



3. Sitzung des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda TOP 5: Vorstellung des aktuellen Planungsstands

Marlene Kißler

DB Netz AG

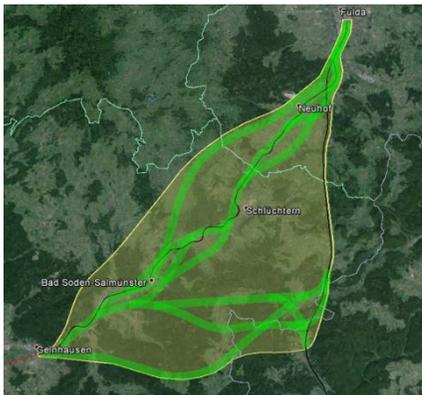
Neuhof, 11.05.2015

Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

Die bisher vorliegenden acht Grobkorridore wurden in Bezug auf ihre trassierungstechnische Umsetzbarkeit exemplarisch überprüft

Exemplarische trassierungstechnische Überprüfung der Grobkorridore (Qualitätskontrolle)

- Mit Hilfe eines Trassierungsprogramms wurde unter Berücksichtigung der Richtlinien der DB AG exemplarisch eine Linienführung im jeweiligen Grobkorridor konstruiert (Überprüfung der Mindestradien, der Streckenneigungen etc.).
- Dabei ist bisher keine Optimierung erfolgt.



Übersicht der ersten Grobkorridore

Die **Gesamtbreite** eines **Grobkorridors** beträgt rund **500 Meter**.



Darstellung der trassierungstechnisch geprüften exemplarischen Trassen in den Grobkorridoren

Sämtliche Grobkorridore wurden trassierungstechnisch bestätigt.

Auf Basis des Unterrichtungsschreibens erfolgt eine Überarbeitung der bekannten Raumwiderstandskarten

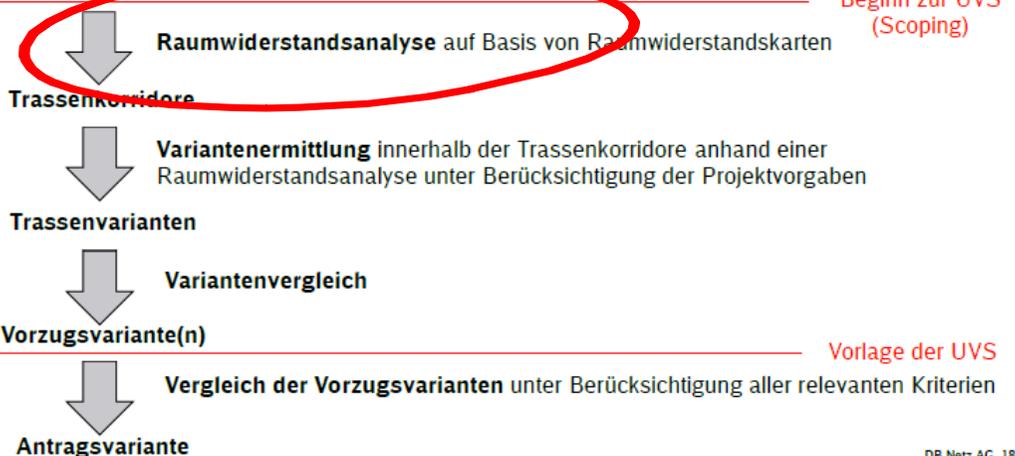
Nächste Schritte nach Vorlage des Unterrichtungsschreibens

- **Aktualisierung und Ergänzung der Raumwiderstandskarten** als Bewertungsgrundlage für die Schutzgüter und Raumordnungsfaktoren
- **Vervollständigung der Vorgaben als Planungsgrundlage** für die Umweltplanung (Vertragsgrundlage für Umweltplaner)

Innerhalb des Suchraums werden Schritt für Schritt zunächst **Korridore**, dann **Varianten** und schließlich die **Antragsvariante** ermittelt

