



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda 6. Sitzung der Arbeitsgruppe „Hanau - Gelnhausen“

Dr. Reinhard Domke

DB Netz AG

Gelnhausen, 19.04.2016

**TOP 3 Betrachtung der Vorgaben des BVWP 2030
für die Strecke Hanau - Gelnhausen**

Der Referentenentwurf des BVWP 2030 sieht im Projekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt einen „vordringlichen Bedarf“

Auszug auf dem Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
2	2-002-V02	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	Alternative „Mottgers“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 250 km/h, mit höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige NBS Blankenheim – Kirchheim, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h	4.252,8	3.920,1	332,7	GE	VB (gewählte Alternative)	1,8	hoch	hoch	ja	Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda / Aschaffenburg – Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt.
	2-007-V01		Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Bad Soden-Salmünster – Schlüchtern – Abzw. Kalbach, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 1-gleisige, höhenfreie Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600 in den Knoten Abzw. Neuwirtheim, Abzw. Bad Soden-Salmünster u. Abzw. Schlüchtern; 2-gleisige NBS Blankenheim – Kirchheim, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach	3.699,2	3.387,4	311,7	GE		1,4	hoch		ja	

Der Alternativenentscheid erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger

Gesamtprojekt Hanau-Würzburg/Fulda – Erfurt: Maßnahmenalternativen aus dem Referentenentwurf zum BVWP 2030

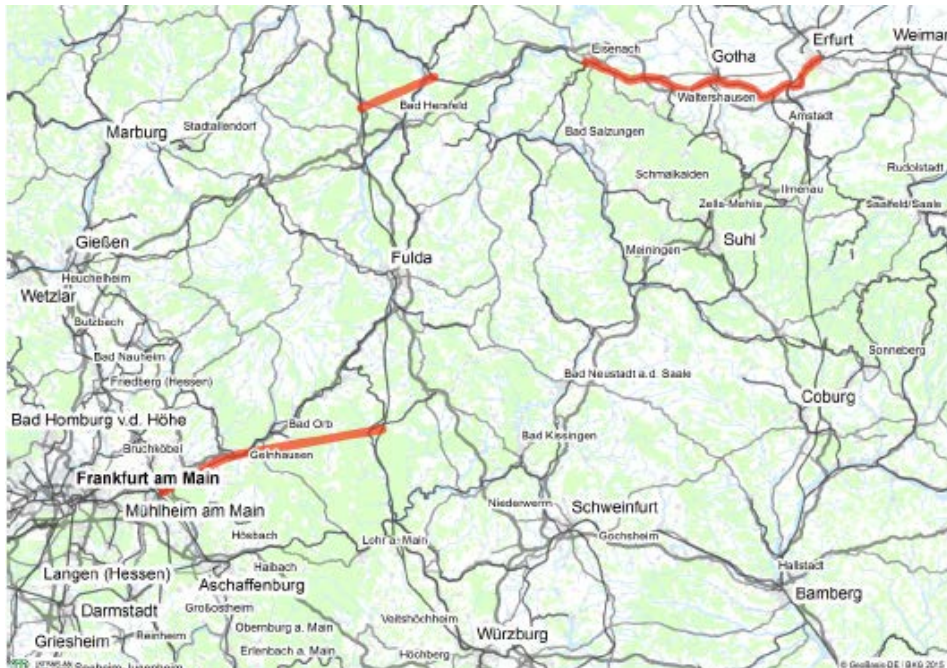


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Alternative „NBS Gelnhausen - Mottgers“ (2-002-V02)

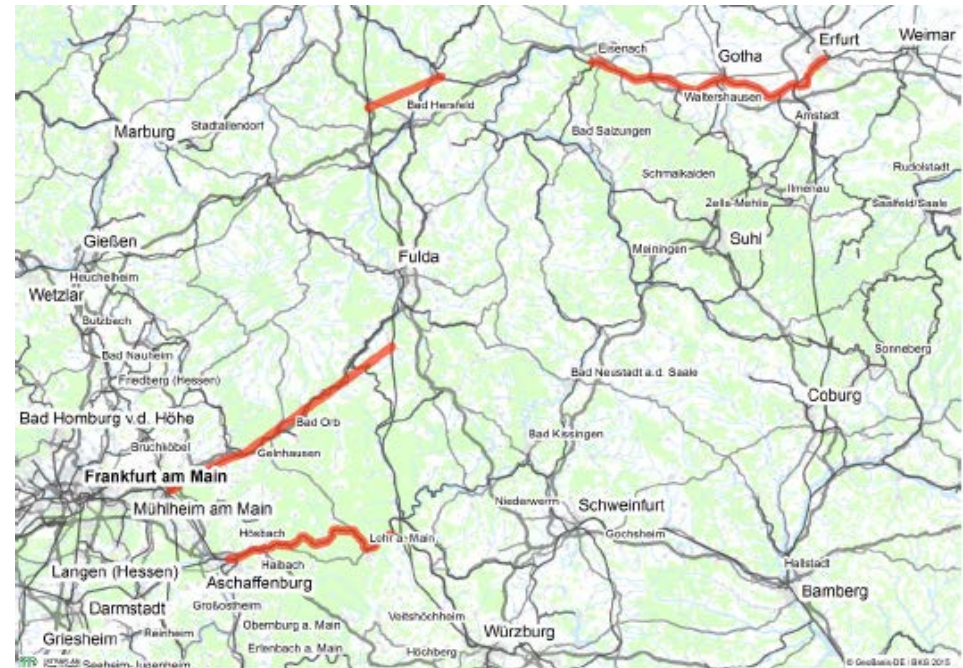


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Alternative „Bestandsnaher Neu- und Ausbau“ (2-007-V01)



Es handelt sich nicht um finale Trassenvarianten, sondern lediglich um "Konzeptentwürfe", die die Gutachter des Bundes für ihre Bewertung zugrunde gelegt haben. „Die Trassierung wird in der weiteren Planung festgelegt.“

Die beiden Alternativen für die Streckenführung ermöglichen es, die Arbeit des Dialogforums so wie begonnen fortzuführen

Kernaussagen Referentenentwurf BVWP 2030 für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda

- Für die Maßnahme ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt wurden im Entwurf des BVWP die beiden Alternativen „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ geprüft.
- Beide Varianten weisen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und werden als vordringlicher Bedarf eingestuft.
- Der Alternativenentscheid muss durch die Planungen des Vorhabenträgers DB Netz AG getroffen werden.

