Perspektiven für die Reaktivierung der Werntalbahn

Treffen Arnstein 20.02.2024

VCD Mobilität für Menschen.

MAIN-SPESSART

MP+ Zwischen Wohlstand und Wandlungsdruck: Warum Main-Spessart deutschlandweit als Risikoregion gilt und was dagegen getan wird

Main-Spessart bietet laut einer aktuellen Studie eine hohe Lebensqualität. Doch der Landkreis steht vor strukturellen Herausforderungen, die in Zukunft zu Problemen werden können.

12.02.2024 | aktualisiert: 13.02.2024 17:00 Uhr

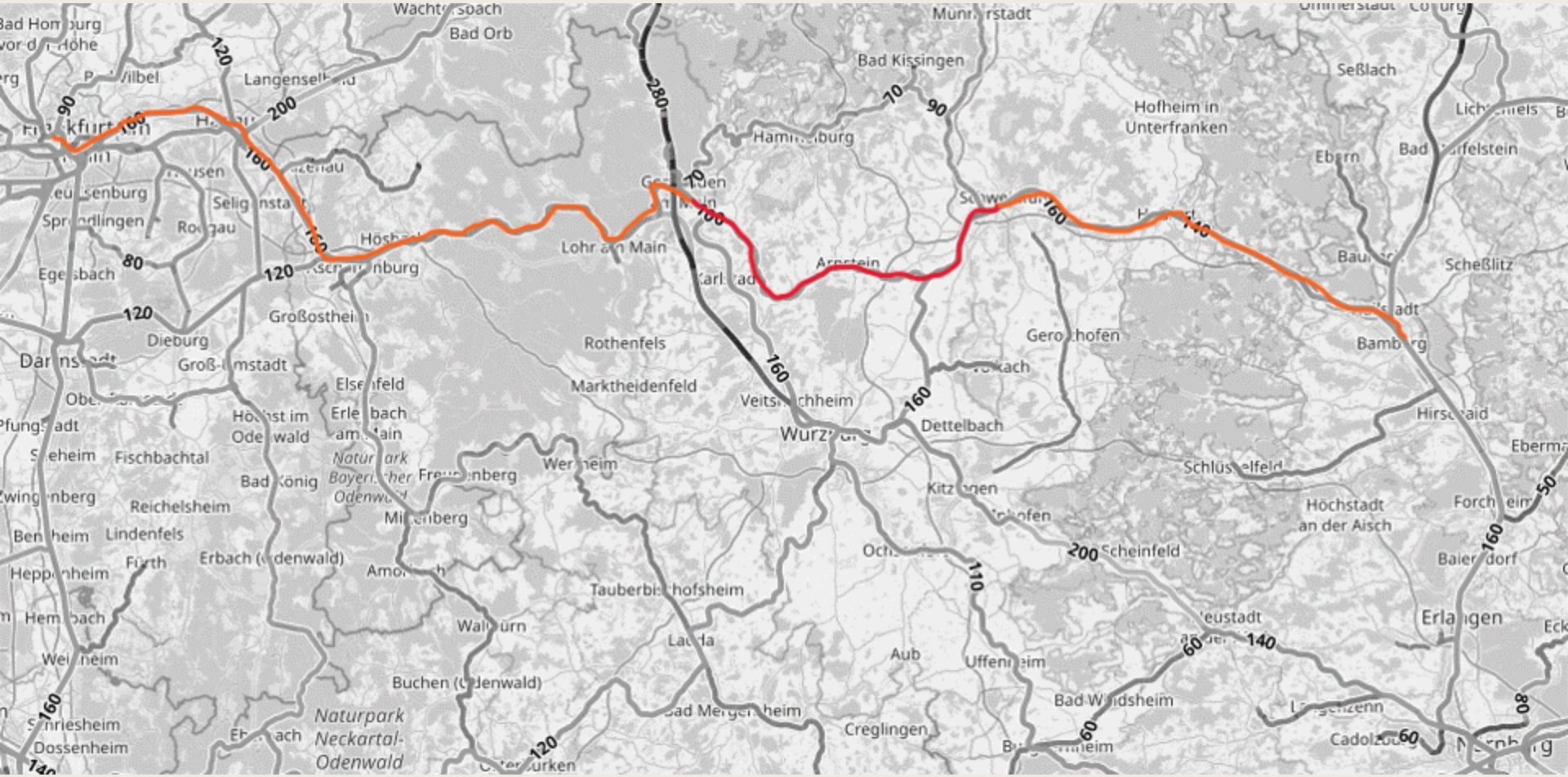
Herausforderung 3: Unterdurchschnittliche Mobilitätsinfrastruktur in Main-Spessart

