

Spurplanänderung Würzburg Rangierbahnhof

1. Einordnung in den bundesweiten Kontext

Der Knoten Würzburg ist Endpunkt der bundesweit bedeutsamen Nord-Süd-Strecke, sowie der voll güterzugtauglichen NBS Hannover–Würzburg und gleichzeitig Schnittstelle zwischen zwei gesamteuropäischen Hauptachsen:

Hier treffen sich sowohl die Verkehrsströme aus der Rheinschiene (ARA-Häfen¹, Ruhrgebiet, Westeuropa) als auch die Nord-Südverkehre aus Nordeuropa und von den deutschen Nord- und Ostseehäfen. Über den „Eisenbahn-Stern“ Würzburg laufen diese Verkehre entweder weiter in Richtung Südwestdeutschland via Stuttgart oder in Richtung Süddeutschland via Augsburg oder Ingolstadt und weiter nach Südeuropa via Brenner. **Für letztere ist der Abschnitt Mannheim–Stuttgart–Ulm–Augsburg der direkte Parallelkorridor für den Laufweg über Würzburg.**

In und aus Richtung Südosteuropa laufen die Züge entweder über Nürnberg und/oder auch über Bamberg² weiter nach Passau(Vgl. Bild 1) bzw. zweigen in Richtung Tschechien bereits in Fürth oder Bamberg ab.

2. Bedeutung von Würzburg aus Sicht von Netzwerk Privatbahnen

2.1. Bedeutung für den Durchgangsverkehr

In einem Positionspapier vom 12.7.2007³ äusserte sich NP zum Parallelkorridor Mannheim–Stuttgart–Ulm aus Sicht des Schienengüterverkehr (SGV). In dem Papier legt NP dar, dass bereits heute der Korridor insbesondere wegen der **Geislinger Steige** und mangels geeigneter Ausweichstrecken sowohl monetär als auch betrieblich gegenüber dem Weg über Würzburg unattraktiv sei, obwohl dieser in Richtung Brenner sogar kürzer ist. Zusammen mit der obigen Bedeutung von Würzburg als Verkehrsschnittstelle messen NP und seine Mitglieder dem Knoten Würzburg eine große Bedeutung bei. NP führte im Positionspapier ebenfalls aus, dass die dort vorgesehenen Projekte NBS Wendlingen–Ulm und Stuttgart 21 nicht nur *kaum* nennenswerten Nutzen für den Schienengüterverkehr bringen, sondern sogar die heutigen Probleme weiter zementieren werden, da auch zukünftig ein Schiebebetrieb an der 22,5 % steilen Geislinger Steige erhalten bleiben wird, da die Neubaustrecke mit bis zu 31 % steiler ist und deshalb nur Güterzüge mit bis zu 1000 t Bruttogewicht und Scheibenbremsen diese nutzen dürfen. Im Gegensatz dazu wird die **Spessartrampe** zukünftig durch einen 14 % steilen Scheiteltunnel ersetzt und der Schiebebetrieb damit überflüssig. Die heute noch anfallenden Kosten für die Umfahrung der Spessartrampe bzw. für den sonst auch hier erforderlichen (durch eines unserer Mitglieder wesentlich preiswerter angebotenen) Schiebebetrieb werden dann entfallen und so den Weg über Würzburg noch attraktiver machen.

Aufgrund der politischen Entscheidung zugunsten beider Projekte im Juli 2007 muss NP gegenwärtig davon ausgehen, dass der Korridor Stuttgart–Ulm zukünftig für den SGV als „verloren“ gelten muss.

¹ Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

² Insbesondere der längere Laufweg über Bamberg in Richtung Nürnberg muss oft mangels verfügbarer Trassen auf der KBS 805 Nürnberg–Würzburg unter Inkaufnahme weiterer Kosten von manchen Mitgliedern genommen werden.

³ NP-Positionspapier 12.7.2007: Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm zementiert die Probleme des Schienengüterverkehrs im Südwesten, anstatt sie zu beseitigen.

Würzburg als zukünftig einziger behinderungsfreie (durchgehend zweigleisig, keine Nachtruhe) und voll güterzugtaugliche Weg in Richtung Süddeutschland und Südosteuropa wird somit aus unserer Sicht zwangsläufig eine Fortsetzung des Wachstums des Schienengüterverkehrs erleben.