Aus Sicht der DB Netz ist das Aufzeigen zweier Maßnahmenalternativen im BVWP grundsätzlich zu begrüßen. So ist es möglich, dass die begonnene Trassenfindung im definierten Suchraum weitergeführt werden kann und die Arbeit des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda fortgesetzt werden kann.

Die Beschreibung der Maßnahme umfasst auch das 3. und 4. Gleis zwischen Hanau und Gelnhausen

Beschreibung der Maßnahme im Referentenentwurf des BVWP 2030

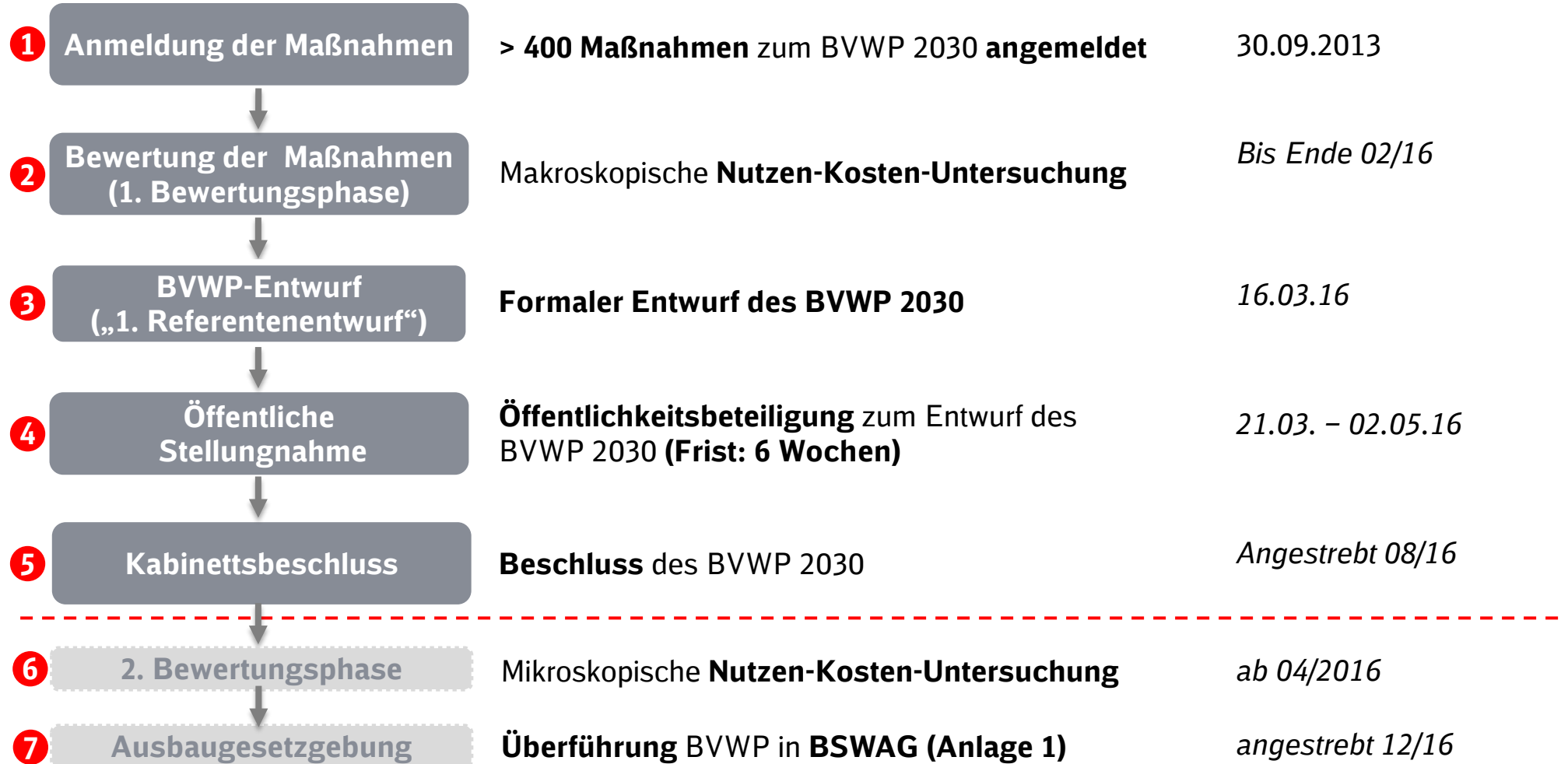
„3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h“

- Die Anhebung der Geschwindigkeit auf **230 km/h im Ausbaubereich**, mit dem Ziel, eine höhere Flexibilität bei Planung im Neubaubereich zu haben, wurde **nicht in den Referentenentwurf übernommen**.
- Bis auf weiteres wird im Projekt daher **sowohl** mit der Höchstgeschwindigkeit Vmax **200 km/h als auch** mit der sich aufdrängenden Höchstgeschwindigkeit von Vmax **230 km/h** geplant und der entsprechende Nutzen-Kosten-Vergleich vorbereitet.

