

---

## Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

### 3. Sitzung

Landratsamt Aschaffenburg

6. Februar 2017

---

Ort: Landratsamt Aschaffenburg, Bayernstraße 3, 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 Abnahme des Protokolls zur 2. AG-Sitzung vom 11. April 2016
- TOP 3 Erläuterung der unterschiedlichen verkehrlichen Bewertung der beiden BVWP-Alternativen
- TOP 4 Vorgaben des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Nantenbach & aktueller Planungsstand im Suchraum
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Teilnehmerliste Arbeitsgruppensitzung
- Anlage 2 Finales Protokoll der 2. AG-Sitzung
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Präsentation von Intraplan
- Anlage 5 Präsentation der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Gastgeber Aschaffenburg**

Herr Dr. Ulrich Reuter, Landrat des Landkreises Aschaffenburg begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung der AG Südkorridor im Landratsamt. Er betont, dass die Region eine leistungsfähige Infrastruktur brauche und lobt den Ansatz, über das Dialogforum eine gute Lösung für das Projektgebiet zu finden. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass in den Details der Projektausgestaltung durchaus unterschiedliche Interessenlagen bestehen. In Bezug auf den Südkorridor plädiert er dafür, dass alle möglichen und nötigen geschwindigkeits- und kapazitätssteigernde Potenziale auf dem Abschnitt gehoben werden – auch, um so eine Durchquerung des Nordspessarts, zumindest aber eine mögliche Südkurve im Spessart, zu verhindern.

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung (**Anlage 01**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. In der Sitzung soll es insbesondere darum gehen:

- die unterschiedliche verkehrliche Bewertung der beiden Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Alternativen zu erläutern
- die Vorgaben des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach zu betrachten und die sich daraus ergebenden Auswirkungen für das Projekt zu diskutieren
- sich mit den Planungshinweisen der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart auseinanderzusetzen.

Herr Eggert erläutert, dass die Sitzung auf Wunsch der Teilnehmenden angesetzt wurde, obwohl die Zugzahlen 2030 nach wie vor nicht veröffentlicht wurden. Man wolle heute insbesondere offene Fragen zum BVWP aus der vergangenen Sitzung aufgreifen und besprechen. Dazu sei der vom Bund für die Berechnungen des BVWPs beauftragte Gutachter, Herr Michael Pohl von Intraplan, als Gast zur Sitzung geladen.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls zur 2. AG-Sitzung vom 11. April 2016**

Zum Protokollentwurf der 2. AG-Sitzung gibt es keine Änderungswünsche, so dass das Protokoll als final verabschiedet gilt (**Anlage 2**).

## **TOP 3 Erläuterung der unterschiedlichen verkehrlichen Bewertung der beiden BVWP-Alternativen**

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt einleitend die Vorgaben des verabschiedeten Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) für das Projekt vor (**Anlage 3**, Folie 3).

Anschließend erläutert Michael Pohl, Intraplan, die Bewertungsgrundlagen für die beiden BVWP-Alternativen zum Projekt Hanau-Würzburg/Fulda (**Anlage 4**).

## Diskussion/Anmerkungen

### *Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs auf eine „Mottgers“-Neubaustrecke*

Mehrere Teilnehmer erkundigen sich zu den Grundannahmen des Gutachters bezüglich einer nächtlichen Verlagerung des Güterverkehrs zwischen Fulda und Gelnhausen auf eine mögliche Nordspessartquerung. Herr Pohl bestätigt, dass eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke am Tag (6-22 Uhr) nicht möglich sein wird. Nachts hingegen sei dies möglich. Er erläutert, dass die derzeitige Auslastung der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg in den Berechnungen berücksichtigt wurde. Die Strecke sei heute nachts aber schon recht voll, so dass die Verlagerungswirkung begrenzt wäre. Allerdings ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP die Fertigstellung des sogenannten Ostkorridors über Magdeburg – Leipzig – Hof – Regensburg unterstellt, auf den ein Teil des Nord-Süd-Güterverkehrs von der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg verlagert werden könnte, so dass in letztgenanntem Streckenabschnitt zusätzliche Kapazität frei werden würde.

Ein Teilnehmer merkt an, dass im Rahmen des Projektdossiers zum BVWP2030 eine Verlagerung von ganztägig nur vier Güterzügen dargestellt würde und die Bestandsstrecke demzufolge im Fliede- und Kinzigtal in der Nachtzeitscheibe praktisch keine Entlastung erfahre.