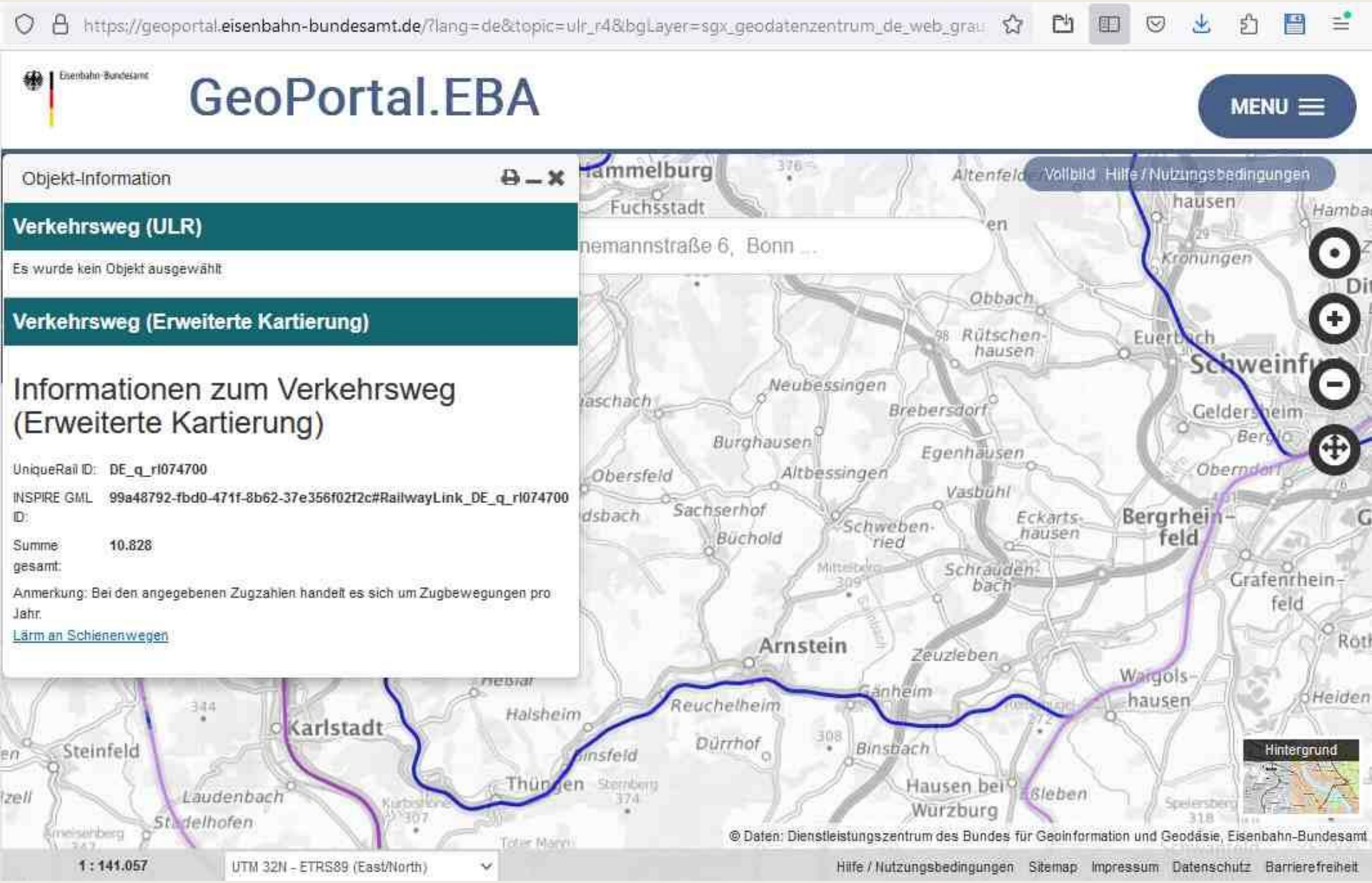
"Für die Mobilitätswende kommt dem Schienenverkehr eine besondere Bedeutung zu", heißt es in der Studie. Die Klimaziele könnten nur durch die Verlagerung des Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden. Weil in Main-Spessart sowohl die Distanz zum nächsten Bahnhof als auch die Taktung rückständig sind, sei auch dies eine besondere Herausforderung im Landkreis, so Gohla.

