

Protokollentwurf –

noch nicht von der Arbeitsgruppe verabschiedet

inkl. der bis zum 5. März 2018 eingegangenen Änderungsvorschläge

Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

4. Sitzung

CongressCenter „Stadhalle am Schloss“

1. Februar 2018

Ort: CongressCenter „Stadhalle am Schloss“, Schlossplatz 1, 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 3. AG-Sitzung vom 6. Februar 2017
- TOP 3 Möglichkeiten für fahrzeitverkürzende und kapazitätserweiternde Maßnahmen auf der Strecke Hanau - Nantenbach
- TOP 4 Sonstige Fragen
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

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

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. In der Sitzung soll es insbesondere um folgende Themen gehen:

- Aktuelle Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie der DB zu Möglichkeiten für fahrzeitverkürzende Maßnahmen auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach
- Vorschläge für weitere Maßnahmen zum Ausbau des Südkorridors durch die ARGE Bahndreieck Spessart

TOP 2 Abnahme des Protokolls zur 3. AG-Sitzung vom 6. Februar 2017

Der Protokollentwurf der 3. AG-Sitzung wird mit mehreren Änderungen angenommen (**Anlage 2**).

TOP 3 Möglichkeiten für fahrzeitverkürzende und kapazitätserweiternde Maßnahmen auf der Strecke Hanau – Nantenbach

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, präsentiert den Teilnehmenden der Sitzung die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie der DB, die sich mit den Möglichkeiten für fahrzeitverkürzende Maßnahmen auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach befasst hat (**Anlage 3**, Folien 2-15).

Diskussion/Anmerkungen

Sprungkosten bei Ausbau für 200 km/h

Ein Teilnehmer merkt an, dass einige der vorgestellten Maßnahmen, die notwendig wären, um eine Fahrzeitverkürzung im Südkorridor zu erzielen, mittelfristig sowieso auf der Strecke umgesetzt werden müssten, um die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Strecke sicherzustellen. Dazu erläutern Herr Dr. Domke und Herr Bohlmann, DB Netz AG, dass durch den Ausbau der Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h erhebliche Sprungkosten entstehen würden. Bei reinen Instandhaltungsmaßnahmen, die den Verkehr bis 160 km/h aufrechterhalten, wären die hier vorgestellten Maßnahmen nicht notwendig.

Großkrotzenburg

Ein Teilnehmer fragt, ob nach heutigem Regelwerk Bahnsteige an Gleisen liegen dürfen, die mit 200 km/h befahren werden. Die Darstellung auf Folie 7 zu Großkrotzenburg suggeriert, dass dies dort nach einem möglichen Ausbau der Fall wäre. Herr Nickel, DB Netz AG, erläutert dazu, dass dies unter bestimmten sicherheitstechnischen Voraussetzungen zulässig sei. Ab einer Geschwindigkeit über 200 km/h sei dies jedoch definitiv nicht mehr zulässig.

Barrierefreier Ausbau in Kahl

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass für die Finanzierbarkeit eines barrierefreien Ausbaus von Bahnhöfen mindestens 1000 Einsteiger pro Tag notwendig sind. Dieses Kriterium erfüllt

Kahl, so dass der Bahnhof im Falle eines Ausbaus prinzipiell Chancen hätte, barrierefrei aufgerüstet zu werden. Allerdings sei es so, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sehr genau prüfe, ob es sich bei bestehenden barrierefreien Zugängen um innerstädtische Querungen handle. Ist dies der Fall, käme die Finanzierungsbeteiligung der Kommune nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit zum Tragen.

