

Hanau–Würzburg/Fulda aktuell

Nr. 1 | 2015

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



die Planungen für das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda wurden wieder aufgenommen. Der Engpass vor allem auf der vielbefahrenen Strecke zwischen Hanau und Fulda soll aufgelöst werden, indem neue, zusätzliche Gleise gebaut werden. Das ist erforderlich, weil die Strecke schon heute stark belastet ist und Prognosen einen weiteren Anstieg der Verkehre voraussagen.

Das Projekt befindet sich noch in seiner Anfangsphase. So ist zum Beispiel noch nicht klar, auf welchem Weg die neuen Gleise hinter Gelnhausen bis nach Fulda und Würzburg geführt werden sollen. Die bestmögliche Lösung muss noch entwickelt werden. Wir bereiten hierfür gerade ein so genanntes Raumordnungsverfahren vor. Selbst mit dem Bau der neuen Gleise zwischen Hanau und Gelnhausen, wo der Streckenverlauf ja grundsätzlich feststeht, kann nach heutiger Einschätzung frühestens in fünf Jahren begonnen werden.

Dennoch oder gerade deshalb suchen wir bereits jetzt den Kontakt zu Ihnen. Wir wollen Sie frühzeitig über unsere Planungen informieren und Ihre Hinweise und Anregungen von Anfang an in die Überlegungen einbeziehen. Jede gute und umsetzbare Idee soll berücksichtigt werden. Das ist unser Ziel.

Daher auch dieser Newsletter. Wir möchten Sie über die aktuellen Entwicklungen im Projekt auf dem Laufenden halten und mit Ihnen ins Gespräch kommen. Wenn Sie also Fragen oder Hinweise haben, sprechen Sie uns bitte an.

Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

Ihre

Marlene Kißler
Gesamtprojektleiterin
ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda

Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren

„Wertvolle Hinweise erhalten“

Am 22. Januar dieses Jahres fand in Gelnhausen die so genannte Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren statt. Dieses Verfahren ist für den Bau der neuen Bahngleise im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen ein wichtiger Meilenstein.



Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden verschiedene mögliche Streckenführungen untersucht.

Der Termin wurde von den zuständigen Behörden (Regierungspräsidium Darmstadt, Regierungspräsidium Kassel und Regierung von Unterfranken) organisiert. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Bauvorhabens haben sich die Behörden dazu entschlossen, den eigentlich internen Termin zum ersten Mal öffentlich durchzuführen.

Sinn und Zweck der Antragskonferenz war es, Hinweise zum Inhalt und Umfang der Raumordnungsunterlagen zu erhalten, die die DB Netz AG zu erstellen hat.

Die Bahn zieht daher auch eine positive Bilanz des Termins. „Wir haben eine Vielzahl wertvoller Hinweise erhalten. Zum Beispiel zur Datengrundlage und zu einzelnen Schutzgebieten“, fasst Gesamtprojektleiterin Marlene Kißler ihren Eindruck zusammen. „Für den konstruktiven Austausch und die vielen Hinweise in dieser frühen Planungsphase bedanken wir uns ausdrücklich.“

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- 02 **Auf welchem Weg in Richtung Würzburg?**
- 03 **Planungen für neue Gleise im Hanauer Hauptbahnhof im Bereich des historischen Lokschuppens**
- 03 **Unterschiedliche Möglichkeiten der Betriebsführung werden abgewogen**
- 04 **„Nicht um den heißen Brei herumreden“**
- 04 **Impressum**

... weiter von Seite 1:

„Wertvolle Hinweise erhalten“

Untersuchungsrahmen wird festgelegt

Die Behörden werden nun einen Gesamtuntersuchungsrahmen für das Raumordnungsverfahren festlegen und mit einem so genannten Unterrichtungsschreiben mitteilen. Auf dieser Grundlage will die DB Netz bis Ende des Jahres 2016 ermitteln, wo die erforderlichen Gleise im Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda beziehungsweise der vorhandenen