Prozess zur Ermittlung der Antragsvariante zum Raumordnungsverfahren

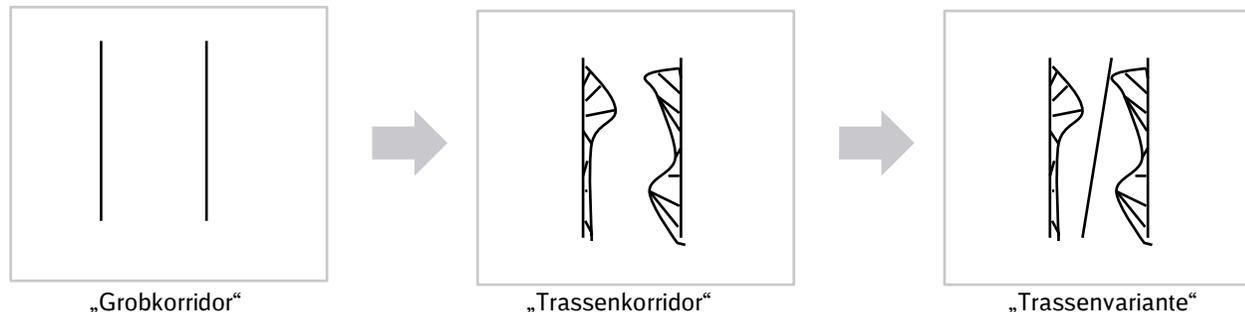
Abgrenzung des **Suchraums** und Ermittlung erster **Grobkorridore** (ggf. nicht vollständig; ermittelt anhand techn. Rahmenbedingungen, verkehrl. Ziele und erster Raumbetrachtung Natura 2000/Wasserschutzgebiete) und Erstellung von **Raumwiderstandskarten**



Für die technische Planung ist es notwendig, die Anzahl der Grobkorridore anhand von Raumfaktoren zu reduzieren

Geplantes Vorgehen zur ersten Abschichtung und Verdichtung der Grobkorridore zu Trassenkorridoren

- **Bewertung der Grobkorridore anhand der Raumwiderstandskarten und Grobkostenansätzen** (mit Hilfe eines 3-D-Planungstools). Hiermit ist gegenüber einem konventionellen Vorgehen die notwendige Qualität und Transparenz gewährleistet und eine erste Reduzierung der Grobkorridore zu erwarten.
- Parallel: Iterative **Verfeinerung der Grobkorridore zu Trassenkorridoren** (d.h. mit trassierungstechnisch möglichen Trassen) und später zu Trassenvarianten.



Ziel ist es, die Trassenvielfalt auf ein für die Durchführung der Vorplanung wirtschaftlich vertretbares Maß zu reduzieren.

Der monetäre Vergleich kann nach Kostenansätzen in Anlehnung an den Kostenkennwertekatalog der DB erfolgen

Vorschlag monetäre Bewertungsfaktoren

Die Kostenschätzung zum Ende der Vorplanung ist nach dem Kostenkennwertekatalog der DB AG (Richtlinie 808.0210) durchzuführen. Die aktuelle Planungstiefe genügt nicht für eine konsequente Anwendung. Hier ist beabsichtigt, „Streckenmodule“ zu bilden und diese in Anlehnung an die Richtlinie monetär zu bewerten.

- „Ebenerdige“ ($\pm 2,5\text{m}$ zu Gelände) Neutrassierung
- „Ebenerdige“ ($\pm 2,5\text{m}$ zu Gelände) Bündelung
- Strecke auf Ing.-Dammbauwerk oder Trog
- Strecke auf Eisenbahnbrücke Regelbauart
- Strecke auf Talbrücke
- Strecke im Tunnel offene Bauweise
- Strecke in bergmännischen Tunnelbauwerken



Regelwerk	
Bautechnik, Leit-, Signal- u. Telekommunikationstechnik	EDV in der Technik
Kostenkennwertekatalog KKK	808.0210A02
Version V4.0	Seite 1