Stellungnahmen zum Referentenentwurf können noch bis zum 2. Mai 2016 beim BMVI eingereicht werden

Prozess der Erstellung des BVWP 2030

Zeitplanung (Einschätzung DB)



Auch die DB Netz wird eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030 abgeben

Überlegungen zur Stellungnahme der DB Netz AG zum Referentenentwurf in Bezug auf das Projekt Hanau – Würzburg/Fulda

- Bei dem Maßnahmenzuschnitt der Variante „Mottgers“ ist aus Sicht der Deutschen Bahn insbesondere die **verkehrliche Wirkung der Südanbindung in der Relation Frankfurt – Hanau – Würzburg kritisch zu prüfen.**
 - ➔ Lässt sich die **Fahrzeitverkürzung** in Höhe von 18 Minuten zwischen Frankfurt und Würzburg **fahrplantechnisch nutzen?**

- Bei dem Maßnahmenzuschnitt „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ können aus Sicht der Deutschen Bahn die **enthaltenen Detaillierungen** (Verbindungen zur Strecke Gelnhausen – Flieden; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach) **entfallen.**
 - ➔ Ergebnis aus **eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen**, die im **Lauf der weiteren Planungen** zu erstellen sind.

**TOP 4 Aktueller Stand der Vorplanung für die Strecke
Hanau - Gelnhausen**

Die weiteren Vorplanungsleistungen für die Verkehrsanlagen und den konstruktiven Ingenieurbau wurden extern vergeben

Planungsgemeinschaft



erstellt Planung für Verkehrsanlagen und den konstruktiven Ingenieurbau

DB E&C

erstellt Planung für die Ausrüstungstechnik

 Erarbeitung der für die Wirtschaftlichkeitsrechnung notwendigen Daten bis 11/2016. Damit ist dann die Grundlage für den Variantenentscheid vorhanden.

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand in Rodenbach: Keine sicherheitsrelevante Sogwirkung zu befürchten

Visualisierung Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand (Reisendenperspektive)



Für einen barrierefreien Umbau der Stationen ist nach der Planung die Finanzierung zu klären

Planung und Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Stationen

- Aktuelle rechtliche Situation: Aus dem Projekt heraus können **Planung und Umbau einer Station nur** finanziert werden, wenn dies zum **Erreichung** der **verkehrlichen Ziele notwendig** ist (d.h. die Bahnsteige werden dann umgebaut, wenn dies aufgrund einer veränderten Gleislage erforderlich wird).
- Wenn ein Umbau der Station erforderlich ist, erfolgen **Planung und Realisierung** bei **mehr als 1.000 Fahrgästen** pro Tag barrierefrei.
- Bei **weniger als 1.000 Fahrgästen** pro Tag wird die **Planung** für einen barrierefreien Umbau finanziert. Die **Realisierung** der Umbaumaßnahme wird aus dem Projekt nur dann finanziert, wenn der konkrete **Bedarf** für einen barrierefreien Umbau nachgewiesen werden kann.
- Sollten der Bedarf nicht nachzuweisen oder die Anlagen der Station vom Projekt gar nicht betroffen sein, wird eine **Kofinanzierung** erforderlich. **Möglichkeiten** bieten sich hier ggf. durch Sonderprogramme des Bundes und des Landes Hessen.

Die Haltepunkte in Wolfgang, Rodenbach, Niedermittlau und Hailer-Meerholz haben weniger als 1.000 Fahrgäste pro Tag. Wenn diese Stationen umgebaut werden müssen, ist der Umbau barrierefrei zu planen und dann zu prüfen, ob für den Stationsumbau gleichzeitig mit dem Streckenausbau eine Kofinanzierung erforderlich wird.

Für den Erhalt des Lokschuppens in Hanau zeichnet sich eine Lösung ab

Sachstand zum Ersatz des Bahnübergangs Heideäcker Weg in Hanau

- Der **Bahnübergang Heideäcker Weg** soll durch eine **Straßenquerung** ersetzt werden. Eine Rad- und Fußwegquerung ist nicht ausreichend.
- Dadurch, dass die **Grundstücksnachbarn Gelände** zur Verfügung stellen, kann die Bahnquerung an anderer Stelle im Bereich Heideäcker so ausgeführt werden, dass der gesamte **Lokschuppen unangetastet** bleibt.
- Stadt Hanau und DB Netz streben nun an, die **bestehende Planung** der Straßenüberführung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Heideäcker Weg **durch eine neue zu ersetzen**. Die neue Straßenüberführung soll fertig gestellt sein, wenn mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen begonnen wird.
- Auch für die **Platzierung der neuen Gleise** im Bahnhof Hanau zeichnet sich eine **Alternative** ab, so dass der **Museumseisenbahnbetrieb mit Drehscheibe** in Zukunft **weitergeführt** werden kann.