Schnellfahrstrecke Fulda–Würzburg am besten verlaufen sollen. Hierzu werden die unterschiedlichen möglichen Streckenführungen aufbereitet und in Bezug auf raum- und umweltrelevante sowie wirtschaftliche Aspekte miteinander verglichen und bewertet. Die so erarbeitete Streckenführung soll schließlich als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Die vollständigen Unterlagen zur Antragskonferenz finden Sie zum Beispiel auf der Website des Regierungspräsidiums Darmstadt (www.rp-darmstadt.hessen.de) unter Planung & Verkehr > Regionalplanung > Landesplanungsrechtl. Verfahren > aktuelles Raumordnungsverfahren. ■

Prüfauftrag Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach

Auf welchem Weg in Richtung Würzburg?

Das Projekt Hanau–Würzburg/Fulda hat nicht nur den Auftrag, neue Gleise von Hanau in Richtung Fulda zu schaffen. Eine wichtige Aufgabe ist es auch, zu prüfen, wie der Verkehr in Zukunft am besten von Hanau in Richtung Würzburg gelangt.

Hierfür gibt es theoretisch zwei Möglichkeiten: Zum einen könnten Züge die vorhandene Strecke zwischen Hanau, Aschaffenburg und Nantenbach bis nach Würzburg nutzen. Zum anderen könnten sie auf einer Neubaustrecke durch den Spessart bis zur Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg geführt werden.

Die vorhandenen Gleise nutzen?

Um zu prüfen, inwieweit es möglich wäre, die bestehende Strecke Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach für den Verkehr in Richtung Würzburg zu nutzen, besteht im Rahmen des Projekts Hanau–Würzburg/Fulda ein so genannter „Prüfauftrag für einen qualitativen Ausbau“.

Was ist damit gemeint? „Qualitativer Ausbau“ bedeutet, dass keine neuen Gleise gebaut werden, sondern lediglich die vorhandene Infrastruktur verbessert wird.

Das Ergebnis des Prüfauftrags steht zumindest bezogen auf den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bereits fest. Der laut aktueller Verkehrsprognose für die Zukunft angenommene Verkehr kann in wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität auf der Strecke Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach in Richtung Würzburg geführt werden, wenn zwei kleinere Verbesserungen an der Strecke vorgenommen werden. Hierbei handelt es sich um den Umbau eines Bahnsteigs in Hanau-Großauheim und ein zusätzliches Blocksignal zwischen

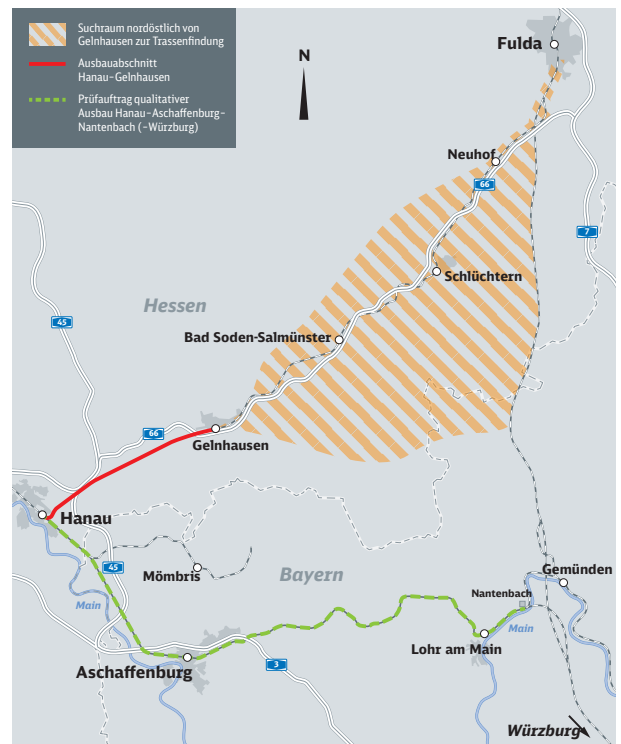
Kleinostheim und Dettingen. Sobald der neue Bundesverkehrswegeplan vorliegt, ist dieses Ergebnis auf Grundlage der darin enthaltenen, neuen Zugzahlenprognosen und verkehrlichen Zielsetzungen erneut zu überprüfen.