Ein Teilnehmer stellt fest, dass der – im Vergleich zur Strecke des Kinzigtals – deutlich längere Weg über die Spessartquerung für den Güterverkehr teurer und somit unattraktiver sei. Er befürchtet daher, dass die nächtliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke in der Praxis nicht zwangsläufig gelingen werde. Dazu erläutert Herr Pohl, dass die Deutsche Bahn derzeit plane, das Trassenpreissystem entsprechend anzupassen: Die Nutzung von Neubaustrecken solle künftig nicht teurer sein, als die Nutzung von Bestandsstrecken. Er geht gleichzeitig davon aus, dass bei gewünschten Verlagerungen auf Neubaustrecken zudem die „Kilometer im Trassenpreis neutral geschaltet“ werden, so dass der Trassenpreis für die längere Strecke durch den Spessart für den Güterverkehr nicht mehr kosten würde, als die kürzere Strecke durch das Kinzigtal. Nichts desto trotz sei es natürlich so, dass die Güterverkehrsbetreiber bei längeren Strecken zusätzliche Betriebskosten, bspw. für Energie, Abnutzung und Personal, haben. Auch dies sei, so Herr Pohl, in die Bewertungen eingegangen.

### *Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Pohl, dass die im BVWP unterstellten 18 min Fahrzeitgewinn über eine mögliche Südkurve einer Spessartquerung von der Deutschen Bahn ermittelt worden sei. Die anwesenden Vertreter der DB konnten dies allerdings nicht bestätigen. Generell stelle dieser Fahrzeitgewinn von 18 Minuten einen großen Nutzen für die Reisenden dar. Ob dieser Fahrzeitgewinn fahrplantechnisch vollständig oder nur teilweise realisierbar ist, könne derzeit nicht abschließend festgestellt werden; hierfür seien auch andere Entwicklungen, z.B. der Deutschland-Takt und Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des Südkorridors maßgebend. Dr. Domke ergänzt, dass in den 18 Minuten Fahrzeiterparnis auch die vermiedene Haltezeit in Aschaffenburg enthalten sei, die bei einer Führung über Mottgers ja entfalle.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass Herr Pohl nicht darlegen konnte, wie die eingesparte Fahrzeit im Knoten Würzburg nutzbar ist. Nach Meinung des Teilnehmers konnte die Bewertung im BVWP somit nicht sachgerecht erfolgen. Diese grundlegende Kritik an der BVWP-Bewertung zur ABS/NBS Hanau-Fulda-Würzburg wurde im Auftrag des Dialogforums mit der Stellungnahme vom 28.4.2017 bereits vorgetragen.

### *Bezug zum Deutschlandtakt*

Ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erläutert, dass die mehrfach angesprochene Prüfung zum Deutschlandtakt derzeit läuft und Ergebnisse voraussichtlich bis Anfang 2018 vorliegen werden. Er betont, dass die Frage der südlichen Weiterführung in Richtung Würzburg im weiteren Planungsprozess auch unter der Berücksichtigung eisenbahnbetrieblicher Belange geklärt werden soll und es somit den weiteren Planungen der Deutschen Bahn obliegt, hierfür eine sinnvolle und wirtschaftliche Lösung zu erarbeiten. Sollten Erkenntnisse zu Taktverkehren dafür relevant sein, müssen auch diese mit in die Planungen und abschließenden Bewertungen einbezogen werden.

### *Instandhaltungskosten für Neubaustrecke*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Pohl, dass die notwendigen zusätzlichen Instandhaltungskosten für eine Neubaustrecke (neben der weiter instand zuhaltenden Bestandsstrecke) in die Berechnungen eingeflossen sind (vgl. Folie 18).

### *Einzugsgebiet Oberzentrum Aschaffenburg*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Hbf Aschaffenburg nicht nur den Anwohnern der Stadt, sondern einem sehr viel breiteren Einzugsgebiet als Einstiegsbahnhof dient. Die Zugrundelegung von 70.000 Einwohnern Aschaffenburgs sei demnach deutlich zu niedrig. Herr Pohl merkt an, dass im Einzugsgebiet nicht nur die Stadt Aschaffenburg einberechnet sei. Bewertungsrelevant seien zudem nicht nur die Einsteiger in Aschaffenburg, sondern auch die Umsteiger, u.a. vom Straßenverkehr.