Relevanz der vorgestellten Machbarkeitsstudie

Die Vertreter der DB machen deutlich, dass es sich bei den vorgestellten Maßnahmen lediglich um eine Machbarkeitsstudie handelt. Auch und vor allem auf Wunsch der Teilnehmer der AG Südkorridor hat sich die DB 2017 darum bemüht, Potentiale für fahrzeitverkürzende Maßnahmen im Rahmen einer solchen Machbarkeitsstudie untersuchen zu lassen. Für die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen liege keinerlei Beauftragung und Finanzierung durch den Bund vor. Klar sei allerdings, dass Geschwindigkeitsverbesserungen im Südkorridor nur zu erzielen sind, wenn man die Strecke für 200 km/h ausbaut. Für 160 km/h ist die Strecke in weiten Bereichen bereits heute ausgelegt, so dass der Ausbau auf 160 km/h keine entscheidenden Fahrzeitevorteile mit sich bringen würde.

Einige Teilnehmer begrüßen die grundsätzlichen Überlegungen der DB zu beschleunigenden Maßnahmen im Südkorridor als gute Grundlage für weitere Diskussionen zu dem Thema. Entscheidend sei zu wissen, wie viele Minuten Fahrzeit durch geschwindigkeitssteigernde Maßnahmen im Südkorridor überhaupt herauszuholen wären und ob diese Fahrzeiteinsparungen reichen, um die Vorgaben des Deutschlandtaktes, der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet wird, zu erfüllen.

Ein Teilnehmer merkt an, dass aus seiner Sicht die vorgestellten Maßnahmen alleine nicht ausreichen, um insbesondere die Qualität des Nahverkehrs im Südkorridor zu verbessern. Dazu seien weitere Maßnahmen notwendig, die die ARGE Bahndreieck Spessart im weiteren Verlauf der Sitzung präsentieren wird. Erst aus der Kombinationswirkung aller Maßnahmen ließen sich entscheidende Verbesserungen herbeiführen.

Gleichzeitig verdeutlicht der Teilnehmer, dass bereits eine halbe Minute Fahrzeitgewinn einen großen Nutzen erzeugen könne. Häufig seien genau diese wenigen Minuten entscheidend, um Anschlusszüge zu erreichen und um insgesamt eine bessere Vertaktung von Zügen zu erlangen und somit die Attraktivität des Schienenverkehrs für die Reisenden zu erhöhen.

Tunnelbereiche

Auf Nachfrage bestätigt Herr Dr. Domke, dass alle untersuchten Varianten (Folie 13 ff.) aufgrund der örtlichen Topographie nahezu komplett im Tunnel verlaufen würden.

Lohr

Bei der Mehrzahl der vorgestellten fahrzeitverkürzenden Varianten zwischen Heigenbrücken und Nantenbach würden der Fernverkehr und der Güterverkehr Lohr umfahren. Der Nahverkehr würde wie gehabt auf der Bestandsstrecke verbleiben. **Einige Teilnehmer weisen darauf hin, dass die Maßnahmen auch deutliche Verbesserungen, insbesondere bei der Pünktlichkeit, für den Regionalexpress durch Lohr bringen würden.**

Einordnung der möglichen Fahrzeitverkürzung im Südkorridor

Ein Teilnehmer erkundigt sich, wie die möglichen 6,4 Minuten Fahrzeiteinsparung im Südkorridor zu bewerten seien und wie relevant diese Minuten wären. Herr Dr. Domke schildert dazu, dass eine Bewertung erst nach Veröffentlichung des Deutschlandtaktes möglich sei. Es gehe darum zu prüfen, wie die dort getätigten Fahrzeitvorgaben für die Strecke Frankfurt – Würzburg erreicht werden können.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Diskussion um Fahrzeitverkürzungen im Südkorridor generell als Alternative zu einer möglichen Nordspessartquerung mit Südkurve geführt werde. Je nachdem wie die Fahrzeitvorgabe des Deutschlandtaktes für die Strecke Frankfurt – Würzburg ausfallen werde, könne es möglich sein, die benötigten Fahrzeiteinsparungen alleine durch Maßnahmen im Südkorridor zu erreichen, so dass eine Nordspessartquerung mit Südkurve bestenfalls nicht notwendig werden würde. Der Teilnehmer erläutert, dass die heutige Fahrzeit zwischen Frankfurt und Würzburg ca. 67 Minuten betrage. Durch die geplanten Maßnahmen am Knoten Hanau und weitere Maßnahmen rund um Frankfurt könnten einige Minuten Fahrzeitgewinn herausgeholt werden. Durch zusätzliche Balisen an der Strecke des Südkorridors wäre es für Züge mit Neigetechnik dann durchaus möglich, die Strecke Frankfurt – Würzburg in 60 Minuten zu schaffen. Die heute vorgestellten fahrzeitverkürzenden Potentiale im Südkorridor könnten zu einer weiteren deutlichen Fahrzeitverkürzung auf der Strecke führen, so dass der Südkorridor ggf. durchaus konkurrenzfähig zu einer möglichen Nordspessartquerung mit Südkurve werden **könne, zumal sich die Beschleunigungswirkung der Umfahrung des Schwarzkopftunnels noch gar nicht im Fahrplan niedergeschlagen hätten.**