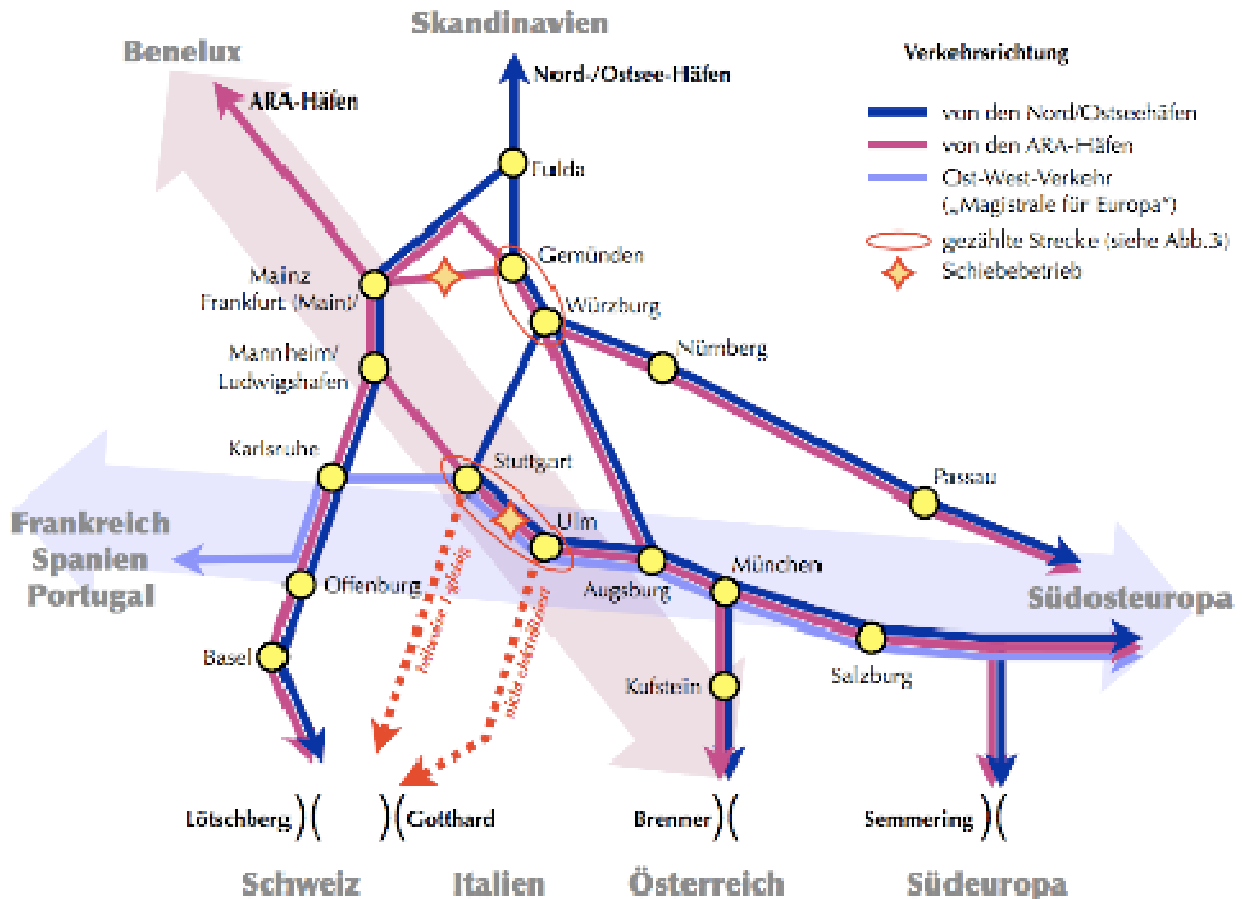


Abb.1: Die Korridore Stuttgart-Ulm und Gemünden-Würzburg im gesamteuropäischen Kontext.
Quelle: Netzwerk Privatbahnen e.V. 2007

2.2. Bedeutung für Betriebshalte

Mehrere Mitglieder unterstrichen, dass für sie der Knoten Würzburg nicht nur wegen des Laufwegs sondern vor allem für Betriebshalte eine große Bedeutung hat.

