
Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

Protokoll zur 2. Sitzung

Rudolf-Wöhrl-Pavillon Karlstein

11. April 2016

Ort: Rudolf-Wöhrl-Pavillon
Am Oberborn 1
63791 Karlstein

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

Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr

Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls zur 1. AG-Sitzung
- TOP 3 Betrachtung der Vorgaben des Entwurfs des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Nantenbach
- TOP 4 Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebots auf der Strecke Hanau – Gemünden (Würzburg)
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

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

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gastgeber Karlstein

Winfried Bruder, 1. Bürgermeister von Karlstein, heißt die Teilnehmenden der Sitzung im nordwestlichsten Zipfel Bayerns willkommen und wünscht eine gelungene Sitzung.

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 Vorgaben des Entwurfs des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach zu betrachten und die sich daraus ergebenden Auswirkungen für das Projekt zu diskutieren
- die Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebots im „Südkorridor“ vorzustellen und zu diskutieren.

Herr Eggert verweist darauf, dass die AG letztmalig vor knapp eineinhalb Jahren getagt hat und seither auf den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gewartet wurde, der nun seit kurz vor Ostern vorliegt.

TOP 2 Abnahme des Protokolls zur 1. AG-Sitzung

Zum Protokollentwurf der 1. AG-Sitzung gibt es keine Änderungswünsche, so dass es als final verabschiedet gilt (**Anlage 2**).

TOP 3 Betrachtung der Vorgaben des Entwurfs des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Nantenbach

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, wiederholt einfühend den bisherigen Sachstand der Abarbeitung des Prüfauftrags für die Strecke Hanau – Nantenbach und stellt den Teilnehmenden die Aussagen des Referentenentwurfs des BVWP 2030 für das Projekt ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda vor (**Anlage 3**).

Diskussion

Unterschied makroskopische und mikroskopische Nutzen-Kosten-Analyse (Folie 11)

Ein Teilnehmer fragt, was der Unterschied zwischen der makro- und der mikroskopischen Untersuchung sei. Herr Dr. Domke verweist darauf, dass dies Begrifflichkeiten des Bundes seien. Er verstehe es so, dass es sich bei der makroskopischen Betrachtung um die erste Bewertung von 20 Kernprojekten für den vorliegenden Referentenentwurf handelt. Für den finalen BVWP würden noch 40 weitere Projekte einschließlich Knoten bewertet werden, wobei letztere einer vertieften Untersuchung – d. h. mikroskopischen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Konzeptentwürfe im Entwurf des BVWP (Folie 9)

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass die Alternative „Bestandsnaher Neu- und Ausbau“ (Karte rechts) im alten BVWP 2003 nicht vorhanden war und nun erstmalig in den neuen BVWP aufgenommen wurde. Dies wertet er als Wertschätzung der Arbeit des Dialogforums, da damit die Grundlage für eine weiterhin ergebnisoffene Planung untermauert werde. Herr Dr. Domke betont, dass die beiden im BVWP genannten und in den zugehörigen Karten eingezeichneten Varianten (Folie 9) reinen Beispielcharakter haben. Die Gutachter des Bundes hätten sie als „Konzeptentwurf“ zugrunde gelegt, um die Bewertung des Projekts durchzuführen. Es handle sich bei diesen Varianten aber um keine vorfestgelegte Trassenführung. Vielmehr seien diese beiden Varianten in den bereits definierten Grobkorridoren im Suchraum enthalten. Das Projekt werde also wie gehabt weiter im gesamten definierten Suchraum nach der besten Lösung suchen.

Detaillierte Projektdossiers

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass vor allem auch in den detaillierten Projektdossiers teilweise sehr konkrete Trassenentwürfe enthalten sind. Die dort vorgestellten Trassenverläufe basierten zum Teil auf nicht nachvollziehbaren Annahmen und gingen bereits sehr ins Detail, so dass eine Ergebnisoffenheit der Planung kaum möglich sei, sollten diese Details als Planungsgrundlage verstanden werden. Der Teilnehmer untermauert die Position der Bahn, dass diese Detaillierungen aus dem BVWP gestrichen werden sollten und kündigt eine entsprechende Stellungnahme seinerseits an.

Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)

Mehrere Teilnehmer der Sitzung betonten, dass das Projekt ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda nicht nur als vordringlicher Bedarf, sondern als Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) eingestuft werden müsse. Man wolle sich gemeinsam dafür einsetzen.

Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten (Strecke Frankfurt – Würzburg)

Zahlreiche Teilnehmer äußern ihr Unverständnis über die im Entwurf des BVWP zugrunde gelegte Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten auf der Strecke Frankfurt – Würzburg, die über eine Spessart Südanbindung erreicht werden soll. Die Teilnehmer zweifeln zum einen an, dass eine Fahrzeiteinsparung in dieser Größenordnung überhaupt erreichbar sei und stellen zum anderen in Frage, dass diese Einsparungen an den Endpunkten Frankfurt und Würzburg fahrplantechnisch tatsächlich genutzt werden können. Die Knotenpunkte seien entweder bereits überlastet oder an einen strikten integralen Taktfahrplan gebunden und somit wenig flexibel für die Aufnahme und Nutzung einer solchen Fahrzeitverkürzung. Im Zweifelsfall sei es also so, dass Reisende 18 Minuten länger in Würzburg oder Frankfurt auf ihren Anschlusszug warten müssten.

Darüber hinaus kritisieren die Teilnehmer, dass aus dem Entwurf des BVWP nicht hervorgehe, in welchem Bezug die 18 Minuten stehen – insbesondere, ob im Bezugsfall die Fahrzeitverkürzungen in Richtung Würzburg durch die Verbesserungen im Südkorridor (Schwarzkopftunnel etc.) bereits berücksichtigt sind oder nicht.

Zugzahlen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass für die bisherige Abarbeitung des Prüfauftrags im Südkorridor die Zugzahlen für den Prognosezeitraum 2025 zugrunde gelegt wurden. Der jetzt veröffentlichte Entwurf des BVWP mit Prognosehorizont 2030 enthalte erst einmal nur Zugzahlen für den Bezugsfall und das jeweils betrachtete Einzelprojekt. Aus der Zusammenführung aller Planfälle ergeben sich voraussichtlich erst gegen Ende des Jahres die Zugzahlen, mit denen der Prüfauftrag eisenbahnbetriebswissenschaftlich bearbeitet werden könne. Auch im Suchraum können konkretere eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen erst auf Basis dieser neuen Zugzahlen durchgeführt werden.

Ob der Bundestag den BVWP beschließt, bevor diese Zugzahlen vorliegen, entzieht sich Herrn Dr. Domkes Kenntnis. Er betont noch einmal, dass dem Projekt definitiv keine anderen Zahlen vorliegen, als die, die der Öffentlichkeit im Entwurf des BVWP auch zugänglich sind.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es bei den Zugzahlen zum Projekt in den Projektdossiers offensichtlich einen Kopierfehler gab. Derzeit sind die dort genannten Zugzahlen zum Bezugs- und zum Planfall identisch, was keinen Sinn mache. Dies müsse ans BMVI zurückgespiegelt werden.

Gesamtumlegung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass die bisherigen Berechnungen des Entwurfs des BVWP auf der Betrachtung isolierter Einzelprojekte beruhen. Eine Gesamtumlegung, die die Interdependenzen zwischen den einzelnen Projekten und Knoten berücksichtige, gebe es derzeit offenbar noch nicht.

Nutzen-Kosten-Bewertung (Folie 8)

Ein Teilnehmer schlägt vor, dass die DB Netz AG sich ans BMVI wendet und erfragt, welche Zugzahlen und weitere Annahmen für die Berechnung des NKV zugrunde gelegt wurden. Ohne eine detaillierte Erläuterung der Annahmen könne der NKV der beiden Varianten nicht nachvollzogen werden. Gegebenenfalls müsse man sich mit den Gutachtern des Bundes zusammensetzen, um offene Fragen zu klären.

Konkret hinterfragen und monieren die Teilnehmenden folgende Punkte:

- *Fahrgeschwindigkeit 200 km/h im Ausbaubereich:* Der Bund geht von einer Geschwindigkeit von 200 km/h auf dem Ausbaubereich zwischen Hanau und Gelnhausen aus. Auf Anregung des Dialogforums plant die Bahn in diesem Bereich jedoch auch mit einer Geschwindigkeit von 230 km/h. Aus der sich daraus ergebenden kürzeren Fahrzeit im Ausbaubereich resultierte eine höhere Flexibilität bei der Suche nach einer geeigneten, bestandsnahen Streckenführung im Kinzig- und Fliedetal. Dieser Aspekt werde im BVWP-Entwurf nicht aufgegriffen.
- *Kriterium „Reisezeit“:* Offensichtlich wird der Faktor „Reisezeitverkürzung“ (18 Min. Fahrzeitgewinn zwischen Frankfurt und Würzburg) bei der Alternative „Mottgers“ von den Gutachtern als sehr hoch eingestuft, was ausschlaggebend für den hohen NKV von 1,8 sein könne. Anders ließe sich nicht erklären, warum diese deutlich teurere Variante trotzdem einen besseren NKV habe, als die Alternative „Bestandsnaher Neu-Ausbau“. Da die Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten von den Teilnehmenden aber hinterfragt wird (siehe oben), sei wichtig zu erfahren, welcher NKV sich für die Alternative „Mottgers“ ohne den Faktor „Reisezeitverkürzung von 18 Minuten“ ergebe.