Kostenkennwerte

Kostengliederung		Kostenkennwert			
1. Ebene	2. Ebene	Bemerkung zum Kennwert	Ausprägung	Einheit	Kosten [EUR]
3. Ebene	4. Ebene				
2 00 0 0 0	Herrichten und Erschließen				
2 09 0 0 0	sonstige Maßnahmen				
2 09 1 0 0	Baustelleneinrichtung				
2 09 1 2 0	Umfahrung				
2 09 1 2 2	Bauweiche	Ein- und Ausbau ohne Stoffkosten <i>Ansatz: einfache betriebliche Verhältnisse</i>	2001	St	7.400,00
2 09 1 3 0	ZEB	ohne Befahren des Gegengleises mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (alt GWB) Komplett (Lieferung, Einrichten und Rückbau) Anpassen eines Streckengleises an einen Bahnhof ohne Außenanlagen, ohne Übertragungstechnik (RSTW)		St	160.000,00
2 09 1 4 0	Langsamfahrstelle	Einrichten, Abbauen und Unterhaltung komplett mit GPE ohne Erd- und Kabelverlegearbeiten (Fahrstromversorgung, Signal/Stellwerk)		St	40.000,00
2 09 1 8 0	Baustraße	Herstellen, Abbrechen und Unterhaltung von Umfahrungen <i>Ansatz: unbefestigte Straße</i>		m ²	23,00
2 09 8 0 0	Zusätzliche Maßnahmen				
2 09 8 2 0	Leitungsumlegungen				
2 09 8 2 1	Gas			m	680,00
2 09 8 2 2	Trinkwasser			m	400,00
2 09 8 2 3	Abwasser			m	400,00
2 09 8 2 4	Strom			m	140,00
2 09 8 2 5	Telekom			m	115,00

Die Raumwiderstandsklassen müssen weiter differenziert und gewichtet werden

Erste Gedanken als Vorschlag für Raumwiderstandskriterien inkl. Gewichtung auf Basis der Raumwiderstandsklassen

Oberirdische Kriterien	Entwurf	Gewichtung
RWK 4 (sehr hoch)	Neutrassierung	20
RWK 4 (sehr hoch)	Bündelung	10
RWK 3 (hoch)	Neutrassierung	10
Stadtgebiete in enger Bündelung mit Bestand		10
RWK 3 (hoch)	Bündelung	5
RWK 2 (mittel)	Neutrassierung	5
RWK 2 (mittel)	Bündelung	1
RWK 1		1

Unterirdische Kriterien	Gewichtung
RWK 4 (sehr hoch)	20
RWK 3 (hoch)	10
Unterquerung Stadtgebiet	10
RWK 2 (mittel)	5
RWK 1 (gering)	1

Die Bewertungskriterien für die Abschichtung und ihre Gewichtung untereinander sollte Thema der nächsten Sitzung der AG ROV sein.

„Südkorridor“

In Bezug auf den „Südkorridor“ gibt es seit der letzten Dialogforumssitzung keine neuen Erkenntnisse

Aktueller Sachstand „Südkorridor“

- Der Prüfauftrag für den qualitativen Ausbau der Strecke Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach ist in Bezug auf den aktuellen BVWP abgeschlossen.
- Wenn der höhengleiche Bahnsteigzugang in Großauheim beseitigt und ein zusätzliches Blocksignal zwischen Kleinostheim und Dettingen installiert würde (Strecke Hanau-Nantenbach („Südkorridor“) inkl. Markierung der qualitätsverbessernden Maßnahmen), könnten die im BVWP prognostizierten Verkehre in wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität über Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach geführt werden. Weitere Maßnahmen sind aus rein kapazitiver Sicht nicht notwendig.



Nächste Schritte

- Sobald der neue BVWP bzw. belastbare Aussagen vorliegen, ist der Prüfauftrag auf Grundlage der darin enthaltenen Zugzahlenprognosen und verkehrlichen Zielsetzungen abzuschließen.