So führt z.B. TX-Logistik im Zusammenhang mit HUPAC-Verkehren hier einen Lok- und Personalwechsel mit DLC durch. Das Unternehmen berichtet in einer Stellungnahme⁴, dass durch DB Netz weder in Würzburg Hbf. noch in Würzburg Rbf. Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können, so dass südgehend DLC in Würzburg abstellen muss und nordgehend TX-Logistik in Karlstadt. Pro Zugpaar fallen somit zwei zusätzliche Lz-Fahrten auf Kosten der EVU an und eine persönliche Übergabe ist nicht möglich.

⁴ Stellungnahme TX-Logistik-AG vom 15.1.2008 durch die Geschäftsleitung an Netzwerk Privatbahnen e.V.

TX-Logistik plant ebenfalls aus umlauftechnischen die Verlegung eines Stützpunkts für Personalwechsel von Fulda nach Würzburg. Bei einer Anfrage bot DB Netz an, ein Gleis zu reaktivieren, da ad hoc keine Gleise anmietbar waren. Diese Aussage wurde mittlerweile wieder revidiert, so dass durch TX-Logistik nur ein Personalwechsel ohne größeren Aufenthalt einplanbar ist. Dies betrifft sowohl Würzburg Rbf. als auch Würzburg Hbf., wobei selbst für diese Planungen TX-Logistik noch keine verbindliche Zusage von DB Netz vorliegt.

Mehrere Mitglieder bekräftigten noch einmal, dass der Trend zu langen, schweren Zügen geht, da nunmehr hinreichend leistungsfähige Lokomotiven zur Verfügung stehen (u.a. ein Grund, warum man bei der Spessartrampe eine Gradienten von 14 ‰ planen kann). Als **Minimum** werden **Gleislängen von mindestens 700 m** angegeben. Soll Würzburg also seiner Rolle als Betriebs- und Stützpunkt für EVU gerecht werden können, bedarf es vor allem hinreichend langer, elektrifizierter Gleise.

2.3. Ziele aus Sicht von Netzwerk Privatbahnen

Die Ausführungen und die beiden Beispiele illustrieren deutlich, dass für NP und seine Mitglieder dieser Knoten eine Schlüsselrolle im deutschen Schienengüterverkehr spielt. Deshalb müssen wir jede Modifikation besonders kritisch betrachten, da unbedachte Veränderungen bundes- und europaweite negative Auswirkungen auf den gesamten Schienengüterverkehr haben können, unabhängig ob dies Mitglieder des Netzwerks sind oder nicht. Durch Beobachtungen des Betriebes vor Ort und durch Aussagen von unabhängigen Dritten konnte mehrfach zu verschiedenen Tageszeiten beobachtet werden, wie insbesondere der Hauptbahnhof vor den „ITF-Knoten-Zeiten“ durch Güterzüge „aufgefüllt“ wird, ehe die Regional- und Fernzüge eintreffen. Erst wenn diese wieder ausgefahren waren, konnten die Güterzüge hinterher ausfahren. Belegt wurden u.a. die Gleise 200, 201, sowie weitere im Bereich der Gleise 202 bis 206.

Alleine dies macht ebenfalls deutlich, dass bereits heute in Würzburg bestehen, die sich aber leicht auch auf den Personenverkehr auswirken können.

Im Interesse des gesamten Verkehrsträgers Schiene sieht Netzwerk Privatbahnen zwei Notwendigkeiten im Knoten Würzburg:

- a) Bereitstellung von ausreichend **Kapazitäten** für Güterzugtrassen auch am Tag
- b) Bereitstellung von ausreichend langen, elektrifizierten **Abstellgleisen**, für (ggf. längere) Betriebshalte

3. Spurplanänderung

3.1. Rechtfertigung und Zielsetzung aus Sicht der DB Netz AG

Laut Erläuterungsbericht erfolgt die geplante Spurplanänderung im Zusammenhang mit der Einrichtung eines ESTW in Würzburg Rbf.⁵ Anlass dafür sei laut DB Netz AG als Anlagenbetreiberin die zu große Dimensionierung der Anlage für das heutige Verkehrsaufkommen⁶. Damit wird explizit von einem Rückbau der Infrastruktur gesprochen, der wie folgt gerechtfertigt wird⁷:

- a) Die Rangierarbeiten von Railion wurden in einigen Gleisen der Ausfahr- und der Richtungsgruppe konzentriert.