- *Raumordnerische Wirkung:* Die raumordnerischen Auswirkungen der Alternative „Neubaustrecke Gelnhausen – Mottgers“ werden für die Region um Würzburg von den Gutachtern auffällig positiv bewertet. Im Vergleich hierzu ist bei der Alternative „Bestandsnaher Aus- und Neubau“ die raumordnerische Wirkung sehr eng gefasst und deutlich weniger positiv bewertet. Eine Angleichung der Wirkradien bei beiden Alternativen würde vermutlich zu einer deutlichen Senkung des NKV für die Alternative „Mottgers“ führen.
- *Geschwindigkeiten:* Die für die Berechnungen zugrunde gelegte Geschwindigkeitsvorgabe von nur 200 km/h für die Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ und die daraus abgeleitete Fahrzeit sind nicht nachvollziehbar und erfordern eine Erläuterung.

Abgabe von Stellungnahmen

Die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird in der AG kritisch diskutiert. Zwar sei es grundsätzlich zu begrüßen, dass der Bund Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Referentenentwurf entgegen nehme, wozu er aber auch gesetzlich verpflichtet sei. Es wird allerdings als utopisch angesehen, dass diese Stellungnahmen, wie vom Bund angekündigt, bis zum Jahresende vollständig bearbeitet, geprüft und aufgenommen werden können. Eine Teilnehmerin merkt zudem an, dass es für den Normalverbraucher sehr schwierig sei, den Entwurf des BVWP fachlich vollständig zu durchdringen und entsprechend sachlich richtige Stellungnahmen abzugeben. Gleichzeitig berücksichtige das BMVI ausdrücklich nur „sachliche Stellungnahmen“, so dass normale Bürger oder „Nicht-Fachleute“ kaum eine Chance hätten, ihre Anmerkungen einzureichen.

Einige Teilnehmer betonen, dass es in diesem Zusammenhang wichtig und richtig sei, heute in diesem Rahmen zusammensitzend und sich gemeinsam Klarheit über die vielen offenen Fragen zu verschaffen.

Unwirtschaftlichkeit der Spessartquerung

Eine Teilnehmerin weist erneut darauf hin, dass die Spessartquerung die deutlich unwirtschaftlichere Alternative sei. Dies begründe sich in der viel längeren Strecke, die langfristig höhere Wartungsarbeiten verursache, als ein Aus-/Neubau entlang der Bestandsstrecke. Sie plädiert dafür, jetzt nicht die Strecke des vermeintlich geringeren Widerstands zu bauen und damit langfristig eine teurere und unwirtschaftlichere Lösung zu haben.

Gemeinsame Stellungnahme des Dialogforums zum Entwurf des BVWP

Herr Eggert erklärt den Teilnehmenden der Sitzung, dass der Vorschlag eines Mitglieds des Dialogforums vorliege, eine gemeinsame Stellungnahme des Dialogforums ans BMVI abzugeben. Der Moderator erläutert, dass dies ein starkes Signal der Region in Richtung BMVI wäre und in Ergänzung zu den Stellungnahmen erfolgen könne, die jedes einzelne Mitglied des Dialogforums zusätzlich für seine Institution einreicht.

Herr Eggert betont, dass eine solche gemeinsame Stellungnahme in jedem Falle mit allen Mitgliedern des Dialogforums abgestimmt werden müsse und schlägt dafür folgendes Vorgehen vor:

- IFOK erstellt im Nachgang der Sitzung der AG Südkorridor einen ersten Entwurf für eine Stellungnahme auf Basis der in der Sitzung besprochenen Eckpunkte.
- Dieser Entwurf wird in der AG Sitzung Hanau – Gelnhausen (19.04.2016) besprochen und Änderungswünsche der Teilnehmenden eingearbeitet. Da viele der Hauptakteure des Dialogforums auch Teilnehmer dieser AG sind, ergebe sich so bereits ein recht valides Bild einer gemeinsamen Stellungnahme.
- Der überarbeitete Entwurf der Stellungnahme wird im Nachgang des 19. Aprils zur Abstimmung und mit Bitte um Rückmeldung an alle Mitglieder des Dialogforums geschickt. Diese werden außerdem zur Sitzung der kommenden AG ROV am 28.04. eingeladen.
- Auf der Sitzung der AG ROV am 28.04. werden die Rückmeldungen und Anmerkungen der Mitglieder des Dialogforums besprochen und eingearbeitet und eine finale Stellungnahme formuliert.
- Diese wird von IFOK im Nachgang der Sitzung fristgerecht bis zum 2. Mai 2016 ans BMVI übermittelt.