Aus dem Teilnehmerkreis wurde erneut die Frage aufgeworfen, wie es zu den 18 Minuten Fahrzeiterparnis zwischen Frankfurt und Fulda kommt, die der BVWP 2030 unterstellt. Ein Vertreter der DB erläutert hierzu, dass die Gutachter des Bundes aufgrund der Vielzahl der zu bewertenden Projekte nur eine ganz grobe Betrachtung vornehmen könne. Herr Dr. Domke erläutert ergänzend, dass der Bundesverkehrswegeplan von einer Einsparung von 18 Minuten auf der Strecke Frankfurt – Würzburg ausgeht. Nach Einschätzung der DB sind diese 18 Minuten unter Berücksichtigung der verkehrsgeographischen Randbedingungen, der Raumwiderstände und der umweltfachlichen Kriterien im Spessart jedoch unrealistisch. In ihrem derzeitigen Variantenvergleich im Suchraum geht die DB davon aus, dass über eine Nordspessartquerung mit Südanbindung etwa 12 Minuten Fahrzeit herausgeholt werden könnten, die sich zum Teil auch durch den dann wegfallenden Halt in Aschaffenburg ergäben. Wenn man also von einer möglichen Fahrzeiteinsparung von 6,4 Minuten im Südkorridor und einer alternativen möglichen Einsparung von 12 Minuten über eine Nordspessartquerung ausgeht, bliebe eine Differenz von knapp 6 Minuten zu Ungunsten des Südkorridors. Erst die Ergebnisse des Deutschlandtaktes des BMVI werden zeigen, wie viel Fahrzeiteinsparung auf der Strecke Frankfurt – Würzburg tatsächlich nötig ist, so Herr Dr. Domke.

Maßnahmen zwischen Frankfurt und Hanau

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlicht Herr Janiak, DB Netz AG, dass die derzeit geplanten Maßnahmen zwischen Frankfurt und Hanau (u.a. Nordmainische S-Bahn in Form von zwei neuen Gleisen bis Frankfurt Ost) ausschließlich kapazitätssteigernder Natur sind und nicht der Geschwindigkeitssteigerung dienen. Die heutige, relativ schlechte Betriebsqualität werde sich dadurch deutlich verbessern. Ein Teilnehmer ergänzt, dass durch die Verbesserung der Betriebsqualität natürlich insgesamt auch Fahrzeitgewinne erreicht werden, z.B. dadurch, dass Stand- und Wartezeiten von Zügen entfallen. **Herr Janiak, DB**