Dennoch wurde über das Thema „Südkorridor“ an verschiedenen Stellen diskutiert

Aufgekommene Fragestellungen in Bezug auf den Südkorridor

- In der **Presse** wurde vom „**Aus für die Mottgers-Spange**“ (vgl. Märkische Allgemeine v. 16.04.2015) berichtet.
 - ➔ Die Meldung ist **nicht zutreffend**. Es gibt **keinen neuen Sachstand**. Maßgeblich werden die Zugzahlenprognosen und verkehrlichen Zielsetzungen des **neuen BVWP** sein.

- Der **Agendabeirat Kahl** regte an, beim geplanten **Brückenumbau in Kahl** im Hinblick auf mögliche künftige Entwicklungen eine Erweiterung des Gleisstrangs von zwei auf **drei Gleisen vorzusehen**.
 - ➔ Die DB sieht **keine Planungs- und Finanzierungsgrundlage** für eine solche rein vorsorgliche Maßnahme.

- In der **Arbeitsgruppe Hanau – Gelnhausen** wurde das Anliegen formuliert, dass die Planungen für diesen Abschnitt **zukünftige Verbesserungen im Südkorridor nicht ausschließen** bzw. verbauen dürfen (z.B. Tunnel zw. Nordseite Hanau Hbf und Großkrotzenburg).
 - ➔ Die DB sichert zu, das Anliegen in der weiteren Planung **so weit möglich zu berücksichtigen**.

Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Im Abschnitt Hanau – Gelnhausen wurden sechs grundlegende Möglichkeiten zur Gleisführung (Betriebsvarianten) untersucht

Übersicht der untersuchten grundsätzlichen Betriebsvarianten



3600 = zweigleisige Strecke Frankfurt - Göttingen (Bestand)
(Regional- und Güterverkehr) -> „langsame“ Gleise

3677 = zweigleisig ausgebaute Strecke (Ausbau)
(primär Fernverkehr) -> „schnelle“ Gleise

-1 / -2 = Richtung/Gegenrichtung

Im Ergebnis werden der Linienbetrieb und der verschränkte Richtungsbetrieb vorerst nicht weiter betrachtet

Auswahl der näher zu untersuchenden Varianten

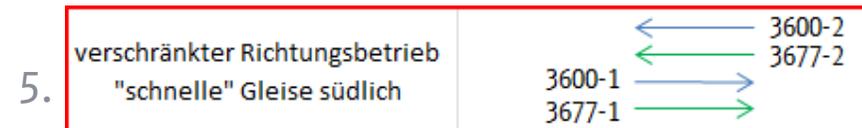


Nachteile der Linienbetriebsvarianten:

- in Hanau nicht möglich
- erst mit vollendetem viergleisigen Ausbau nordöstlich von Gelnhäusen auch zwischen Wolfgang und Gelnhäusen umsetzbar

Nachteile der Varianten des verschränkten Richtungsbetriebs:

- Es werden immer sowohl Außen- als auch Innenbahnsteige benötigt
- Beim Wechsel auf das Gegengleis der Strecke muss immer die andere Strecke gekreuzt werden



Weiter untersucht werden die verschiedenen symmetrischen Richtungsbetriebsvarianten

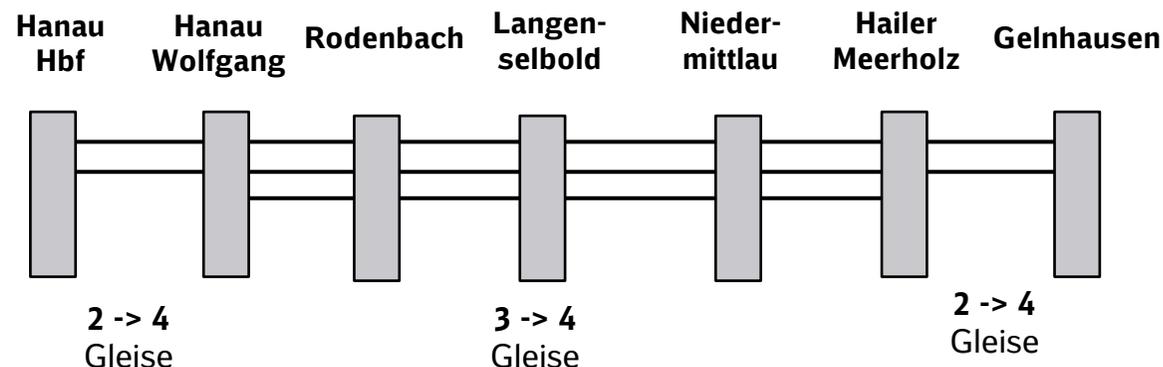
Übersicht der beiden Grundvarianten (symmetrische Gleise innen (3) / symmetrische Gleise außen (4)) und der möglichen Untervarianten