Die Teilnehmenden der Sitzung zeigen sich mit dem Vorschlag einverstanden und unterstreichen, dass eine gemeinsame Stellungnahme ein gewichtiges Zeichen des Dialogforums wäre. Sie betonen, dass die Stellungnahme sich auf wesentliche Punkte, in denen alle Mitglieder des Dialogforums übereinstimmen, beschränken sollte. Detaillierte kritische Rückmeldungen, die den einzelnen Mitgliedern wichtig sind, können und sollten unabhängig davon per Einzelstellungnahme ans BMVI übermittelt werden.

Der Moderator sagt zu, bis zur nächsten AG-Sitzung beim BMVI zu prüfen, ob das Abgeben einer Stellungnahme im Namen des Dialogforums das Recht jedes einzelnen Mitglieds verwerke, eine gesonderte Einzelstellungnahme abzugeben. (*Anmerkung: Die Rückfrage beim BMVI hat ergeben, dass es keine Beschränkung gibt, die besagt, dass nur eine Stellungnahme pro Person abgegeben werden darf. Das BMVI weist aber darauf hin, dass jedes Argument nur einmal behandelt wird, egal, wie oft bzw. von wie vielen Personen es vorgetragen wird.*).

Als Eckpunkte für die gemeinsame Stellungnahme werden folgende Punkte benannt:

- Alle Mitglieder des Dialogforums sind an einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region interessiert.
- Einstufung des Projekts als Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung ist erforderlich.
- Es soll weiterhin ergebnisoffen geplant werden.
- Benennung der methodischen Mängel und logischen Brüche des Entwurfs des BVWP, aufgrund derer eine Nachvollziehbarkeit der Berechnungen nicht möglich ist.
- Benennung von konkreten offenen Fragen des Dialogforums zum Entwurf des BVWP mit Aufforderung zur ausführlichen Erläuterung dieser Punkte.

TOP 4 Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebots auf der Strecke Hanau – Gemünden (Würzburg)

Dr. Markus Lang und Nils Frase, Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), stellen den Teilnehmenden der Sitzung die Planungen und Konzepte der BEG zum Regionalzug-Verkehr zwischen dem Bayerischen Untermain und der Region Rhein-Main vor (**Anlage 4**).

Diskussion

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Kahl

Ein Teilnehmer der Sitzung vermisst bei den durch die BEG vorgestellten genannten Optimierungsmöglichkeiten für die Strecke des Südkorridors den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Kahl. Herr Dr. Lang pflichtet dem Teilnehmer bei und bestätigt, dass die BEG sehr an dem barrierefreien Ausbau aller Bahnhöfe entlang der Strecke interessiert sei. Für den heutigen Vortrag habe man sich jedoch auf die Vorstellung prioritärer Optimierungsmöglichkeiten beschränkt.

Anschließend präsentieren Christian Behrendt, Thomas Elbert und Thomas Schwemmer, Arge Bahndreieck Spessart, Entwicklungsperspektiven der Schienenverkehre im Südkorridor Frankfurt am Main – Würzburg (**Anlage 5**).

Diskussion

Freihaltung von kommunalen Flächen zur aufwärtskompatiblen Planung

Ein Teilnehmer erläutert, dass im Rahmen des Dialogforums schon häufig diskutiert wurde wie problematisch es sei, Kommunen und Deutsche Bahn zu konkreten Aussagen bezüglich des Flächenbedarfs für einen zukünftigen Ausbau zu bewegen. Die Kommunen seien häufig überfordert, solche langfristigen Planungen selbstständig anzustellen. Die Bahn hingegen sperre sich, einen möglichen zukünftigen Flächenbedarf für aufwärtskompatible Planungen unabhängig von konkreten Projekten frühzeitig anzuzeigen. Der Teilnehmer regt an, dass die DB auf Potentiale für einen künftigen Ausbau hinweist und eine entsprechende Liste für die Arbeitsebene der Regionalplanung der beteiligten Kommunen erstellt. Diese Liste hätte zwar keinen verbindlichen Charakter, würde die Kommunen aber frühzeitig auf Potentiale hinweisen und ermögliche eine Berücksichtigung in der langfristigen Regionalplanung.

Der Moderator schlägt vor, die Idee in einer der nächsten Sitzungen konkreter zu besprechen.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Die Teilnehmenden der Sitzung beschließen, das nächste Treffen der AG zu terminieren, wenn die konkreten Zugzahlen des BVWP 2030 (Zugzahlenprognose 2030) vorliegen. Die DB Netz AG wird dann mit einem Terminvorschlag auf die Teilnehmenden zukommen.