

FACHBEREICH 1 VERKEHR UND TECHNIK	
Hauptkriterium	1-2 Betriebsführung
Teilkriterium	1-2-1 Leistungsfähigkeit

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

V A R I A N T E N	OST Blau-Grün (BGU)		4
	OST Orange enge Bündelung (OrU)	Indikator 1: Alle Varianten erfüllen die Anforderungen an die künftige NBS gem. Projektzielsetzungen in gleichem Ausmaß: - Die Einbindung der Region in das nationale wie internationale Schienennetz wird verbessert, zusätzliche Kapazitäten im Personen- wie Güterverkehr werden gleichermaßen geschaffen. - Die Streckenkapazität wird durch durchgängig 2 neue Gleise bei allen Varianten gleichermaßen erhöht - Entlastung der Bestandsstrecke zugunsten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erfolgt bei allen Varianten identisch, so dass eitere künftige Angebotserhöhungen im SPNV kapazitiv auf der Bestandsstrecke sichergestellt ist.	4
	OST Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (OrTZ)		4
	OST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)		4
	OST Türkis (TuU)	Indikator 2: Aufgrund der durchgängig geringen maximalen Längsneigung von 8 Promille weist keine Variante Streckenabschnitte mit nennenswereten Geschwindigkeitseinbrüchen gegenüber den vorgegebenen Entwurfsgeschwindigkeiten und somit keine betrieblichen Unstetigkeitsstellen oder Einschränkungen bei der Fahrdynamik auf.	4

FACHBEREICH	1 VERKEHR UND TECHNIK
Hauptkriterium	1-2 Betriebsführung
Teilkriterium	1-2-1 Leistungsfähigkeit

ZIEL hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb

KLASSIFIKATIONSSCHEMA ZIELERFÜLLUNGSRADE

Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb liegt über den Zielwerten	5
Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb entspricht den Projektzielsetzungen	4
hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb in wesentlichen Punkten, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile	3
ungenügende Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb, relevante Nachteile	2
schlechte Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb, schwerwiegende Nachteile	1
<p>! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt</p>	

FACHBEREICH 1 VERKEHR UND TECHNIK**Hauptkriterium** 1-2 Betriebsführung**Teilkriterium** 1-2-1 Leistungsfähigkeit**BEURTEILUNGSMETHODE**

Indikator 1

Streckenkapazität (Qualitativ) auf der BS + NBS und der dabei möglichen Entlastung (Qualitativ) für den Personenverkehr auf der Bestandsstrecke - > je höher, desto günstiger

- Teilindikator Streckenkapazität: Erreichung der nach dem Regelwerk der DB für die NBS vorgegebenen Streckenkapazität bzw. Abweichung davon.
- Teilindikator Entlastungsmöglichkeit auf der BS für den SPNV: Erreichen einer über dem Erhöhten Zugangebot im SPNV auf der BS liegenden Kapazitätsreserve bzw. einer Kapazitätsreserve auf der BS von über 50%, die für weitere künftige Angebotserhöhungen im SPNV auch genutzt werden könnte; Abweichung davon.

Indikator 2

Beurteilung von betrieblichen Unstetigkeitsstellen und der Fahrdynamik (Quantitativ / Qualitativ)

Betriebliche Unstetigkeitsstellen und ungünstige Fahrdynamik werden i.d.R. von Geschwindigkeitseinbrüchen gegenüber der Zielgeschwindigkeit verursacht. Daher sind Streckenabschnitte mit möglichen Geschwindigkeitseinbrüchen gegenüber den vorgegebenen Entwurfsgeschwindigkeiten anhand der Trassierungsparameter ungünstiger zu beurteilen.

Die Beurteilung der Zielerfüllung des Indikators 2 erfolgt auf Grundlage von Streckenabschnitten mit möglichen Geschwindigkeitseinbrüchen.