Grundvariante	Untervariante	3	3.1	3.2	3.3	3.4	4	4.1
<p>3 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise innen</p>	<p>3.1 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise innen</p>	<p>3.2 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise innen</p>	<p>3.3 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise innen</p>	<p>3.4 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise innen</p>	<p>4 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise außen</p>	<p>4.1 Symmetrischer Richtungsbetrieb "Auswärts" Gleise außen</p>		

Um Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten besser erkennen zu können, werden im nächsten Schritt die Bauzustände betrachtet

Weiteres Vorgehen zur Differenzierung der Varianten

- **Situation:** Mit der Bewertung der Betriebsvarianten wurde eine Verdichtung, aber **keine ausreichende Differenzierung** zwischen den Varianten **möglich**.
- **Ansatz:** Entscheidend für Kosten und Betriebsqualität bis zur IBN bei Ausbauprojekten sind die notwendig werdenden Zwischenbauzustände. **Unterschiede** zwischen den Varianten werden sich somit vor allem **durch die Bewertung der Bauzustände** ergeben -> Herausforderung: Bauen „unter dem rollenden Rad“
- **Nächster Schritt:** Erstellen von Trassierungsentwürfen als Grundlage zur **Abschätzung und Bewertung der unterschiedlichen notwendigen Bauzustände** (inkl. Leit- und Sicherungstechnik)



Klärung ist in Bezug auf den Bahnübergang Heideäckerweg in Hanau notwendig

Sachstand zum BÜ Heideäckerweg (km 24,118)

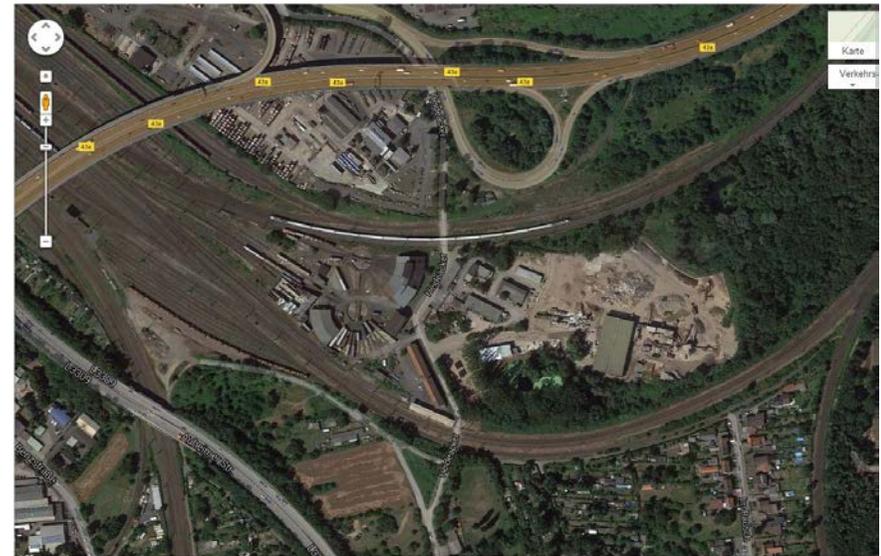
- Für die **Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Heideäckerweg** durch eine **Brücke** (Ersatzmaßnahme) liegt eine **Planung** aus dem Jahr 2003 vor. Der Bau dieser Brücke würde den **Abriss des historischen Lokschuppens** erforderlich machen. Die **Planungen** für die Beseitigung des Bahnübergangs **ruhen** seit 2003.
- Sollte der Bahnübergang erhalten bleiben, ergäben sich **Schließzeiten von 40 – 50 Minuten pro Stunde**.
- Ein **Gespräch mit der Stadt Hanau** auch über die mögliche **ersatzlose Schließung des Bahnübergangs** und sich daraus ergebende **Konsequenzen** (-> Insellage, Anbindung der dort befindlichen Unternehmen) ist vereinbart.

