

Ergebnisprotokoll

über die 10. Sitzung des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
(VIII. Wahlperiode)
am 16. Juli 2015

Tagungsort: Sitzungssaal 8A/B UG beim Regionalverband FrankfurtRheinMain,
Poststraße 16 in Frankfurt am Main

Beginn: 11:00 Uhr **Ende:** 12:03 Uhr

Teilnehmer: Herr Uwe Kraft,
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

Herr Böttcher	Frau Huf	Frau Loizides	Frau Sautner
Herr Gerfelder i.V.	Frau Jansen	Frau Rinn	Herr Dr. Sydow
Herr Heim	Herr Koch	Herr Röttger i.V.	

Fraktionsvorsitzende: Herr Schindler

Fraktionsgeschäftsführer/in: Frau Suffert Herr Jung

Obere Landesplanungsbehörde: Herr Dr. Beck Frau Güss
Herr Krämer Herr Huber-Braun
Herr Frucht Frau Sander

Referenten der DB Netz AG: Frau Katzenbach-Trosch Herr Bolte
Herr Ritzert

Schriftführerin: Frau Scheuermann

Tagesordnung:

1. Vorstellung des Sachstandes zur „Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar“ und zur „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau - Würzburg/Fulda“ durch die DB Netz AG
2. Anfragen und Mitteilungen

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, **Herr Uwe Kraft**, begrüßte die Anwesenden. Er wies darauf hin, dass zur heutigen WV-Sitzung auch die Mitglieder des Haupt- und Planungsausschusses eingeladen wurden. Als heutige Referenten begrüßte er Herrn Rizert, Herrn Bolte sowie Frau Katzenbach-Trosch von der DB Netz AG. Er stellte fest, dass die Einladung zur Sitzung frist- und formgerecht erfolgt ist. Zur vorliegenden Tagesordnung gab es keine Einwendungen und Ergänzungswünsche.

Zu TOP 1: Vorstellung des Sachstandes zur „Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar“ und zur „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau - Würzburg/Fulda“ durch die DB Netz AG

Herr Bolte bedankte sich für die Einladung. Herr Ritzert werde zu Beginn den Sachstand zur Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar vorstellen. Anschließend werde er, in Vertretung des Projektleiters Herrn Dr. Domke, und unterstützt von Frau Katzenbach-Trosch über den aktuellen Planungsstand der Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda berichten.

Herr Ritzert informierte anhand verschiedener Folien ausführlich über den aktuellen Sachstand der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar - siehe Anlage 1.

Herr Kraft bedankte sich für den informativen Vortrag.

Zum Punkt „Klärung der Tag/Nacht-Verteilung der Zugzahlenprognose 2025 (mit Verkehrslenkung)“ bat **Frau Huf (GRÜNE)** um Information, was hier an Verkehrslenkung geplant sei.

Herr Rizert erklärte, dass es derzeit ein „lärmabhängiges Trassenpreissystem für die Nutzung der Schieneninfrastruktur“ gebe. Dieses werde in der nutzungsabhängigen Komponente weiterentwickelt und die heutigen Streckenkategorien und -stufen würden aufgelöst. Per se habe eine Neubaustrecke nach heutigem Stand den höchsten Kilometerpreis. Für die Verkehrslenkung werde dies aufgehoben, so dass ein Güterzug nicht den teuren Trassenpreis bezahlen müsse, sondern gleichgestellt werde mit dem Preis, den er heute auf einer Bestandsstrecke bezahlen müsse. Es müsse ein Anreizsystem geschaffen werden, dass der Güterverkehr überhaupt auf die Neubaustrecke wolle.

Auf entsprechende Frage von **Herrn Koch (SPD)** bestätigte **Herr Ritzert**, dass versucht werde, die Güterzüge von der durch die Ortslagen verlaufenden Altstrecke auf die lärmtechnisch günstiger verlaufende Neubaustrecke zu lenken, um u.a. die Bevölkerung an der Bergstraße dann entsprechend vor Lärm zu schützen.

Frau Sautner (SPD) fragte nach, warum man dann, wenn die Neubaustrecke vorhanden sei, die Bestandsstrecken in ihrer Benutzung nicht einfach teurer mache als die Neubaustrecke, so dass es für wirtschaftlich Denkende keine Wahlmöglichkeit mehr gebe.

Herr Ritzert entgegnete, dass die DB die Kalkulation ihrer Trassenpreise, die sie von den Transporteuren verlange, vor der Bundesnetzagentur offenlegen und begründen müsse. Es sei deshalb nicht möglich, den Preis für die Bestandsstrecken anzuheben auf das Preisniveau der Neubaustrecke.

Zum Thema Verkehrslenkung plädierte **Herr Sydow (GRÜNE)** dafür, einen Anreiz zu bieten, damit die Güterzüge nachts auch auf der Neubaustrecke fahren würden, soweit dies die Kapazität zulasse.

Herr Ritzert informierte, dass die Mittelrheinstudie davon ausgehe, dass es ein Verlagerungspotential von bis zu 160 Güterzügen - insgesamt in beide Fahrrichtungen - in der Nachtscheibe (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) gebe. Hier gelte es allerdings zu bedenken, dass die Mittelrheinstudie keine Knotenuntersuchung, sondern nur eine reine Streckenbetrachtung gemacht habe. Es müsse nun - auch in Absprache mit dem BMVI - abgeklärt werden, wie die Knotenkapazitäten aussehen und ob tatsächlich eine Verlagerung von bis zu 160 Güterzügen möglich sei.

