



# **Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda**

## **2. Sitzung der Arbeitsgruppe**

### **„Verkehrliche Konzeption Hanau - Gelnhausen“**

---

Dr. Reinhard Domke

---

DB Netz AG

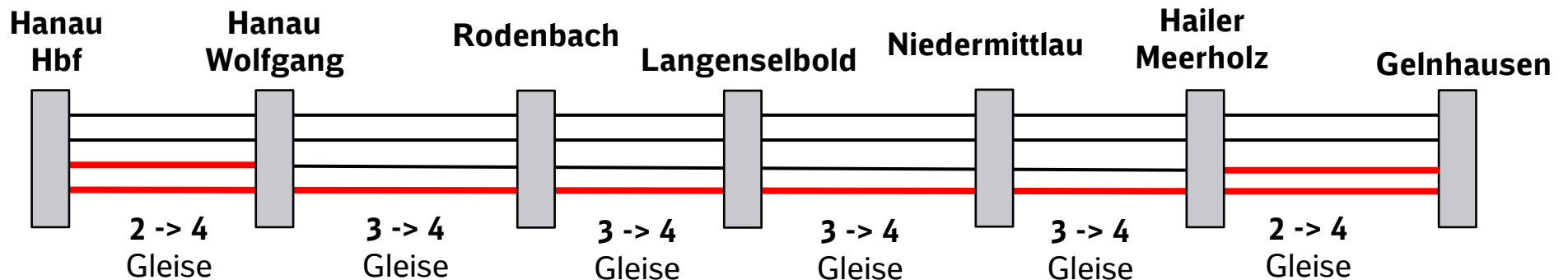
---

Frankfurt am Main, 10.12.2014

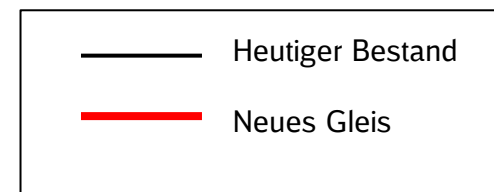
---

# Im Streckenabschnitt Hanau – Gelnhausen befinden sich insgesamt sieben Betriebsstellen

## Übersicht der Bahnhöfe und Haltepunkte im Streckenabschnitt Hanau-Gelnhausen

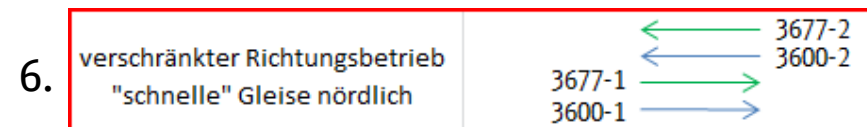
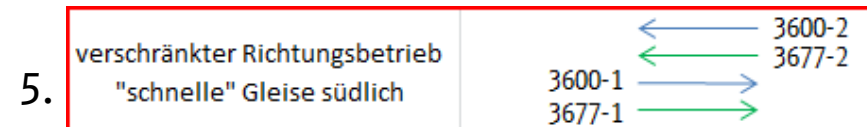
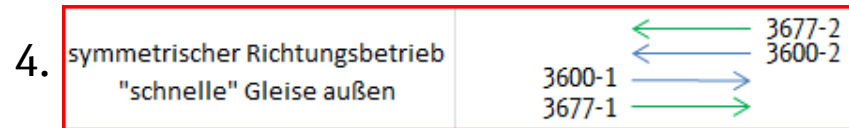
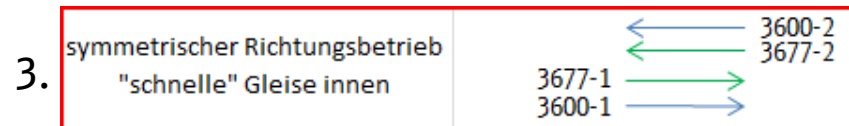
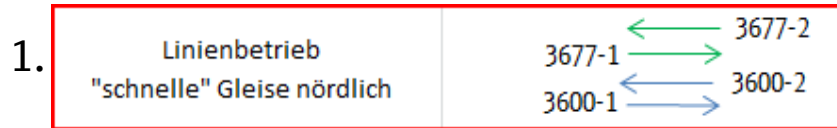


Die Darstellung stellt lediglich exemplarisch den Ausbaubedarf dar; sie macht keine Aussagen darüber, wo die neuen Gleise angeordnet sein sollten (nördlich/südlich vom Bestand).



# Es 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

# Erläuterung zur grafischen Darstellung

In den folgenden Grafiken sind bestehende, neu zu errichtende und zurückzubauende Anlagenteile jeweils in verschiedenen Farben dargestellt:

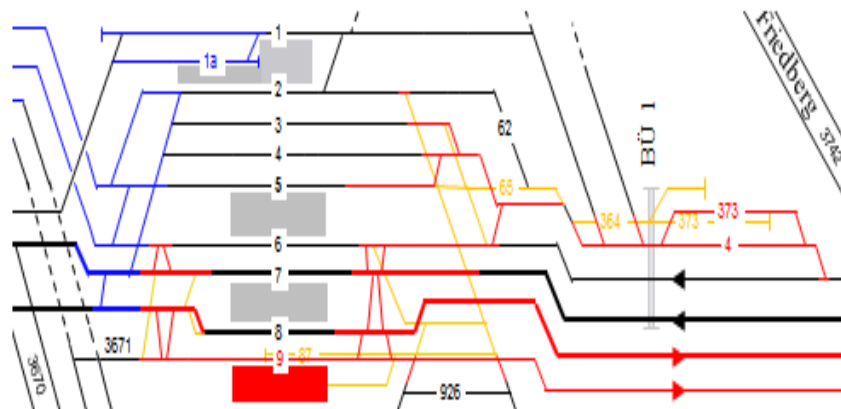
	<b>schwarz</b>	<b>=</b>	<b>Bestand</b>
	<b>gelb</b>	<b>=</b>	<b>Rückbau</b>
	<b>rot</b>	<b>=</b>	<b>Neubau</b>
	<b>blau</b>	<b>=</b>	<b>optional</b>



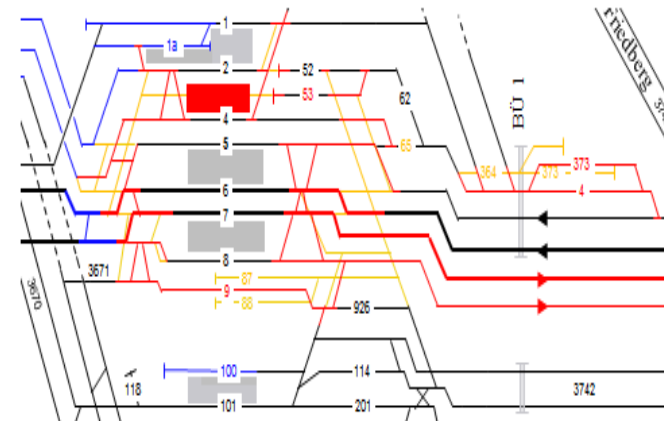
Im Folgenden sind nur technisch machbare Varianten dargestellt, die zugleich auch die Anforderungen aus der verkehrlichen Aufgabenstellung erfüllen.

# Hanau Hauptbahnhof

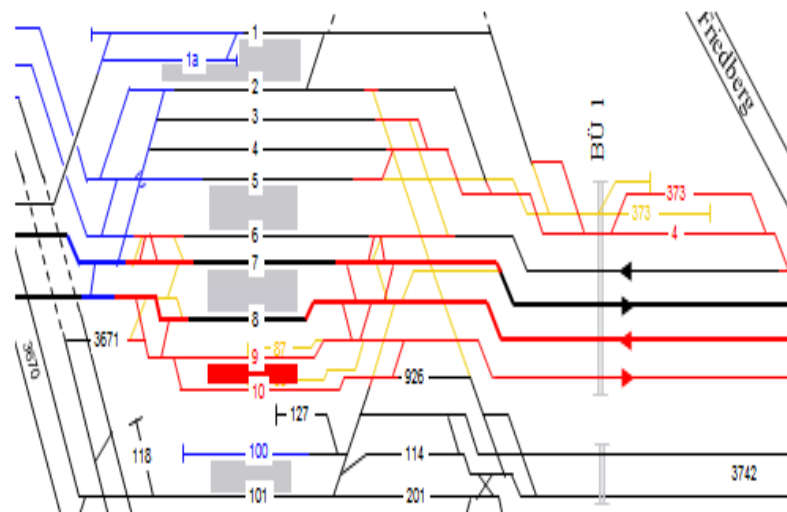
## Drei Varianten zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen



- S-Bahn bliebe an Gleis 5
- > hohe Flexibilität im Betrieb
- > geringer Aufwand



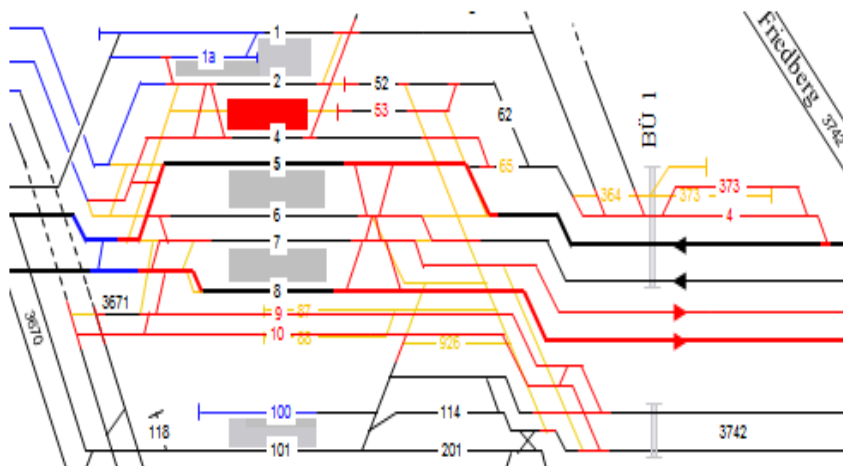
- S-Bahnsteig würde verlegt
- > neuer S-Bahnsteig
- > geringer Eingriff bei den vorhandenen Abstellgleisen auf der Bahnhofsüdseite



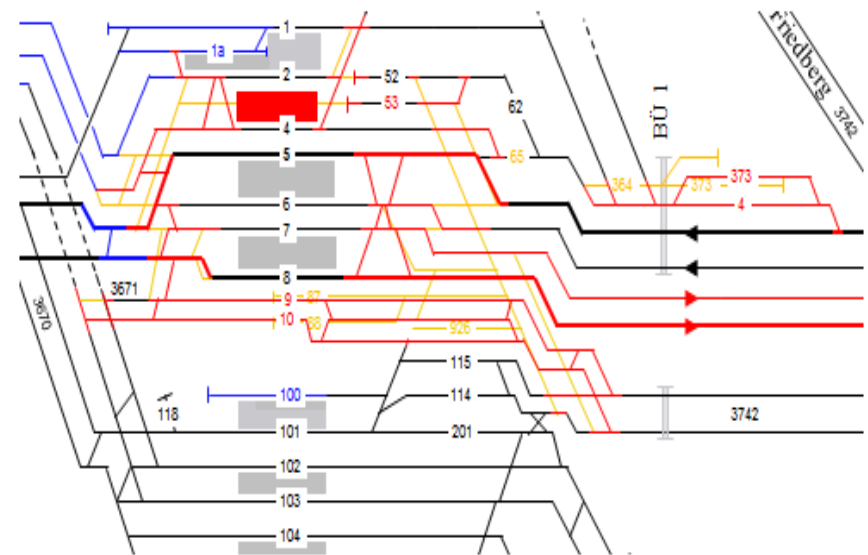
- S-Bahnsteig würde nicht berührt
- > neuer Bahnsteig und neues Gleis 10 als Rückstaugleis
- > höherer Umbaubedarf (Stellwerke, Parkplatz)

# Hanau Hauptbahnhof

## Zwei Varianten zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen



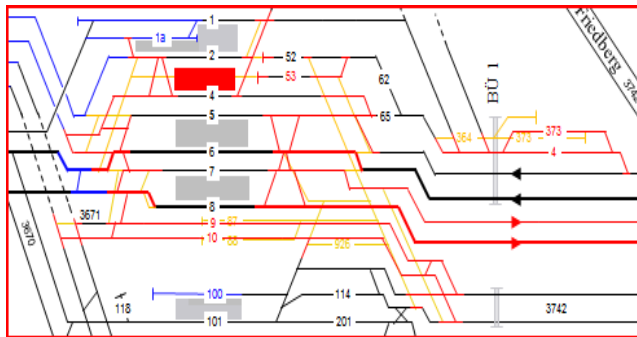
Güterverkehr Frankfurt Ost - Fulda fährt über Rauschwald  
 -> mit Neubau der Gleise 9 und 10



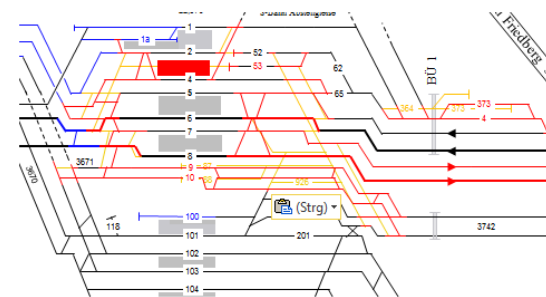
Zusätzliches Rückstau-/Überholgleis zwischen den Gleisen 9 und 10  
 -> höhere betriebliche Flexibilität  
 -> größerer Eingriff in die vorhandenen Abstellanlagen

# Hanau Hauptbahnhof

## Zwei Varianten zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

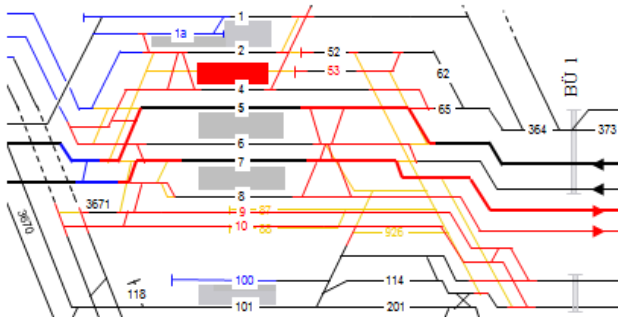


Güterverkehr Frankfurt Ost - Fulda fährt über Rauschwald  
-> Neubau der Gleise 9 und 10

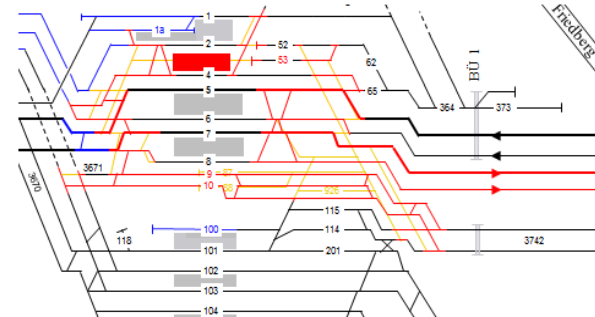


Mit zusätzlichem  
Rückstau-/Überholgleis  
zwischen den Gleisen 9  
und 10  
-> höhere betriebliche Flexibilität  
-> größerer Eingriff in die  
vorhandenen Abstellanlagen

## Zwei Varianten zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



Güterverkehr Frankfurt Ost - Fulda fährt über Rauschwald  
-> Neubau der Gleise 9 und 10

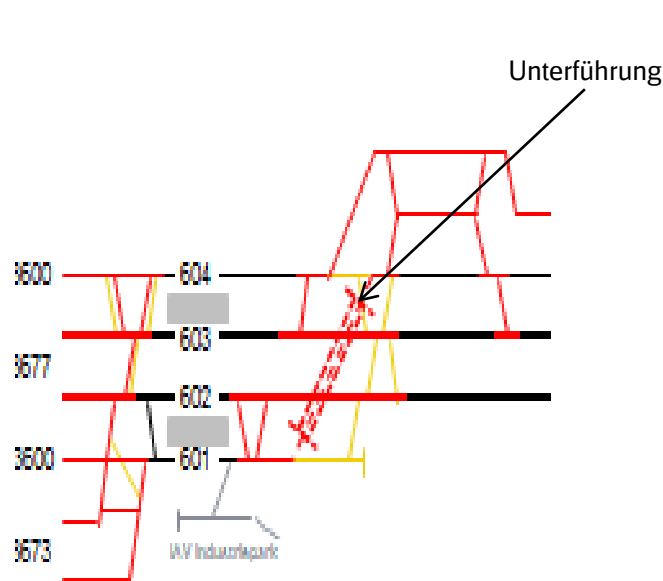
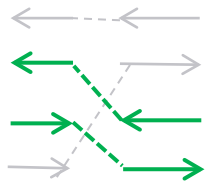


-> inkl. Rückstaugleis zw. GI 9 und 10

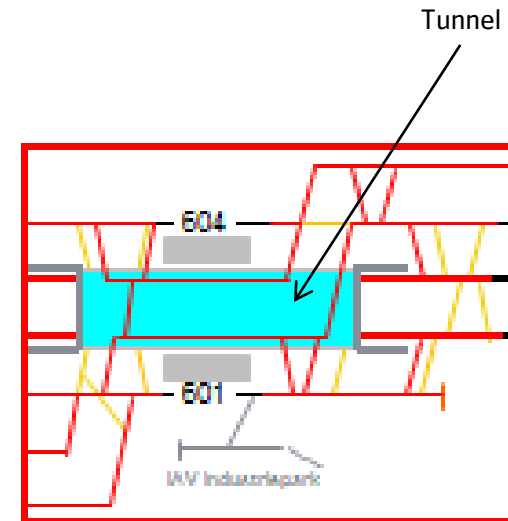
# Bahnhof Hanau-Wolfgang

-> enge Abhängigkeit zur Variante in Hanau

## Zwei Varianten zum Übergang vom Richtungsbetrieb in den Linienbetrieb



Unterführung; das langsame Richtungsgleis Hanau - Gelnhäusen wird unter den schnellen Gleisen durchgeführt



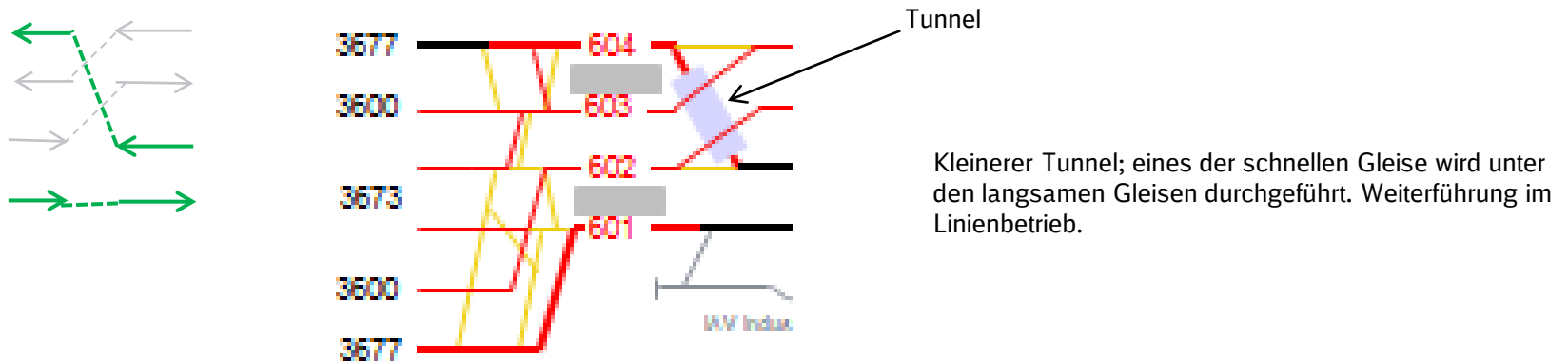
Tunnel; Absenkung der schnellen Gleise in einen eigenen Tunnel  
-> hohe betriebliche Flexibilität  
-> hohe Kosten

**Im Hauptbahnhof Hanau kann kein Linienbetrieb realisiert werden. Um in Hanau-Wolfgang einen Linienbetrieb umzusetzen, müsste dort zunächst der Übergang vom Richtungs- in den Linienbetrieb gewährt werden.**



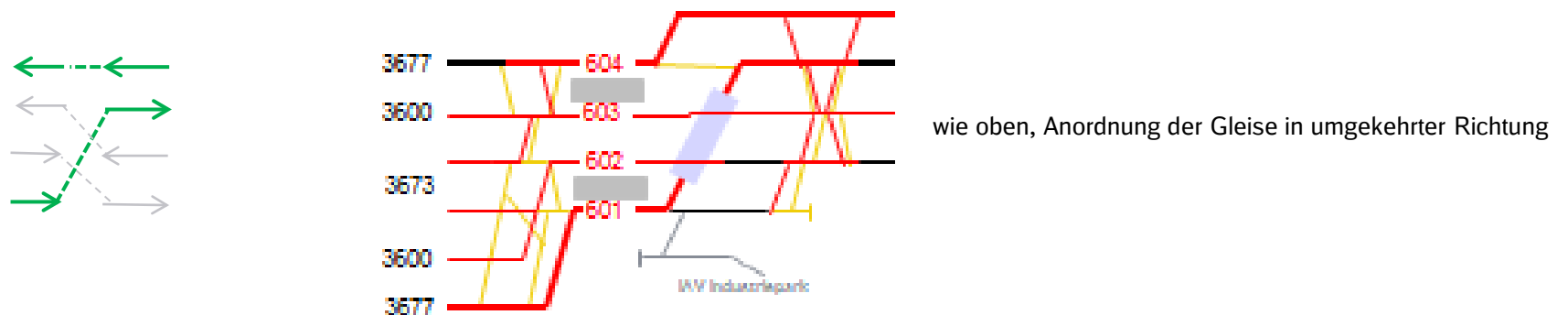
# Bahnhof Hanau-Wolfgang

## Variante zum Übergang vom Richtungsbetrieb in den Linienbetrieb („schnelle“ Gleise südlich)



Kleinerer Tunnel; eines der schnellen Gleise wird unter den langsamen Gleisen durchgeführt. Weiterführung im Linienbetrieb.

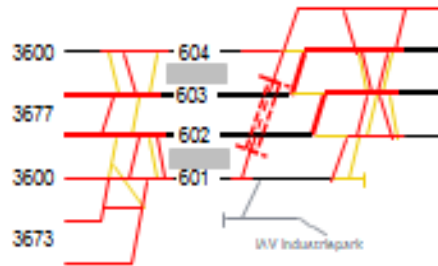
## Variante zum Übergang vom Richtungsbetrieb in den Linienbetrieb („schnelle“ Gleise nördlich)



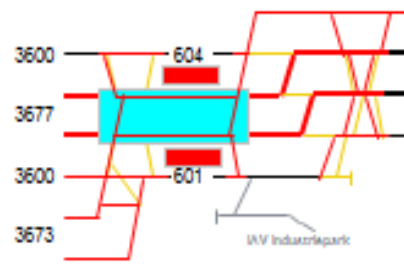
wie oben, Anordnung der Gleise in umgekehrter Richtung

# Bahnhof Hanau-Wolfgang

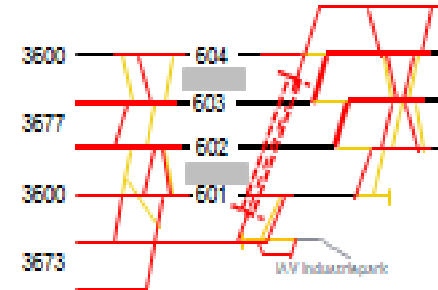
## Drei Varianten zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen



Die Güterzüge Fulda - Großkrotzenburg werden unter den schnellen Gleisen durchgeführt.



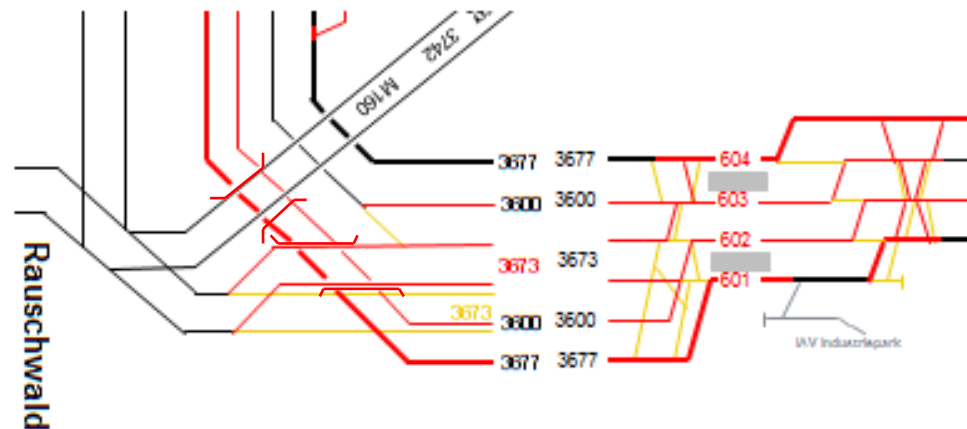
Schnelle Gleise werden im Tunnel unterführt; Nah- und Güterverkehr bleiben überirdisch.



Verlängerung eines Gleises der 3673 zum zugangen Gleis - als Puffergleis für den Güterverkehr

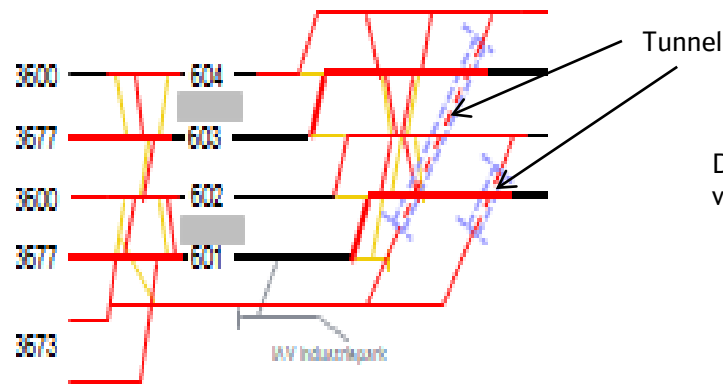
## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen

Mit neuer Überführung der 3673 über die 3600-1 und 3677-1 und neuer Unterführung 3600-1 sowie 3677-1 unter 3742; Hauptrelation des Güterverkehrs über Rauschwald



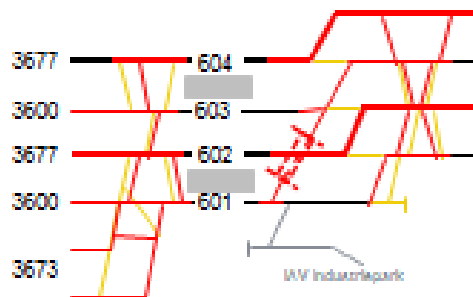
# Bahnhof Hanau-Wolfgang

## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

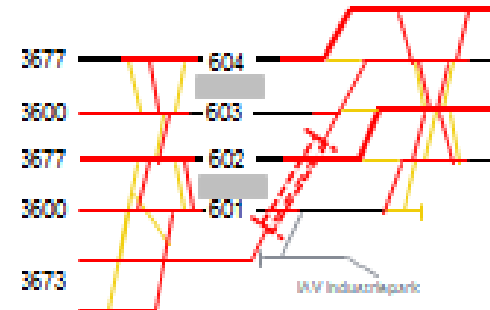


Das südliche schnelle Gleis muss vom Güterverkehr mit Hilfe von zwei Tunneln gequert werden.

## Zwei Varianten zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



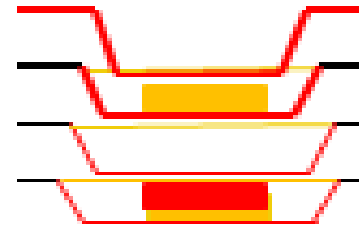
Unterquerung des schnellen Gleises durch den Güterverkehr.



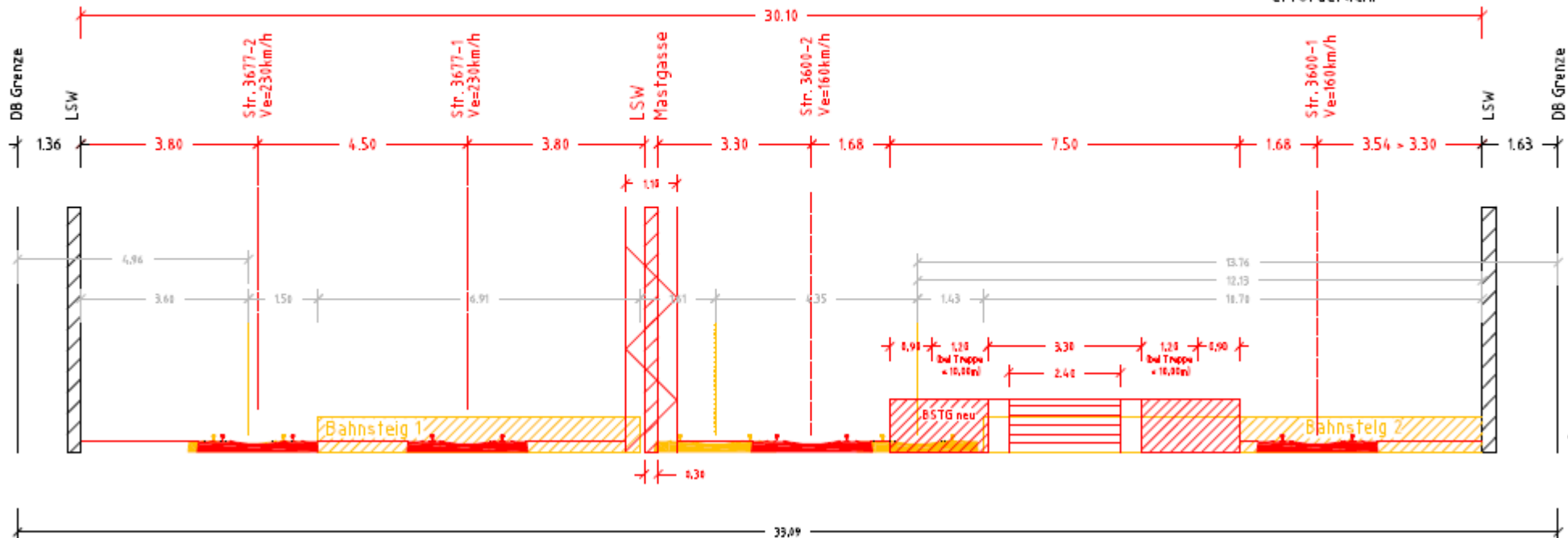
Unterquerung des schnellen und des langsamen Gleises durch den Güterverkehr mit einem zugangen Gleis in Richtung Rauschwald.

# Haltepunkt Rodenbach

## Linienbetrieb „schnelle Gleise“ nördlich

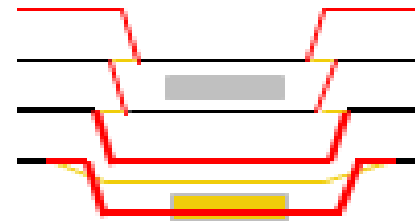


Maßkette aus IVL-Lageplan M 1:1000 rausgenommen; Mess- und Darstellungsgenauigkeit ca. +/- 1m Daher ist Bestandsvermessung erforderlich!

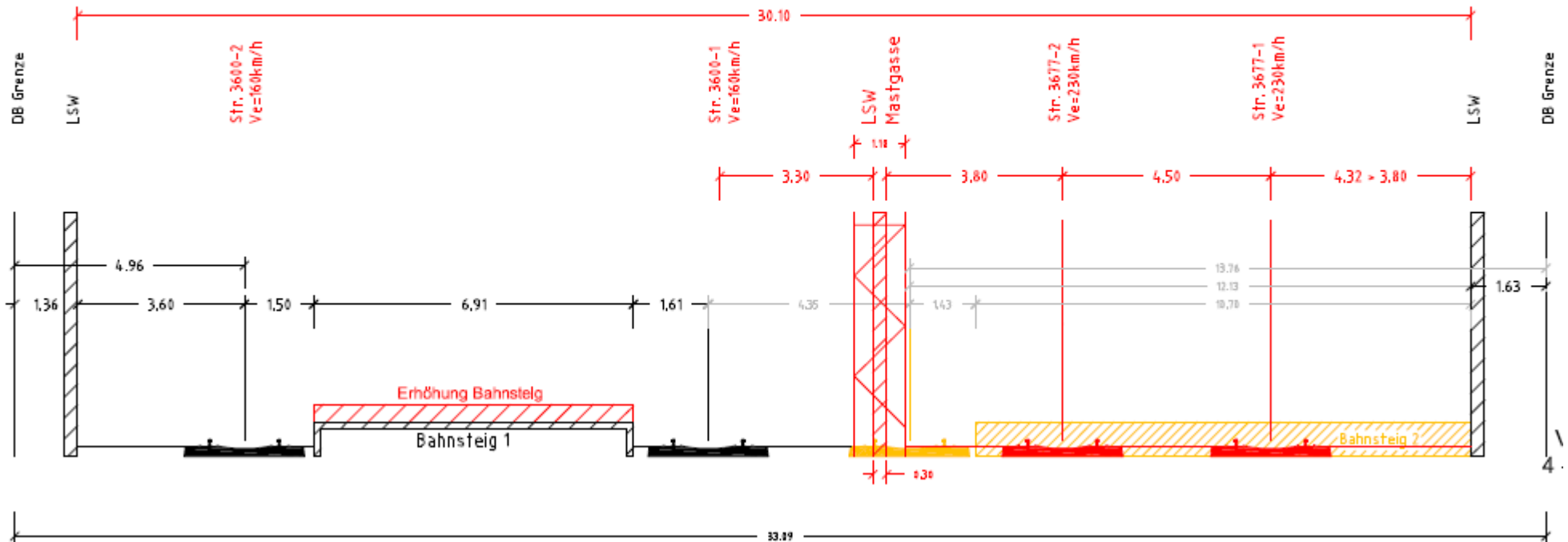


# Haltepunkt Rodenbach

## Linienbetrieb „schnelle Gleise“ südlich

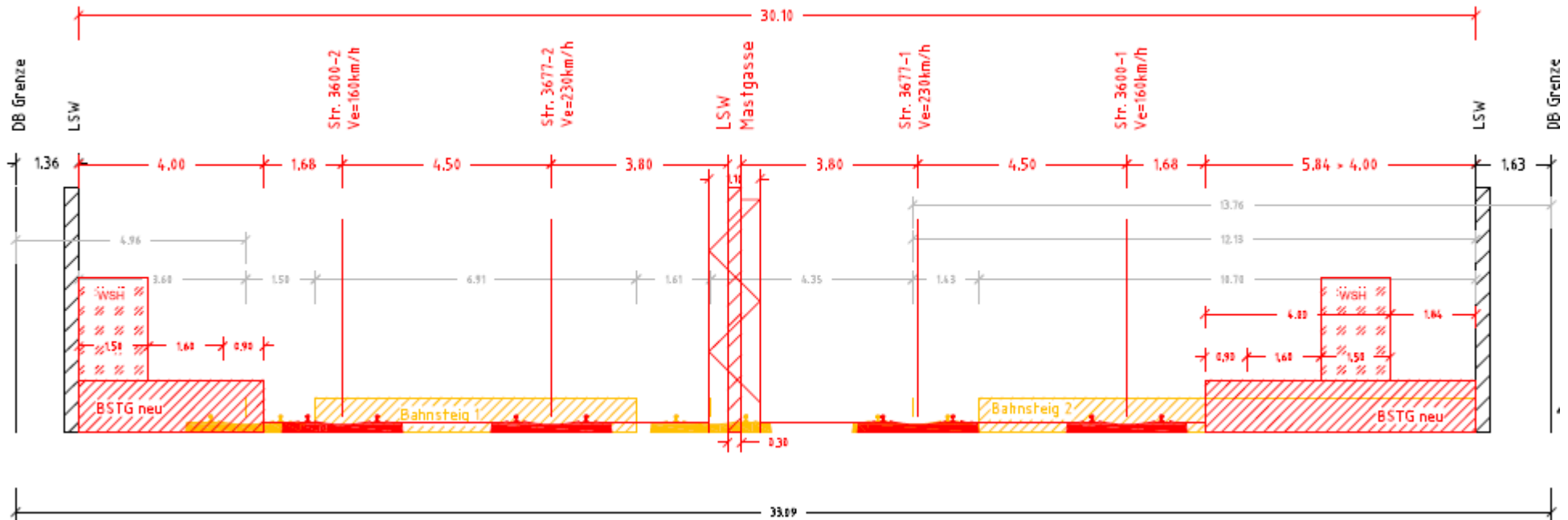
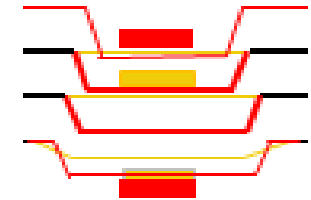


Maßkette aus IVL-Lageplan M 1:1000 rausgenommen; Mess- und Darstellungsgenauigkeit ca. +/- 1m  
Daher ist Bestandsvermessung erforderlich!



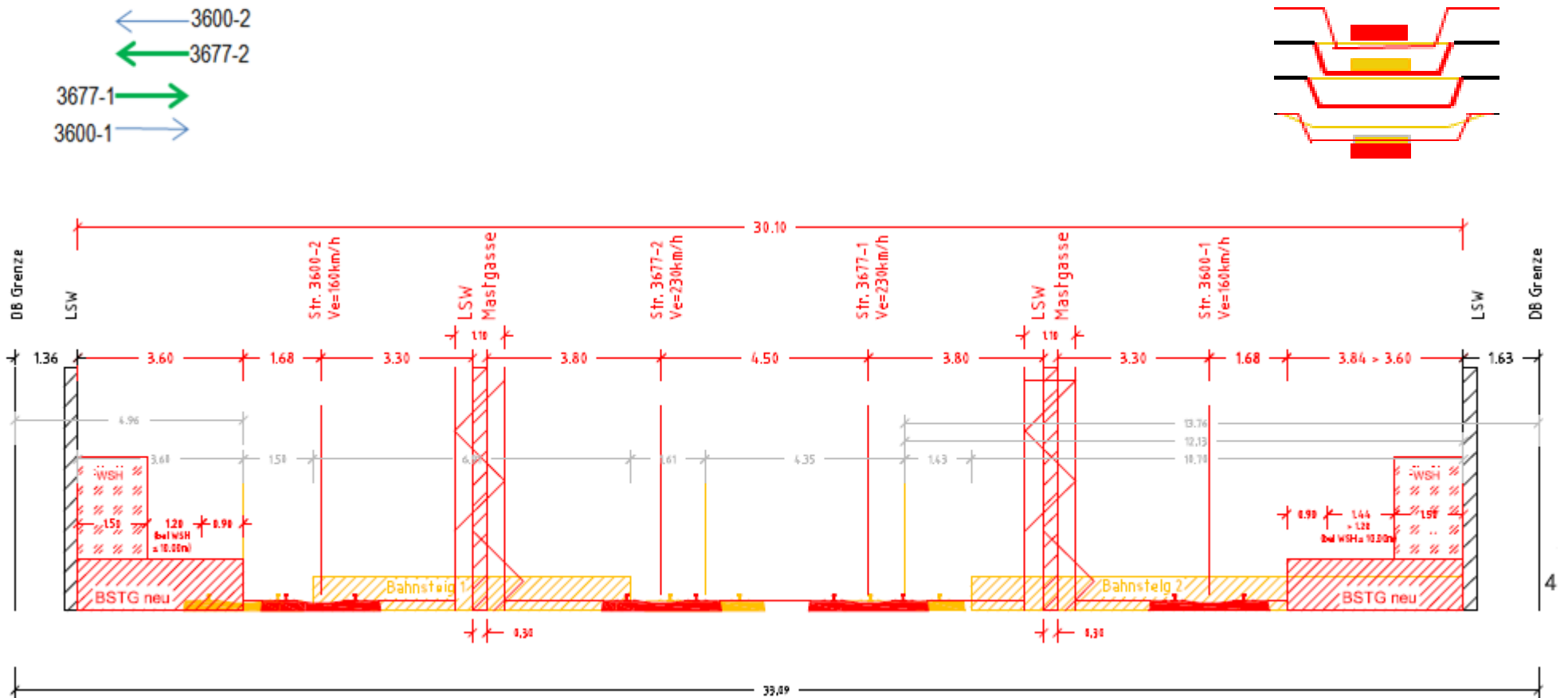
# Haltepunkt Rodenbach

**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**Nördliche Lärmschutzwand verbleibt im Bestand; neue Mittellärmschutzwand**



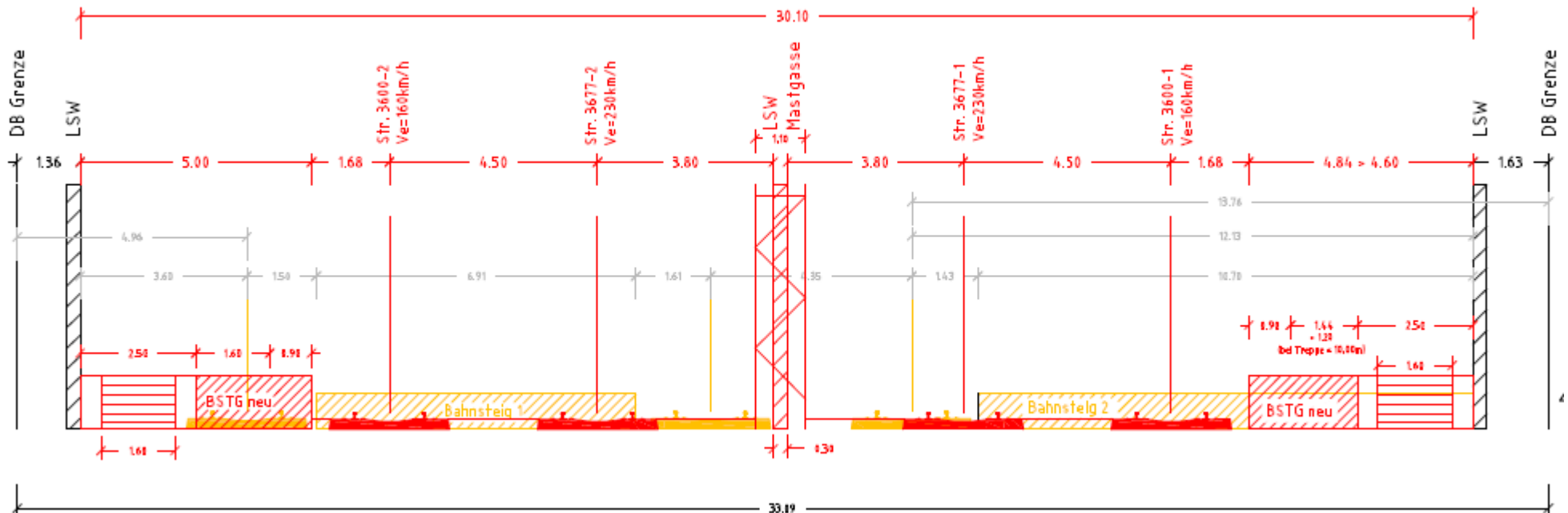
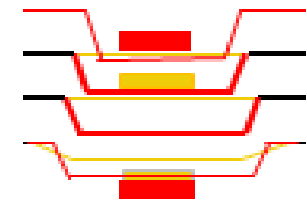
# Haltepunkt Rodenbach

**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**Nördliche Lärmschutzwand verbleibt im Bestand, zwei neue Mittellärmschutzwände**



# Haltepunkt Rodenbach

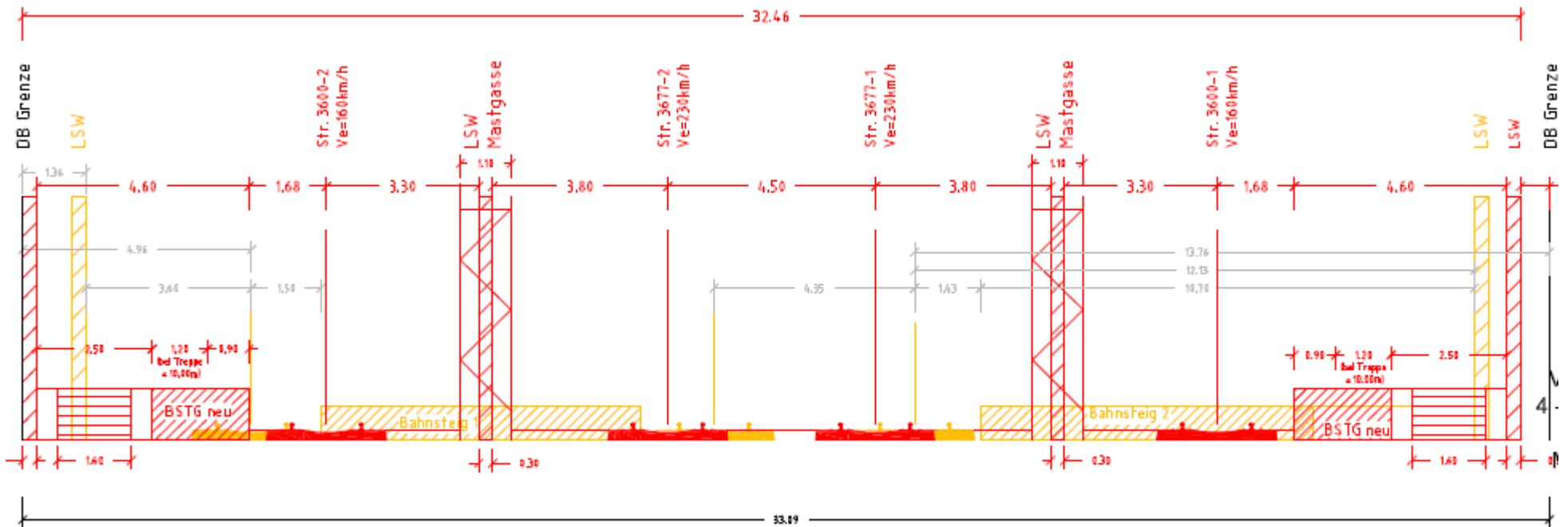
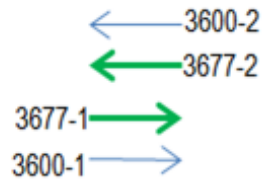
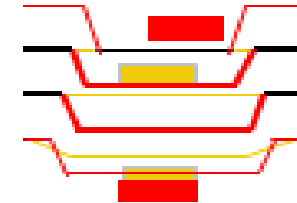
**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**Nördliche Lärmschutzwand verbleibt im Bestand und eine neue Mittellärmschutzwand**





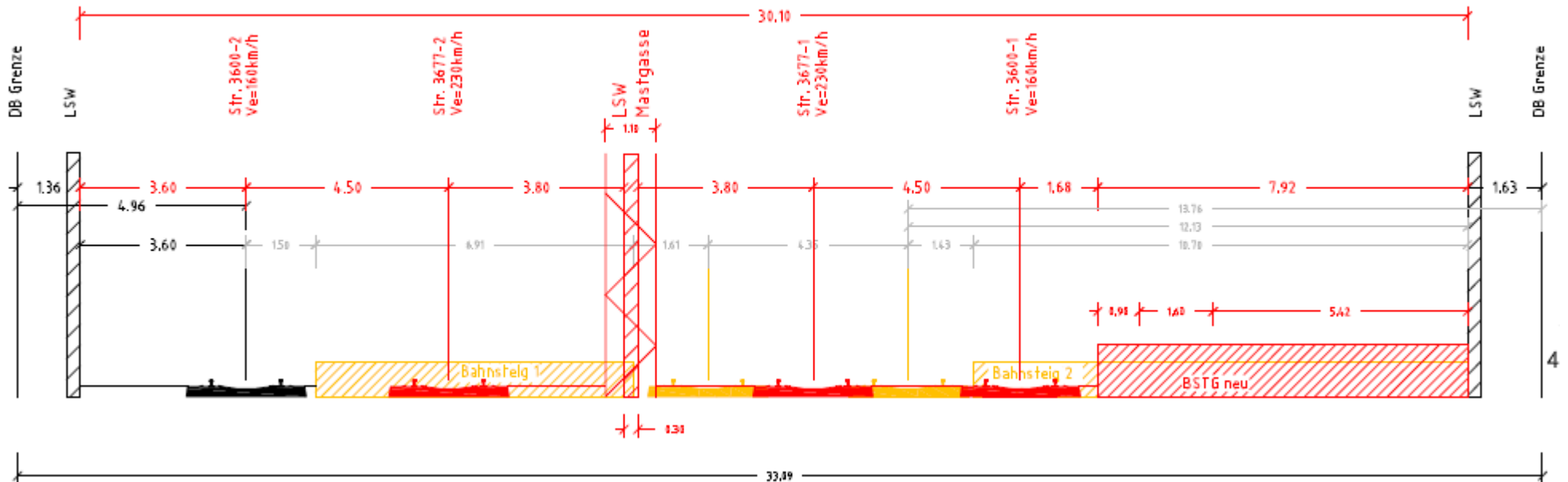
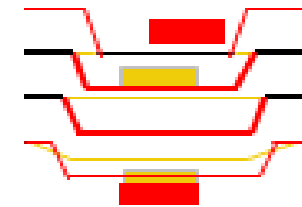
# Haltepunkt Rodenbach

**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**DB-Grenzen werden eingehalten; zwei neue Mittellärmschutzwände**



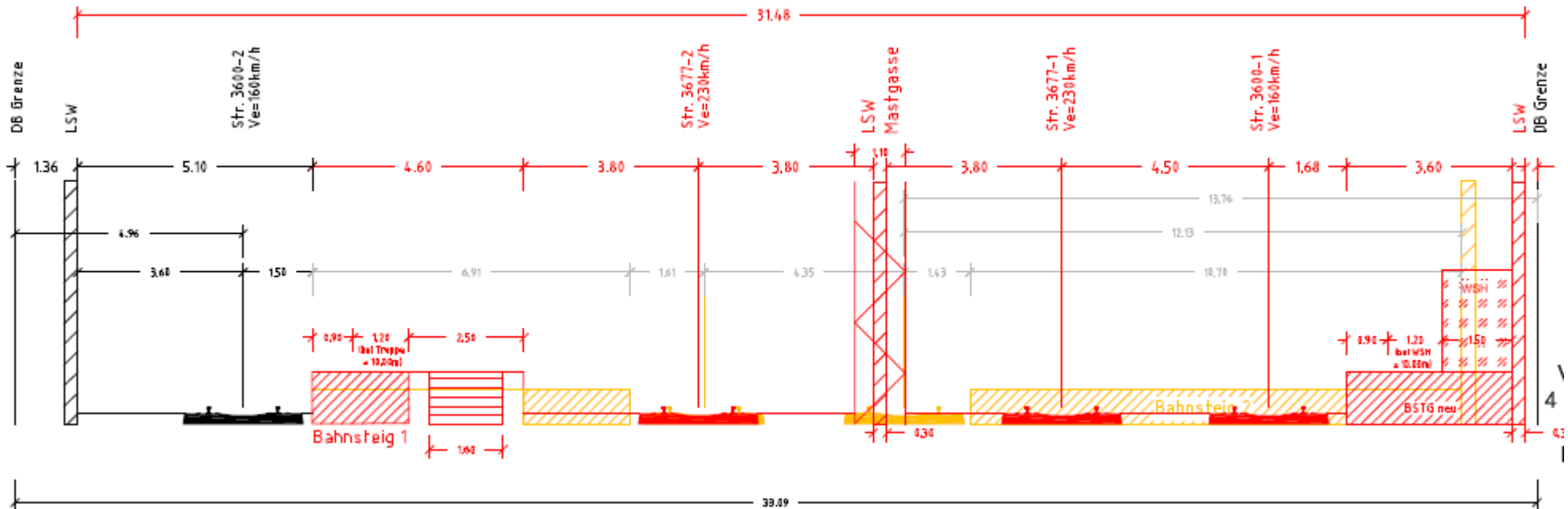
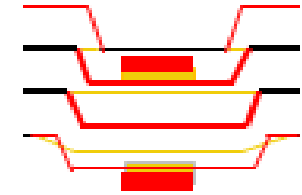
# Haltepunkt Rodenbach

**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**Nördliche Lärmschutzwand und zukünftiges Gleis 3600-2 verbleiben im Bestand,**  
**neuer Außenbahnsteig versetzt in Richtung Gelnhausen; neue Mittellärmschutzwand**



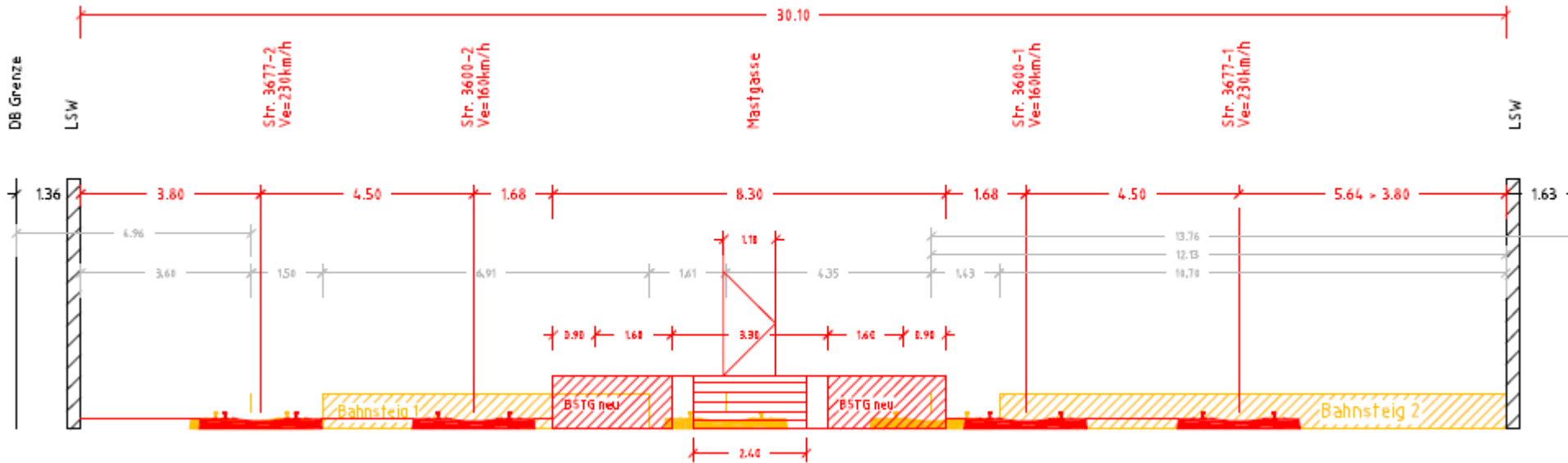
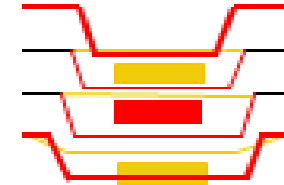
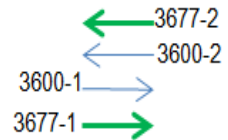
# Haltepunkt Rodenbach

**Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen**  
**Nördliche Lärmschutzwand und zukünftiges Gleis 3600-2 verbleiben im Bestand;**  
**neue Mittellärmschutzwand Teilrückbau nördlicher Bahnsteig**



# Haltepunkt Rodenbach

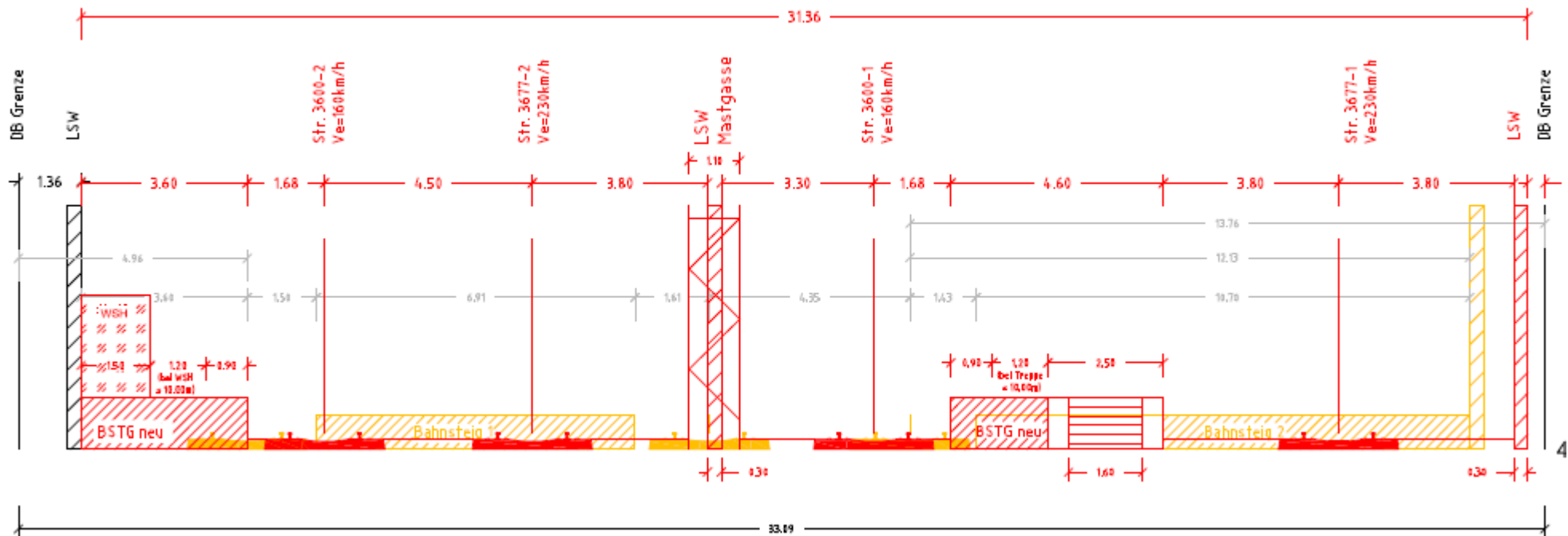
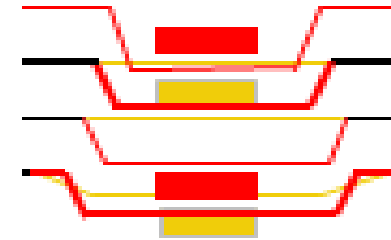
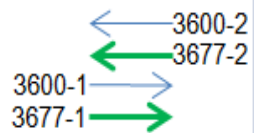
## Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ außen



1

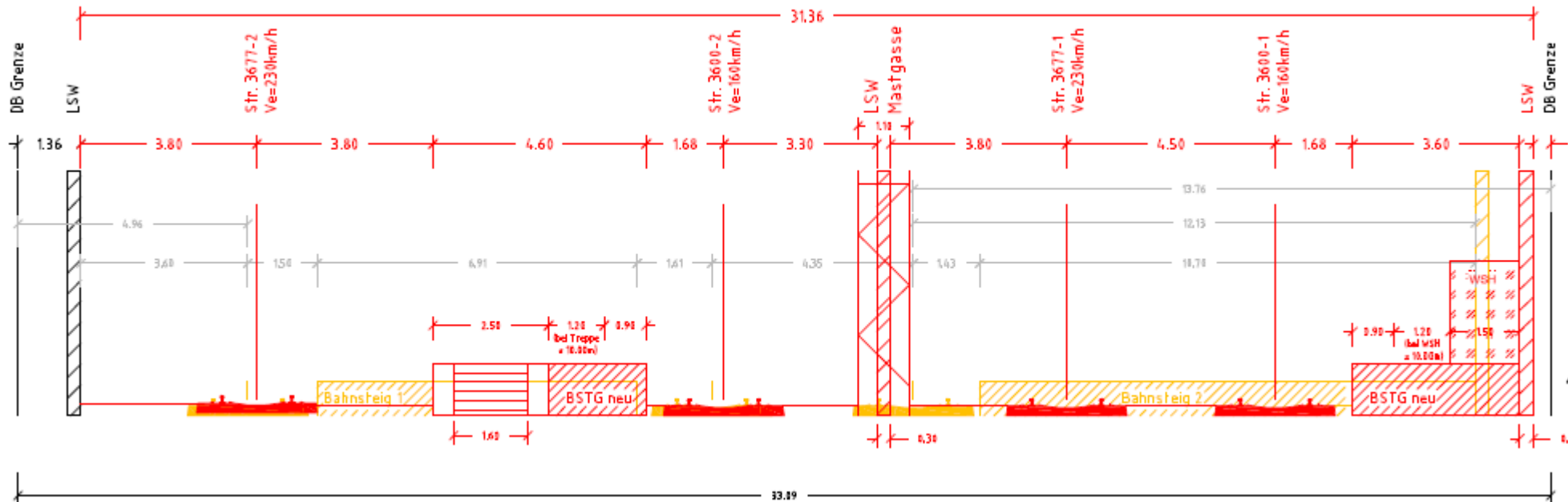
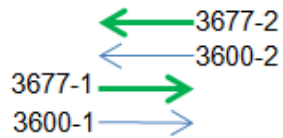
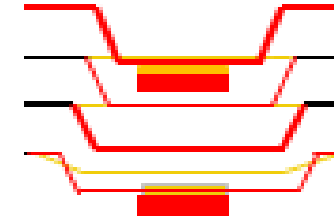
# Haltepunkt Rodenbach

## Verschränkter Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ südlich



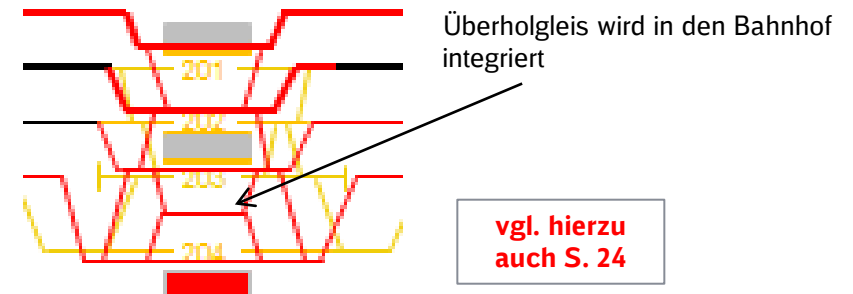
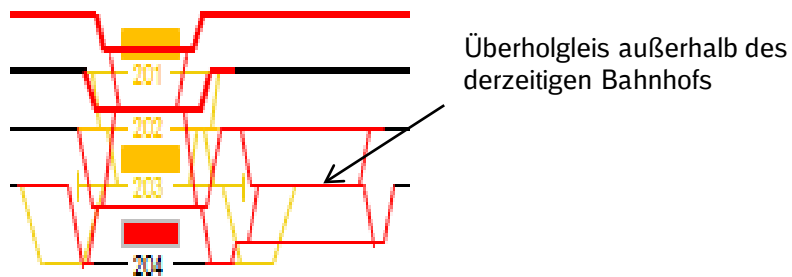
# Haltepunkt Rodenbach

## Verschränkter Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ nördlich

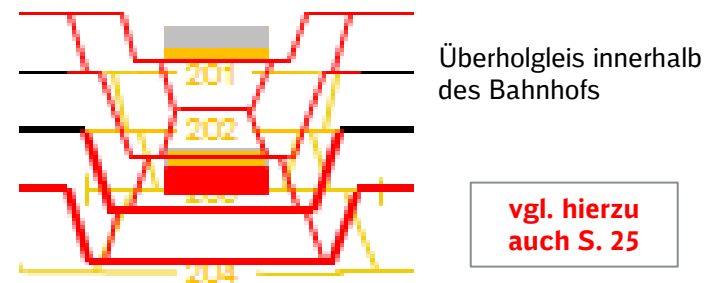
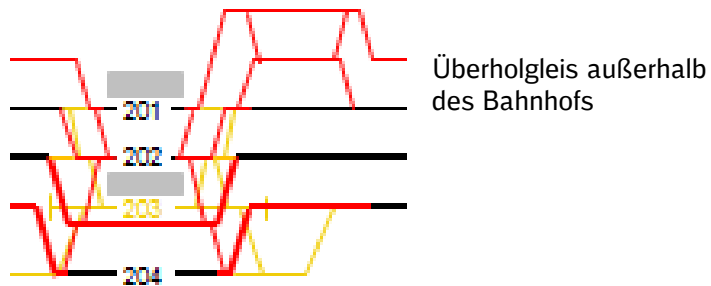


# Bahnhof Langenselbold

## Zwei Varianten Linienbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich

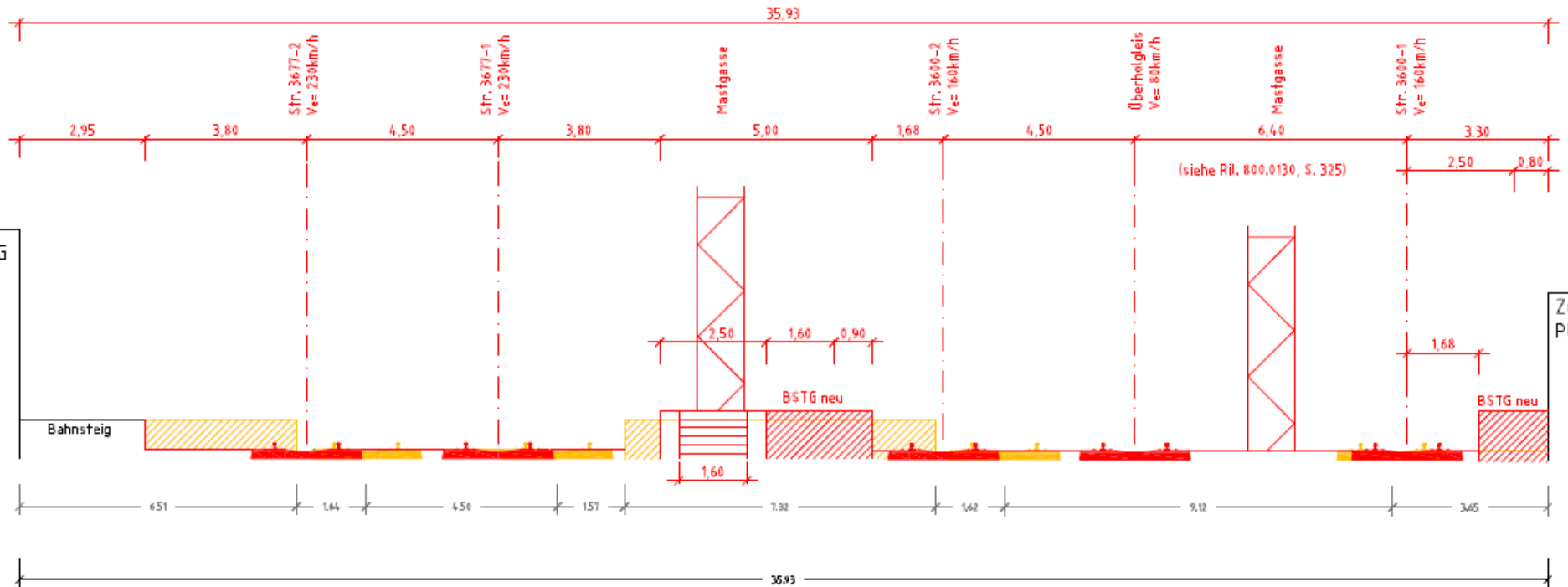
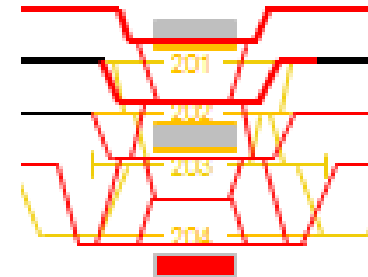
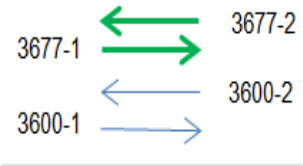


## Zwei Varianten Linienbetrieb „schnelle“ Gleise südlich



# Bahnhof Langenselbold

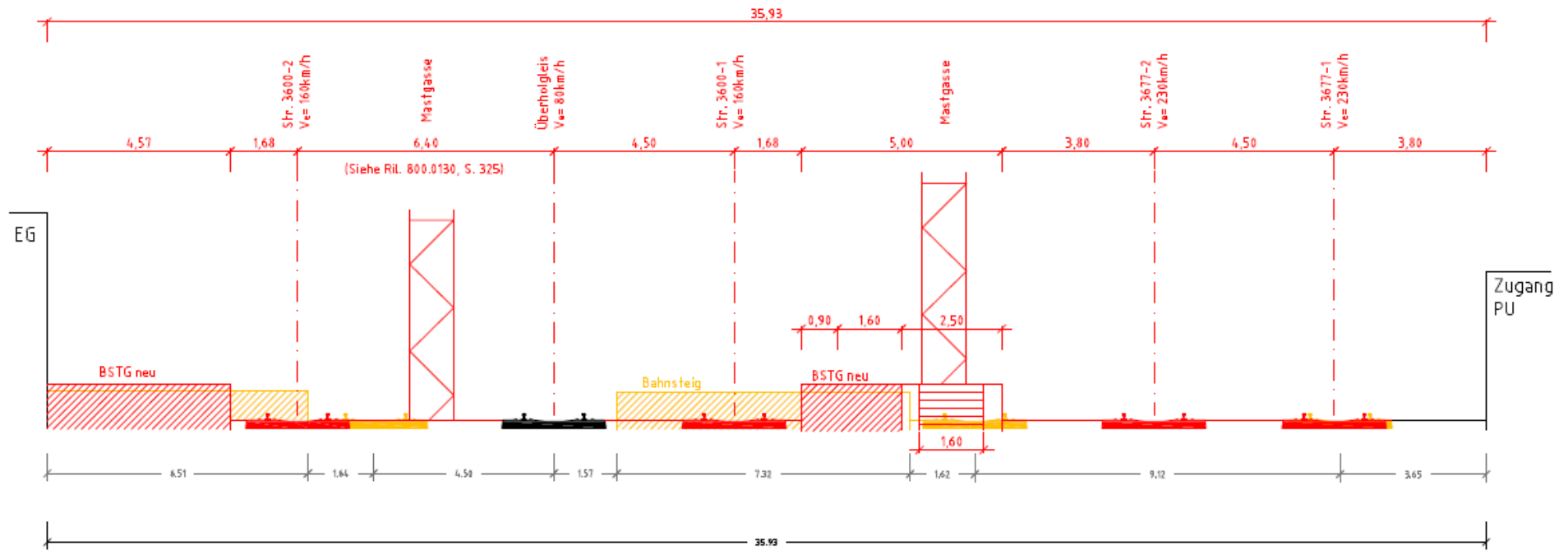
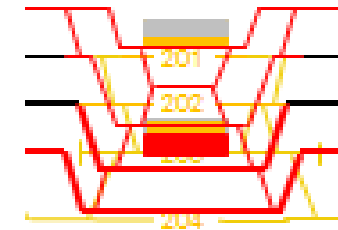
## Linienbetrieb „schnelle Gleise“ nördlich





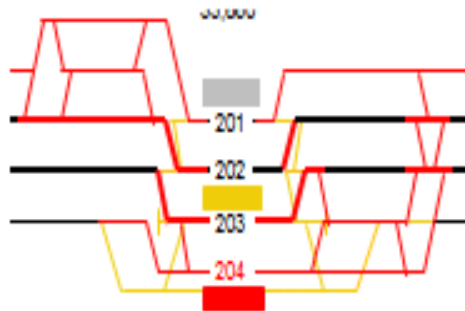
# Bahnhof Langenselbold

## Linienbetrieb „schnelle Gleise“ südlich

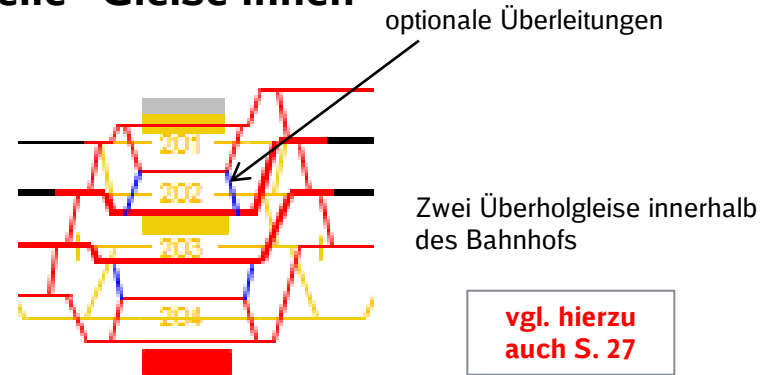


# Bahnhof Langenselbold

## Zwei Varianten symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen

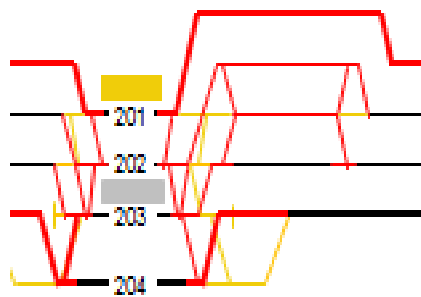


Zwei Überholgleise außerhalb des Bahnhofs

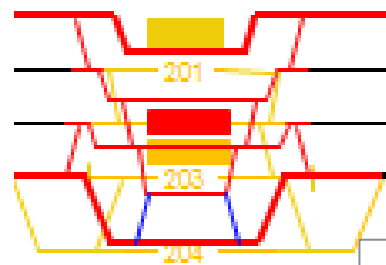


vgl. hierzu auch S. 27

## Zwei Varianten symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen

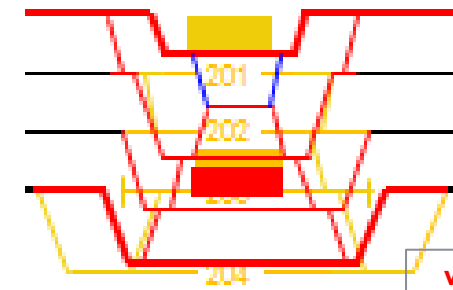


Ein Überholgleis außerhalb des Bahnhofs



vgl. hierzu auch S. 28

Ein Überholgleis innerhalb des Bahnhofs; südlich

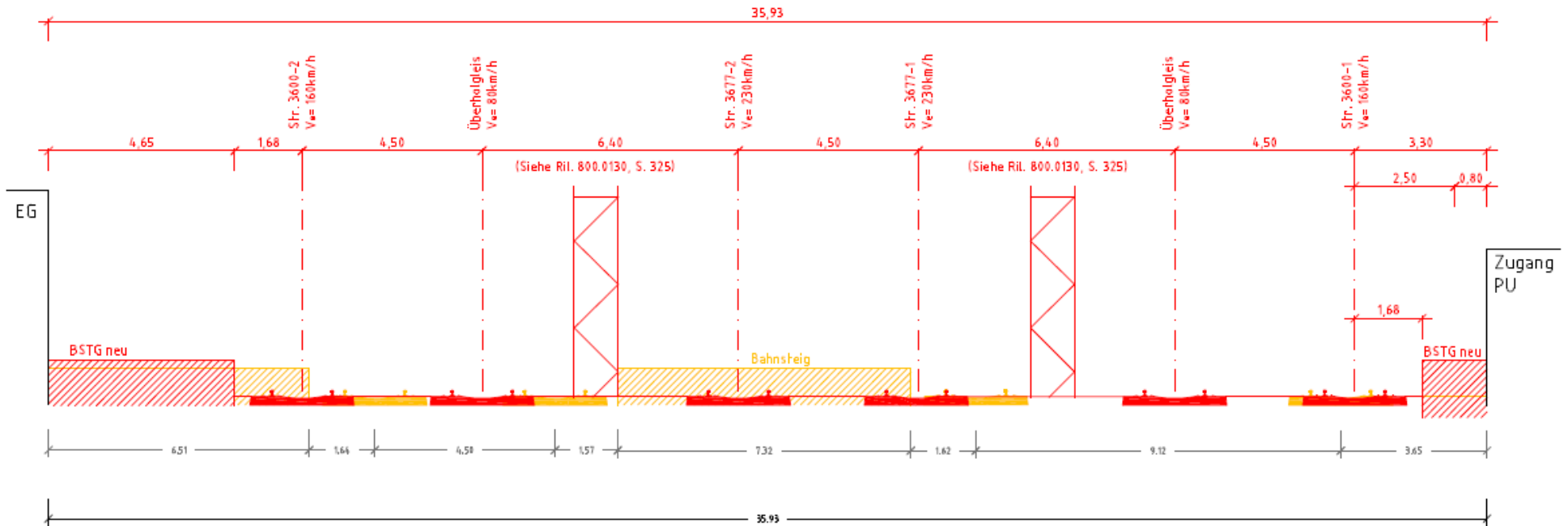
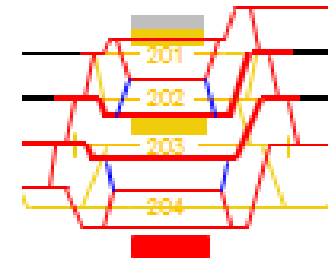


vgl. hierzu auch S. 29

Ein Überholgleis innerhalb des Bahnhofs; nördlich

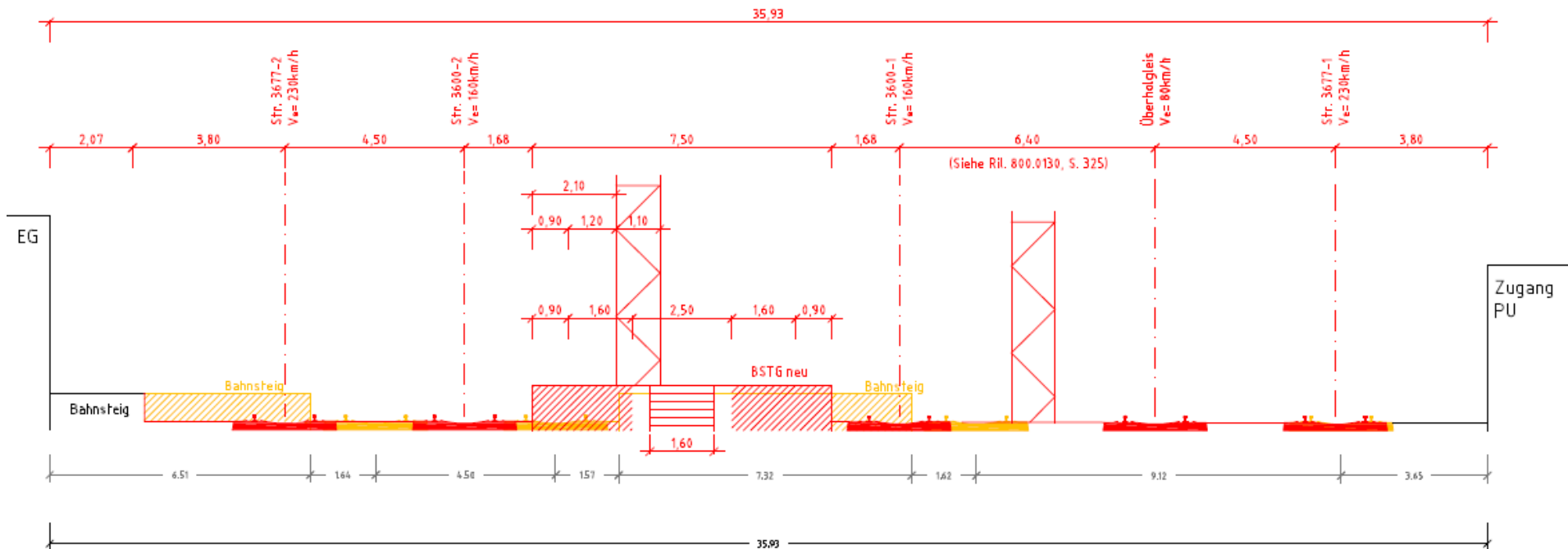
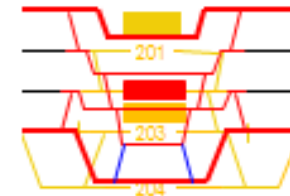
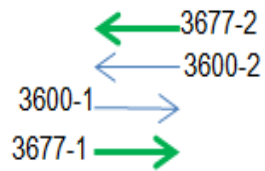
# Bahnhof Langenselbold

## Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ innen



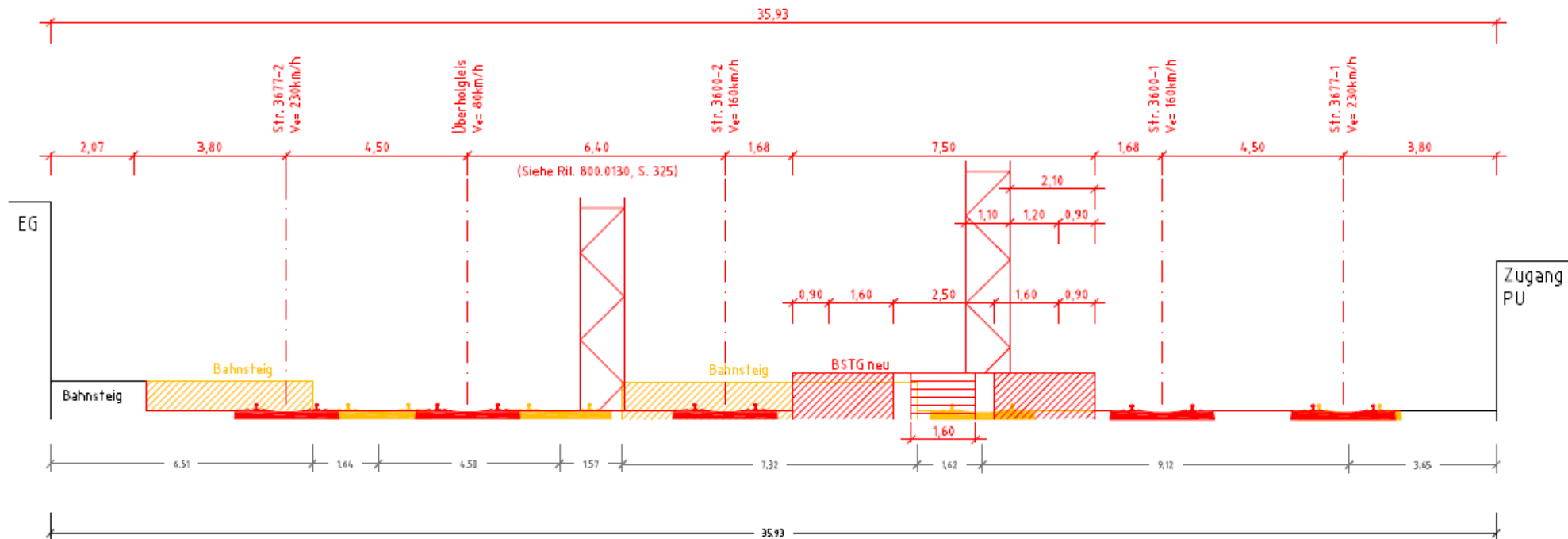
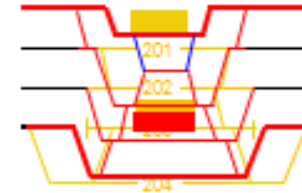
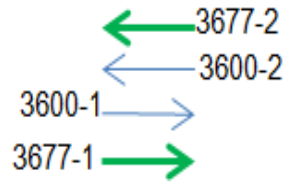
# Bahnhof Langenselbold

## Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ außen (Überholgleis südlich)



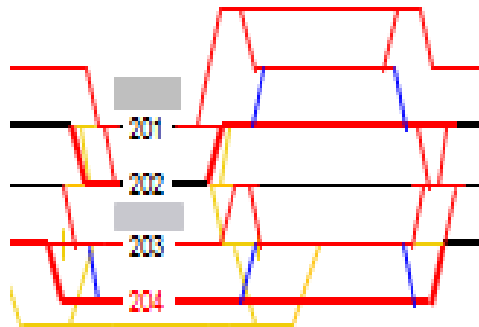
# Bahnhof Langenselbold

## Symmetrischer Richtungsbetrieb „schnelle Gleise“ außen (Überholgleis nördlich)



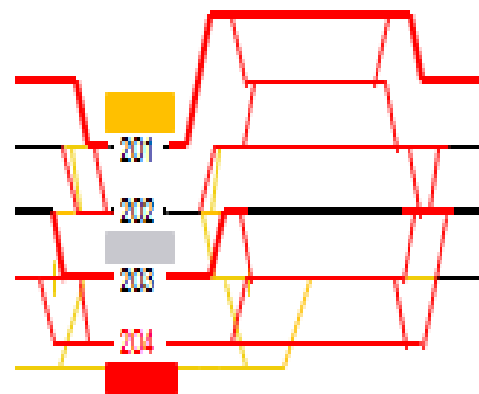
# Bahnhof Langenselbold

## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich



Zwei Überholgleise außerhalb des Bahnhofs

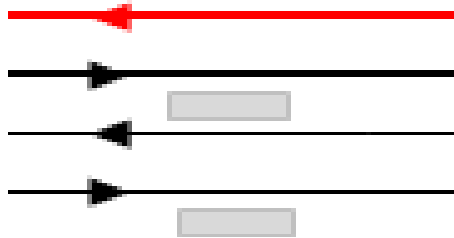
## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



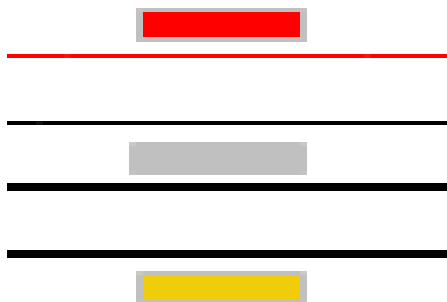
Zwei Überholgleise außerhalb des Bahnhofs. Wie oben, nur gespiegelt.

