

Initiative

WiduLand



Entwurf/Basis

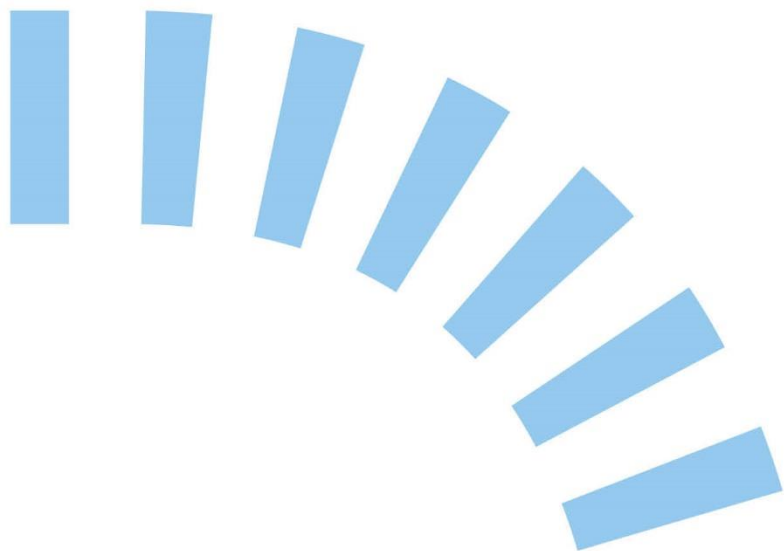
Planungsauftrag

Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs – Bereich zwischen Hamm und Hannover –

von: **Initiative WiduLand e.V. für das Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur**

an: **DB Netz AG**

Stand: 11.02.2021





Die verwendeten Begriffe werden jeweils im laufenden Text definiert/konkretisiert, dies wird in *kursiv* dargestellt.

Hiermit wird der Deutschen Bahn der Auftrag erteilt, die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs im Bereich zwischen Hamm und Hannover zu verbessern.

Das Ziel ist es, ein modernes Mobilitätsangebot zu schaffen, das den heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht wird. Das Projekt ist integraler Bestandteil der Zukunftsorientierung der bundesdeutschen Infrastruktur: nachhaltig, ressourcenschonend, den Klima-Zielen verpflichtet, die Veränderungen des Reiseverhaltens durch Digitalisierung berücksichtigend, an den Bedürfnissen der Mitbürger und Wirtschaft gleichermaßen ausgerichtet.

Leistungsfähigkeit: *Die Summe aus Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit, Kapazität, Umweltbeeinträchtigung, Kundenzufriedenheit, ... (siehe auch Kriterienkatalog).*

Bahnverkehr: *Güterverkehr, Personennahverkehr, Personenfernverkehr, S-Bahn, Zubringerverkehr mit weiterem ÖPNV*

Das Budget für dieses Vorhaben beläuft sich auf XX Mrd. €

Budget: *Summe aller direkten und indirekten Kosten, die durch die (Bau-) Maßnahmen entstehen; unabhängig vom Kostenträger. D.h. im Rahmen der Planung sind auch alle notwendigen Instandhaltungskosten zur Ertüchtigung bestehender Infrastruktur zu kalkulieren.*

Im Folgenden wird der Auftragsumfang konkretisiert.

Der Auftrag gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Analyse des Ist-Zustandes
2. Entwicklung und Kostenbewertung von (Bau-)Maßnahmen im Sinne des Auftrages
3. Auswahl der (Bau-) Maßnahmen zur Erreichung des maximalen Ergebnisses im Rahmen des Budgets





1. Analyse des Ist-Zustandes:

Die aktuelle Leistungsfähigkeit ist anhand von überprüfbareren Kriterien zu bewerten.

Diese Kriterien sollen sich an Definitionen aus anerkannt leistungsfähigen Bahnländern (z.B. Schweiz, Japan) orientieren.

Der Kriterienkatalog muss eine Vielzahl an Perspektiven beinhalten und deren Messbarkeit und Zielgrößen definieren. Er muss vorab mit dem Auftraggeber und einem Sachverständigen-Gremium abgestimmt werden.