Reaktivierung der Werntalbahn wäre ein "Riesengewinn"

Gemünden
Gemünden (Main)
Wernfeld
Gössenheim
Eußenheim
Thüngen
Binsfeld
Müdesheim
Arnstein
Gänheim
Mühlhausen
Waigolshausen
Schweinfurt
Würzburg
Werntalbahn
Bahnhof mit/ohne Personenverkehr
Bahnhof aufgelassen
Bahnhof/Haltepunkt anderer Bahnstrecken
10 km

Werntalbahn kürzeste Verbindung Rhein/Main – Oberfranken!




https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau
Eisenbahn-Bundesamt
GeoPortal.EBA
MENU
Objekt-Information
Verkehrsweg (ULR)
Es wurde kein Objekt ausgewählt
Verkehrsweg (Erweiterte Kartierung)
Informationen zum Verkehrsweg (Erweiterte Kartierung)
UniqueRail ID: DE_q_rl074700
INSPIRE GML ID: 99a48792-fbd0-471f-8b62-37e356f02f2c#RailwayLink_DE_q_rl074700
Summe gesamt: 10.828
Anmerkung: Bei den angegebenen Zugzahlen handelt es sich um Zugbewegungen pro Jahr.
Lärm an Schienenwegen
Vollbild
Hilfe / Nutzungsbedingungen
Hammelburg
Fuchsstadt
Altenfeld
Obbach
Rütschenhausen
Neubessingen
Brebersdorf
Burghausen
Egenhausen
Altbessingen
Obersfeld
Sachserhof
Vasbühl
Büchold
Schwebenried
Eckartshausen
Bergrheinfeld
Schraudenbach
Grafenrheinfeld
Arnstein
Zeuzleben
Wargolshausen
Reuchelheim
Halsheim
Karlstadt
Steinfeld
Dürrhof
Binsbach
Thüngen
Laudenbach
Hausen bei Würzburg
Hintergrund
© Daten: Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt
1 : 141.057
UTM 32N - ETRS89 (East/North)
Hilfe / Nutzungsbedingungen
Sitemap
Impressum
Datenschutz
Barrierefreiheit

136
2
2
82
34
50
180
Gemünden
Schweinfurt
117
48
49
24
92
41
Waigolshausen
Bamberg
Aschaffenburg
63
280
7
26
Würzburg
122
155
155
17
179
265
Fürth
Nürnberg
21
35
186
Ansbach
12
158
98
154
101
33
BVWP 2030 – Bezugsfall 2030
Verkehrsbelastung des SGV im Bezugsfall
Streckenauslastung in %
< 85% (Kapazitätsreserven)
85% – 110% (Vollauslastung)
> 110% (Überlastung)
Alle Züge gesamt pro Tag
Züge / Tag (SGV)
TRIMODE

