

Protokollentwurf –
noch nicht von der Arbeitsgruppe freigegeben

Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

1. Sitzung

Landratsamt Aschaffenburg

04. November 2014

Ort: Landratsamt Aschaffenburg
Bayernstraße 18
63739 Aschaffenburg

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 01**)

Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr

Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Südkorridor im Rahmen des Projekts Hanau – Würzburg/Fulda
- TOP 3 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste Arbeitsgruppensitzung
- Anlage 2 Präsentation Deutsche Bahn zu „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“
- Anlage 3 Präsentation Deutsche Bahn zu „ABS Hanau – Nantenbach; Umfahrung Schwarzkopftunnel“
- Anlage 4 Präsentation der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung durch Landkreis Aschaffenburg

Prof. Dr. Ulrich Reuter, Landrat des Kreises Aschaffenburg, begrüßt die Teilnehmenden zur Arbeitsgruppensitzung in Aschaffenburg. Er stellt fest, dass die Notwendigkeit eines leistungsgerechten Ausbaus der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda außer Frage stünde, weist aber auch darauf hin, dass die Region Bayerischer Untermain Wert auf einen bestandsnahen Ausbau der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach – Würzburg sowie den Erhalt des ICE-Halts in Aschaffenburg legt. Er begrüßt den Dialog in der Hoffnung, dass dieser hinsichtlich aller Varianten gleichermaßen ergebnisoffen geführt wird und wünscht der Arbeitsgruppe einen konstruktiven Austausch.

Begrüßung Moderation

Anschließend begrüßt der Moderator, Herr Ralf Eggert, die Teilnehmenden zur Sitzung der Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“ und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. In der Sitzung soll es insbesondere darum gehen:

- die aktuellen und künftigen Verkehrsentwicklungen auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg- Nantenbach darzustellen
- das Projekt Hanau – Nantenbach sowie mögliche qualitätsverbessernde Maßnahmen auf dieser Strecke im Rahmen des Prüfauftrags des Projekts Hanau – Würzburg/Fulda vorzustellen

und zu diskutieren. Nach einer Vorstellungsrunde der Teilnehmenden (**siehe Teilnehmerliste Anlage 1**) erläutert Herr Eggert noch einmal kurz den bisherigen Dialogprozess und die Arbeitsweise der Arbeitsgruppen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda.

TOP 2 Südkorridor im Rahmen des Projekts Hanau – Würzburg/Fulda

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, stellt den Anwesenden zunächst die dem Projekt zugrunde gelegten Zugzahlen vor und geht dabei insbesondere auf die aktuelle und prognostizierte Verkehrsentwicklung auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach ein (**Anlage 2**).

Erläuterungen zur Präsentation

Folien 4-6

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass die prognostizierten Zugzahlen auf der Zugzahlenprognose 2025 beruhen. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 sowie die Bedarfspanüberprüfung 2010 bilden die derzeit gültige Planungsgrundlage. Herr Dr. Domke betont, dass mit Veröffentlichung des neuen BVWP 2015 die neuen Prognosen in die Projektplanung einfließen.

Frau Kißler, DB Netz AG, erläutert, dass die Bahn nur innerhalb der vom Bund veröffentlichten Prognosezahlen projektieren darf. Sie weist darauf hin, dass der Bund zur Erstellung der Prognosen auf viele Quellen

(zum Beispiel wirtschaftliche oder demografische Entwicklung) zugreift. Mit Hilfe von externen Gutachtern wird dann eine verkehrspolitische Bewertung abgeleitet. (Folien 14/15)

Es wird auch diskutiert, inwiefern der in der Zugzahlenprognose dargestellte Planfall 16a ergebnisoffen sein könne, wenn er die Mottgersspange abbilde. Herr Dr. Domke erläutert, dass der Planfall eine denkbare Lösung exemplarisch abbildet. Dies sei nun einmal die Mottgersspange, was aber nicht heiße, dass das Projekt nicht die Aufgabe habe, auch andere Lösungen zu prüfen. Die Züge, die im Planfall über die Mottgersspange in Richtung Süden geführt würden, könnten auch über die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach gelenkt werden.