⁵ Erläuterungsbericht S. 3, Abschnitt 1.3

⁶ ebenda S.3, Abschnitt 1.1

⁷ ebenda S. 9, Abschnitt 4

- b) Der Einfahrbahnhof sowie weitere Richtungsgleise werden von anderen EVU insbesondere für Baustellenlogistik genutzt.
- c) Der Ablaufbetrieb wurde schon vor Jahren aufgegeben, die Ablaufanlage des ehemaligen Rangierbahnhofs mit Haupt- und Nebenablauf ist nicht mehr erforderlich.
- d) Nach Auskunft der DB Netz AG, Abteilung Vertrieb, liegen für die abzuhängenden bzw. stillzulegenden Gleise weder Bestellungen noch Anfragen vor.

Somit bezieht sich die Aussage der Überdimensionierung einerseits darauf, dass die auf ursprünglich für bis zu 2600 Wagen/Tag ausgelegte Anlage in seiner Funktion so nicht mehr benötigt. Deshalb sollen heute nicht mehr benötigte Anlagenteile abgehängt werden. Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, im Zusammenhang mit dem Umbau des ESTW den heute noch existierenden **Rangierbetrieb vom Durchgangsverkehr zu trennen**, um die Handhabung für die Fdl in der BZ München zu vereinfachen. Teil dieser Umgestaltung ist die Realisierung einer durchgehend viergleisigen Strecke Veitshöchheim – Würzburg Hbf, so dass jeweils zwei Gleise für Regional- und Güterverkehr entstehen, welche im Gleiswechselbetrieb befahren werden können. Dadurch soll die **Streckenleistungsfähigkeit** in beide Richtungen **gegenüber heute erhöht** werden.

Ein weiteres Ziel ist die **Beseitigung** der Anbindungen von nicht mehr bedienten **Privatgleisanschlüssen**.

3.2. Zementierung des Status Quo

Die Rechtfertigung der geplanten Maßnahme und deren Zielsetzung beziehen sich lediglich auf die heutige betriebliche Situation und den heutigen Bedarf. In der Tat spielt der Wagenladungsverkehr im Rbf Würzburg keine so bedeutende Rolle mehr, so dass es verständlich erscheint, solche Anlagen zu straffen. So mag man von einer Überdimensionierung im engeren Sinne einer für den Wagenverladungsverkehr gebauten Anlage sprechen. Bei allen Planungen darf aber der Wagenladungsverkehr und der Verkehr von Wagengruppen nicht außer Acht gelassen werden. Immerhin speisen diese Verkehre mehr als 50 % in den Langstreckenverkehr ein. Unabhängig davon müssen aber die ins Auge gefassten Maßnahmen so gestaltet werden, dass der Rbf Würzburg den Anforderungen gerecht wird, die der zukünftige Schienengüterverkehr an die Schieneninfrastruktur stellt.

Der Bericht weist zu Recht darauf hin, dass vor allem der Ausfahr- und der Einfahrbahnhof sowie die Richtungsgruppe von zahlreichen EVU genutzt werden. Es wird aber in keiner Weise darauf eingegangen, welche Rolle Würzburg **heute** und **in Zukunft** für den Güterverkehr spielen kann.

Netzwerk Privatbahnen vertritt die Meinung, dass angesichts der obigen Ausführungen über die Bedeutung des Knotens Würzburg für den Schienengüterverkehr die **Zementierung des Status quo nicht zielführend** ist. Insbesondere die Aussage, dass von Seiten der DB Netz AG für die abzuhängenden bzw. stillzulegenden Gleise weder Bestellungen noch Anfragen vorliegen würden, verwundert doch sehr. Wie kann es einerseits sein, dass Anlagenteile stillgelegt oder zurückgebaut werden sollen, wenn andererseits unserem Mitglied TX-Logistik bisher keine Abstellgleise zur Verfügung gestellt werden konnten?

Die endgültige **Einrichtung eines Gleiswechselbetriebs** zwischen Thüngersheim und Würzburg begrüßen wir ausdrücklich und halten dies angesichts unserer Prognose von weiterem Wachstum bei der Zahl der Güterzüge für unabdingbar. Es verwundert uns aber auch hier, dass zwar die

Leistungsfähigkeit der überwiegend **zweigleisigen** Strecke Würzburg–Gemünden von 327⁸ Zügen/Tag auf 363 Züge/Tag erhöht wird, aber gerade im Abschnitt Würzburg – Thüngersheim in Richtung Würzburg die Leistungsfähigkeit mit 169 Zügen/Tag nur unwesentlich über der heutigen Leistungsfähigkeit der Strecke Gemünden–Würzburg in Richtung Würzburg mit 168 Zügen liegt! Es wäre mindestens zu erwarten, dass zukünftig diese bei einem viergleisigen Abschnitt ab Veitshöchheim bis Würzburg Hbf mindestens die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke ab Gemünden in Richtung Würzburg von 191 Zügen/Tag erreicht.