		Zug	RE 54 4605	RD 53 58025 Mo-Fr 2	RD 53 58023 Sa,So 3	RD58 28675 28613	RE 54 4607	RD58 28619	RE 55 4647 Sa,So	RD 53 58027 Mo-Fr 1	RD 53 58029 Sa,So 4	RE 54 4609	RD 53 58037 Sa,So 4	RD 53 58035 Mo-Fr 1	RD58 28621	RE 55 4611	RD58 28625	RD 53 58039 Mo-Fr 1
Frankfurt (Main) Hbf	640		7 30				8 34		9 01			9 30				10 34		
Frankfurt (Main) Süd			7 36			8 01	8 40	9 01	9 14			9 36			10 01	10 40	11 01	
Aschaffenburg Hbf		○	8 15			8 47	9 15	9 46	9 48			10 15			10 47	11 15	11 47	
Darmstadt Hbf	651		10 7 31			8 7 59	8 31	8 8 59				9 31				10 31		
Aschaffenburg Hbf		○	10 8 12			8 8 42	9 12	8 9 42				10 12				11 12		
		von		Jossa	Schlüchtern	Rüssels-heim		Rüssels-heim			Jossa		Schlüchtern	Schlüchtern	Rüssels-heim		Rüssels-heim	Jossa
Aschaffenburg Hbf	781		8 16			8 57	9 16	9 57	4 9 50			10 16			10 57	11 16	12 01	
Hösbach						9 02		10 02							11 02		12 06	
Laufach						○ 9 06		○ 10 05							○ 11 06		○ 12 10	
Heigenbrücken			8 27				9 27					10 27				11 27		
Wiesthal			8 30				9 30					10 30				11 30		
Partenstein			8 36				9 36					10 36				11 36		
Lohr Bahnhof			8 41				9 41		10 11			10 41				11 41		
Langenprozelten			8 48				9 48					10 48				11 48		
Gemünden (Main)	801, 803	○	8 51				9 51		10 20			10 51				11 50		
Gemünden (Main)			8 52	9 25	9 25		9 52			10 25	10 25	10 52	11 25	11 25		11 52		12 25
Wernfeld				9 29	9 29					10 29	10 29		11 29	11 29				12 29
Karlstadt (Main)			9 00	9 36	9 36		10 00			10 36	10 36	11 00	11 35	11 35		12 00		12 36
Himmelstadt				9 40	9 40					10 40	10 40		11 39	11 39				12 40
Retzbach-Zellingen			9 05	9 42	9 42		10 05			10 42	10 42	11 05	11 41	11 41		12 05		12 42
Thüngersheim				9 45	9 45					10 45	10 45		11 44	11 44				12 45
Veitshöchheim				9 49	9 49					10 49	10 49		11 48	11 48				12 49
Würzburg-Zell				9 53	9 53					10 53	10 53		11 53	11 53				12 53
Würzburg Hbf		○	9 21	10 00	10 00		10 21			11 00	11 00	11 21	12 00	12 00		12 21		12 57
		nach																
Würzburg Hbf	810		9 39	10 08	10 08		10 35			11 07	11 07	11 39	12 08	12 08		12 35		13 21
Bamberg		○	10 32	11 16	11 16		11 30		4 11 45	12 16	12 16	12 32	13 16	13 48		13 30		14 41
Würzburg Hbf	805		9 41	10 41	10 41		10 41			11 41	11 41	11 41	12 41	12 41		12 41		13 41
Nürnberg Hbf		○	10 54	11 54	11 54		11 54			12 55	12 55	12 55	13 54	13 54		13 54		14 54

1 nicht an allg. Feiertagen; nicht 15. Aug
2 nicht an allg. Feiertagen; auch 1. Nov
3 auch an allg. Feiertagen; nicht 1. Nov
4 auch an allg. Feiertagen; auch 15. Aug
6 Mo - Fr, nicht an allg. Feiertagen; nicht 15. Aug
8 Mo - Fr, nicht an allg. Feiertagen; auch 1. Nov
9 Mo - Sa, nicht an allg. Feiertagen; auch 6. Jan, 1. Nov
10 So, auch an allg. Feiertagen; nicht 6. Jan, 1. Nov

RE 4647 FREIZEIT-EXPRESS FRANKENLAND
fährt von Gemünden bis Schweinfurt ohne Halt über die Werntalbahn

MP+ Gutachten ermittelte zu geringe Nachfrage für die Werntalbahn: Vorerst keine Reaktivierung

Das Ausfahrsignal steht erst einmal auf Rot – so schnell werden auf der Werntalbahn zwischen Gemünden und Schweinfurt Stadt keine Personenzüge fahren.

Die im Ausschuss für Landkreisentwicklung des Kreistags vorgestellte Nachfrageprognose der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Reaktivierung der Werntalbahn für den Personenverkehr lässt eben diese nicht erwarten. Es lässt sich auf zwei Zahlen runterbrechen – zu erwarten sind 729 Personen-Kilometer je Strecken-Kilometer, würden die Kommunen den Einzugsbereich der Haltepunkte mit Park-and-Ride-Plätzen für Autos und Fahrräder vergrößern, wären es 823 Personen-Kilometer. Wichtige Voraussetzung für die Reaktivierung wäre ein Wert von mindestens 1000.