Herr Wilfried Engler, DB Netz AG, stellt den Anwesenden die Baumaßnahmen im Rahmen des aktuell in der Umsetzung befindlichen Projekts ABS Hanau – Nantenbach sowie den aktuellen Stand der Arbeiten vor (**Anlage 3**).

Anschließend stellt Herr Dr. Domke den Prüfauftrag für einen qualitativen Ausbau der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach im Rahmen des Projekts ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda vor (**Anlage 2**, Folien 8ff.).

Erläuterungen zur Präsentation

Folien 8-10

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass es beim Prüfauftrag um einen rein qualitativen Ausbau der bestehenden Strecke gehe. Nach Umsetzung der beiden zwischen Hanau und Aschaffenburg vorgeschlagenen Maßnahmen ließen sich aus kapazitiver Sicht auch die derzeit für 2025 prognostizierten 32 Züge im Fernverkehr und zwei Güterverkehrszüge zwischen Gelnhausen und Würzburg mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität über den Südkorridor abfahren. Sollte sich das Erfordernis von Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Hanau – Würzburg ergeben, müsse geprüft werden, ob dies durch weitere Ausbaumaßnahmen des Südkorridors erreicht werden könne oder eine Spessartquerung mit Südkurve nötig sei.

Nachfolgend präsentiert Herr Christian Behrendt von Pro Bahn & Bus e.V. die Sicht der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart (**Anlage 4**). Er schlägt zusätzliche fahrzeiteinsparende sowie pünktlichkeitsverbessernde Baumaßnahmen für die Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach vor und fordert insbesondere die Kommunen dazu auf, solche zukünftig möglichen Ausbaubausteine nicht durch konkurrierende Flächeninanspruchnahme zu verteuern oder gar unmöglich zu machen. Als aktuelle Beispiele führt er die kurzfristig geplante Ausweisung eines Baugebiets in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Hanau (Ostkopf) sowie das laufende Planfeststellungsverfahren zu einer nur für zwei Gleise geplanten Straßenbrücke in Karlstein-Dettingen an.

Diskussion:

Nutzen/Kosten-Verhältnis

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass mit den beiden vorgestellten Ausbaumaßnahmen zwischen Hanau und Aschaffenburg eine Betriebsqualität im wirtschaftlich optimalen Bereich erreicht werden könne.

Spessart-Südkurve

Frau Kißler betont, dass die genannten qualitätsverbessernden Maßnahmen auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach lediglich die Südkurve einer möglichen Spessartquerung ersetzen würden. Die einfache Spessartquerung mit Nordkurve wäre weiterhin eine der zu prüfenden Varianten für die Strecke Gelnhausen – Fulda. Für die Strecke Gelnhausen – Fulda würden auf jeden Fall zwei neue Gleise benötigt.

Ausbaumaßnahmen Südkorridor

Herr Dr. Domke erläutert, dass nach den aktuellen Prognosezahlen im Südkorridor der qualitative Ausbau die erforderliche Kapazität schaffen könne. Er betont, dass der Prüfauftrag allerdings erst abgeschlossen werden kann, wenn die neuen Prognosen für 2030 aus dem BVWP 2015 verfügbar sind.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass eine um die beiden vorgeschlagenen Maßnahmen ergänzte Strecke abhängig vom hinterlegten Fahrplankonzept noch Kapazitätspuffer beinhalte. Er betont jedoch, dass mit den Maßnahmen stets eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität anzustreben und diese mit eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen nachzuweisen sei. Sollten sich die prognostizierten Zugzahlen für 2030 durch den neuen BVWP 2015 verändern, müsste also ggf. neu gerechnet und entschieden werden, welche Maßnahmen auf der Strecke nötig seien.

Bundesverkehrswegeplan 2015

Ein Teilnehmer fragt, ob der Bahn nicht bereits Aussagen des DB Fernverkehrs zur Entwicklung auf der Strecke Hanau – Würzburg vorliegen, aus denen sich belastbare Zahlen für die heutige Planung ableiten lassen. Frau Kißler weist daraufhin, dass die DB Netz AG dazu zwar mit dem DB Fernverkehr im Austausch sei, diese Gespräche aber keine verbindliche Planungsgrundlage sein können. Es sei möglich, dass der Bund, der die Infrastrukturentwicklung zum Wohl der Allgemeinheit zu leisten habe, zu einer anderen Gesamtbewertung komme als die DB Fernverkehr, die betriebswirtschaftlichen Zwängen unterliegt. Zusätzlich müsse immer die Wirtschaftlichkeit einer Strecke gesichert sein. Gültige Planungsgrundlage für die DB Netz AG seien somit in dieser Planungsphase ausschließlich die Zahlen, die der Bund im BVWP festschreibt. DB Fernverkehr wolle nach derzeitigem Informationsstand allerdings den stündlichen ICE-Halt in Aschaffenburg aufrechterhalten.