Auf Frage von **Herrn Böttcher (GRÜNE)** erläuterte **Herr Ritzert**, dass es tagsüber keinen Güterverkehr auf der Neubaustrecke geben werde.

Zum Thema Kapazität führte er weiterhin aus, dass mit der Lenkung des Güterverkehrs in die Nachtscheibe, versucht werde, tagsüber auch noch Kapazitäten für den Nahverkehr freihalten zu können. Prinzipiell sollten mit der vorgesehenen Konzeption die Kapazitätsengpässe auf den Bestandsstrecken aufgelöst sein.

Herr Bolte ergänzte, dass erstens das Güterverkehrsaufkommen, das sowieso kommen werde, nachts, wenn es am meisten störe, von den Ortschaften ferngehalten werde, dass zweitens die Fernverkehrsachse, d.h. der Personenverkehr deutlich gestärkt werde und dass drittens über die Mehrinfrastruktur Möglichkeiten geschaffen würden, den Nahverkehr zu verbessern.

Herr Böttcher (Grüne) bat um Informationen zum weiteren Planungsprozess.

Herr Ritzert sowie auch **Frau Sander** erklärten, dass zunächst die Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplans und der dort platzierten Prüfaufträge vorliegen müssten. Erst dann könne man darüber nachdenken, welche Verfahren gebraucht werden.

Den aktuellen Planungsstand zur Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda erläuterte **Herr Bolte** mit Hilfe einer Power-Point-Präsentation - siehe Anlage 2.

Frau Katzenbach-Trosch erläuterte auf entsprechende Fragen von **Herrn Böttcher (GRÜNE)**, dass heute keine reinen Schnellfahrstrecken nur für den Personenschnellverkehr mehr geplant und gebaut werden, sondern Mischverkehrsstrecken, die auch Güterverkehr aufnehmen können. Auch auf der Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda werde man versuchen, den nächtlichen Güterverkehr auf die Neubaustrecke zu leiten. Es gebe in der Planung zum Neubauprojekt zwei prinzipielle Lösungsansätze, entweder eine Streckenführung im Kinzigtal oder eine Streckenführung durch den Spessart. Für den Lösungsansatz einer Neubaustrecke im Kinzigtal erklärte sie weiterhin, dass der Prüfauftrag für die Zugzahlen des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, d.h. für die Züge in Richtung Würzburg, abgearbeitet worden sei. Die prognostizierten Verkehre könnten demnach in ausreichender Betriebsqualität auch über eine ertüchtigte Strecke Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach in Richtung Würzburg fahren. Wenn der neue

Bundesverkehrswegeplan und die Zugzahlenprognosen 2030 vorlägen, müsse dieses Thema natürlich noch einmal bearbeitet werden.

Herr Böttcher (GRÜNE) bat weiterhin um Mitteilung des Diskussionsstandes bezüglich des Streckenausbaus im Korridor Hanau-Gelnhausen. Hier gehe es u.a. um die Fragen, wie auf welchen Gleisen der Regional- und Nahverkehr zukünftig die Bahnsteige anfähre oder welche Qualität und Intensität der Regional- und Nahverkehr zukünftig grundsätzlich haben solle.

Frau Katzenbach-Trosch erklärte, dass es eine AG gebe, die sich genau mit diesen Fragen beschäftige. Derzeit werde u.a. geprüft, wie der Verkehr auf der Strecke geleitet werden solle, d.h. wo fährt der schnelle und wo fährt der langsame Verkehr. Wunsch der Region sei es, dass der schnelle Verkehr innen und an den Außenbahnsteigen der Nahverkehr fahren solle. Aufgrund der neuen Gleise würden sich auch Kapazitäts- und Entwicklungsmöglichkeiten für den Nahverkehr ergeben. Auch mit dem RMV sei man im Gespräch.

Herr Bolte ergänzte, dass man bedenken müsse, dass der Planungshorizont im Nahverkehr deutlich kürzer sei als der, den man bei den Streckenausbauverfahren im Auge habe. Dadurch, dass Infrastruktur gebaut werde, werde Kapazität geschaffen und somit auch Optionen für mehr Nahverkehr.

Herr Sydow (GRÜNE) fragte nach dem Planungshorizont des Verfahrens „Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar“.

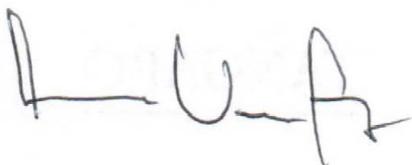
Herr Ritzert erläuterte, dass die Planungen nächstes Jahr wieder aufgenommen würden. Natürlich müssten die vorhandenen Planungen an die sich mittlerweile geänderten Regularien, Richtlinien, Gesetze, etc. angepasst werden. Er gehe davon aus, dass frühestens Ende 2017 Planfeststellungsverfahren eingeleitet würden. Deren Dauer sei allerdings nicht vorhersehbar.

Herr Kraft bedankte sich bei Frau Katzenbach-Trosch sowie den Herren Bolte und Ritzert für den informativen Sachstandbericht.

Zu TOP 2: Anfragen und Mitteilungen

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss **Herr Kraft** um 12:03 Uhr die Sitzung.

Vorsitzender des
Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr



Uwe Kraft

Schriftführerin



Conny Scheuermann