Planung weiter ergebnisoffen

Die Tatsache, dass der Verkehr in Richtung Würzburg über die vorhandene Strecke Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach geführt werden kann, hat keine Auswirkung auf die beiden grundlegenden Optionen, die neuen Gleise in Richtung Fulda entweder entlang des Kinzig- und Fliedeltals oder durch den Spessart zu führen.

Eine Spessartquerung von Gelnhausen in Richtung Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg ist auch mit nur einer Anbindung in Richtung Norden (Fulda) und ohne Anbindung in Richtung Süden (Würzburg) denkbar. Eine Vorfestlegung für die Trassenführung im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen ergibt sich aus dem Prüfauftrag somit nicht. Die Suche erfolgt weiterhin völlig ergebnisoffen.

Mehr Infos finden sich in den Unterlagen zur AG „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“, die am 4. November 2014 in Aschaffenburg getagt hat (www.hanau-wuerzburg-fulda.de/downloads.html). ■



Das Projekt Hanau–Würzburg/Fulda umfasst den Ausbauabschnitt Hanau–Gelnhausen und den Suchraum zur Trassenfindung nordöstlich von Gelnhausen. Hinzu kommt der Prüfauftrag Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach.

Bahnhof Hanau

Planungen für neue Gleise im Hanauer Hauptbahnhof im Bereich des historischen Lokschuppens

Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Hanau und Gelnhausen macht es auch erforderlich, im östlichen Teil des Hanauer Hauptbahnhofs neue Gleise zu verlegen. Hier befinden sich auch die historischen Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Hanau.

Das Bahnbetriebswerk wurde ab dem Jahr 1904 errichtet und war bis 1966 in Betrieb. Seine Aufgabe bestand darin, Dampflokomotiven am Standort Hanau bereitzustellen und deren Wartung zu ermöglichen. Heute gehört das Ensemble, zu dem mehrere Schuppen, Werkstatt-, Verwaltungs- und Aufenthaltsgebäude sowie zwei Drehscheiben gehören, der Unternehmensgesellschaft Historisches Bahnbetriebswerk Hanau und wird vom Verein Museumseisenbahn Hanau e.V. genutzt. Der Verein renoviert und pflegt die historischen Gebäude sowie die Infrastruktur und veranstaltet Dampfzugfahrten und andere Events, die sehr gut angenommen werden. Erst im Februar dieses Jahres wurde das gesamte Areal zum Kulturdenkmal erklärt.



Das historische Bahnbetriebswerk Hanau verfügt über zwei Drehscheiben.

Die Planungen für die neuen Gleise, die im Hanauer Hauptbahnhof für den viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau–Gelnhausen benötigt werden, würden die historische Bahnanlage überplanen. Denn rein technisch betrachtet wäre es laut heutigem Planungsstand am wirtschaftlichsten, die beiden neuen Gleise südlich der bestehenden Gleise zu verlegen. Allerdings würden bei einer solchen Gleisführung der Lokschuppen und die Drehscheibe des Bahnbetriebswerks in Mitleidenschaft gezogen.

In Arbeitsgruppe diskutiert

Der Planungskonflikt wurde in der Arbeitsgruppensitzung des Dialogforums zum viergleisigen Ausbau des Abschnitts Hanau–Gelnhausen am 25. Februar dieses Jahres besprochen. Bei dem Termin, an dem Vertreter der Stiftung Bahnbetriebswerk und der Stadt Hanau anwesend waren, wurde ebenfalls dargelegt, dass die Lösung, welche die Vertreter der Stiftung Bahnbetriebswerk vorgeschlagen hatten, betrieblich nicht möglich ist. Würden die beiden Gleise nördlich des Bestands angeordnet, wären diese nicht mehr lang genug, so dass sich eine unzulässige Einschränkung ergäbe.