Fahrzeiteinsparung Richtung Würzburg

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass auf der Strecke Hanau – Würzburg weitere Fahrzeiteinsparungen möglich wären, u.a. durch Trassenbegradigungen auf einzelnen Streckenabschnitten. Zudem sei auf der Gesamtstrecke Frankfurt – Würzburg der Abschnitt zwischen Frankfurt und Hanau der weitaus größere Engpass, so dass insbesondere hier auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden müsse.

Frau Kißler und Herr Dr. Domke stimmen dem zu. Sie stellen jedoch auch fest, dass es erst Sinn mache, sich über zusätzliche Maßnahmen auszutauschen, wenn klar sei, welche Rahmenbedingungen hierfür gelten.

Frau Kißler dankt in diesem Zusammenhang insbesondere Herrn Behrendt für die Präsentation der Ideen für weitere infrastrukturelle Verbesserungen auf der Strecke Hanau – Nantenbach und ermutigt die Teil-

nehmenden, weitere Ideen einzubringen, beispielsweise zur Einsparung von Fahrzeit. Die DB Netz AG werde diese dann gerne aufgreifen.

Sicherung langfristiger Entwicklungsoptionen

Mehrere Teilnehmende fordern, dass man nicht nur die jeweiligen Zugzahlprognosen des Bundes, sondern auch die darüber hinausgehende langfristige verkehrliche Entwicklung (bzgl. Fahrgastzahlen, Zugtaktung, Pünktlichkeit, etc.) auf der Strecke im Blick behalten müsse. Es könne nicht sein, dass heute durch eine zu enge Projektierung entlang der aktuellen Prognosen ein zukünftiger Ausbau verhindert würde. Dies betreffe bspw. die Freihaltung von potentiellen Trassenflächen (z. B. südöstlich des Hanauer Hbf, Dettingen, Option für 3. Gleis auf Neubau-Brücken). Die Teilnehmenden fordern, das „Ping-Pong-Spiel“ zwischen Bahn und Kommune zu beenden und das Thema auf politischer Ebene zu klären, um die Zukunftsfähigkeit des Bahnverkehrs auf der Strecke zu sichern.

Herr Eggert betont, dass dies ein wichtiger Punkt sei, das Thema aufgrund seiner politischen Dimension jedoch nicht im Rahmen der AG geklärt werden könne. Herr Karlheinz Betz, Nahverkehrsbeauftragter des Landkreises Aschaffenburg, sichert zu, das Protokoll der AG-Sitzung an die entsprechenden Stellen im Landkreis weiterzuleiten.

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Frau Kißler erwähnt, dass der Bahn eventuell schon vor finaler Veröffentlichung des neuen BWVP 2015 hinreichend belastbare Aussagen zu den neuen verkehrlichen Zielsetzungen vorliegen könnten. Gern informiere die DB Netz AG die Mitglieder der AG Südkorridor dann in geeigneter Form darüber.

Herr Eggert lässt die Teilnehmenden darüber abstimmen, ob die AG noch vor diesem Zeitpunkt erneut tagen solle oder nicht. Die Mehrheit der Teilnehmenden votiert dafür, sich erst nach Vorliegen des verdichteten Sachstandes wiederzutreffen. Fünf Teilnehmende sind dafür, sich bereits vorher erneut zu treffen.

Die AG-Teilnehmenden vereinbaren bis zum 11. November 2014 Themen, die sie in einer weiteren, vor Bekanntgabe der neuen verkehrlichen Zielsetzungen, stattfindenden AG-Sitzung diskutieren möchten, an Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, zu senden. Die Themensammlung fließt dann in das am 18. November tagende Dialogforum ein, welches auf dieser Basis entscheidet, wann und in welcher Form die AG Südkorridor wieder zusammenkommt.