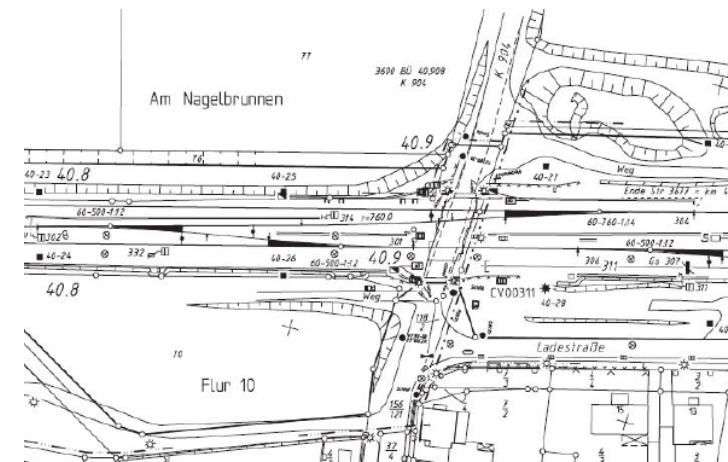
Drehscheibe des Lokschuppens Hanau. Quelle: Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau

Der Ersatz des Bahnüberganges im Zuge der K904 in Hailer-Meerholz wird von Hessen Mobil geplant

Sachstand zum Ersatz der Bahnübergänge in Hailer-Meerholz

- Für die K904 läuft ein von Hessen Mobil im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger beantragtes Planfeststellungsverfahren für eine Straßenüberführung als Ersatzbauwerk für den schienengleichen Bahnübergang
 - Zu den Abhängigkeiten der Realisierung des 4-gleisigen Ausbaus von der Realisierung der geplanten BÜ-Ersatzmaßnahme laufen derzeit Abstimmungen mit Hessen Mobil.
 - Es zeichnet sich ab, dass die BÜ-Ersatzmaßnahme vor dem Streckenausbau umgesetzt werden wird.

- Beim Bahnübergang Bleichstraße ist eine Integration in das Planrechtsverfahren zum Streckenausbau vorgesehen
 - Die Bleichstraße ist keine gewidmete Straße und daher gilt hier nicht das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).
 - Es werden im Projekt Alternativen zu den im ausgelaufenen Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Lösungen untersucht.



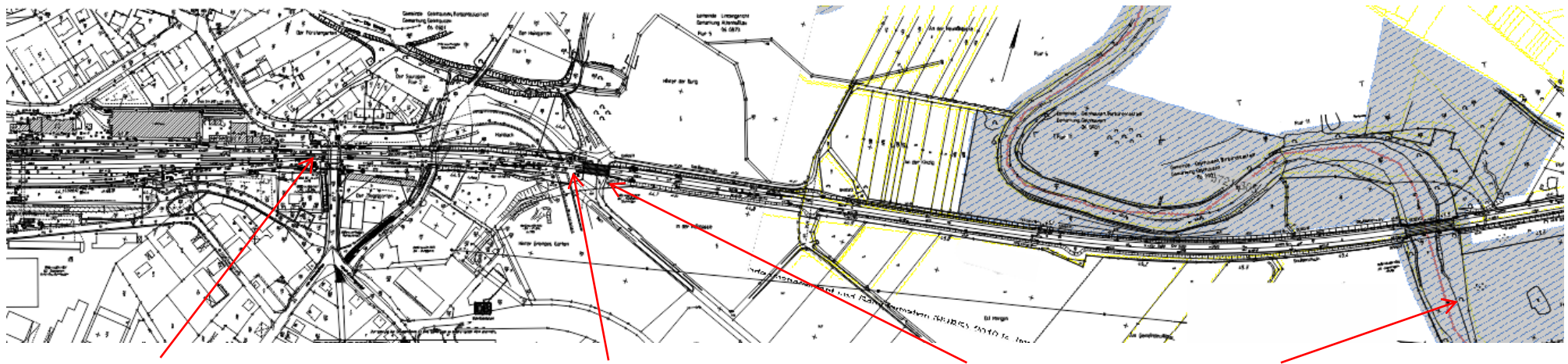
TOP 5 Thematik „Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen“

Lassen sich die verschiedenen Korridore im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen in den Bahnhof Gelnhausen einbinden?

Darlegung des zu klärenden Sachverhalts

- Während die Lage der Gleise im Ausbauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen festliegt, steht die Streckenführung im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen noch nicht fest (ergebnisoffene Planung).
- Einer der möglichen Trassenkorridore im Suchraum erfordert die Abschwenkung direkt hinter dem Bahnhof Gelnhausen in südöstlicher Richtung.
- ➔ **Der Umbau von Gelnhausen (und damit der viergleisige Ausbau) soll nicht durch die noch offene Variantenentscheidung im Suchraum verzögert werden.**
- Daher ist zu klären, welche Auswirkungen die unterschiedlichen möglichen Varianten für die trassierungstechnische Ausbildung des Ostkopfes von Gelnhausen haben.
- Zwangspunkte sind insbesondere
 - Fußgängerunterführung in Höhe des ehemaligen Bahnübergangs BÜ 12
 - Eisenbahnüberführung über die K 898
 - Flutbrücke
 - FFH-Gebiet Kinzigau (FFH-Gebiet „Kinzigau“ soll nach Möglichkeit nur im Rahmen der Trassenbündelung einbezogen werden)
- ➔ **Für welche Varianten ist eine Trassierung möglich, ohne die betroffenen Bauwerke bzw. das FFH-Gebiet in Mitleidenschaft zu ziehen?**

