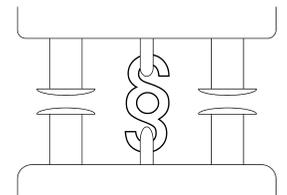


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland:

Es wird gespart, koste es, was es wolle!

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

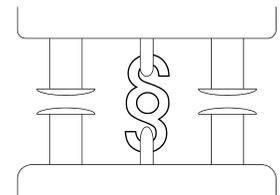


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Zu mir:

- ◆ Studium des Maschinenbaus mit Schwerpunkt Schienenfahrzeugtechnik an der RWTH Aachen
- ◆ Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Münster
- ◆ 2001 Zulassung als Rechtsanwalt in Köln
- ◆ 2015 Promotion im Eisenbahnrecht zum Thema Netzzugang

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

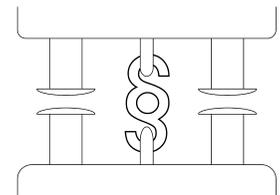


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Nord-Süd-Stadtbahn Köln

- ◆ Erste Pläne in den 1960er Jahren
- ◆ Teilinbetriebnahme 2012
- ◆ 90 m Bahnsteiglänge \Rightarrow maximal 3-teilige Züge
- ◆ Düsseldorf: Tunnelbahnsteige 120 m lang

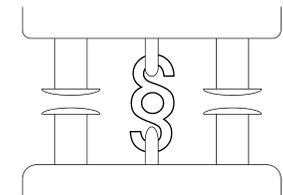
Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur



Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

ABS 4 / S13 Köln – Düren

- ◆ Gleiche Strecke – zwei getrennte Projekte
 - ⇒ 2 nebeneinander liegende voneinander getrennte Strecken
 - ⇒ 2 eingleisige Abschnitte auf der S-Bahn-Strecke
 - ⇒ Verdichtung von 20 auf 15 Minuten-Takt nicht möglich
- ◆ Nachträglicher Bau des Haltepunkts Köln-Weiden-West
 - ⇒ erheblich höhere Kosten
 - ⇒ Störung des bereits laufenden Betriebs
- ◆ Diskussion um nachträglichen vollständigen 4-gleisigen Ausbau
 - ⇒ Taktverdichtung

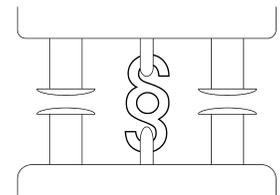


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

S13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel

- ◆ Gleiche Strecke – zwei getrennte Projekte
 - ⇒ 2 nebeneinander liegende voneinander getrennte Strecken
 - ⇒ S-Bahn-Strecke auch hier teilweise eingleisig
- ◆ Verlängerung bis Bad Honnef?
- ◆ Weitere Haltepunkte (Hangelar)?

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

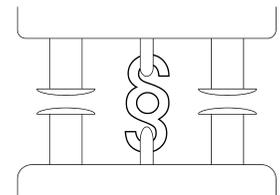


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

NBS Wolfsburg – Berlin

- ◆ Gleiche Relation – zwei getrennte Linien
 - ⇒ 2 nebeneinander liegende voneinander getrennte Linien
 - ⇒ Stammstrecke eingleisig, nicht elektrifiziert
 - ⇒ Trappenschutzgebiet: 18 km nur zweigleisig insgesamt
- ◆ Keine Verknüpfung beider Strecken außer westlich und östlich von Stendal
 - ⇒ geringere Kapazität und höhere Störungsanfälligkeit
- ◆ Diskussion um Verbesserung bisher fruchtlos

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

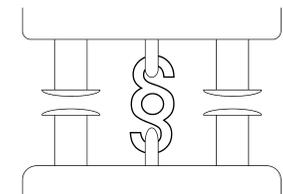


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

NBS Köln – Rhein/Main

- ◆ Keine Einführung in die Knoten
⇒ Engpässe an den Enden, deutlich reduzierte Kapazität
- ◆ Anbindung an den Enden niveaugleich
⇒ noch geringere Kapazität durch Fahrstraßenausschlüsse
- ◆ Außerhalb der Bahnhöfe nur ein einziger Gleiswechsel
⇒ Störungen wirken sich auf große Teile der Strecke aus
- ◆ Keine Verknüpfung mit Bestandsstrecken
(Montabaur, südlich Limburg, Ländchesbahn,
Wiesbaden – Frankfurt)

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

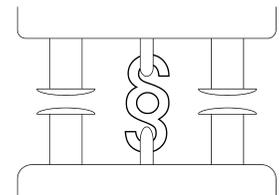


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

NBS Nürnberg – Ingolstadt

- ◆ Keine Einführung in die Knoten
⇒ Engpässe an den Enden, deutlich reduzierte Kapazität
- ◆ Bahnsteiglänge der Zwischenstationen nur 170 m
⇒ maximal 6-Wagenzüge
- ◆ Außerhalb der Bahnhöfe kein Gleiswechsel
⇒ Störungen wirken sich auf große Teile der Strecke aus

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

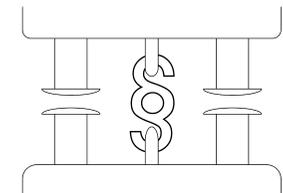


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Franfurt am Main Stadion

- ◆ Ständiger Umbau seit Bau der NBS Köln – Rhein/Main
Umbauplanungen reichen bis nach 2030
- ◆ Keine Trennung von Riedbahn und NBS Köln – Rhein/Main
vorgesehen
- ◆ Einbindung der Regionaltangente West bisher nicht
berücksichtigt
- ◆ Kein Gesamtkonzept erkennbar, nur Aneinanderreihung von
Einzelmaßnahmen
- ◆ Keine Lösung für niveaugleiche Kreuzung der Verkehre

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

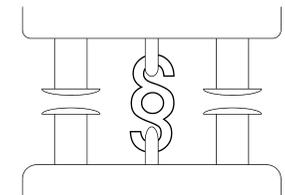


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Planungsbeschleunigung?

- ◆ Planungsprozesse sind komplex und daher langwierig
- ◆ Entkopplung von der Tagespolitik ⇒ langfristige Ausbauplanung
- ◆ Zeitersparnis durch frühzeitige Einbindung aller Interessengruppen
 - ⇒ noch größere Komplexität
 - ⇒ aber grundlegende Einwände frühzeitig bekannt
 - ⇒ kann mit Ausschlussregeln verbunden werden
- ◆ Reduzierung der Planungsanforderungen
 - ⇒ reduzierte Anforderungen für Vorhaben auf Bahngelände
 - ⇒ Reduzierung der Umweltauflagen

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

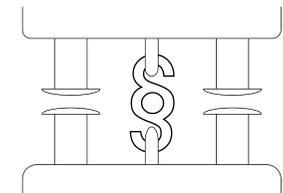


Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Planungsinhalt

- ◆ Aufgabe der Orientierung an einem konkreten Fahrplan
- ◆ Trennung der Entscheidung des Ob eines Ausbaus einer Strecke von dem Wie
- ◆ Nach Entscheidung über das Ob
 - ⇒ Ausbau am größtmöglichen Kapazitätsgewinn orientieren
 - ⇒ Berücksichtigung von Netzeffekten und Betriebsqualität
- ◆ Einheitliche Eisenbahninfrastrukturfinanzierung
 - ⇒ Zusammenführung der verschiedenen Finanzierungsinstrumente (BSchwaG, GVfG, ReG)

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur



Eisenbahninfrastrukturplanung in Deutschland

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