Außer in Bezug auf den Bahnübergang Hanau/Heideäckerweg besteht weiterer Abstimmungsbedarf zum Bahnübergang Hailer-Meerholz (40,908 km).

Auch zu den Auswirkung des aktuellen Planungsstands auf den historischen Lokschuppen in Hanau sind weitere Gespräche notwendig

Sachstand der Diskussion zur Trassierung im Bereich des historischen Lokschuppens Hanau

- Die von der DB Netz **vorgesehene südliche Anordnung der zwei neuen Gleise** betrifft das Gelände des **Bahnbetriebswerks**.
- Eine **andere Anordnung** der Gleise ist mit **erheblichen Mehrkosten** verbunden (allein aus der Erstellung der baulichen Anlagen entstehen gemäß einer ersten groben Schätzung Mehrkosten in Höhe von rund 1,2 Mio. Euro).
- Das **gesamte Areal** des historischen Bahnbetriebswerks wurde im Februar dieses Jahres vom Hessischen Amt für Denkmalpflege zum **Kulturdenkmal** erklärt.
- Auch aus diesem Grund ist die **Weiterführung der Gespräche** zwischen der Stadt Hanau und im Anschluss mit der Stiftung Bahnbetriebswerk **erforderlich**.



Luftaufnahme des Areals „Lokschuppen im Bahnhof Hanau“,
Quelle: Google Maps



3. Sitzung des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda TOP 6: Bericht aus den Arbeitsgruppen

Ralf Eggert

DB Netz AG / Ifok GmbH

Neuhof, 11.05.2015

2. und 3. Treffen der AG Hanau – Gelnhausen Ausarbeitung der Bewertungskriterien

Um die Varianten vergleichen und „abschichten“ zu können, sind Ausschluss- und Bewertungskriterien notwendig

Übersicht der von der DB Netz anfänglich vorgeschlagenen Ausschluss- und Bewertungskriterien

Ausschlusskriterien

- Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung
- Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung
- Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung
- Erreichen der Fahrzeitvorgabe
- Erreichen einer optimalen Betriebsqualität

Bewertungskriterien

- Wirtschaftlichkeit (Kosten)
- planrechtliche Akzeptanz
- öffentliche Akzeptanz
- Minimierung der Eingriffe in den Raum
- Minimierung von Grunderwerb
- Minimierung von Lärm und Emissionen
- Flexibilität in der Betriebsführung
- Vorteile für Reisende
- Vereinfachung der Bauphasen

Die von der DB Netz vorgeschlagenen Bewertungskriterien wurden von den AG-Teilnehmern ergänzt und bewertet

Prozess zur gemeinsamen Erarbeitung der Bewertungskriterien



Ergänzungsvorschläge der AG-Teilnehmer

- Kompatibilität mit den angrenzenden/künftigen Bahnplanungen
- Modernisierung der Bahnhöfe/Barrierefreiheit der Anlagen
- Kompatibilität mit anderen Verkehrsträgern und ÖPNV
- Städtebauliche Integration
- Betroffene Kommunen anhören/Runder Tisch
- Vorteile für Güterverkehrskunden
- Vorteile für EVU (SPFV, SPNV, GV)
- Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von bis 230 km/h

Die gesamten Bewertungskriterien wurden von den AG-Teilnehmer und der DB Netz nach Priorität sortiert

Clusterung der Bewertungskriterien durch die AG Hanau - Gelnhausen



Zusätzliche Bewertungskriterien (noch Clustern zuzuordnen bis zur AG-Sitzung am 16.06.2015)

- Kompatibilität mit künftigen Planungen
- Vorteile für Güterverkehrskunden