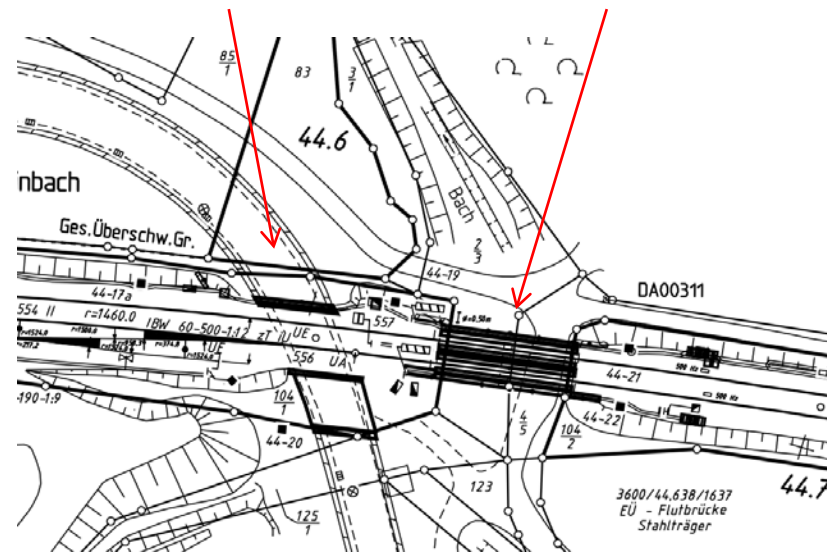
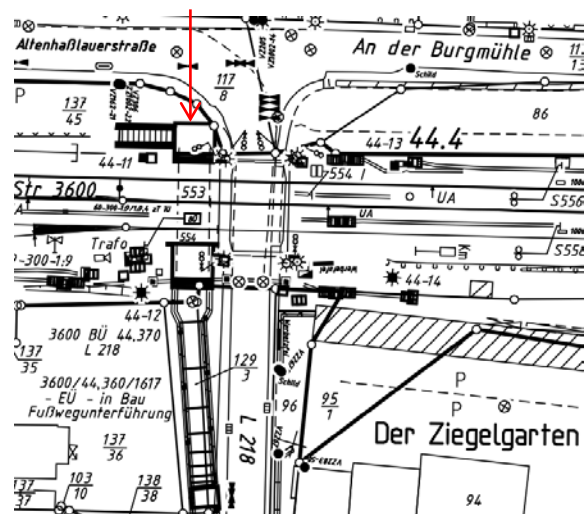
Graphische Darstellung der Zwangspunkte für den Umbau des Ostkopfes des Bahnhofs Gelnhausen



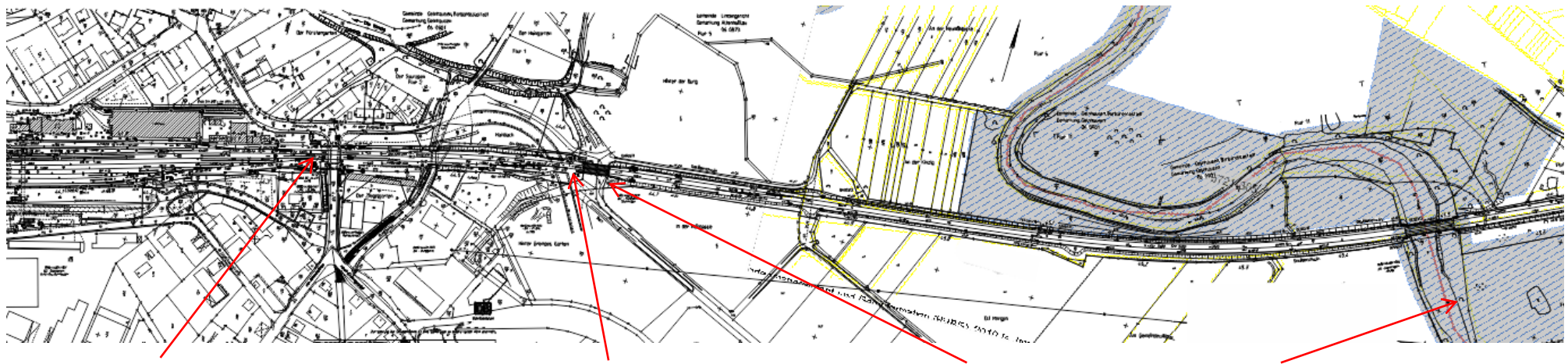
Fußgängerunterführung im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs

Eisenbahnüberführung über die K 898 und Kinzigflutbrücke

FFH-Gebiet „Kinzig zwischen Langenselbold und Wächtersbach



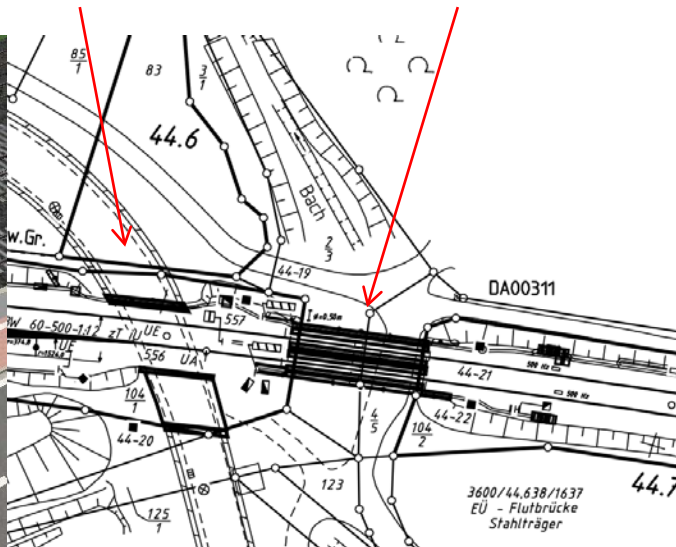
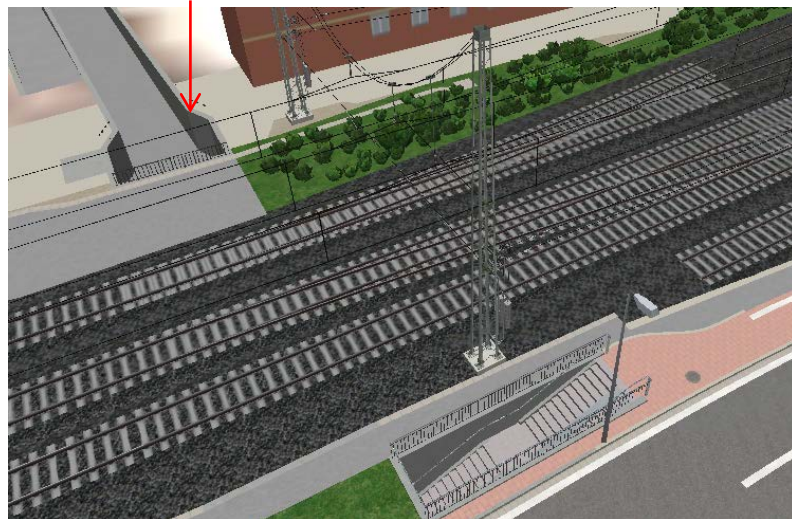
Graphische Darstellung der Zwangspunkte für den Umbau des Ostkopfes des Bahnhofs Gelnhausen



