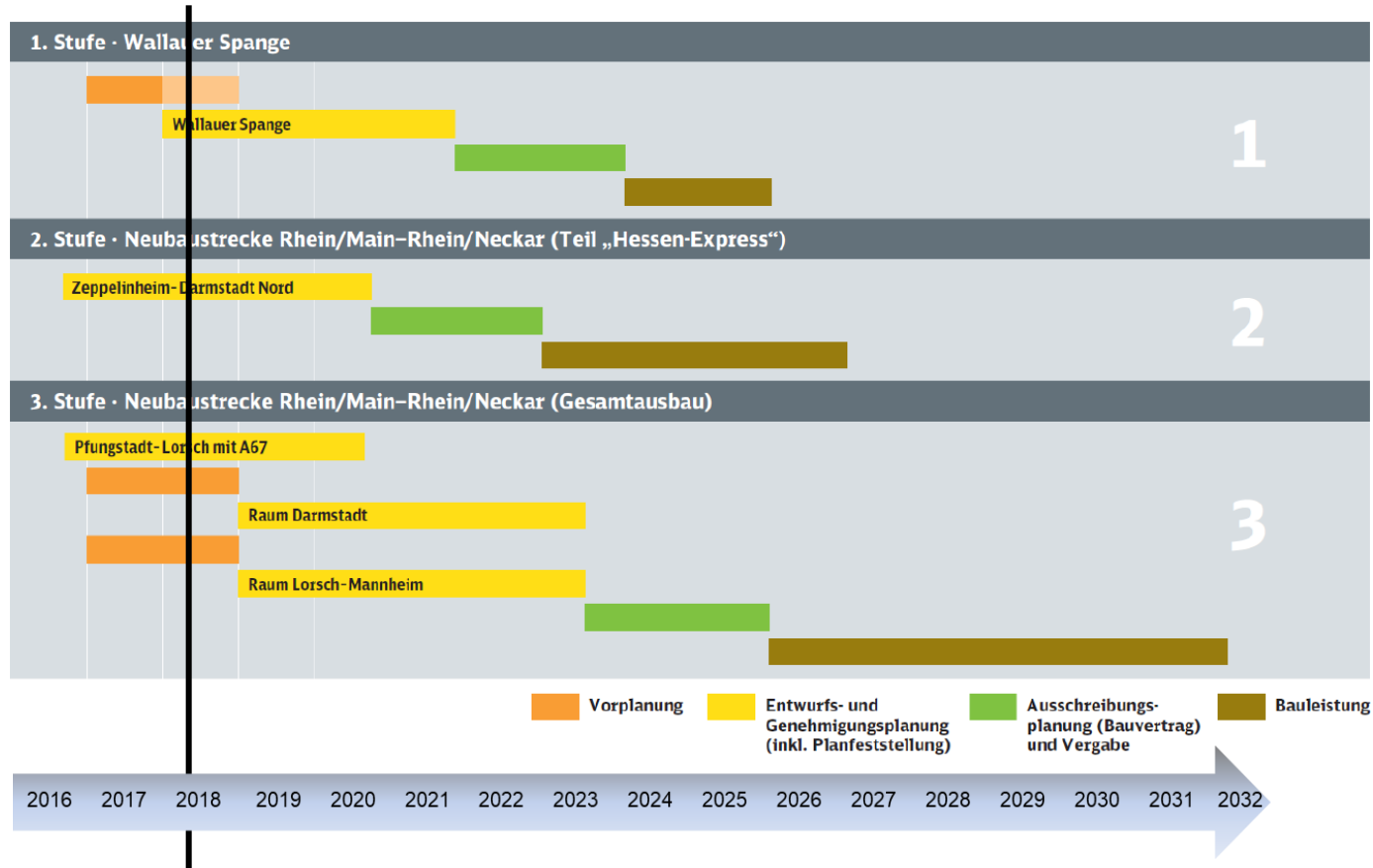


Erstellung eines Projektmanagementplans für Zielnetz 1 und die dazugehörigen Netzpläne.