Netz AG, verwies darauf, dass jegliche Beschleunigungswirkung in und um Frankfurt beiden Vergleichsvarianten (Nordspessartquerung mit Südkurve, Südkorridor mit geschwindigkeitssteigernden Maßnahmen) gleichermaßen zugutekommen würde und daher nicht ausschlaggebend für eine der beiden Möglichkeiten sein könne. Ein Teilnehmer bestätigte dies zwar insoweit, gab aber unter Zustimmung mehrerer Teilnehmer zu bedenken, dass für die AG Südkorridor die Frage der Fahrzeit angespannter sei als bei der Spessartquerung. So stelle sich bei der Spessartquerung Variante III mit Südkurve ggf. eher die Frage, ob die ggf. möglichen 12 min. im Knoten Würzburg überhaupt nötig seien – hingegen es beim Südkorridor auf jede zwischen Frankfurt Hbf und Würzburg Hbf gewonnene Minute ankomme, um mögliche Zeitvorgaben einzuhalten. Deshalb seien auf der gesamten Relation alle Beschleunigungs- und Fahrzeitstabilisierungsmaßnahmen wichtig – neben den heute vorgestellten eben auch die im Knoten Frankfurt sowie zwischen Frankfurt und Hanau.

Auch erwähnt wurde, dass für beide Varianten grundsätzlich die gesamte Fahrzeit Frankfurt-Würzburg zu berücksichtigen ist. Es sei nicht auszuschließen, dass durch eine - wenn auch geringe - Fahrzeitverkürzung Frankfurt- Hanau, der Südkorridor die Vorgaben aus dem Deutschlandtakt erfüllt.

Anschließend präsentiert Christian Behrendt im Namen der ARGE Bahndreieck Spessart weitere Überlegungen für geschwindigkeits- und kapazitätssteigernde Maßnahmen im Südkorridor (**Anlage 4**).

Diskussion/Anmerkungen

Einschätzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

Ein Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bedankt sich für die gute Aufbereitung und ergänzt und verdeutlicht einzelne Punkte zu den Vorschlägen der ARGE Bahndreieck Spessart, u.a.:

- Aus Sicht der BEG ist es vorteilhaft, wenn die Bahnsteige am durchgehenden Gleis liegen, damit der Nahverkehr beim Einfahren in einen Bahnhof nicht durch überholenden Fernverkehr ausgebremst wird.
- Die BEG wünscht sich ebenfalls neue Haltepunkte auf der Strecke ohne Stilllegung vorhandener Haltepunkte, verdeutlicht allerdings, dass derzeit im Abschnitt Hanau – Aschaffenburg aufgrund der hohen Streckenauslastung von Seiten der DB Netz AG keine Zustimmung zu zusätzlichen Haltepunkten erfolgt. Es bestünde daher einzig die Möglichkeit, einen schwachen Haltepunkt aufzulassen und diesen durch einen neuen mit deutlich höherem Prognosepotential zu ersetzen. Ein Teilnehmer schildert den Konflikt zwischen dem vorhandenen Haltepunkt „Rückersbacher Schlucht“, der aufgelassen werden soll, sowie dem neuen Haltepunkt „Mainaschaff Nord“.
- Die derzeitige niedrige Bahnsteighöhe an einigen Bahnhöfen (z.B. Kleinostheim) führe dazu, dass aufgrund neuer Regelungen (TSI-PRM) sämtliche Neufahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm ab Aufnahme des neuen Wettbewerbsnetzes nicht mehr dort halten dürfen (EBA). Innerhalb der nächsten zwei Jahre habe daher eine Anhebung der Bahnsteige mindestens auf eine Bahnsteighöhe von 38 cm über Schienenoberkante zu erfolgen. Gewünscht sei eine Bahnsteighöhe von 76 cm.
- Bisher konnte man in Heigenbrücken von der RB aus Richtung Hösbach und Laufach, die in Heigenbrücken endete, in den RE in Richtung Würzburg umsteigen. Mit Inbetriebnahme des Spessarttunnels endet nun die RB nicht mehr in Heigenbrücken, sondern schon in Laufach. Ein Halt des RE für weiterreisende Fahrgäste in Richtung Würzburg in Laufach ist jedoch nicht möglich, da dadurch

ein hinterherfahrender ICE ausgebremst werden würde. Dadurch ergibt sich die ungünstige Situation, dass man aus Laufach bzw. Hösbach kommend mit der RB erst nach Aschaffenburg fahren muss, um dann wieder zurück über Laufach (diesmal ohne Halt, da RE) nach Würzburg zu fahren.