Die „Nicht-Reaktivierungs-Kriterien“ in Bayern (www.stmb.bayern.de)

Die Reaktivierungskriterien des Freistaats lauten:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).

2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.

3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.

4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Kritik an der BEG-Studie

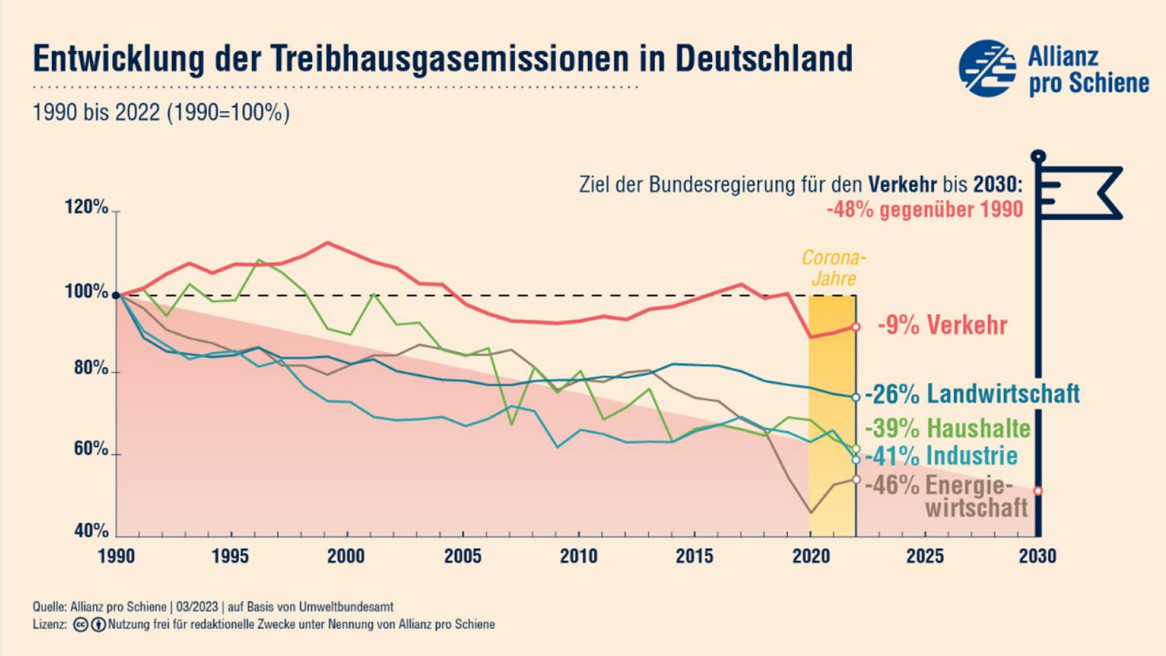
- Anlegen der Reaktivierungskriterien zweifelhaft: Strecke in Betrieb für Güterverkehr und am Wochenende Personenverkehr, nur keine Unterwegshalte!
- Bewertungsmaßstab zweifelhaft: 1710 R/Tag > 729/823 Rkm/km – aber ohne Berücksichtigung der Netzwirkung (= Reisen über Endpunkte hinaus, z. B. von Arnstein nach Frankfurt)
- Mit einer Fahrgastzahl von 823 Rkm/km Rang 22 von 54 Nebenstrecken in Bayern!
- ungünstiger Fahrplan mit nur einer Regionalbahn Gemünden - Schweinfurt Stadt => nur knapp 50 Fahrgäste zu weiter entfernten Zielen einberechnet
- Überregionale Bedeutung nicht berücksichtigt (30 Minuten Zeitgewinn Rhein-Main – Oberfranken!)
- Deutschlandticket, polit. Ziel Fahrgastverdoppelung bis 2030 nicht berücksichtigt