Wir halten es für problematisch, wenn die Anbindung von Privatgleis-Anschlüsse abgebaut werden soll. So mag zum aktuellen Zeitpunkt kein Interesse bei den Besitzern mehr vorliegen, da aber z.B. die Fa. Kohl nicht mehr existiert, bzw. insolvent ist, kann es durchaus möglich sein, dass ein späterer Besitzer oder Nutzer des Geländes gefunden werden kann, der Waren auf die Bahn verladen möchte. Im Falle eines Abbaus der Anschlüsse ist diese Option nicht mehr gegeben, bzw. muss teuer vom neuen Besitzer eingerichtet werden, wofür ggf. zwar Steuergelder in Form einer Anschlussförderung fließen könnten, dies aber bedeuten würde, dass man durch nochmalige Investitionen einen heute bestehenden Status quo wieder herrichten müsste.

3.3. Umbaumaßnahmen

Die Umbaumaßnahmen konzentrieren sich damit in drei Bereichen, die alle sich auf der bestehenden Fläche des Rangierbahnhofs befinden.

- a. Ausfahrbahnhof
- b. Richtungsgruppe
- c. Einfahrbahnhof

Entsprechend verfolgt DB Projektbau das **Ziel**, den Umbau **im Sinne einer Maßnahme von unwesentlicher Bedeutung** (vgl. § 18b AEG und § 74 VwVfG), also mit **Verzicht auf eine Planfeststellung und -genehmigung**, durchzuführen.

3.3.1. Ausfahrbahnhof

Die Maßnahmen sehen einerseits die Beseitigung der Privatgleisanschlüsse vor, sowie die völlige Umgestaltung des Ausfahrbereichs der Gleise 9 A bis 18 A. Gemäß der Zielsetzung der DB Netz AG entsteht ein vom ESTW-Bereich getrennter Gleisabschnitt für Rangierarbeiten. Hierbei ist dieser Ausfahrbahnhofsteil über **eine einzige (!)** Doppelkreuzungsweiche (DWK 33) mit dem BW Würzburg 1 verbunden. Ein weiteres Gleis kommt aus der Umspanngruppe Würzburg Zell und ermöglicht die Einfahrt von Zügen in die Ausfahrgleise 9 A bis 18 A, sowie die Einfahrt in das „neue Lokgleis“ von Würzburg in Richtung Veitshöchheim, was ebenfalls nur über die DKW 33 erfolgen kann. Ausserdem werden die Privatgleis-Anschlüsse beseitigt.

3.3.2. Richtungsgruppe

Hier wird durch Umgestaltung der Weichenverbindungen vor dem Stellwerk (Bereich DKW 155) die Nachordnungsgruppe abgehängt und damit die Gleise 4R bis 22R nur noch aus Richtung Veitshöchheim befahrbar.

⁸ vgl. ebenda 5 Abschnitt 2.2 und S. 7 Abschnitt 3.1

3.3.3. Einfahrbahnhof

Die Umgestaltung im Bereich der Weichen 24 und 25 werden die heute zweiseitig befahrbaren, elektrifizierten Gleise 6 E bis 9 E zu Stumpfgleisen. Durchfahrbar ist nur noch Gleis 5 E.

3.4. Einschätzung aus Sicht des Netzwerks Privatbahnen

Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Status quo von heute zu zementieren. Alles was heute nicht mehr gebraucht wird, wird abgehängt. Die Trennung des Abstellbahnhofs kann noch als sinnvoll erachtet werden, wobei wir es aber für sehr problematisch halten, dass der gesamte Verkehr über die DKW 33 abgewickelt wird und die Gleise 9 A bis 18 A *nicht* über die Gleise 3 und 4 aus Richtung Veitshöchheim erreicht werden können. Hier sollten nochmals Möglichkeiten alternativer Spurplanänderungen im Bereich der zukünftigen Weichen 31149 bis 31166 untersucht werden.