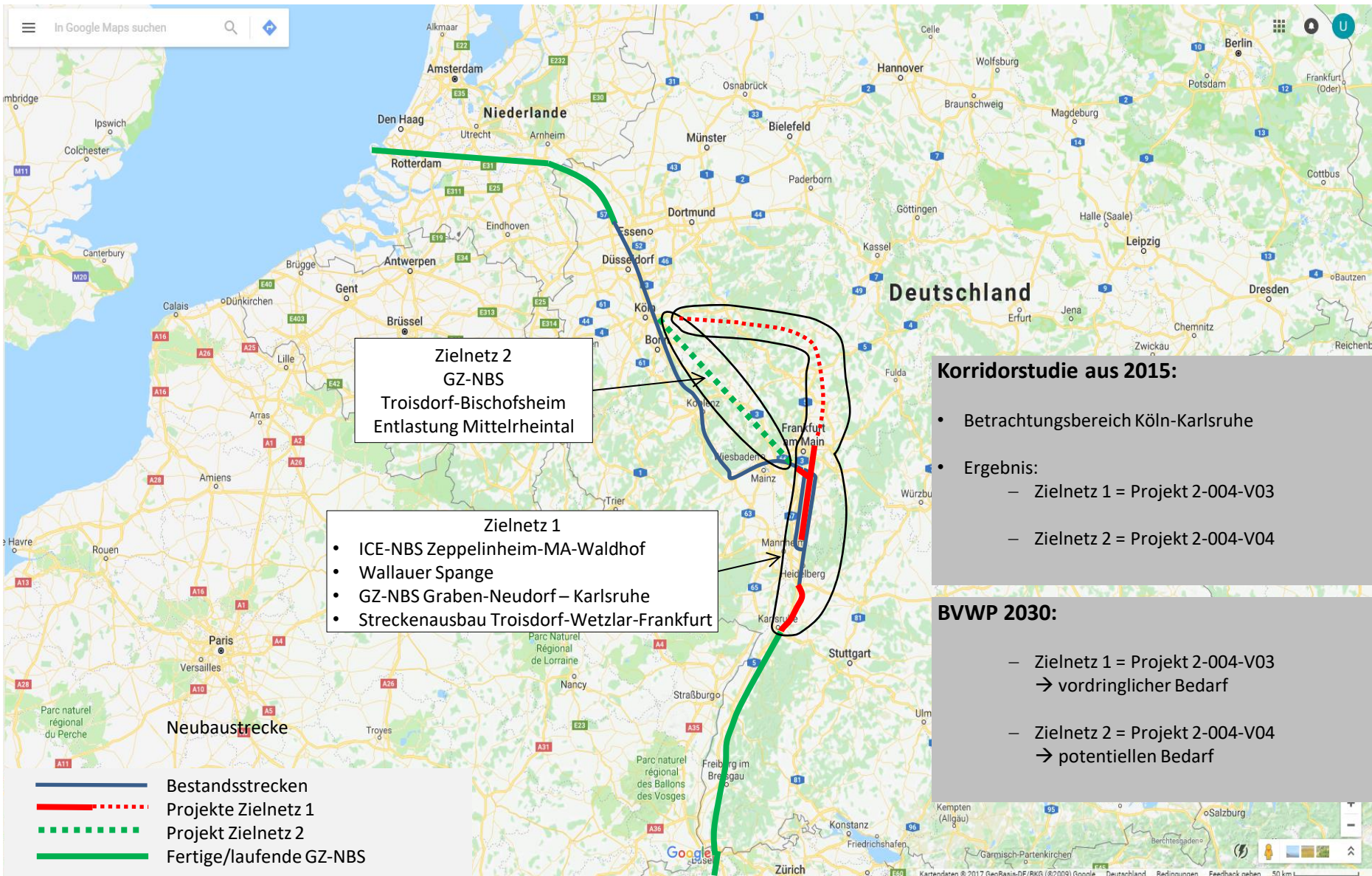
Erstellung eines Projektmanagementplans für Zielnetz 1 und die dazugehörigen Netzpläne.

→ Abbildung und Betrachtung des Gesamtprojekts in Netzplänen

- Verkehrskonzeption
- Stufe 1 Wallauer Spange
- Stufe 2 NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar (Teil „Hessen-Express“) → Frankfurt - Darmstadt
- Stufe 3 NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar („Gesamtausbau“) → Darmstadt - Mannheim
- Knoten Frankfurt
- Knoten Mannheim
- Bestandsstrecken
- GZ-NBS Graben-Neudorf – Karlsruhe
- Zulauf aus dem Mittelrheintal
- ...

Mögliche Betrachtungen im Netzplan

- Ermittlung der Projektdauer
- Ermittlung des kritischen Pfades (Welche Vorgänge führen bei Verzögerung zu einer Verschiebung des Projekt-Endtermins?)
- Ermittlung möglicher Potenziale für eine schnellere Abarbeitung des Projektes
- Schaffung einer Basis für die Terminplanung



Korridorstudie aus 2015:

- Betrachtungsbereich Köln-Karlsruhe
- Ergebnis:
 - Zielnetz 1 = Projekt 2-004-V03
 - Zielnetz 2 = Projekt 2-004-V04

BVWP 2030:

- Zielnetz 1 = Projekt 2-004-V03
→ vordringlicher Bedarf
- Zielnetz 2 = Projekt 2-004-V04
→ potentiellen Bedarf

Vorteile und Nutzen aus dem Netzplan

DB AG

- kann gezielt in die Planung bei Terminverzug aktuell eingreifen.