Erhebliche Mehrkosten

Technisch möglich ist es hingegen, nur eines der beiden Gleise südlich und das andere nörd-

lich der vorhandenen Gleise zu verlegen. Bei dieser Variante könnte die historische Anlage in ihrer Gesamtheit erhalten werden. Allerdings entstünden mit einer solchen, sehr viel aufwändigeren Lösung Mehrkosten in Höhe von über einer Million Euro.

Weitere Gespräche vereinbart

In der Arbeitsgruppe wurden daher weitere Gespräche zwischen der DB Netz AG, der Stadt Hanau und der Stiftung Bahnbetriebswerk vereinbart.

Zu klären ist außerdem die Frage, inwiefern der Bahnübergang Heideäckerweg im Zuge des Gleisausbaus verändert werden muss. Eventuell ergeben sich auch hieraus Konsequenzen für das historische Bahnbetriebswerk. ■

Abschnitt Hanau–Gelnhausen

Unterschiedliche Möglichkeiten der Betriebsführung werden abgewogen

Zwischen Hanau und Gelnhausen soll die bestehende Trasse viergleisig ausgebaut werden. Dies ist möglich, da die Strecke in diesem Abschnitt weitgehend gerade verläuft, so dass die ICEs schon heute mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h fahren können. Zudem ist genug Platz vorhanden, um die bestehenden Gleise mit den neuen zu bündeln. Nicht zuletzt ist die Strecke bereits in weiten Teilen dreigleisig.

Aber auch bei diesem vermeintlich einfachen und überschaubaren Streckenausbau ist eine Vielzahl von Fragen zu klären. So gibt es zum Beispiel verschiedene Möglichkeiten, wie der Verkehr auf den vier Gleisen künftig geführt wird. Soll der schnelle Verkehr – also die ICEs – auf den beiden inneren oder besser auf den äußeren Gleisen fahren? Sollen die Gleise der jeweiligen Strecke nebeneinander liegen oder besser die Gleise, die in eine Richtung führen? Jede Möglichkeit der Betriebsführung zieht die Notwendigkeit des Baus einer bestimmten Anzahl von Bahnsteigen, Brücken, Weichen oder Leitungen nach sich oder hat andere Auswirkungen auf die Bahnhöfe.

Sämtliche Auswirkungen werden von der DB derzeit aufbereitet, um die verschiedenen Varianten miteinander vergleichen und abwägen zu können. Dieser Prozess soll bis zum Juni dieses Jahres abgeschlossen sein. Im Anschluss daran werden die wahrscheinlichen Varianten planerisch verdichtet und zu einer Planungstiefe gebracht, die dazu geeignet ist, Baurecht zu erteilen. Baubeginn für den Abschnitt ist nach heutigem Planungsstand frühestens 2020. ■

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

„Nicht um den heißen Brei herumreden“

Frühzeitig in den Dialog mit möglichst allen betroffenen Gruppen und Personenkreisen in der Region zu treten – das hat sich die Deutschen Bahn beim Projekt Hanau-Würzburg/Fulda zum Ziel gesetzt. Hierzu hat sie gemeinsam mit dem Land Hessen unter anderem das „Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda“ gegründet. In unserem Newsletter möchten wir auch die Teilnehmer des Dialogforums zu Wort kommen lassen. Teil 1 der Serie übernimmt Ralf Eggert, der das Dialogforum im Auftrag der Bahn moderiert. Er studierte Geografie, Biologie und Umweltrecht und ist Mitglied der Geschäftsleitung bei der Beratungsfirma IFOK aus Bensheim.



Ralf Eggert moderiert das Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda.

Herr Eggert, im Mai tagt das Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda zum dritten Mal. Können Sie beschreiben, wie die Arbeit angefallen ist? Gibt es erste Ergebnisse?