### *Notwendigkeit für Zubringer-Nahverkehr bei Umfahrung Aschaffenburgs*

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass durch eine Spessart-Südkurve Aschaffenburg zumindest teilweise vom Fernverkehr abgehängt werde, so dass folglich die Einrichtung von zusätzlichem Zubringer-Nahverkehr notwendig werden würde, wodurch in der Konsequenz zusätzlich Trassenkapazitäten und Schienenpersonennahverkehr-Bestellmittel gebunden würden. Die Kosten, die der Freistaat Bayern dafür auf Basis von Steuergeldern zu entrichten hätte, müssten in der volkswirtschaftlichen Berechnung dringend berücksichtigt werden. Herr Pohl merkt an, dass so eine Betrachtung grundsätzlich nicht in die Planfallberechnung einfließt. Sollte man die Kosten dafür einrechnen wollen, müsse man gleichzeitig auch den Nutzen des verbesserten Nahverkehrsangebots berücksichtigen.

### *Auswirkungen der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar*

Auf Nachfrage erläutert Herr Pohl, dass die Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar seiner Meinung nach keine Auswirkungen auf die Ordnung der ICE-Verkehre im Korridor Frankfurt – Würzburg haben wird. Zwar werden mit der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim sieben bis acht Minuten Fahrzeitgewinn erzielt. Auch wurden bei der Bewertung alle weiteren Ausbau-Projekte zwischen Mannheim und München (z.B. die Strecke Ulm – Augsburg) als realisiert unterstellt. Für die Verkehre von Frankfurt Richtung München wäre der Fahrzeitgewinn über die Strecke Frankfurt – Würzburg jedoch dennoch deutlich größer als über die Strecke Mannheim - Stuttgart.

### *Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Spessartquerung ohne Südanbindung*

Herr Pohl bestätigt, dass eine Spessartquerung vermutlich auch ohne Südanbindung noch ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) erzielt hätte. Allerdings wäre das NKV ohne Südanbindung natürlich geringer als die bei der Alternative „Mottgers“ errechneten 1,8. Die Südanbindung mache etwa 30 % des Nutzens der Alternative „Mottgers“ aus. Der Vertreter des BMVI verdeutlicht in diesem Zusammenhang, dass der volkswirtschaftliche Nutzen für den Bund ein wesentliches Entscheidungskriterium sei, wenn auch nicht das einzige.

### *Ortsumfahrung Lohr*

Herr Pohl erläutert, dass die Umfahrung Lohrs zu den acht Anmeldungen gehörte, die im Vorfeld der Erstellung des BVWPs für den Südkorridor eingegeben wurden. Im Rahmen der Vorbewertungen zum BVWP sei die Maßnahme aufgrund ihres negativen volkswirtschaftlichen Nutzens jedoch nicht weiter berücksichtigt worden. Ob die möglichen Fahrzeiteinsparungen durch eine Umfahrung Lohrs in die Berechnungen eingegangen, kann Herr Pohl nicht beantworten, da die Prüfung damals von einem anderen Gutachterbüro durchgeführt wurde. Ein Link zu den ausführlichen Unterlagen findet sich in seiner Präsentation (vgl. Folie 2). Der Vertreter des BMVI ergänzt, dass die Ortsumfahrung Lohrs im BVWP bisher zwar nicht berücksichtigt wurde, sie im Rahmen der Deutschlandtaktstudie jedoch noch einmal behandelt wird. Sollte sich aus den laufenden Untersuchungen zum Deutschlandtakt oder durch die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn ergeben, dass eine solche Verkehrsführung volkswirtschaftlich sinnvoll ist, dann könne und müsse das natürlich in die Planungen der DB einfließen.

In diesem Zusammenhang erläutert Herr Pohl auch, dass die Prüfung für den Ausbau des Knotens Frankfurt noch ausstehe und u.a. hier ein Aufrücken von Projekten in den Vordringlichen Bedarf des BVWP noch möglich sei.

## **TOP 4 Betrachtung der Vorgaben des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Nantenbach & aktueller Planungsstand im Suchraum**

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG stellt den Teilnehmenden die geplanten nächsten Schritte der DB auf Basis der Vorgaben des BVWPs für die Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach sowie den aktuellen Planungsstand im Suchraum vor (**Anlage 3, Folien 4-10**).

