



2. Sitzung des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda TOP 4: Vorstellung des aktuellen Planungsstands/ Bericht aus den Arbeitsgruppen

Marlene Kißler / Dr. Reinhard Domke

DB Netz AG

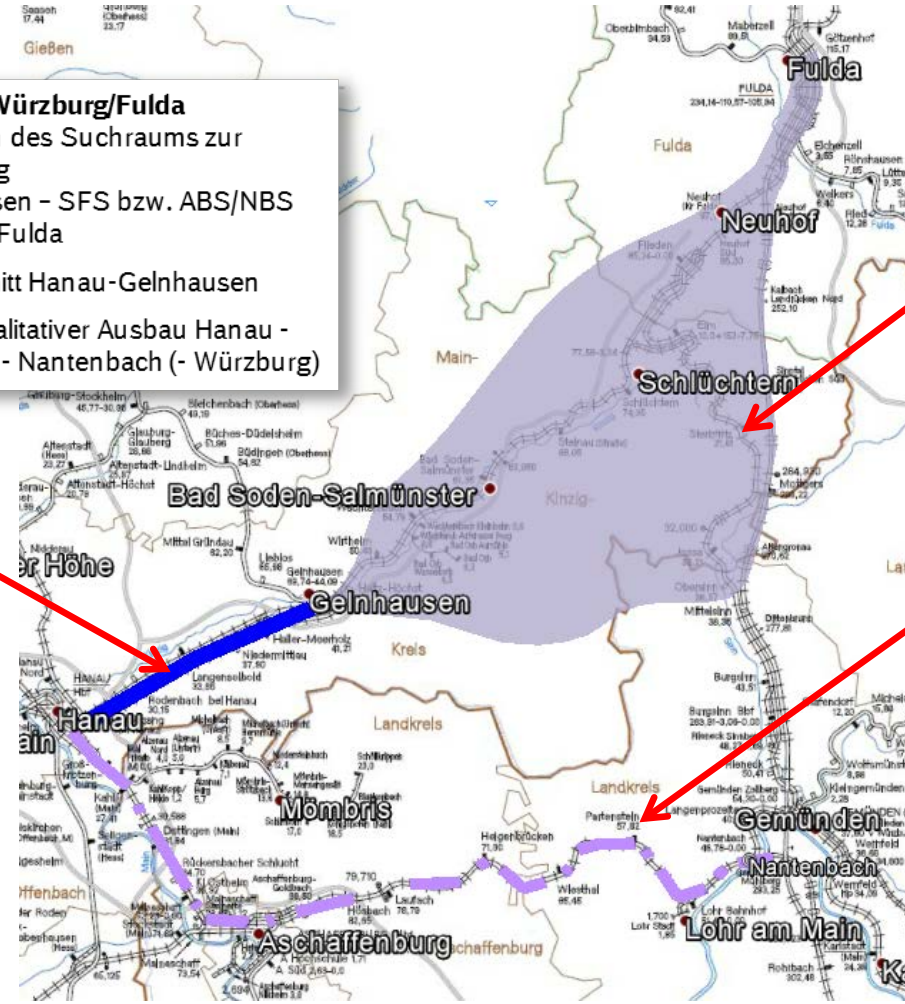
Rodenbach, 18.11.2014

Das Projekt Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda ist in zwei Abschnitte aufgeteilt

Vorgehen in den beiden Abschnitten

ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda

- Grober Bereich des Suchraums zur Trassenfindung
- NBS Gelnhausen - SFS bzw. ABS/NBS Gelnhausen - Fulda
- Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen
- Prüfauftrag qualitativer Ausbau Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach (- Würzburg)