Fußgängerunterführung im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs

Eisenbahnüberführung über die K 898 und Kinzigflutbrücke

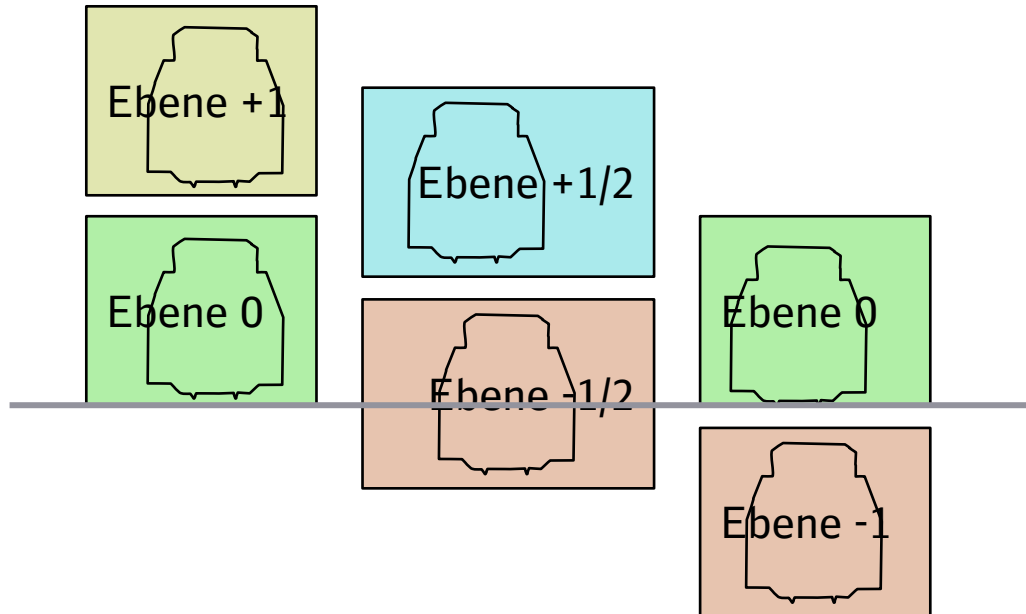
FFH-Gebiet „Kinzig zwischen Langenselbold und Wächtersbach“



Um in Richtung Spessart vom Richtungs- in den Linienbetrieb abzuschwenken, ist ein Überwerfungsbauwerk erforderlich

Varianten für die Überwerfung

- A) Relative Höhenlagen (3 Varianten)
(„+1 und 0“ oder „+1/2 und -1/2“ oder „0 und -1“)



- B) 3600 oben oder 3677 oben (2 Varianten)

- C) Schnelle Gleise außen oder innen (2 Varianten)



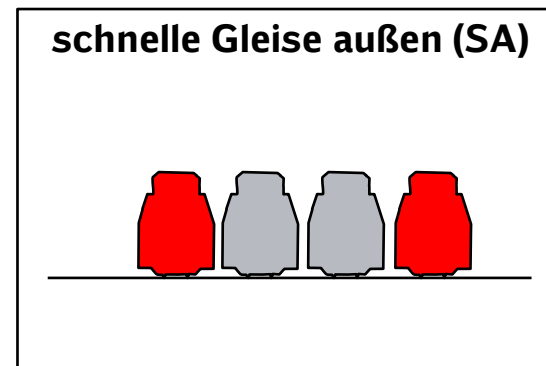
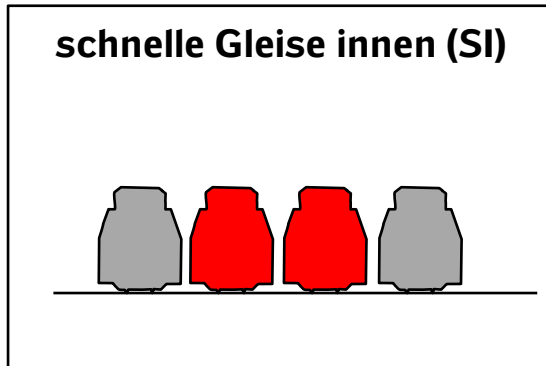
Insgesamt
 $3*2*2$
=12 Varianten