Insbesondere das Kappen der Gleise 6 E bis 9 E wurde bei einer Begehung vor Ort deutlich moniert. Bereits heute sind weite Teile des Abstellbahnhofs und der Umspanngruppe belegt. Angesichts des Beispiels der TX Logistik AG kann es nicht zielführend sein, wertvolle elektrifizierte Gleise abzutrennen.

Zwar weist nur das Gleis 5 E eine Nutzlänge von 734 m auf, die anderen Gleise sind aber zumindest zwischen 592 und 660 m lang. Die Gleise 15 A bis 18 A in der Ausfahrgruppe haben dagegen nur zwischen 348 und 300 m Nutzlänge! Da von den Gleisen 4 A bis 18 A nur sechs Gleise elektrifiziert sind⁹ stehen damit nur kürzere elektrifizierte Gleise im Ausfahrbahnhof zur Verfügung. Dies ist nicht akzeptabel, wenn die Zielsetzung unserer Mitglieder Betriebshalte sind und bereits heute keine Gleiskapazitäten zugesagt werden können. Insgesamt vermisst NP vor allem lange Warte- und Überholgleise, wofür dieser Umbau eine Chance wäre. Anstatt bestehende Gleisanlagen aus Furcht vor Instandhaltungskosten zu beseitigen, sollte DB Netz die Gelegenheit ergreifen, die Anlagen so umzugestalten, dass sie zukünftigen Anforderungen gerecht werden können. Es spricht nichts dagegen, die Gleisanlagen zu neuen funktionalen Einheiten zusammenzusetzen.

Bezüglich der Beseitigung von Anschlussgleisen sind wir skeptisch, ob dies zielführend ist. Es besteht die Möglichkeit, dass diese zukünftig genutzt werden könnten. Dies sollte bei der Abwägung berücksichtigt werden.

Wir blicken hier auch auf die heute bereits absehbare Entwicklungen, wonach im Würzburger Hafen ein trimodales KLV-Terminal (Wasser-Schiene-Straße) geplant sei¹⁰. Es ist damit durchaus denkbar, dass zukünftig Angebote durch unsere Mitglieder und durch andere EVU in diesem Bereich erbracht werden und Würzburg Sammel- und Verknüpfungspunkt für Teilzüge sein könnte. Hierfür gilt es ebenfalls Gleiskapazitäten vorzuhalten.

4. Zusammenfassung

Aus Sicht von Netzwerk Privatbahnen handelt es sich um Eingriffe in den Bestand des Rangierbahnhofs mit erheblichen Auswirkungen auf die betrieblichen Möglichkeiten. Es ist nicht ersichtlich, dass die Spurplanänderungen das Ziel haben, den Bahnhof an **zukünftige** Anforderungen anzupassen.

⁹ Gleise 6 A, 8 A, 13 A, 14 A, 15 A, 18 A (Gleis 7 A nicht mehr in der „Liste der Gleise in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG - Würzburg Rbf - Stand 1.1.2008)

¹⁰ Volksblatt Würzburg vom 15.1.2008

Diese wären vor allem das Bedürfnis nach hinreichend langen, elektrifizierten Abstell- und Wartebereichen für lange Güterzüge, damit hier EVU Personal- und Lokwechsel vornehmen können. Diese hätten gleichzeitig die Aufgabe, als Pufferzone für Güterverkehr zu dienen, anstatt diesen ständig in den Hauptbahnhof einfahren zu lassen, wo die Leerung des ITF-Knotens vor einer Weiterfahrt abgewartet werden muss. Stattdessen muss man von einer **Zementierung des Status quo** unter heutigen Rahmenbedingungen sprechen¹¹. Zwar zeigt die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke Würzburg – Gemünden, dass man offensichtlich bei DB Netz um den Bedarf an weiteren Trassen weiß, dass dafür aber auch hinreichend Abstellkapazitäten bereitgestellt werden müssen, scheint man nicht zu erkennen.

Von einer Geringfügigkeit der Maßnahme kann an diesem bundesweit sensiblen Knoten nicht gesprochen werden. Es ist aus der Sicht unserer Mitglieder unabdingbar, dass die Planungen in Richtung dieser Bedürfnisse modifiziert werden, da die Knappheit von Abstellkapazitäten bereits heute ein Markthindernis darstellen (siehe Beispiele unter 2.2), welches zu inakzeptablen Zusatzkosten führt und sich so schnell zu einem Diskriminierungsproblem entwickeln kann.

<>

¹¹ So wie dies mit dem Schiebebetrieb an der Geislinger Steige geschieht.