Anschließend präsentieren Herr Schwemmer, Herr Elbert und Herr Behrendt von der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart ein Update ihrer planungsrelevanten Hinweise und möglichen Maßnahmen für den Südkorridor, die sie bereits in der letzten Sitzung vorgestellt hatten (**Anlage 5**).

## **Diskussion/Anmerkungen**

### *Prüfung kapazitäts- und geschwindigkeitssteigernder Maßnahmen auf dem Südkorridor*

Zum Umgang der DB mit den vorgestellten Maßnahmen durch die Arge Bahndreieck Spessart erläutert Herr Dr. Domke, dass man zunächst auf die Zugzahlen 2030 warten müsse. Sobald diese vorliegen, werde die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Prüfung für den Südkorridor wiederholt, um zu sehen, was kapazitativ auf der Strecke möglich ist. Daraus ergebe sich, welche Infrastruktur zur Bewältigung der prognostizierten Züge notwendig ist. In diesem Zusammenhang werde die DB auch prüfen, ob und welche geschwindig-

keitsverbessernde Maßnahmen möglich sind und ob sie einen positiven NKV aufweisen. Letzterer sei zwingend nötig, um eine Finanzierung durch den Bund zu erhalten. Die AG-Teilnehmenden vereinbarten, den Umgang mit den Hinweisen der Arge Bahndreieck Spessart detailliert zu besprechen, sobald die Zugzahlen 2030 vorliegen.

#### *Relevanz des Südkorridors für Variantenentscheid im Suchraum*

Einige Teilnehmer fragen, inwieweit der Variantenentscheid im Suchraum bereits im Sommer dieses Jahres eine Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren hervorbringen kann, wenn relevante Überprüfungen zu kapazitäts- und geschwindigkeitssteigernden Maßnahmen im Südkorridor erst mit den Ergebnissen der Deutschlandtaktstudie Anfang kommenden Jahres vorliegen werden. Ihre Vermutung ist, dass durch einen Ausbau des Südkorridors gegebenenfalls eine gute und kostengünstigere Alternative zur Spessartquerung mit Südkurve geschaffen werden kann, so dass sich der NKV für die Alternative „Mottgers“ im BVWP verringern würde.

Herr Dr. Domke erläutert dazu, dass nach heutigem Erkenntnisstand die Thematik des Südkorridors keinen Einfluss auf die Entscheidung für eine Antragsvariante im Suchraum hat. Unbestritten sei, dass zwei neue Gleise zwischen Gelnhausen und Fulda notwendig sind. Alle Varianten im Suchraum erfüllen diese verkehrliche Zielstellung. Der Variantenvergleich werde also wie gehabt fortgeführt. Es sei so, dass nur eine der sieben Varianten überhaupt eine Südanbindung zulasse. Sollte diese Variante III in der Bewertung schlechter abschneiden, als andere Varianten, sei das Thema Südkurve bei Obersinn automatisch „vom Tisch“ und damit ein Ausbau des Südkorridors Hanau-Nantenbach vertieft zu prüfen. Nur für den Fall, dass die Variante III als beste im Variantenvergleich abschneidet, müssten deren spezifische Konsequenzen auf den Ausbau im Südkorridor berücksichtigt und der Variantenentscheid gegebenenfalls um eine weitere Prüfungsstufe ergänzt werden. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine vollständige Variantenbewertung seiner Meinung nach unter Berücksichtigung des Südkorridors Hanau – Nantenbach erfolgen muss.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, ob die Berücksichtigung des Konzeptes der ARGE Bahndreieck Spessart die Variantenbewertung im BVWP verändert hätte, erklärt Herr Pohl, dass dies von ihm innerhalb seines Auftrages für das BMVI nicht geprüft wurde. Der Teilnehmer weist darauf hin, dass die Berücksichtigung eines solchen Konzeptes für den Südkorridor Hanau – Nantenbach – Aschaffenburg seiner Meinung nach für eine seriöse Bewertung notwendig gewesen wäre.

Der Teilnehmer weist die DB darauf hin, dass das Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt auf Seite 9 folgende Vorgabe macht: „Die verkehrlichen Planungsziele sind ausführlich, insbesondere zur Nord-Süd-Relation unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 des Bundesverkehrswegeplans 2015, herauszustellen. Auf die derzeitige 45 Minuten-Zeitvorgabe, die Anschlussverbindungen und die zeitlichen Zwänge in den benachbarten Integralen Taktfahrplan (ITF-)Knoten ist hierbei einzugehen. Zum Schienengüterverkehr sind Aussagen zu treffen. Die Einbindung des Vorhabens in neue Konzepte, wie Deutschland-Takt und Netzkonzeption 2030 der Vorhabenträgerin, ist zu erläutern.“ Dem Zitat sei zu entnehmen, dass die Anhörungsbehörde von der DB Netz erwarte, dass die zeitlichen Zwänge in den benachbarten ITF-Knoten berücksichtigt werden und das Vorhaben in neue Konzepte, wie den Deutschlandtakt und die Netzkonzeption 2030 eingebunden werden. Nach Auffassung des Teilnehmers ist somit ohne Vorlage der Ergebnisse des Deutschlandtaktgutachtens keine abschließende Variantenbewertung möglich. Dem widerspricht Herr Dr. Domke. Man werde selbstverständlich in den Unterlagen zum Raumordnungs-

verfahren den Arbeitsstand zum Deutschlandtakt einbinden und erläutern, wie sich das Projekt dazu verhält. Das hieße jedoch nicht, dass die Untersuchungen zum Deutschlandtakt dazu zwingend abgeschlossen sein müssten und nur diese Ergebnisse bei der Variantenauswahl berücksichtigt werden könnten und müssen.

#### *Einleitung des Raumordnungsverfahrens*

Herr Dr. Domke betont, dass für ihn die Qualität des Variantenentscheids wichtiger sei, als die Einhaltung der avisierten Zeitschiene. Dies gelte auch, falls die Zugzahlen 2030 nicht rechtzeitig vorliegen, um eine fundierte Bewertung auszuführen. Laut Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt sei die Zugrundelegung der Zugzahlen 2030 für das Projekt verbindlich. Sollten sich in den nächsten Monaten Entwicklungen ergeben, die eine spätere Einleitung des Raumordnungsverfahrens erforderlich machen, sei das aus Sicht des Projekts nicht nur in Ordnung, sondern zwangsläufig notwendig.

#### *Budget für Maßnahmen im Südkorridor als Ersatz für Südanbindung der Spessartquerung*

Der Vertreter des BMVI erklärt, dass bei einer möglichen Kinzigalvariante nicht automatisch Geld, das durch die Nicht-Realisierung der Südanbindung eingespart werde, zur Verfügung stünde, um weitere Maßnahmen im Südkorridor umzusetzen. Er betont, dass der BVWP kein Finanzierungsplan im Sinne eines bereits vorhandenen Budgets sei. Vielmehr handle es sich dabei um eine Liste der errechneten Kosten. Die Finanzierung jedes einzelnen Projekts müsse bei Beantragung erst einmal bereitgestellt werden. Grundlage dafür seien das Nutzen-Kosten-Verhältnis des durchgeplanten Projekts und die Verfügbarkeit der Mittel. Ein Teilnehmer merkt hierzu an, dass die Qualität des bestehenden Fern, Nah- und Güterverkehrs durch einige Maßnahmen (bspw. Umfahrung Lohr, Begradigung der Gleise in Kahl) deutlich verbessert werden könne. Dieser Nutzen müsse in die Gesamtbewertung einbezogen werden.

#### *Zugobergrenze für Umfahrung Schwarzkopf*

Ein Teilnehmer erwähnt, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Umfahrung Schwarzkopfs eine vom Eisenbahnbundesamt (EBA) festgelegte Zugobergrenze vorsehe und fragt, bei wie vielen Zügen diese liege. Herr Dr. Domke kennt den Beschluss nicht, kann sich jedoch auch nicht vorstellen, dass eine solche Obergrenze festgelegt wurde. Generell gelte, dass Planfeststellungsbeschlüsse immer auf Basis der jeweils aktuellen Zugzahlen gefällt und bestehende Planfeststellungen nicht mehr geändert werden. Auch im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda werde man mit Sicherheit auf Basis der neuen Zugzahlen rechnen.

#### **TOP 5 Weiteres Vorgehen**

Die Teilnehmenden der Sitzung beschließen, das nächste Treffen der AG zu terminieren, wenn die Zugzahlen 2030 vorliegen. Das weitere Vorgehen und ein möglicher nächster Termin sollen in der 8. Sitzung des Dialogforums Ende Mai 2017 genauer besprochen werden.