zu A) Wegen Überflutungsgebiet scheidet Ebene -1 aus
Reduktion auf ->2 Varianten

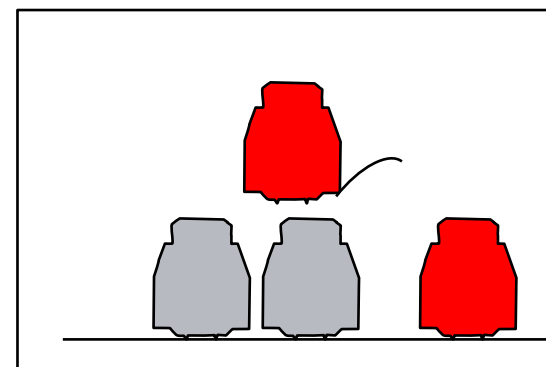
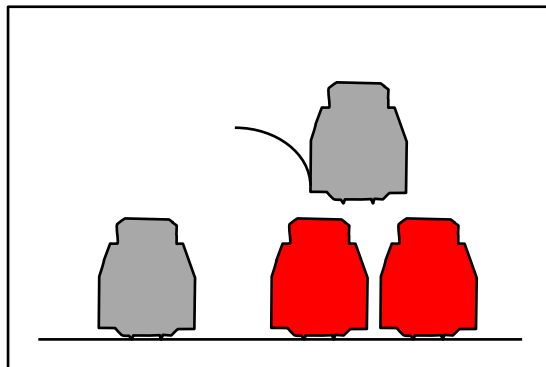
zu B) Wegen Überführung der BAB 66 keine Absenkung 3677 möglich -> 1 Variante

Reduktion auf
 $2*1*2$
4 Varianten

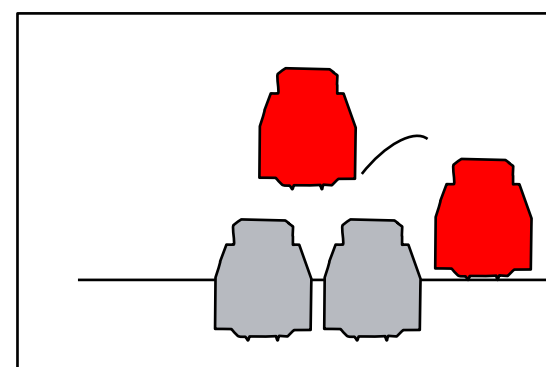
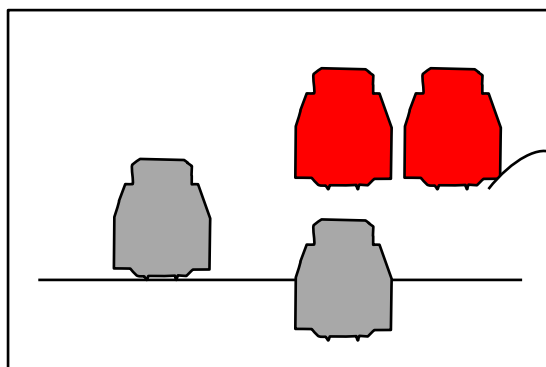
Varianten für die Überwerfung beim Übergang vom Richtungs- in den Linienbetrieb



**Weiterführung
in Bündelung**



**Abschwenkung
mit Ebenen
0 und +1**



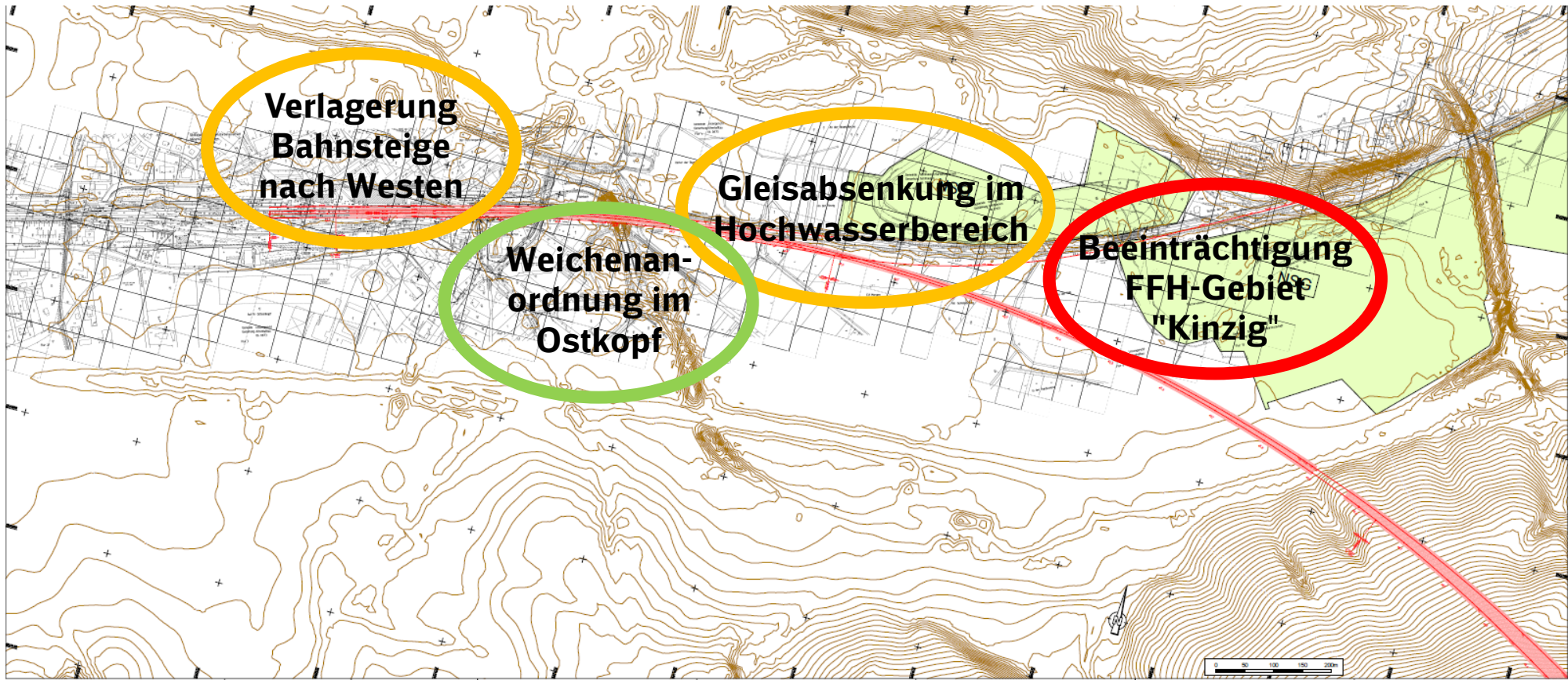
**Abschwenkung
mit Ebenen
-1/2 und +1/2**

