



Presse-Information

4. Februar 2013

Bahnausbau zwischen Fulda, Hanau und Würzburg Projekt-Planungsstart begrüßt Variante „Mottgers-Spange“ weiterhin abgelehnt

(Wiesbaden/Aschaffenburg) „Investitionen im Bahndreieck Spessart sind unerlässlich“ – so bewerten Fahrgast- und Umweltverbände den Planungsstart für den Schienenausbau durch den Bund, die Deutsche Bahn und das Land Hessen. Nach jahrelangem politisch bedingten Stillstand beim Aus- und Neubauprojekt (ABS/NBS) Hanau – Würzburg / – Fulda – Erfurt wird der am 30. Januar 2013 in Wiesbaden verkündete Planungsbeginn erwartungsvoll begrüßt.

Die längst überfällige Erarbeitung eines tragfähigen Gesamtkonzepts für das Bahndreieck Spessart, den Knoten Frankfurt am Main sowie die südliche Fortführung in Richtung Rhein/Neckar ist volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch zwingend. Die betrieblich aufs Engste verzahnten Schienenachsen Fulda – Hanau und Würzburg – Aschaffenburg – Hanau samt Fortführung in den Großknoten Frankfurt am Main sind seit langem überlastet und verspätungsanfällig.

Eine Ertüchtigung für das „*tatsächliche* Schienen-Herz von Europa“ ist – verkehrsfachlich betrachtet – die wichtigste Infrastrukturmaßnahme auf nationaler Ebene mit zugleich europäischer Bedeutung. Sie muss es endlich auch verkehrspolitisch werden!

Die Verbände drängen daher auf die Klärung wesentlicher Randbedingungen:

- Hessen und Bayern müssen beim Bund weit entschiedener für die Finanzierung und schrittweise Realisierung eintreten. Die Projektanmeldungen beider Länder für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sind daher bezüglich des Bahndreiecks Spessart abzustimmen und gemeinsam in Berlin durchzusetzen.
- Schädliches Hemmnis für die nötige Interessenskoordination war und ist die sprachliche Vermischung des eigentlichen Projektes („ABS/NBS Hanau – Würzburg / – Fulda – Erfurt“) mit der populären Bezeichnung einer von mehreren Varianten („Mottgers-Spange“). Ein Großteil der öffentlichen Ablehnung bezieht sich einzig auf die „Mottgers-Spange“. Diese Variante erzwingt Umwege, bringt keine Verbesserungen für den Güterverkehr, koppelt Aschaffenburg vom Fernverkehr ab und wirkt bis in den Raum Darmstadt negativ. Die berechnete Ablehnung der Variante „Mottgers-Spange“ färbt leider auf das unstrittige Gesamtprojekt ab, sie wird fälschlich mit diesem sogar gleichgesetzt.
- Um verloren gegangenes Vertrauen zurückzugewinnen, ist hinsichtlich der Trassierung von Zusatzgleisen eine strikte Variantenneutralität zwingend erforderlich. Diese Variantenneutralität ist – von der Öffentlichkeit unbemerkt – jedoch bislang keineswegs gewährleistet.

Briefanschrift:

Postfach 10 07 06
63705 Aschaffenburg
info@bahndreieck
-spessart.de
www.bahndreieck
-spessart.de

Frachtschrift & Bestellservice:

Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Fon & Fax
(06641) 62727
bestellung@
bahndreieck
-spessart.de

Mitglieder der ARGE:

Bund Naturschutz
in Bayern e.V.

PRO BAHN Regional-
verband Unterfranken

Pro Bahn & Bus e.V.
in Hessen

VCD Landesverband
Bayern e.V.

VCD Landesverband
Hessen e.V.

Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart



Durch den langjährigen Planungsstopp konnten die Ausbaubelange aus mehreren Bundesverkehrswegeplänen („vordringlicher Bedarf“) nicht in zwischenzeitlich angelaufene Infrastruktur-Entscheidungen der Deutschen Bahn oder Dritter eingebracht werden. So wurden und werden Fehlinvestitionen provoziert.

Die Verbände erheben vier Kernforderungen:

1. Mögliche Konflikte mit anlaufenden Bauvorhaben sind rasch zu klären um Fehlinvestitionen und Kostenrisiken zu vermeiden.

2. Zentrale verkehrliche Projekt- und Investitionsziele wie

- * Kapazitätserweiterung und Reisegeschwindigkeitssteigerung,
- * eine weit flexiblere Betriebsdurchführung,
- * Pünktlichkeitsverbesserung,
- * Planungssicherheit für Stationsmodernisierungen
- * Planungssicherheit für Vorhaben Dritter (Kommunen, Straßenbau etc.)
- * zeitgemäßer Lärmschutz

müssen zwecks Stärkung des Schienenverkehrs primär aus Sicht der Bahnkunden (d.h. Fahrgäste und verladende Wirtschaft) formuliert, abgewogen und umgesetzt werden.

3. Eine sachorientierte Öffentlichkeitsbeteiligung ist länderübergreifend und inhaltlich koordiniert zu organisieren. Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

4. Eine Kombination von abschnittswisen Zusatzgleisen (z.B. zwischen Hanau und Gelnhausen) und wenigen kurzen Neubauabschnitten („Ortsumfahrungen“) entlang der Bestandsstrecken Fulda – Hanau und Würzburg – Hanau soll als langfristig orientiertes Stufenkonzept ausgelegt und mit Blick auf die Finanzierbarkeit Baustein für Baustein umgesetzt werden.

Verantwortlich:

Christian Behrendt, Pro Bahn & Bus e.V.
Thomas Elbert, Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Die „Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart“ ist ein 2001 ins Leben gerufener, projektbezogener, länderübergreifender Zusammenschluss mehrerer Fahrgastverbände sowie dem Bund Naturschutz in Bayern.

Gemeinsames Ziel ist es, für den hessisch-bayerischen Raum zwischen Fulda, Würzburg und Frankfurt am Main ein Gesamtkonzept zur mittel- und langfristigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten. Die Ergebnisse werden in anstehende Entscheidungsprozesse wie den Bundesverkehrswegeplan 2015 oder die Planungen auf kommunaler Ebene eingebracht.

Wir möchten die Konsequenzen verschiedener Ausbaulösungen auf die Region und ihren Bahn- und Busverkehr aufzeigen und dabei insbesondere auch Alternativen zur „Mottgers-Spange“ = „Nordspessart-Trasse“ beleuchten.