Das Dialogforum arbeitet jetzt seit gut einem Dreivierteljahr zusammen. In der ersten Sitzung betonten die Teilnehmenden wie wichtig der Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Fulda ist. Die Forumsmitglieder haben zudem beschlossen, mehrere Arbeitsgruppen zu den einzelnen Abschnitten der geplanten Strecke einzurichten. Hier kann fachlich tiefergehend diskutiert werden.

In den vergangenen Monaten hat sich gezeigt, dass gerade die konkreten Rückmeldungen und Hinweise aus der Region für die Bahn sehr hilfreich sind und letztlich die Planungen verbessern. Für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen beispielsweise, haben die Mitglieder gemeinsam mit der Bahn die Unterlagen für die Antragskonferenz erörtert. Die Anmerkungen unter anderem zu Heilquellen

wurden aufgenommen, zudem wurde aufgrund der Hinweise der Suchraum vergrößert. Genauso ist es auch mit der Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen: Hier haben die Mitglieder des Forums der Bahn wichtige Informationen zur Nutzung der einzelnen Bahnhöfe durch Pendler, zur Barrierefreiheit und zur Zugänglichkeit der Bahnsteige mit auf den Weg gegeben.

Viel wichtiger als meine Sicht als Moderator ist die Sicht der Teilnehmenden. Wir erfragen nach jeder Sitzung ein Feedback. Die Teilnehmenden äußern sich sehr wertschätzend gegenüber dem Dialog und schätzen sich auch gegenseitig.

Warum hat das Dialogforum einen externen Moderator? Kann die Bahn nicht alleine mit den Menschen vor Ort sprechen?

Es ist hilfreich, komplexe Themen zwischen unterschiedlichen Akteuren von einem unbeteiligten Dritten moderieren zu lassen. Das schafft Vertrauen auf allen Seiten.

Die Lösungen müssen die Beteiligten natürlich gemeinsam miteinander erarbeiten – ich als Moderator stelle sicher, dass der Dialog strukturiert, fair und ergebnis-

orientiert geführt wird. Dabei fordere ich alle Beteiligten dazu auf, unangenehme Themen anzusprechen, klare Aussagen zu treffen und sich an Vereinbarungen zu halten. Und falls man sich mal nicht einigen kann, ist ein begründeter und fair dargestellter Meinungsunterschied wertvoller, als in zig Sitzungen um den heißen Brei herum zu reden.

Die Planungen für die Bahnstrecke stehen noch am Anfang. Wenn es jetzt im Abschnitt hinter Gelnhausen konkreter wird, was halten Sie für die entscheidenden Themen?

Der Abschnitt hinter Gelnhausen, also der sogenannte Suchraum, erstreckt sich in nordöstlicher Richtung entlang des Kinzigtals und gen Osten bis in den Spessart. In diesem Gebiet gilt es nun, eine Streckenführung zu finden, die alle technischen und wirtschaftlichen Bedingungen erfüllt und zugleich möglichst geringe negative Auswirkungen auf Mensch und Natur hat. Es wird hier kein schwarz/weiß geben. Jede Variante wird Vor- und Nachteile haben. Hier ist es wichtig, die Abwägungen, die zu treffen sind, transparent und von allen Beteiligten nachvollziehbar zu gestalten. Am Ende wird sich zeigen, ob es eine Variante gibt, die sich aufdrängt oder ob mehrere ähnlich geeignet sind. ■

„Die Teilnehmer äußern sich wertschätzend gegenüber dem Dialog.“

„Jede Variante wird Vor- oder Nachteile haben.“

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Pfarrer-Perabo-Platz 4
60326 Frankfurt am Main

Kontakt

Julia Katzenbach-Trosch
Kommunikation Großprojekte
Telefon: 069 265-47136
Mail: julia.katzenbach-trosch@deutschebahn.com oder
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Konzeption und Gestaltung

DB Netz AG/Kommunikation
PRpetuum GmbH, Frankfurt

Fotos

Georg Wagner/Deutsche Bahn AG (S. 1), Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau (S. 3), IFOK GmbH (S. 4)