Abhängigkeiten zwischen den Weiterführungsvarianten im Suchraum und den Zwangspunkten bei SI und SA

Zwangspunkte	schnelle Gleise innen (SI)		schnelle Gleise außen (SA)	
	Weiterführung in Bündelung	Abschwenkung nach Osten	Weiterführung in Bündelung	Abschwenkung nach Osten
Fußgängerunterführung am ehemaligen BÜ 12	kein Konflikt	Ebenen 0+1 -> neue EÜ für 3600-1 , da ca. 2 m höher	kein Konflikt	Ebenen 0+1 -> neue EÜ für 3677-2 , da ca. 2 m höher
Querung BAB A66	hier nicht erforderlich	erzwingt Hochlage 3677	hier nicht erforderlich	erzwingt Hochlage 3677
EÜ über K 898 und Flutbrücke	kein Konflikt	Ebenen 0+1 -> neue EÜ für 3600-1 , da ca. 6 m höher Ebenen -1/2 + 1/2 -> neue EÜ für beide Gleise der 3677 , da ca. 4 m	kein Konflikt	Ebenen 0+1 -> neue EÜ für 3677-2 , da ca. 6 m höher Ebenen -1/2 + 1/2 -> neue EÜ für 3677-2, da ca. 4 m

3677 = Streckennummer der Neubaustrecke
 3600 = Streckennummer der Bestandsstrecke
 3677-1 / 3600-1 = Gleis Richtung Fulda
 3677-2 / 3600-2 = Gleis Richtung Frankfurt

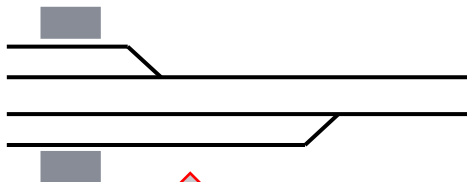
Optimierungsansätze für die Ausgestaltung der Abschwenkung und der Gestaltung des Ostkopfes von Gelnhausen



Offenhalten einer Ausfädelung zwischen Gelnhausen und Kinzigbrücke

Verlorene Leistungen infolge Variantenneutralität hinsichtlich späterer Fortsetzung der Viergleisigkeit sind zu minimieren

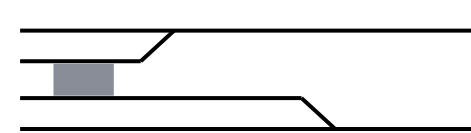
SI; temporärer Zielzustand



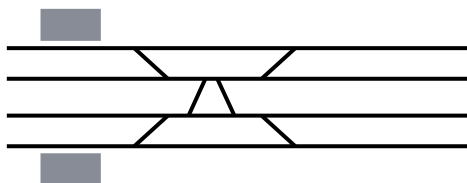
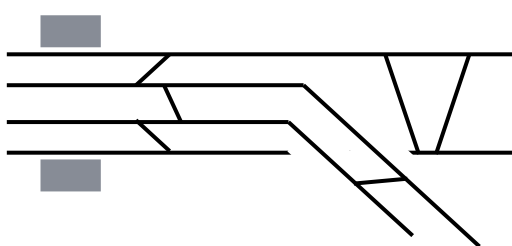
verlorene Leistungen unvermeidlich



SA; temporärer Zielzustand



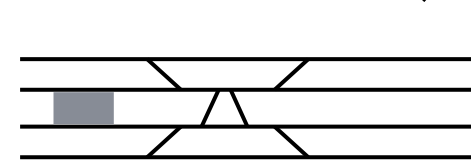
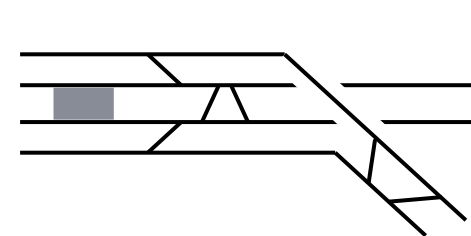
SI; Varianten Zielzustand



Abschwenkung nach Osten

Weiterführung in Bündelung

SA; Varianten Zielzustand



Es besteht die technische Möglichkeit, in Gelnhausen eine Variante anzubinden, die sofort in Richtung Osten abzweigt

Fazit der Untersuchung

- Die Abschwenkung in Richtung Spessart ist alternativ zu einer Weiterführung in Bündelung umsetzbar.
- Derzeit lassen sich keine Rückschlüsse auf klare Vorteile für die Führung der Gleise Hanau – Gelnhausen ableiten
sowohl die Variante „schnelle Gleise innen“ als auch die Variante „schnelle Gleise außen“ lassen eine Weiterführung in Bündelung als auch mit Abschwenkung zu.
- Für die von Gelnhausen in den Suchraum verlaufenden Korridore sind derzeit keine Ausschlusskriterien aus der Anordnung „schnelle Gleise innen“ oder „schnelle Gleise außen“ erkennbar.

Die Planung für den viergleisigen Ausbau des Abschnitts Hanau – Gelnhausen kann weitergeführt werden, ohne dass bereits entschieden ist, wie die Neubautrasse hinter Gelnhausen verlaufen wird. Die ergebnisoffene Planung im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen verursacht keine zeitliche Verzögerungen im viergleisigen Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen.