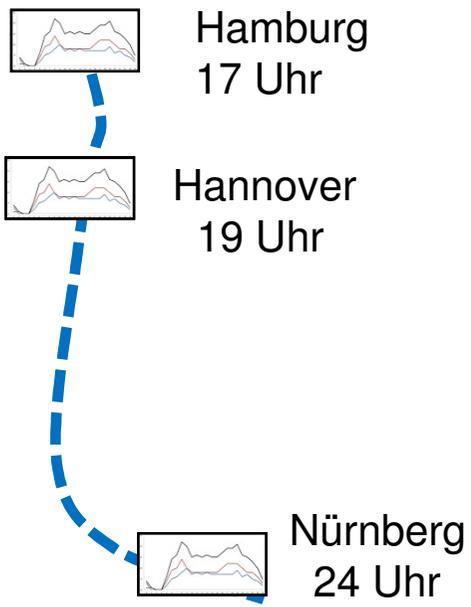
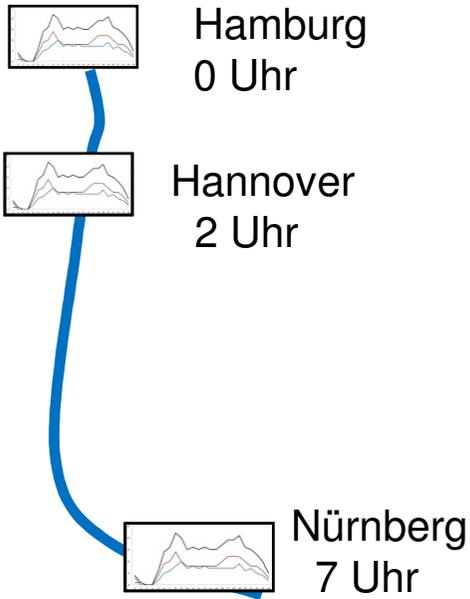
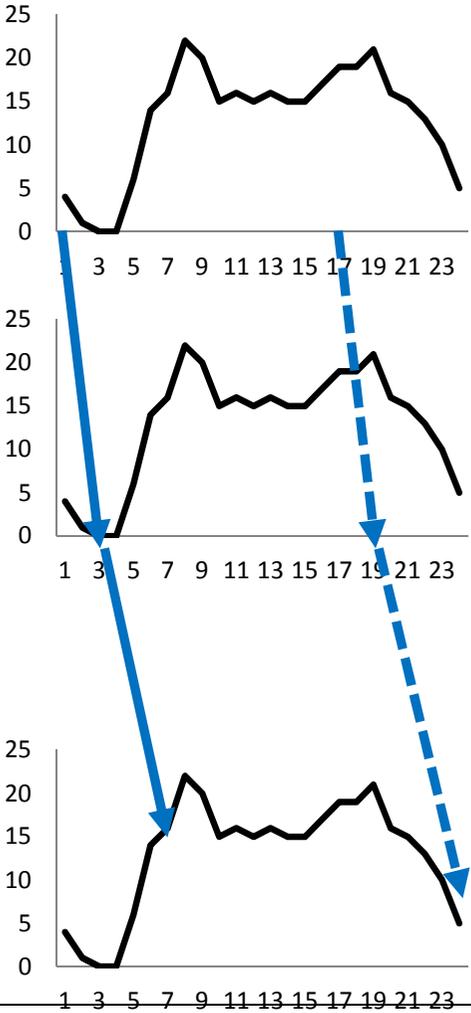
Beispiel:
Ein Zug fährt von Hamburg
nach Nürnberg



Kartengrundlage: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, BVU, ITP, Planco 2014



Der Zug von Hamburg nach Nürnberg braucht ca. 7 h



Kapazitäten im „Nachtsprung“ nur sehr begrenzt

- Startet ein Güterzug von Hamburg nach Nürnberg schon um 22 Uhr, kann er gegen 5 Uhr am Ziel sein.
- Für solche idealen Fahrplanlagen (Nachtsprung) stehen nur sehr wenig buchbare Trassen im Eisenbahnnetz zur Verfügung.



Freie Kapazitäten zu Hauptverkehrszeiten bestimmen die Gesamtkapazitäten des Netzes für den Güterverkehr maßgeblich

- Die meisten Güterzüge kommen während der Hauptverkehrszeit an, starten tagsüber oder sind zu dieser Zeit im Netz unterwegs (6 Uhr – 22 Uhr).
- ✓ Aussagen zur Kapazitätsauslastung des Netzes sind für die Hauptverkehrszeit nötig, da sie die Gesamtkapazität maßgebend bestimmen.
BVU (Abb. 10): 6 Uhr bis 9 Uhr