1. Hanau-Gelnhausen

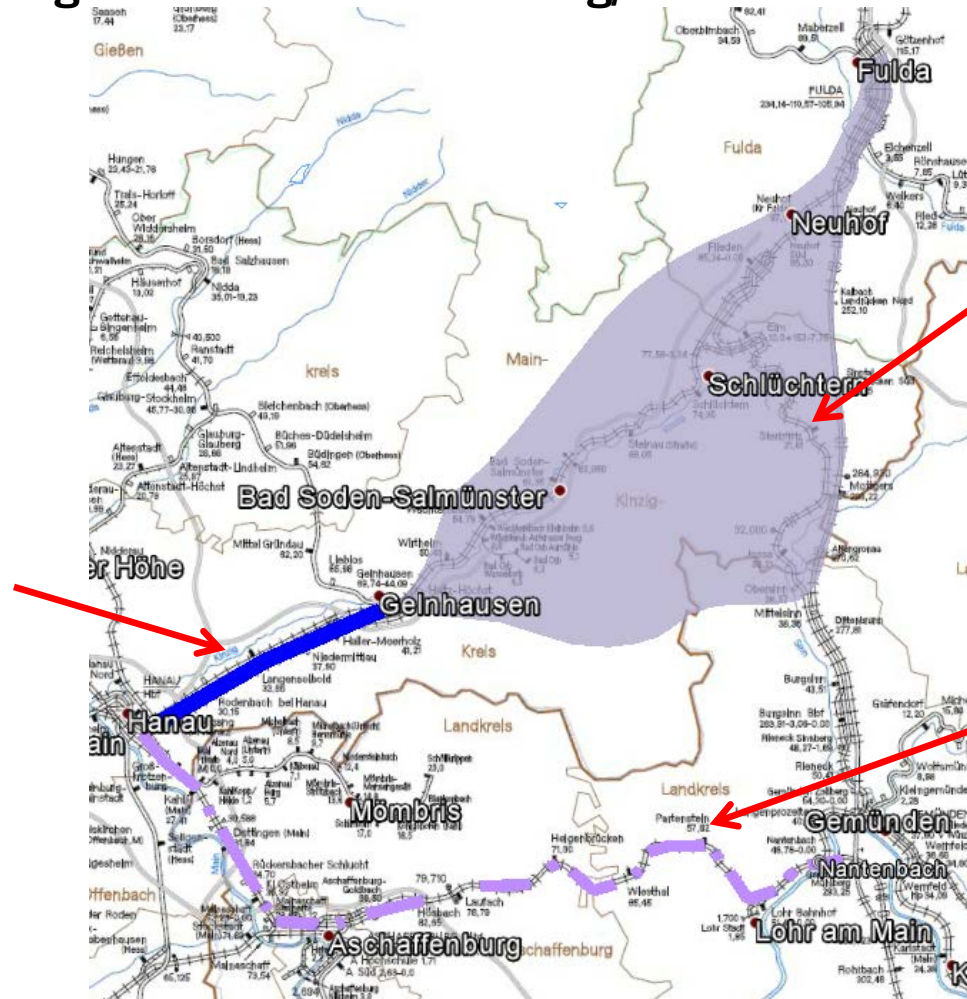
- 4-gleisiger Ausbau entlang der Bestandsstrecke
- prinzipielle Lage der Gleise im Raum liegt fest

2. Gelnhausen-Würzburg/Fulda

- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- prinzipielle Lage der neuen Gleise liegt nicht fest
- zzgl. Prüfauftrag für qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach
- ergebnisoffene Planung

Insgesamt drei Arbeitsgruppen haben sich mit den beiden Projektabschnitten und dem Prüfauftrag befasst

Arbeitsgruppen des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda



AG „Verkehrliche Konzeption Hanau-Gelnhausen“

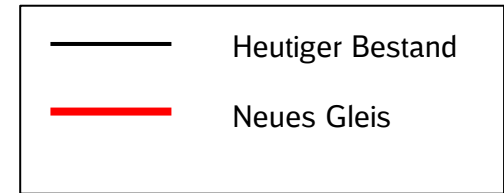
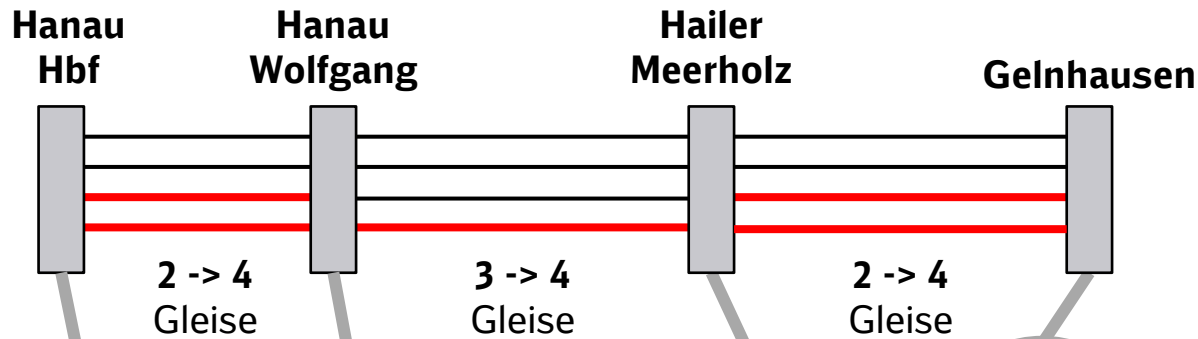
AG „Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren“