Bewertung Reaktivierung Werntalbahn

- Zug attraktiver als Bus: „Schienen-Bonus“ (subjektiver Fahrkomfort; Fahren am Stau vorbei; Lesen, Arbeiten möglich; Fahrradtransport möglich; behindertengerecht)
- „Die Schienen sind da, Züge fahren, es hält nur keiner!“ => Die Bevölkerung soll etwas von der Bahn haben
- Insbes. Arnstein (8257 Ew.) hat einen Bahnhalt verdient!
- Gleichwertige Lebensverhältnisse im ländlichen Raum; auch dort haben nicht alle ein Auto!
- Einbindung in vorhandenes RE-Angebot notwendig (etwa RE Frankfurt – Schweinfurt mit Anschluss nach Bamberg)
- Mit wenigen Halten beginnen: Arnstein, Eußenheim, Thüngen
- Reaktivierungs-Baumaßnahmen nach GFVG bis zu 90% förderfähig

Die Rahmenbedingungen ändern sich!

- Klimaschutz: Verkehrssektor als „Sorgenkind“
- Zunehmende CO2-Bepreisung => Autofahren wird teurer!
- Europäischer Green Deal „Fit for 55 2030“: CO2-Emissionshandel (ETS II) Straßenverkehr ab 2027
- Ländlicher Raum: gleichwertige Lebensverhältnisse
- Autonomes Fahren erfüllt bisher nicht die Hoffnungen



Bahnstrecken sind leiser, schmaler,
klimaschonender als Autobahnen!
VCD

Verkehrswende

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Einwohnerzahlen der Gemeinden entlang der Werntalbahn

Schweinfurt	54675	
Waigolshausen	2682	Gesamt 18225
Mühlhausen (Wern)	(600)	
Arnstein	8257	
Thüngen	1454	
Eußenheim	3104	
Gössenheim	1095	
Wernfeld	(1033)	
Gemünden (Main)	10041	

	Einwohner 2022	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2022
Arnstein	8.780	9.680	2.235
Eußenheim	3.145	3.145	255
Gemünden a. Main	10.229	10.349	2.977
Gössenheim	1.177	1.177	360
Thüngen	1.330	1.450	425
Waigolshausen	2.718	2.805	167
Werneck	10.449	10.551	3.554

Tabelle 1: Strukturdaten in Einzugsbereich der Werntalbahn

49 SPNV-Reaktivierungen im ländlichen Raum seit 1996

(nicht enthalten: rein touristische Verkehre)

Erwartungen übertroffen (13):

- Böblingen – Dettenhausen (1996)
- Volkmarsen – Korbach (1998)
- Grävenwiesbach – Brandoberndorf (1999)
- Metzingen – Bad Urach (1999)
- Entringen – Herrenberg (1999)
- Alzey – Kirchheimbolanden (1999)
- Kaarst – Mettmann (1999)
- Hörne – Dissen / Bad Rothenfelde (2000)
- Gronau – Enschede (2001)
- Stolberg – Stolberg-Altstadt (2001)
- Neumünster – Bad Segeberg (2002)
- Rudersberg Nord – Oberndorf (2008)
- Herzogenrath – Stolberg (2004-2015 in Stufen)

Erwartungen erfüllt (31):

- Kreuzberg – Ahrbrück (1996)
- Winden – Bad Bergzabern (1996)
- Stahringen – Stockach (1996)
- Winden – Wissembourg (1997)
- Lebach – Lebach-Jabach (1998)
- Barmstedt – Henstedt-Ulzburg (1999)
- Laupheim West – Laupheim Stadt (1999)
- Wieren – Salzwedel (1999)
- Lauterbach – Lauterbach Mole (1999)
- Betzdorf – Dillenburg (1999)
- Klingenthal – Kraslice (2000)
- Niebüll – Tondern (2000)
- Mayern West – Kaisersesch (2000)
- Ernstthal – Neuhaus am Rennweg (2002)
- Jülich – Linnich (2002)
- Gummersbach – Marienheide (2003)
- Hüfingen – Bräunlingen (2003)
- Müllheim – Mulhouse (2006)
- Lemgo – Lemgo-Lüttfeld (2007)
- Seebad Ahlbeck – Swinemünde (2008)
- Ueckermünde – U.-Stadthafen (2009)
- Stolberg – Langerwehe (2009)
- Eschwege West – Eschwege Stadt (2009)
- Burg West – Fehmarn-Burg (2010)
- Brilon Wald – Brilon Stadt (2011)
- Senden – Weißenhorn (2013)
- Marienheide – Meinerzhagen (2014)
- Sebnitz – Dolni Poustevna (2014)
- Korbach – Frankenberg (2015)
- Gotteszell – Viechtach (2016)
- Meinerzhagen – Brügge (2017)