Der Kriterienkatalog beinhaltet mindestens:

- Zeiten: Reisezeit, Verspätungszeit, Einbindung in nationale und internationale Fahrpläne
- Fahrplan-Stabilität & Integration: Erreichbarkeit, Einbindung in/Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Flug etc.), Anzahl Zugausfälle
- Kapazität: Fracht- & Personenkapazität, Tonnen- & Personenkilometer, Züge/Tag
- Auswirkungen: Flächennutzung, Luftbelastung, Lärmbelastung, Energieverbrauch
- Kundenzufriedenheit (im Personen- & Güterverkehr): Servicequalität, Angebotsakzeptanz, Angebotsflexibilität
- Kosten: Betrieb & Instandhaltung an Netz und Zügen je km, Person, Frachttonne; technische Schulden/Innovationsstau

Die Ist-Analyse erfolgt in einem transparenten Verfahren, in dem alle Interessen-Gruppen eingebunden sind. Das Ziel ist ein multi-perspektivisches Ergebnis, auf dessen Basis belastbare Szenarien entwickelt werden können, die die eingangsgenannten Ziele unterstützen.

Flankierende Maßnahmen seitens des Auftraggebers (BMVI)

Unter dem Stichwort „Mobilität 2050“ wird das Verkehrsministerium eine Studie in Auftrag geben in der die zukünftigen Bedarfe und technischen Möglichkeiten einer nachhaltigen Verkehrswende untersucht und beschrieben werden. Diese wird Antworten / Prognosen auf die folgenden Fragen gegeben:

- Wie entwickeln sich die Mobilitätsanforderungen in den nächsten 20/50 Jahren in Deutschland/Europa/weltweit? Welche Auswirkungen hat dies auf den Bahnverkehr?
- Welche Mobilitätsdienste werden in Wettbewerb / Ergänzung zum Bahnverkehr stehen?
- Welche technischen Innovationen sind in der Szenario-Entwicklung zu berücksichtigen?
- Welche Auswirkungen haben veränderte Lebens- und Arbeitswelten auf die Mobilität von morgen?
- Wie kann die Verkehrswende die Klima- und Nachhaltigkeitsziele unterstützen / erfüllen?

In die Entwicklung der Studie werden Interessengruppen und Experten eingebunden. Die Grundlagen, Annahmen und Ergebnisse werden der breiten Öffentlichkeit transparent gemacht.





2. Entwicklung und Kostenbewertung von (Bau-)Maßnahmen im Sinne des Auftrages

Auf Basis der IST-Analyse und der Mobilitätsstudie werden zunächst die Zielwerte für Kriterien im Katalog definiert und mit dem Auftraggeber abgestimmt.

Diese bilden die Grundlage für den Planungsprozess, in dem verschiedene Szenarien und eine Liste von Maßnahmen erstellt werden.

Die Maßnahmen umfassen die Bereiche

- Infrastruktur: Schienennetz, Elektrifizierung, Stellwerktechnik
- Fahrzeuge: Züge, S-Bahn, Busse
- Logistik: Fahrpläne, Schnittstellen zu anderen Mobilitätsangeboten

und beinhalten

- Instandhaltungen
- Ertüchtigungen
- Neubau-Maßnahmen

Jede Maßnahme wird hinsichtlich der Auswirkungen auf die im Ist-Zustand erfassten Kriterien bewertet.

Zur Vergleichbarkeit / Gewichtung der Maßnahmen werden sowohl

- direkte Kosten (Planung, Bau, Unterhalt)
- indirekte Kosten (Flächenverbrauch, Umweltbelastung von Menschen, Umweltbelastung der Natur, CO₂-Rucksack, ...)
- Leistungsverbesserungen
- der zeitliche Horizont der Maßnahme (welche Kosten entstehen oder werden nicht vermieden bis zur Fertigstellung)
- die Ewigkeitslast (Verlust/Veränderung von Kulturlandschaft, Naturlandschaft, Lebensraum, ...)

erfasst und in € umgerechnet.

Die Auswahl der Kriterien, Gewichtung der Kriterien, Verrechnungsgröße der indirekten Kosten, ... wird durch ein Gremium (aus Vertretern von Bahn, Bahnkunden, betroffene Politik, betroffene Bürgern, Verbänden,...) festgelegt. (siehe oben Kriterienkatalog)

Der Planungsprozess erfolgt transparent. Die Bahn als Auftragnehmer ist zur regelmäßigen und offenen Kommunikation der Öffentlichkeit verpflichtet. Eingaben und Vorschläge von Interessengruppen sind aufzunehmen, zu bewerten und bindend miteinzubeziehen, sobald die Bewertung eine gewisse Wichtigkeit bedeutet.





3. Auswahl der (Bau-) Maßnahmen zur Erreichung des maximalen Ergebnisses im Rahmen des Budgets

Voraussichtlich können nicht alle Anforderungen von allen Interessengruppen in gleicher Weise berücksichtigt werden. Daher muss der Auswahlprozess transparent und für die Öffentlichkeit sichtbar sein. Der Auftraggeber (BMVI) unterliegt dem regionalen und überregionalen demokratischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozess und folgt ausschließlich dessen Urteil.

