

Detaillierter Vergleich der Konzepte (nach Zielkatalog)

Kategorie		Ist-Zustand	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3	
Umsetzbarkeit		--	2004/2005	ca. 2007	ca. 2009	
Wirtschaftlichkeit	Infrastrukturkosten [Mio. €]	0,0	0,0	2,5	215,5	
	Jährliche Fahrzeugkosten [Mio. € / Jahr]	6,25	5,91	5,03	5,19	
Pünktlichkeit - Fahrplanstabilität	Anzahl Züge mit Folgeverspätung	7	4	3	4	
	Summe Folgeverspätungen [min]	38	29	26	13	
	Endverspätung des auslösenden IRE [min]	20	20	20	5	
Übergeordnetes Netz	Berücksichtigung der Fernverkehrsknotenzeiten	+/o ¹	-	o	+	
	Berücksichtigung der Fernverkehrstrassen	Fernverkehrstrassen bei allen Konzepten berücksichtigt				
Umweltfreundlichkeit	Infrastrukturbauwirkungen	keine	keine	sehr gering (während Bauzeit)	mittel (während Bauzeit)	
	Emissionen und Energieverbrauch	-	-	-	++ ²	
Optimierung des Kundennutzens	Pünktlichkeit ³		-	o	+	++
	Schnelligkeit	RB	100,00%	101,67%	101,67%	96,35%
		IRE	100,00%	94,08%	92,60%	86,73%
		Gesamt	100,00%	97,24%	96,38%	90,73%
	Kurze Zugangszeiten		o	o	++ ⁴	+ ⁵
	Häufigkeit		o	o	o	++ ⁶
Komfort		o	o	+ ⁷	+ ⁷	

Bewertungsschema von -- (sehr schlecht) bis ++ (sehr gut)

- ¹ Ohne/mit Berücksichtigung der tatsächlichen IRE-Verspätungen
- ² Verbesserung durch Elektrifizierung
- ³ Zusammenfassung der Fahrplanstabilitätsuntersuchung
- ⁴ Zusätzliche Haltepunkte Waldshut-West und Efrizweiler/Kluftern
- ⁵ Zusätzlicher Haltepunkt Waldshut-West
- ⁶ Taktverdichtung: Basel – Rheinfelden; Erzingen – Schaffhausen; Friedrichshafen – Lindau
- ⁷ Einsatz neuer Fahrzeuge auf allen Abschnitten