Politik

- bekommt die Möglichkeit sich tagesgenau zu informieren und zu reagieren.

Verwaltung und Behörden

- Können rechtzeitig Personal planen um zusammen mit der DB die Vorgaben aus dem ROV und dem Landesentwicklungsplanes abzugleichen.

Verbände, Bürgerinitiativen

- Können terminnah mit der DB ihre Ideen vortragen und diskutieren.

Für das Projekt NBS

- **Risiken werden sichtbar gemacht !**
 - Einhaltung der Kosten
 - Zeitverzögerung innerhalb des Projektes

Fazit:
Zur der Betrachtung
der kritischen Ergebnisse
ist eine transparente
Risikoanalyse erforderlich

Warum Risikoanalyse?

In PRINS sind wichtige Fakten nicht erkennbar

- PRINS betrachtet nur die Verbindung zwischen den Knoten
- Auswirkungen von Lärm an den Bestandstrecken durch die geplante Neubaustrecke wird nicht berücksichtigt
- vernachlässigt den Deutschlandtakt in den Knoten.
- In den Zielen von PRINS fehlt der Hinweis auf Ersatzinvestitionen von Rollmaterialien und zukünftige Bedarfe.

BVWP:

- Kein Nachweis über Entlastung von Lärm auf der Bestandsstrecke.
- Im Projekt muss (obwohl abgelehnt) weiterhin eine höhere Bewertung von Lärmbelastungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung betrachtet werden.
- Ungenügende Engpassbetrachtung von Fernverkehr, Regional- und Stadtverkehr sowie Güterverkehr (Schiene) nach 2030 von der Bestandstrecke und der Neubaustrecke.

Weitere Risiken die in BVWP / PRINS erkennbar sind

- Die gesetzlich verbindliche Bedarfsentscheidung im BSWAG inkl. Bedarfsplan (vgl. § 1 Abs. 2 BSWAG) basiert auf dem BVWP sowie auf im Vorfeld des BVWP nach einheitlicher Methodik erstellten wissenschaftlichen Studien zur Bewertung von Projekten vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsprognose; PRINS ist ein Extrakt dieser Gutachten mit einer Ergebniszusammenfassung.

Quelle: Deutsche Bahn AG / Rechtsabteilung HLI / vorgestellt im 3. Beteiligungsforum RMRN am 04.12.2017

Aussage der Rechtsabteilung HLI vom 04.12.2017

- Will den Eindruck vermitteln das eine wissenschaftliche Studie Rechtsgültigkeit besitzt.
- Dies ist nicht der Fall.
- Aus einer wissenschaftlichen Studie wird eine Meinung gebildet.
- Die Meinung ist eine Aussage auf die Datenerhebung mit der Beurteilung zu den Daten.
- Eine Beurteilung ist eine subjektive Betrachtung.
- Die Genauigkeit der wissenschaftlichen Studie ergibt sich erst in der Praxis

Weitere Risiken die in BVWP / PRINS erkennbar sind

- | | | |
|--|--|---|
| ▪ Höhere Bewertung von Lärmbelastungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung | ▪ Die Bewertung wurde vom Bund auf Basis von <u>wissenschaftlichen Verfahren</u> abgeschlossen. Das BSWAG ist verabschiedet. | Wird im Projekt nicht weiter betrachtet |
|--|--|---|

Quelle: Deutsche Bahn AG / vorgestellt im 2. Beteiligungsforum RMRN am 04.05.2017

Frage an die DB AG und das BMVI

- Warum werden die wissenschaftlichen Untersuchungen zum Thema Lärm an den Bestandstrecken nicht berücksichtigt?

Zusammenfassung

- **Forderung an die Projektleitung**
 - Erstellung eines Projektmanagementplans
 - mit Betrachtung sämtlicher Maßnahmen und
 - den dazugehörigen Netzplänen.
- Den Arbeitsgruppen muss bekannt sein, was sie wann beeinflussen können.
- Vorgaben aus dem BVWP an die DB AG die nur politisch änderbar sind.

Erwartung an das Projekt:

- Bei der Planung müssen Mensch – Natur – Umwelt an erster Stelle stehen
- Die Kostenoptimierung darf nicht die höchste Priorität besitzen → siehe BUV