Maßnahmen Aschaffenburg Hbf

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob seit der 2. AG-Sitzung im April 2016, in der die BEG die dringend notwendigen *Maßnahmen im Aschaffener Hbf (Weichenverbindung etc.)* sowie die *Planungen zum neuen Haltepunkt Aschaffenburg Ost* vorgestellt hatte, Fortschritte bzgl. der Thematik erzielt werden konnten. Dies verneint der Vertreter der BEG und schildert, dass die BEG weiterhin auch mit Unterstützung des Staates versucht, das Thema mit den zuständigen Ansprechpartnern der DB Netz AG Mitte voranzubringen, was sich bisher jedoch als sehr schwierig gestaltet.

Gemeinsame politische Willensbildung

Ein Teilnehmer wirft die Frage auf, ob es zum jetzigen Zeitpunkt notwendig ist, eine konzertierte Aktion der Lokalpolitik und der Gebietskörperschaften im Südkorridor zu starten, die sich gegen eine Nordspessartquerung und für einen Ausbau des Südkorridors stark macht. Nach längerer Diskussion bestätigen die Teilnehmer, dass der Ausbau des Südkorridors auch unabhängig vom Variantenentscheid im Suchraum zwischen Gelnhausen und Fulda im Interesse der Anrainerkommunen des Südkorridors ist. Es sei generell eine gute Voraussetzung, dass das Meinungsbild im Südkorridor sehr homogen sei. Dies sollte man nutzen, um sich gemeinsam stärker für die eigenen Interessen im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr einzusetzen. Ein Teilnehmer erinnert daran, dass es im Landkreis Aschaffenburg klare politische Beschlüsse für den Verbleib des Nah- und Fernverkehrs im Südkorridor gibt. Ähnliche Beschlüsse sollten bestenfalls auch in den übrigen Kommunen bis nach Nantenbach gefasst werden. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass es wichtig ist, entsprechende Flächen in den Kommunen, die für die vorgestellten Maßnahmen benötigt werden würden, freizuhalten bis die langfristigen Entscheidungen für Ausbaumaßnahmen getroffen wurden. Der Moderator fasst zusammen, dass es offensichtlich viel Zuspruch für ein gemeinsames Vorgehen der Region im Südkorridor gibt und unterstreicht, dass es generell ein starkes überregionales Signal ist, wenn eine Region an einem Strang zieht.

TOP 4 Sonstige Fragen

Herr Dr. Domke und Herr Bohlmann gehen unter TOP 4 auf verschiedene offene Fragen, die im Vorlauf der Sitzung an die DB gereicht wurden, ein (**Anlage 3**, Folien 17-26).

Diskussion/Anmerkungen

Zugzahlen-Prognose

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die Zugzahlen-Prognose für den BVWP nicht von der DB erstellt wurde, sondern von durch das BMVI beauftragten Gutachtern. Insofern sind die Zahlen auch für die DB nur bedingt nachvollziehbar. Die DB wartet ebenso wie alle anderen Akteure des Dialogforums auf die Veröffentlichung der Zugzahlen-Prognose 2030. Ein Teilnehmer kritisiert, dass das BMVI aus Sicht der

Verbände mangelnde Transparenz bzgl. der Zugzahlen-Prognose und der Erstellung des Deutschlandtaktes an den Tag legt.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Die Teilnehmer vereinbaren, dass das nächste Treffen der AG stattfinden soll, wenn es wesentliche neue Erkenntnisse zum Südkorridor gibt, also insbesondere, wenn die Zugzahlen-Prognose 2030 vorliegt. Sollte es schon zuvor Diskussionsbedarf in der Runde geben, könne gerne auch vorher ein AG-Treffen vereinbart werden.

Abschließend bedankt sich ein Teilnehmer bei der DB für die in der heutigen Sitzung vorgestellten hochinformativen Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie.

ENTWURF