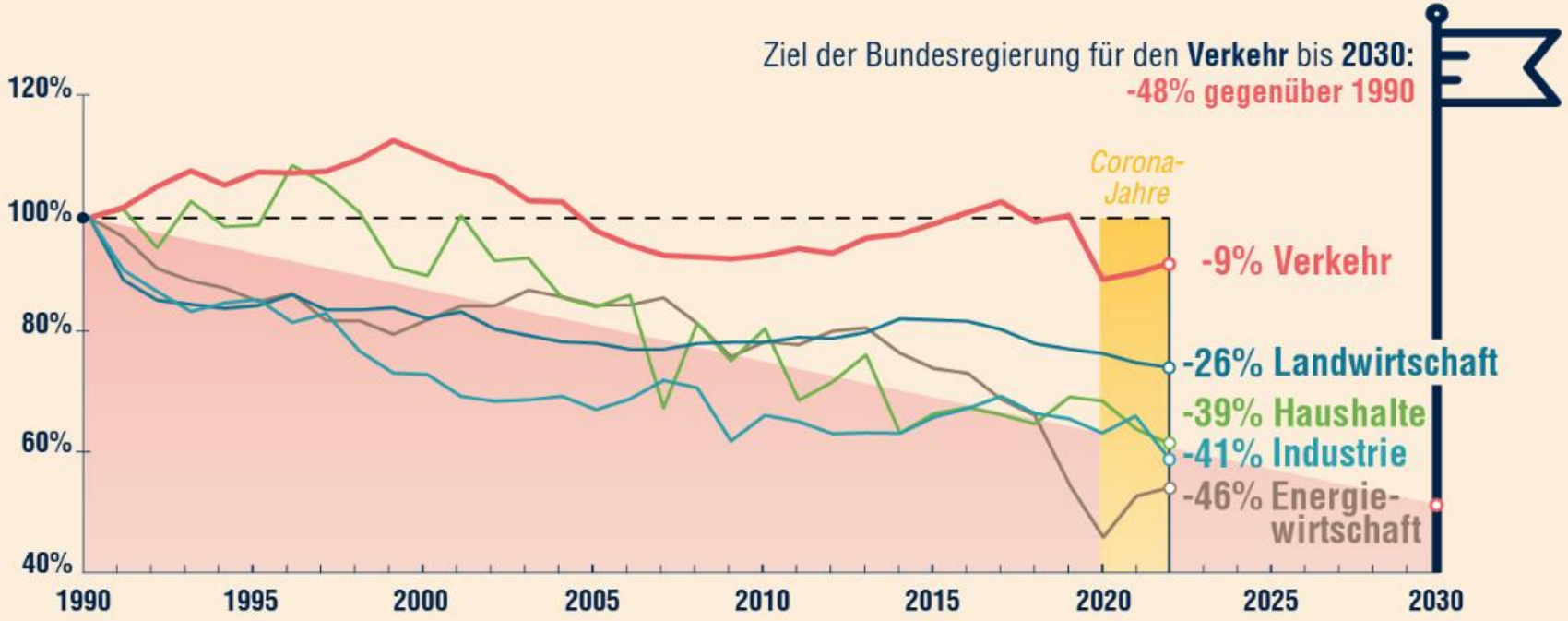
Erwartungen nicht erfüllt (5):

- Wörth – Lauterbourg (2002)
- Hörpolding – Traunreut (2006)
- Lindern – Heinsberg (2013)
- Heimbach – Baumholder (2014)
- Selb-Plößberg – Asch (2015)

Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland

Allianz pro Schiene

1990 bis 2022 (1990=100%)



Quelle: Allianz pro Schiene | 03/2023 | auf Basis von Umweltbundesamt

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung von Allianz pro Schiene