



## **7. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda**

## **TOP 1 Begrüßung**

# Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Schienengüterwagen ab Ende 2020

**Das Bundeskabinett hat am 21.12.2016 dem Verbot des Betriebs lauter Schienengüterwagen ab Ende 2020 zugestimmt**

Kernpunkte des Gesetzes:

- Ab dem Fahrplanwechsel zum 13.12. 2020 gilt auf dem deutschen Schienennetz ein Fahrverbot für laute Güterwagen.
- Kein Güterwagen darf bei der Fahrt den Höchstwert überschreiten, wie er in den geltenden Lärmschutz-Richtlinien (TSI Lärm) für die Neuzulassung von Fahrzeugen festgeschrieben ist.
- Die Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte kann durch Umrüstung auf leise Bremssohlen erfolgen.
- Das Eisenbahn-Bundesamt kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften auf den Bundesschienenwegen. Bei Verstößen gegen das Fahrverbot für laute Güterwagen droht ein Bußgeld von bis zu 50.000 Euro.



Quelle: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

# Informationsveranstaltungen im Oktober und November



## **TOP 3 Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen**

**Bericht aus der 8. Sitzung der Arbeitsgruppe  
Hanau-Gelnhausen und aktueller Planungsstand**

## **Ergebnis der ersten lärmschutztechnischen Bewertungen**

# An Aus- und Neubaustrecken besteht Anspruch auf verbesserten Lärmschutz

## Vergleich der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete [dB(A)]

### ■ Maßnahmen im Bestand



### ■ Aus- und Neubaumaßnahmen



### Lärmschutzmaßnahmen

■ **Lärmsanierung** im Rahmen des **freiwilligen Programms** des Bundes (zur Zeit bis zu **130 Mio. EUR p.a.**)

■ **Lärmvorsorge** auf Basis **gesetzlicher Regelungen** beim Bau und wesentlichen Änderungen (**16. BImSchV**)

*Bis 31.12.2014*

### mit Schienenbonus



**75**    **65**

**64**    **54**

*Seit 01.01.2015<sup>1)</sup>*

### ohne Schienenbonus



**70**    **60**

**59**    **49**

1) Übergangsregelung für Planfeststellungsverfahren: Bei planfestzustellenden Vorhaben, bei denen die Auslegung der Planunterlagen noch vor dem 01. Januar 2015 öffentlich bekannt gemacht wurde, wird der Schienenbonus weiter angesetzt (EBA-Verfügung vom 19.12.2014 - 23.10-23pv/003-2300#26 -)

# Der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen wird bereits massiv zur Lärminderung beitragen

## Leise Güterwagen

Bis 2020 **183.000**  
leise Bestandsgüterwagen



- Die Verbundstoffbremssohle verhindert Aufrauen der Räder und **mindert Rollgeräusch**
- Für Umrüstung der Bestandsgüterwagen **sind leise Bremstechnologien** vorhanden

### - Güterwagen mit K-Sohle



Status Quo: circa 15.000<sup>1</sup>

### - Güterwagen mit LL-Sohle



Status Quo: circa 22.000<sup>1</sup>

**Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen tritt 2020 in Kraft**

1) Stand April 2016 NVR (National Vehicle Register), ohne ausländische Wagen



# Nach dem Ausbau wird es leiser

## Zusammenfassung Schallschutz Ausbaustrecke

- Für die Ausbaustrecke gelten **strengere Lärmschutzwerte als** zum Zeitpunkt der Errichtung der **heutigen Bestandsstrecke** galten (3-gleisiger Ausbau/ 90er Jahre).
- Der **Schienenlärm muss** mit dem viergleisigen Ausbau deutlich **reduziert werden**. Der **Lärmschutz muss verbessert** werden.
- Erste Sensitivitätsuntersuchungen haben ergeben, dass es in der Nähe von Wohnbebauung notwendig ist, **zusätzlich zu äußeren Lärmschutzwänden Mittellärmschutzwände** zu errichten.
- Bei Wohnbebauung, die sich in der Nähe zur Ausbaustrecke befindet, könnten zusätzlich noch **passive Lärmschutzmaßnahmen** nötig werden, um die strengen Nachtgrenzwerte einzuhalten.
- Die **Schallgutachten** werden im Rahmen der **Genehmigungsplanung** erstellt.
- Daher steht derzeit noch nicht fest **wie genau die Schallschutzmaßnahmen aussehen werden** (Höhe und Platzierung der Lärmschutzwände, evtl. zusätzliche Maßnahmen wie passiver Lärmschutz etc.). Dies **wird im Lauf der weiteren Planung** im Detail **ermittelt**.

**Ergebnis der Variantenbewertung  
schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen**

# Der Wirtschaftlichkeitsvergleich der Varianten „schnelle Gleisen innen“/„schnelle Gleisen außen“ stand noch aus

## Vertieft untersuchte Varianten

- schnelle Gleise innen mit 200 km/h
- schnelle Gleise innen mit 230 km/h
- schnelle Gleise außen mit 200 km/h
- schnelle Gleise außen mit 230 km/h

# Ausschluss- und Bewertungskriterien für den Abschnitt Hanau - Gelnhausen

## Ergebnis der Arbeitsgruppe Hanau - Gelnhausen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

### Ausschlusskriterien

#### Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

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

#### Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung

### Hohe Priorität

- Minimierung von Lärm und Emissionen
- Planrechtliche Akzeptanz
- Vorteile für Reisende
- Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe

### Mittlere Priorität

- Flexibilität in der Betriebsführung
- Vereinfachung der Bauphasen
- Öffentliche Akzeptanz
- Minimierung der Eingriffe in den Raum
- Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen
- Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden
- Städtebauliche Integration

### Niedrige Priorität

- Minimierung von Grunderwerb

# Ergebnis in Bezug auf das Ausschlusskriterium – Erfüllung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele

## 1. Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung

Die verkehrliche Zielstellung wird bei **allen vier Varianten erfüllt**.

## 2. Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung

Die verkehrliche Aufgabenstellung wird mit **allen vier Varianten erfüllt**.

## 3. Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung

Die betriebliche Aufgabenstellung wurde fortgeschrieben und wird **bei allen vier Varianten erfüllt**.

## 4. Erreichen der Fahrzeitvorgabe

Die Fahrzeitvorgabe von 200 km/h aus dem BVWP wird mit den beiden Varianten **schnelle Gleise innen 230 und schnelle Gleise außen 230 km/h übererfüllt**. Es werden je nach Richtung Fahrzeitverbesserungen von 27 bzw. 38 Sekunden erreicht.

Die **Varianten mit 230 km/h** sind somit bezüglich der Fahrzeit und des positiven Einflusses auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) **klar zu bevorzugen**.

# Ergebnis in Bezug auf das Ausschlusskriterium – Erfüllung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele

## 5. Erreichen einer optimalen Betriebsqualität

Eine optimale Betriebsqualität ist bis auf den **Knoten Hanau** bei allen Varianten erreichbar.  
Bei **schnelle Gleise außen sind zusätzliche Maßnahmen** auf der **Südseite** des Hanauer Hbf zum Erreichen einer optimalen Betriebsqualität **erforderlich** (**Mehrkosten** für LST, Neubau eines Gleises und von Weichen sowie für die Oberleitung).

## Ergebnis in Bezug auf das Ausschlusskriterium – Nutzen-Kosten-Verhältnis $< 1$

### 6. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung

Bedingt durch die **zusätzlichen Maßnahmen auf der Südseite des Bf Hanau** bei der Variante schnelle Gleise außen ist die Variante **schnelle Gleise innen bei 200 km/h vsl. 6 Mio. Euro günstiger** als die Variante schnelle Gleise außen.

Bei **230 km/h** ist die **Variante schnelle Gleise innen vsl. 5 Mio. Euro günstiger** als die Variante schnelle Gleise außen.

### 7. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung

Es sind **vergleichbare Betriebs- und Instandhaltungskosten** bei schnelle Gleise außen und schnelle Gleise innen zu erwarten. Die bei 230 km/h gegenüber 200 km/h vsl. etwas höheren aber derzeit nicht quantifizierbaren Instandhaltungskosten rechtfertigen sich durch den höheren verkehrlichen Nutzen

# Ergebnisse in Bezug auf die Bewertungskriterien

## 8. Minimierung von Lärm und Emissionen (hohe Priorität)

Die Lärminderung stellt sich bei „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“ **gleichermaßen positiv** dar.

Somit ist der Lärmschutz kein relevantes Entscheidungskriterium für die Variantenentscheidung.

## 9. Planrechtliche Akzeptanz (hohe Priorität)

Es sind keine maßgeblichen Unterschiede der technischen, regionalplanerischen und umweltrechtlichen Genehmigungsfähigkeit zwischen den Varianten erkennbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die von Mitgliedern des Dialogforums befürwortete Variante **schnelle Gleise innen 230 km/h** auch von den Bürgerinnen und Bürgern **bevorzugt** wird.

## 10. Vorteile für Reisende (hohe Priorität)

Durch die außen liegenden Regionalbahngleise besteht die Möglichkeit, **Außenbahnsteige** zu errichten, die es vor allem den Pendlern im Regionalverkehr ermöglichen, einmal täglich ebenerdig vom/zum Zug zu gelangen. Dies wurde von den **Mitgliedern des Dialogforums bevorzugt**. Somit ist eine **Bevorzugung für schnelle Gleise innen** vorhanden.



# Ergebnisse in Bezug auf die Bewertungskriterien

## 11. Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe (hohe Priorität)

Bei den Varianten schnelle Gleise außen sind Mittelbahnsteige zwischen den beiden innen liegenden Regionalbahngleisen nötig, die überwiegend bereits vorhanden sind und erhalten bleiben.

Bei schnelle Gleise innen ist der Zugang zu den Außenbahnsteigen in einigen Stationen durch eine bestehende (Rodenbach) oder eine im Zuge einer Bahnübergangs-Ersatzmaßnahme noch zu schaffende (Hailer-Meerholz) Ortsteilverbindung bereits barrierefrei möglich. Die **Barrierefreiheit** ist in diesen Fällen **unabhängig von der 1000er Regelung** sichergestellt.

Somit ist bei diesem Bewertungskriterium von einem **Vorteil für schnelle Gleise innen** auszugehen.

# Ergebnisse in Bezug auf die Bewertungskriterien

## 12. Flexibilität in der Betriebsführung (mittlere Priorität)

Außerhalb der beiden Knoten gibt es bei schnelle Gleise außen durch die Mittelbahnsteige klare Vorteile in den Betriebssituationen, wo z. B. kurzfristige Änderungen der Bahnsteignutzung nötig sind. Dagegen sind in den Knoten (Hanau und Gelnhausen) durch die innere und damit ungehinderte Führung des Fernverkehrs Vorteile für schnelle Gleise innen vorhanden.

Da die Vorteile für schnelle Gleise innen in den Knoten regelmäßig wirksam sind, gelten sie gegenüber den nur in bestimmten Störungssituationen wirksamen Vorteilen von schnellen Gleisen außen bei den Verkehrsstationen als nachrangig.

Somit ist ein **Vorteil für schnelle Gleise innen** festzustellen.

# Ergebnisse in Bezug auf die Bewertungskriterien

## 13. Vereinfachung der Bauphasen (mittlere Priorität)

Die bisher entwickelten Bauphasen lassen bis auf den Bereich **Hanau** keinen Unterschied in der Komplexität zwischen schnelle Gleise außen und schnelle Gleise innen erkennen, insbesondere ergeben sich keine zeitlichen Vorteile bei einer dieser beiden Varianten. Im Knoten Hanau dagegen sind die Bauphasen bei schnellen Gleisen außen durch den erforderlichen Eingriff in die Stellbereiche der LST Technik auf der Südseite des Hbf Hanau wesentlich komplexer.

Somit gibt es insgesamt **Vorteile** in der Bewertung für **schnelle Gleise innen**.

## 14. Öffentliche Akzeptanz (mittlere Priorität)

Eine höhere Akzeptanz ist gemäß der uneingeschränkten Bevorzugung von **schnelle Gleise innen** im **Dialogforum** und in der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“ **auch bei den Bürgern** zu erwarten.

## 15. Minimierung der Eingriffe in den Raum (mittlere Priorität)

Bezüglich der Eingriffe in den Raum sind **keine Unterschiede** erkennbar.

## 16. Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen (mittlere Priorität)

Für die Umsetzung der bekannten Ideen von künftigen Projekten im Raum der Ausbaustrecke wurden **keine signifikanten Unterschiede** festgestellt.

# Ergebnisse in Bezug auf die Bewertungskriterien

## 17. Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden (mittlere Priorität)

Bis auf die tendenziell bessere Erreichbarkeit der Nebenanlagen durch die bei schnelle Gleise innen vom Güterverkehr genutzten außen liegenden Gleise in den Knoten sind **keine Unterschiede** für die verladenden Güterverkehrskunden erkennbar.

## 18. Städtebauliche Integration (mittlere Priorität)

Für eine Integration der Verkehrsstationen in städtebauliche Konzepten erscheinen **alle Varianten grundsätzlich geeignet**.

## 19. Minimierung von Grunderwerb (niedrige Priorität)

Grunderwerb wird bei allen Varianten in sehr beschränktem Umfang notwendig. Es ist dabei **kein signifikanter Unterschied** erkennbar.

# Gesamtbewertung

		Schnelle Gleise			
		innen mit 230 km/h	innen mit 200 km/h	außen mit 230 km/h	außen mit 200 km/h
1	Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung				
2	Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung				
3	Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung				
4	Erreichen der Fahrzeitvorgabe				
5	Erreichen einer optimalen Betriebsqualität				
6	Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung				
7	Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung				
8	Minimierung von Lärm und Emissionen				
9	Planrechtliche Akzeptanz				
10	Vorteile für Reisende				
11	Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe				
12	Flexibilität in der Betriebsführung				
13	Vereinfachung der Bauphasen				
14	Öffentliche Akzeptanz				
15	Minimierung der Eingriffe in den Raum				
16	Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen				
17	Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden				
18	Städtebauliche Integration				
19	Minimierung von Grunderwerb				

Legende:

übererfüllt
erfüllt
weniger erfüllt

# Fazit und nächste Schritte

- Eine Trassierung mit 230 km/h ist insgesamt sowohl aus verkehrlicher, als auch wirtschaftlicher Sicht sinnvoller.
- Die Variante schnelle Gleise innen stellt gegenüber der Variante schnelle Gleise außen in Summe die Vorzugsvariante dar.
- Dies entspricht auch der Empfehlung der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda.
- Für den Start der Entwurfsplanung der Vorplanungsvariante (SI 230 km/h) wird die DB Netz noch eine Abstimmung mit dem Bund durchführen.

## **TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen – Würzburg/Fulda**

**Bericht aus der 7. + 8. Sitzung der AG Vorbereitung  
des Raumordnungsverfahrens und aktueller  
Planungsstand**

## **Vorstellung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertungskriterien zum Variantenvergleich**



# Bewertungskriterien Verkehr und Technik - Entwurf -

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren		
Verkehr und Technik	1	1-1	<b>Verkehrsverlagerung auf die Schiene</b>	Maximierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entmischung und Kapazitätserhöhung</li> <li>- Vertaktung für SPFV und SPNV (Korrespondenzen)</li> <li>- Fahrzeitverkürzungen</li> <li>- Voraussetzungen für Pünktlichkeit</li> <li>- Infrastruktur für bedarfsgerechte Nahverkehrsangebote</li> </ul>	
		1-2	<b>Flexibilität für künftige Verkehrsentwicklungen</b>	Maximierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- durchgängig Kapazitätsreserven (keine Engpässe)</li> <li>- Anlagen für verschiedene Verkehre nutzbar</li> <li>- Ausbauoptionen erhalten</li> <li>- Bedarfsgerechte Verknüpfung von Strecken</li> </ul>	
	2	Betriebsführung	2-1	<b>Verkehrslenkung</b>	Minimierung der Lärmbelastung an den Bestandsstrecken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähigkeit der neuen Infrastruktur für die Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr;</li> <li>- Umlenkungsmöglichkeiten des GV über kurze Wege</li> </ul>
			2-2	<b>Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung</b>	Minimierung der Beeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit</li> <li>- Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannan, lange Tunnel, Brücken usw.)</li> </ul>
			2-3	<b>Bauphase</b>	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf den Bestandsstrecken, den Verknüpfungs- und Einbindebereichen</li> </ul>
	3	Bauausführung	3-1	<b>Baugrund</b>	Maximieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereichen mit günstiger Baugrundverhältnisse</li> <li>- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Untersuchungen kritischer Bereichen</li> </ul>
			3-2	<b>Massendisposition</b>	Minimierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massenüberschüsse,</li> <li>- Transporterfordernisse und Logistik,</li> </ul>
			3-3	<b>Bauzeit und Bauabwicklung</b>	Minimierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauzeit</li> <li>- Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr</li> <li>- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen,</li> <li>- Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz</li> </ul>
			3-4	<b>Nutzbarkeit neuer Anlagen</b>	Maximierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Möglichkeit von Teilbetriebnahmen</li> </ul>

# Bewertungskriterien Wirtschaftlichkeit

- Entwurf -

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
Kosten	4	Wirtschaftlichkeit	4-1 Volkswirtschaftlicher Nutzen	Maximierung - Nutzen-Kosten-Verhältnis >1; <b>(NKV&lt;1 führt zum Ausschluss der Variante)</b>
	5	Kosten der Infrastruktur	5-1 Investitionskosten	Minimierung - Kostenschätzung auf Basis des Kostenkennwertekatalogs
			5-2 laufende Kosten	Minimierung - Erhaltungskosten (abhängig von Infrastrukturelementen wie z.B. Tunnel Weichen...) - außerordentliche Betriebskosten
			5-3 vermiedene Ersatzinvestitionen	Maximierung - Sowiesokosten erfassen (in den Anknüpfungs-, Verknüpfungs- und ggf. Bündelungsbereichen)
	6	Kosten der EVU	6-1 Betriebsführungskosten	Minimierung - Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb (entfernungs- und neigungsabhängig); - Personal- und Fahrzeugbindung
7	Risiken	7-1 Realisierungsrisiken	Minimierung - Baugrundrisiken in sensiblen Bereichen - Forderungen über das gesetzliche Maß hinaus - Ansätze für Verzögerungen im Genehmigungsverfahren	

**Die Bewertungskriterien „Raumordnung“ und „Umwelt“ sind in der Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt enthalten**

## **Bericht aus der 3. Sitzung der AG Verbesserung/Konzeption Südkorridor**

## Bei der 3. Sitzung der AG „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“ war ein Gutachter des Bundes zu Gast

### Ergebnisse 3. AG „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

- Ein Gutachter des Bundes hat in der Arbeitsgruppe erläutert, wie die **unterschiedliche Bewertung** der **Nutzen-Kosten-Verhältnisse** der beiden **Alternativen** „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ zustande kam. Ein **Diskussionsschwerpunkt** war die Bewertung der **Fahrzeiterparnisse**.
- Es ist nun Aufgabe des Vorhabensträgers **DB Netz AG**, diese Annahmen variantenspezifisch **vertieft** zu **untersuchen**.
- Die DB Netz AG wird auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2030 auch **prüfen**, in welchem Maße **kapazitätserhöhende** und **geschwindigkeitsverbessernde** Maßnahmen auf der Strecke **Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach** umgesetzt werden können.
- Wichtige **Voraussetzung** ist, dass der **Nutzen** die entstehenden **Kosten übersteigen** muss.

**Die Frage der Südanbindung wird weiterhin ergebnisoffen geprüft.**

**Die Spessartquerungsvarianten sind auch ohne Südanbindung denkbar.**

# Die Arge Bahndreieck Spessart fordert ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept für den Südkorridor

Arbeitsgruppe Südkorridor (Frankfurt am Main – Würzburg) ▲ Aschaffenburg ▲ 06.02.2017

## Bahndreieck Spessart

Ausbau/Neubau länderübergreifend  
ABS/NBS Hanau – Würzburg/– Fulda



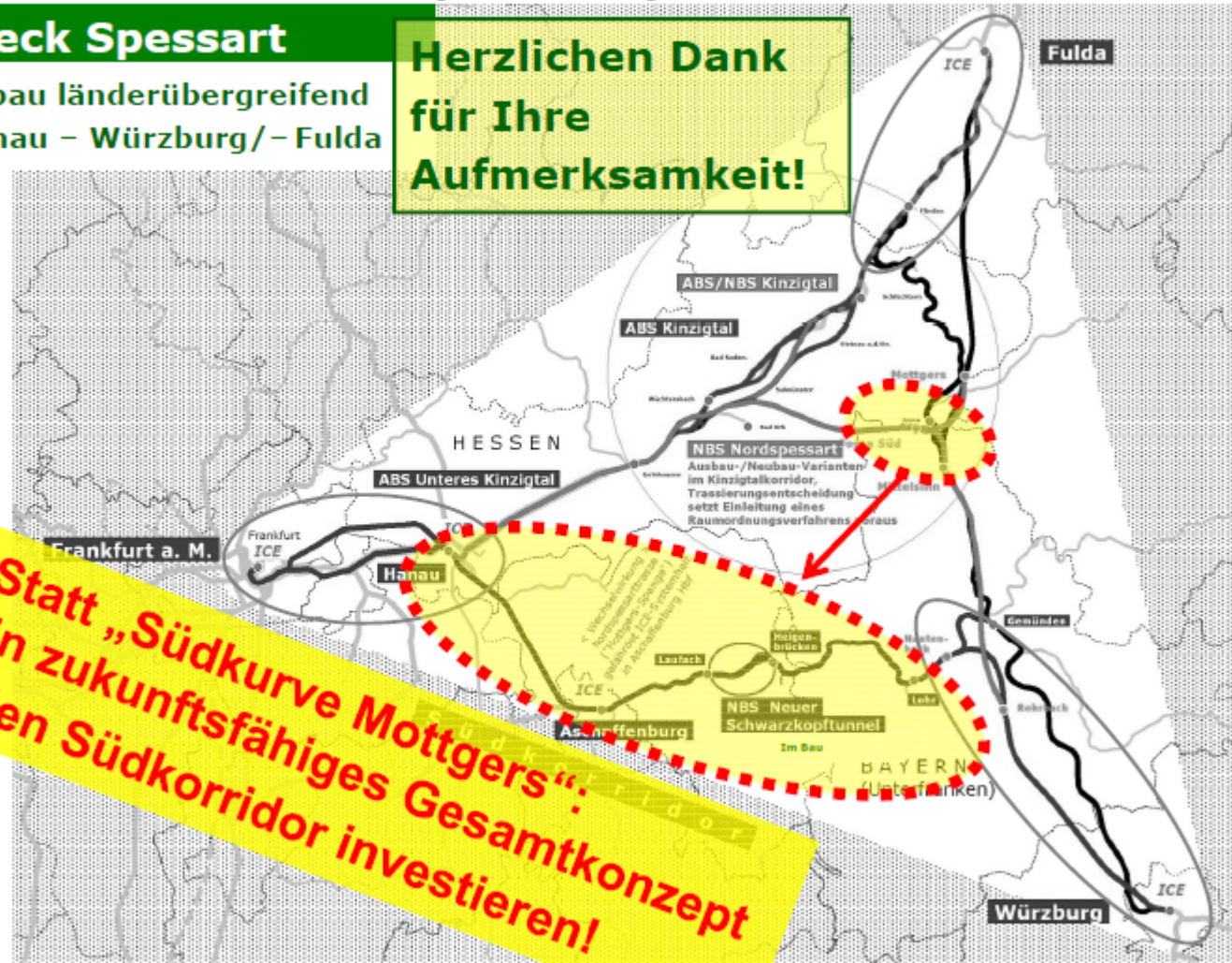
Knoten, Strecken,  
Bündelungs-  
abschnitte

AG ICE Bahndreieck  
Spessart  
BUND Bayern (BN)  
\* VCD Bayern  
\* SPD Hessen  
\* Pro Bahn

Treffen seit 2006  
= 19. Treffen  
Info-Austausch  
länderübergreifend

\* Kontinuierliches,  
ehrenamtliches  
Engagement  
in Hessen und Bayern

Herzlichen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!



**Statt „Südkurve Mottgers“:  
Geld in ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept  
für den Südkorridor investieren!**