# Haltepunkt Niedermittlau

## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

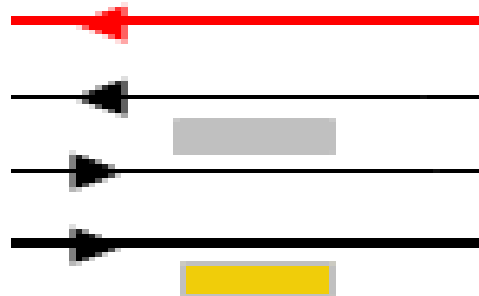


# Haltepunkt Niedermittlau

## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen



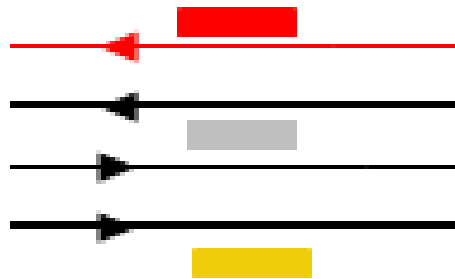
## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen





# Haltepunkt Niedermittlau

## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

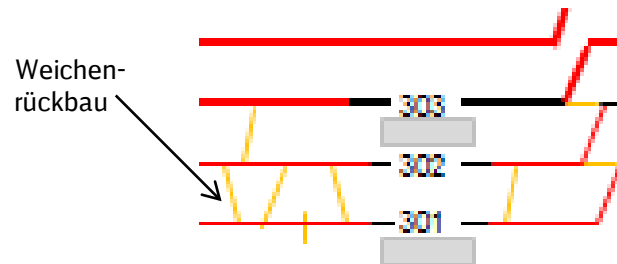


## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



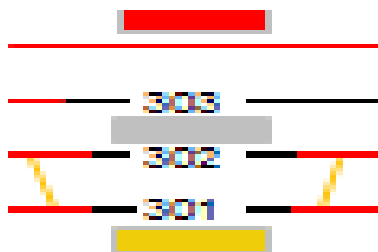
# Bahnhof Hailer-Meerholz

## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



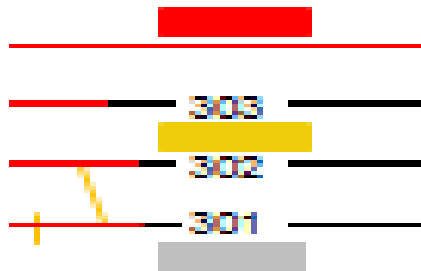
Info: Hailer-Meerholz ist heute ein „Bahnhof“; wenn aufgrund der Viergleisigkeit keine Weichen mehr notwendig sind, wird Hailer-Meerholz zum „Haltepunkt“.

## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

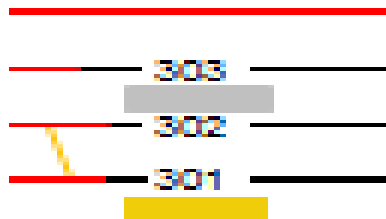


# Bahnhof Hailer-Meerholz

## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen



## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen

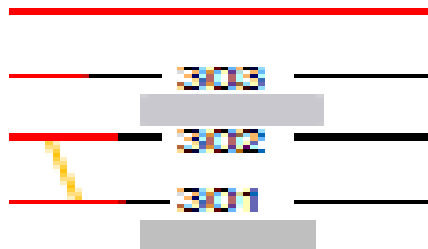


# Bahnhof Hailer-Meerholz

## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

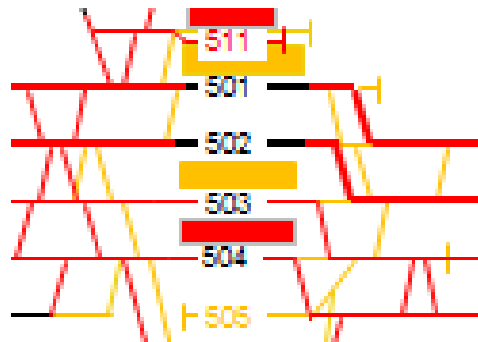


## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich

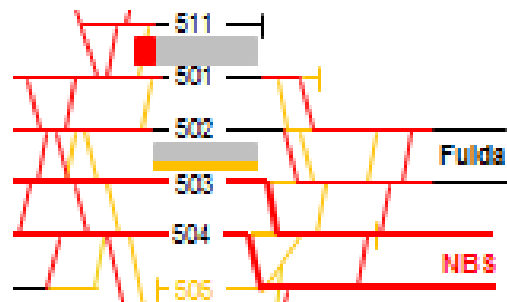


# Bahnhof Gelnhausen

## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich

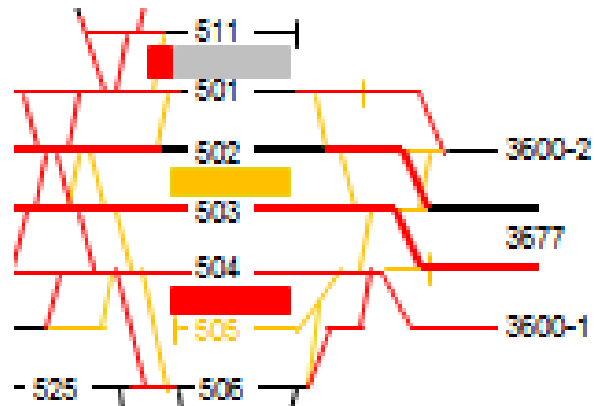


## Variante zum Linienbetrieb „schnelle“ Gleise südlich

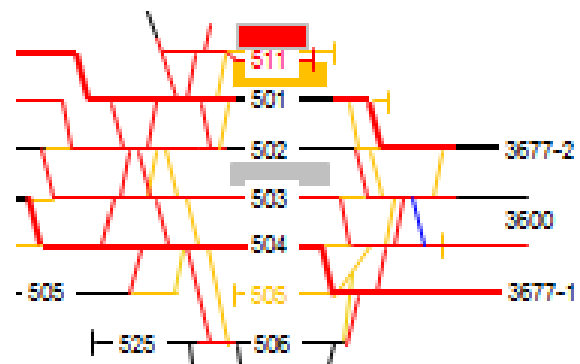


# Bahnhof Gelnhausen

## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise innen

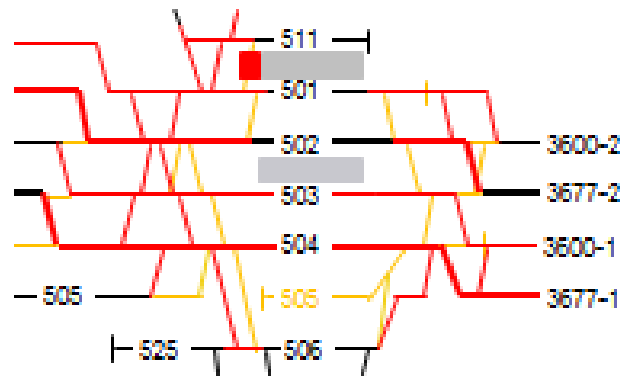


## Variante zum symmetrischen Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise außen

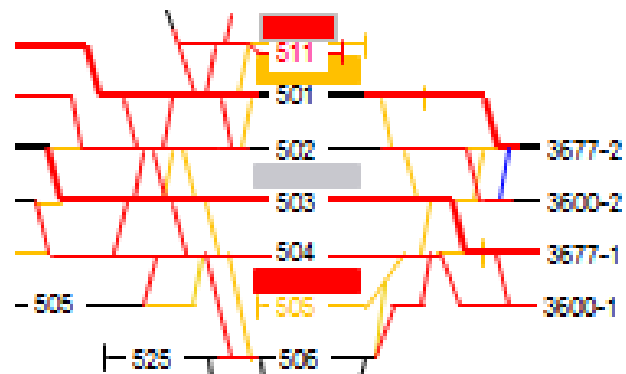


# Bahnhof Gelnhausen

## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise südlich



## Variante zum verschränkten Richtungsbetrieb „schnelle“ Gleise nördlich



**Bis auf den Linienbetrieb in Hanau sind alle Varianten technisch realisierbar. Die Bewertung der einzelnen Varianten steht noch aus.**

### Ergebnis der Prüfung nach den Ausschlusskriterien

	Hanau Hbf	Hanau Wolfgang	Rodenbach	Langenselbold	Niedermittlau	Hailer Meerholz	Gelnhausen
1. Linienbetrieb "schnelle" Gleise nördlich							
2. Linienbetrieb "schnelle" Gleise südlich							
3. symmetrischer Richtungsbetrieb "schnelle" Gleise innen							
4. symmetrischer Richtungsbetrieb "schnelle" Gleise außen							
5. verschränkter Richtungsbetrieb "schnelle" Gleise südlich							
6. verschränkter Richtungsbetrieb "schnelle" Gleise nördlich							



# Bei den bisherigen Variantenbetrachtungen zeigen sich Vorteile für den symmetrischen Richtungsbetrieb

## Zwischenstand Variantenmanagement

### Variantenbetrachtung

- Linienbetrieb
- symmetrischer Richtungsbetrieb
- verschränkter Richtungsbetrieb
- Mischformen

### Tendenzen

- Die Varianten im symmetrischen Richtungsbetrieb stellen sich tendenziell vorteilhafter dar als die übrigen Varianten

#### Weiterer Detaillierungsbedarf

- Betriebsform (schnelle Gleise außen oder innen)
- Art und Lage des vierten Gleises
- Bahnsteiganordnung und -zuwegung
- ...

### Bewertung der Cluster

- Wirtschaftlichkeit
- hohe Akzeptanz
- minimale Eingriffe
- flexible Betriebsführung
- einfache Bauphasen

# Der symmetrische Richtungsbetrieb weist von allen Varianten die größte betriebliche Flexibilität auf

## Zusammenfassende Bewertung des symmetrischen Richtungsbetriebs

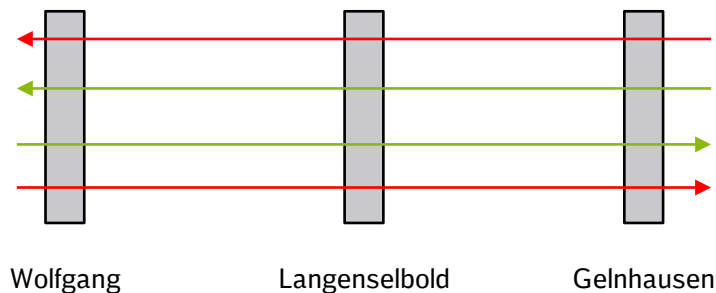
- In der Anordnung der vier Gleise zwischen Hanau und Gelnhausen kann zwischen zwei generellen Varianten unterschieden werden:
  - Linienbetrieb
  - Richtungsbetrieb
- Hierbei weist der Richtungsbetrieb aufgrund der nebeneinander liegenden Richtungsgleise eine höhere betriebliche Flexibilität auf.
- Innerhalb des Richtungsbetriebs wird eine weitere Untergliederung vorgenommen werden:
  - symmetrischer Richtungsbetrieb
  - verschränkter Richtungsbetrieb
- Dabei kann beim symmetrischen Richtungsbetrieb aufgrund der Anordnung in den inneren Gleisen eine weitere Steigerung der betrieblichen Flexibilität erreicht werden.

# Im symmetrischen Richtungsbetrieb kann das jeweils andere Gleis der gleichen Richtung problemlos genutzt werden

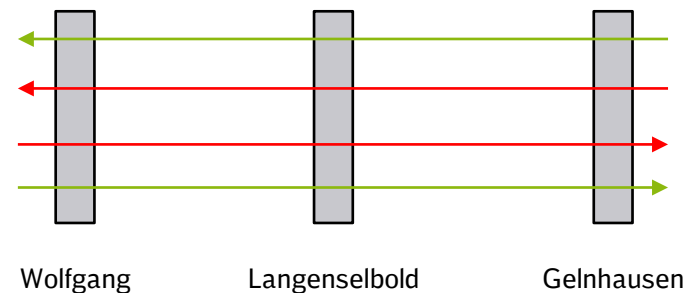
## Erläuterung der betrieblichen Flexibilität im Richtungsbetrieb

- Im Richtungsbetrieb kann im Verspätungsfall flexibel zwischen den Gleisen gewechselt werden.
- Ein Wechsel des Gleises ist jeweils in den Bahnhöfen Wolfgang, Langenselbold und Gelnhausen möglich.
- Für eine fliegende Überholung ist hierbei das jeweils andere Gleis der gleichen Richtung prädestiniert.
- Dies ist sowohl in den Varianten „schnelle Gleise außen“ als auch in den Varianten „schnelle Gleise innen“ problemlos möglich.

**Schnelle Gleise außen**



**Schnelle Gleise innen**



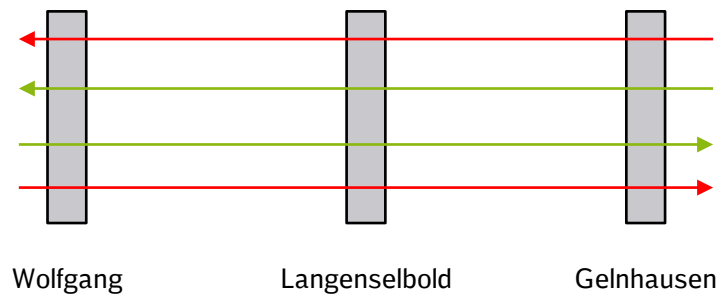
# Die Variante „schnelle Gleise außen“ bietet zusätzliche Vorteile für den Nahverkehr und die betriebliche Flexibilität

## Vorteile der Variante „schnelle Gleise außen“

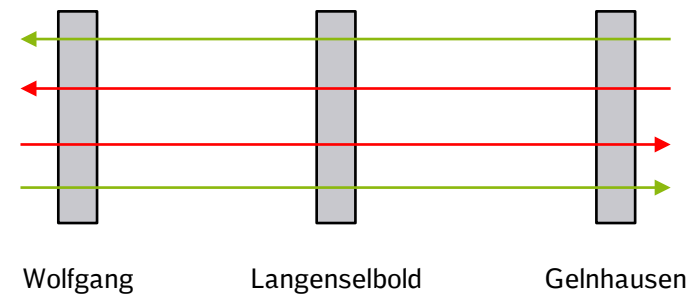
Die Variante „schnelle Gleise außen“ bietet weitere Vorteile:

- Die Nutzung des langsamen Gegengleises mit Bahnsteiganbindung ist ohne Kreuzen von Gleisen möglich.
- Das Wenden von Zügen des Nahverkehrs an den Bahnhöfen Wolfgang, Langenselbold und Gelnhausen ist ohne Kreuzen von Gleisen möglich.

**Schnelle Gleise außen**



**Schnelle Gleise innen**

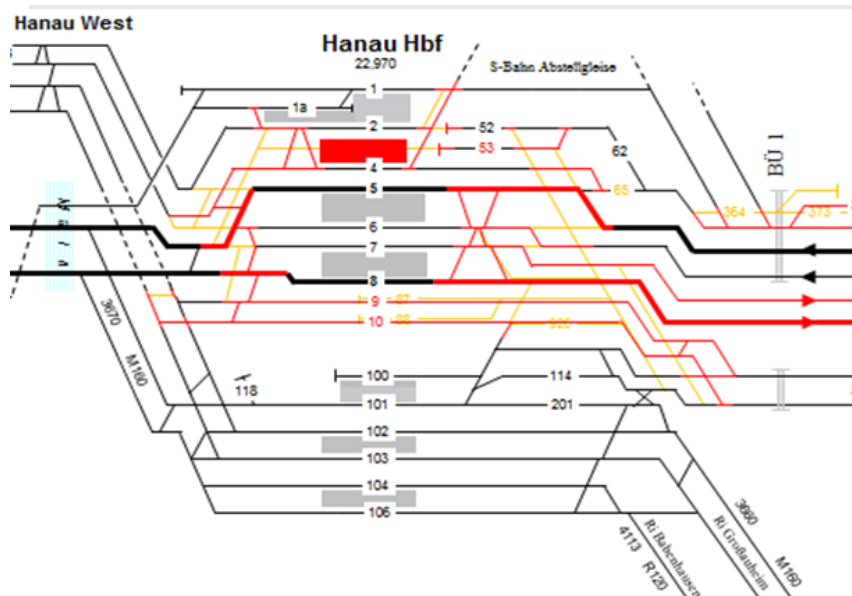


# Zum Knoten Hanau sind noch detailliertere Untersuchungen erforderlich

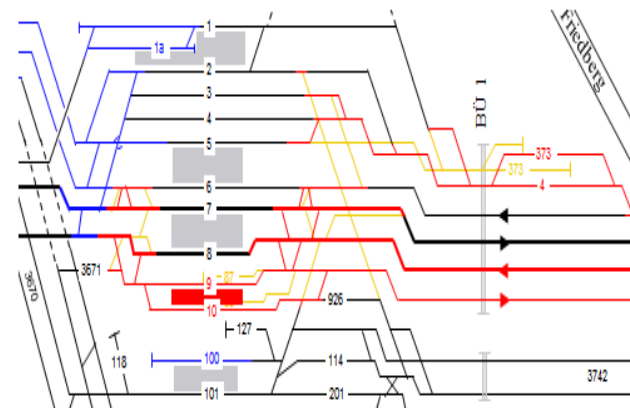
## Untersuchungsbedarf Knoten Hanau

- Um Kreuzungskonflikte des Personenverkehrs von/nach Offenbach mit dem Güterverkehr von/nach Frankfurt Ost zu vermeiden, wird der Güterverkehr in den Varianten „schnelle Gleise außen“ über Rauschwald geführt.
- Bei den Varianten „schnelle Gleise innen“ kann der Güterverkehr auf der Nordseite des Hanauer Hauptbahnhofs geführt werden.

**Beispiel für schnelle Gleise außen**



**Beispiel für schnelle Gleise innen**

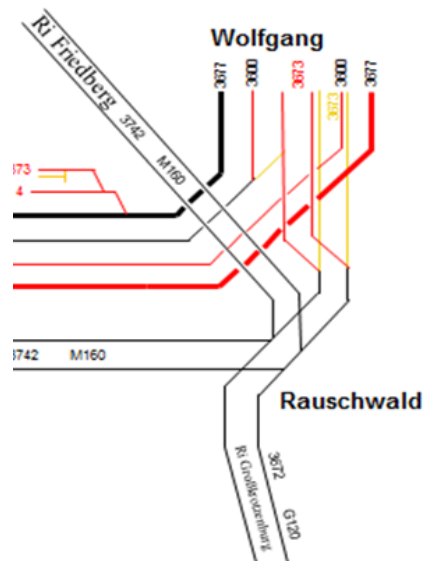


# Auch zum Bahnhof Wolfgang sind noch weitere Untersuchungen erforderlich

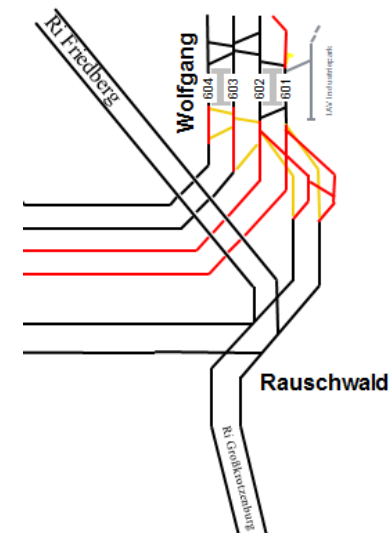
## Untersuchungsbedarf Bahnhof Wolfgang

- In den Varianten „schnelle Gleise außen“ kommt es zu niveaugleichen Kreuzungen zwischen dem Güterverkehr von/nach Frankfurt Ost mit den Verkehren von/nach Friedberg.
- Bei den Varianten „schnelle Gleise innen“ bedarf es im Bahnhof Wolfgang einer niveaugleichen Einfädelung der beiden Gleise von Rauschwald.

**Schnelle Gleise außen**



**Schnelle Gleise innen**

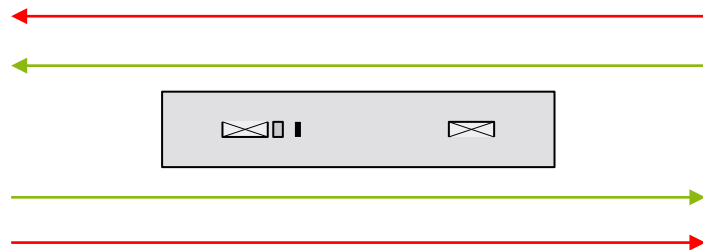


# In den Varianten „schnelle Gleise außen“ ist der Aufwand für den Bahnsteigbau deutlich geringer

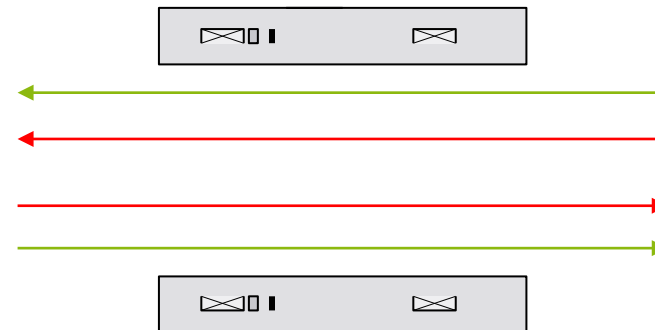
## Benötigte neue Bahnsteige bei den beiden symmetrischen Richtungsbetriebsvarianten

- In den Varianten „schnelle Gleise außen“ wird aufgrund der mittigen Anordnung der langsamen Gleise je Station nur ein Bahnsteig benötigt.
- Zusätzlich können die vorhandenen Bahnsteige weitestgehend beibehalten werden, was die Anzahl an Neubauten nochmals reduziert.

**Schnelle Gleise außen**



**Schnelle Gleise innen**

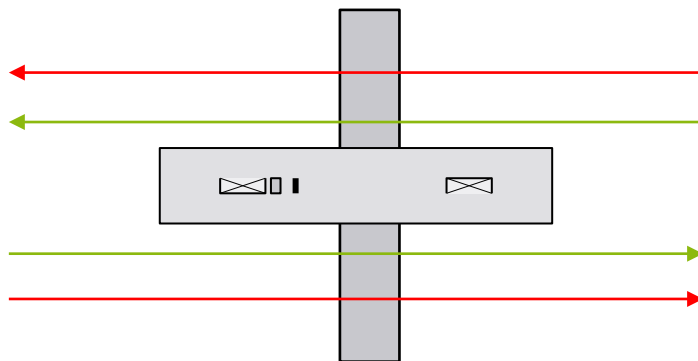


# In den Varianten „schnelle Gleise innen“ kann eine Entkopplung der Bauwerke realisiert werden

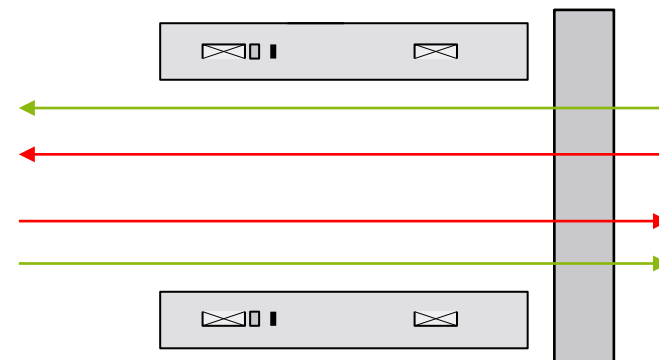
## Benötigte Bauwerke bei den beiden symmetrischen Richtungsbetriebsvarianten

- In den Varianten „schnelle Gleise innen“ ist zur Gewährleistung der Barrierefreiheit kein Aufzug bzw. keine Rampe notwendig.
- Zur Erreichbarkeit der Bahnsteige in den Varianten „schnelle Gleise innen“ ist eine Unter- bzw. Überführung in direkter Nähe nicht zwingend erforderlich. Bauwerke können als Stadtteilverbindung ausgebildet werden.

**Schnelle Gleise außen**



**Schnelle Gleise innen**






# Die verschiedenen Vor- und Nachteile müssen verglichen und abgewogen werden

## Beispielhafter Ansatz zur Ermittlung der zwei bis drei Vorzugsvarianten mit Bewertung nach Zielerreichung und Gewichtung

- Zur Ermittlung der Vorzugsanordnung der Gleise im symmetrischen Richtungsbetrieb wird eine Bewertung von verschiedenen Aspekten anhand zweier Maßstäbe vorgenommen:
  - Grad der Zielerreichung
  - Gewichtung
  
- Der Grad der Zielerreichung gibt an, in welchem Umfang die jeweilige Variante das konkrete Ziel erfüllt. Die Darstellung erfolgt über eine Farbkodierung:

 Vollumfänglich

 Teilweise

 Weniger

- Die Gewichtung gibt an, wie hoch die relative Priorität eines bestimmten Aspekts ist (z.B. Kosten, Planrechtfertigung, Fahrgastsicht...). Dies ist durch den Ausfüllgrad des Kreises dargestellt:

  
niedrig



hoch

# Die Varianten sind hierzu anhand von Ausschluss- und Bewertungskriterien zu vergleichen

## Übersicht der bisher zusammengestellten Ausschluss- und Bewertungskriterien

### Ausschlusskriterien

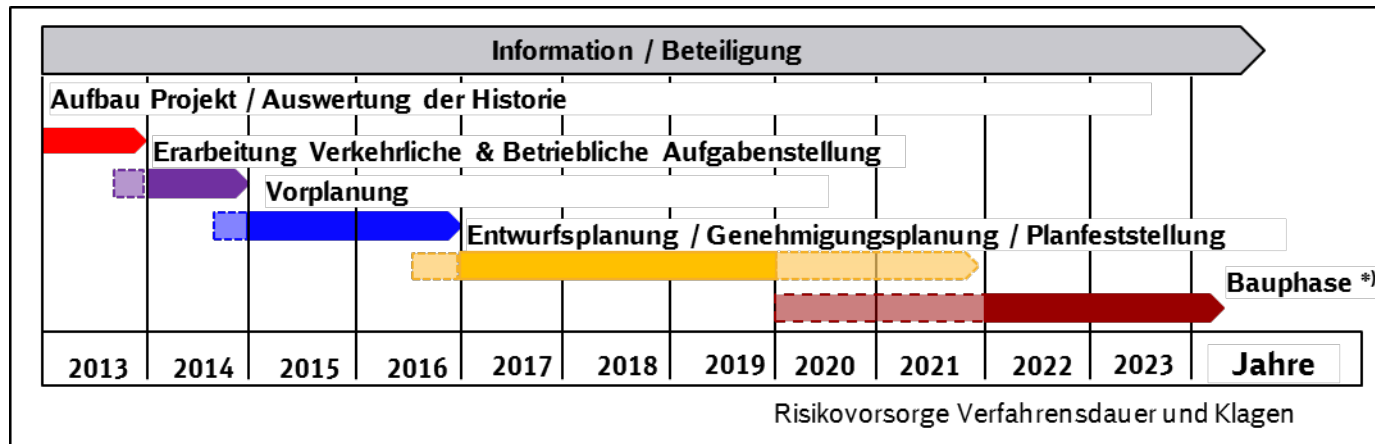
- Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung
- Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung
- Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung
- Erreichen der Fahrzeitvorgabe
- Erreichen einer optimalen Betriebsqualität

### 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

# In einem nächsten Schritt sind die Varianten auszuwählen, die in der Vorplanung vertieft untersucht werden sollen

## Aktueller Zeitplan Abschnitt Hanau - Gelnhausen



\*) Beginn der Bauphase in Abhängigkeit von Baurecht, Finanzierung, baubetrieblicher Eintaktung, ...

## Nächste Schritte

- Erste Abschichtung der Varianten auf Basis der Bewertungskriterien (derzeit)
- Auswahl von zwei bis drei Varianten (bis Frühjahr 2015)
- vertiefte Vorplanung der ausgewählten Varianten (bis Sommer 2016)
- Erstellen Wirtschaftlichkeitsnachweis, Entscheidungsvorlage und Beschluss

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**