AG „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

Planungsstand im Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Der viergleisige Ausbau Hanau – Gelnhausen erfolgt entlang des Bestands

Bestand und Ausbaubedarf Hanau-Gelnhausen

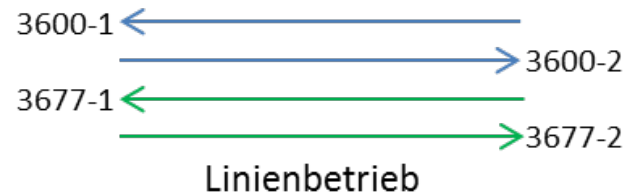


Für den viergleisigen Ausbau gibt es verschiedene betriebliche Varianten, die geprüft werden müssen

Grundsatzoptionen „Linienbetrieb“ oder „Richtungsbetrieb“

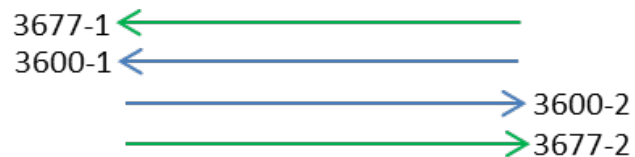
1. Linienbetrieb

Beim Linienbetrieb liegen die Gleise der jeweiligen **Strecke** nebeneinander.



2. Richtungsbetrieb

Beim Richtungsbetrieb liegen die **Richtungsgleise** der jeweiligen Strecken nebeneinander.



Symmetrischer Richtungsbetrieb
(schnelle Gleise Strecke 3677 außen)



Verschränkter Richtungsbetrieb

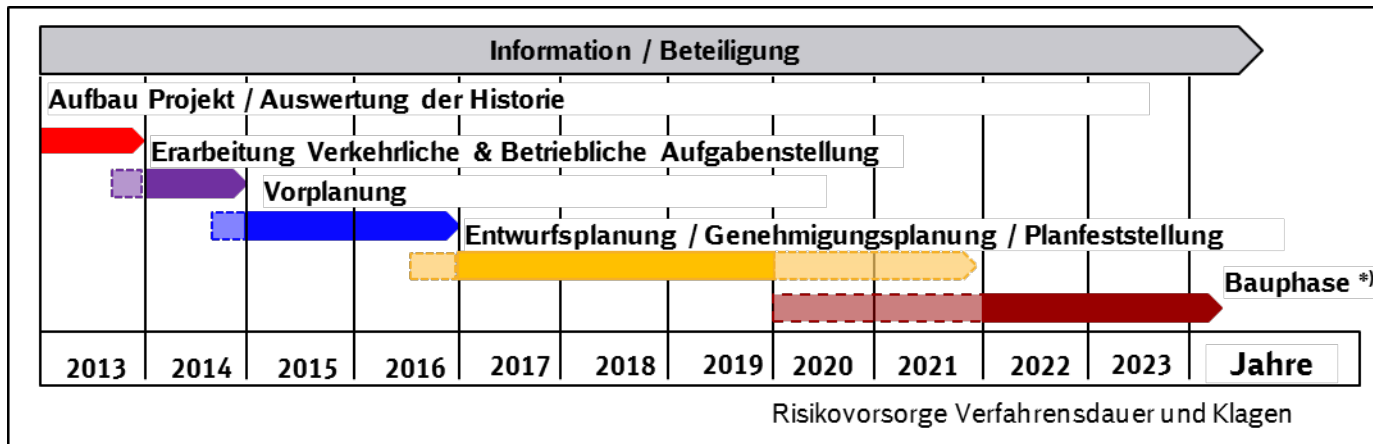
Auch im Rahmen des 4-gleisigen Ausbaus werden zahlreiche Änderungen an der bestehenden Infrastruktur notwendig

Notwendige Änderungen an der Infrastruktur, unabhängig von der Betriebsform:

- Neubau bzw. Umbau von **Gleisen**: Streckengleise ca. 25 km, Bahnhofsgleise ca. 15 km
- Umbau bzw. Erneuerung von 16 **Straßenbrücken**, 22 **Eisenbahnbrücken** sowie 82 **Durchlässen**
- Neubau von bis zu 115 **Weichen**, Umbau bzw. Rückbau von bis zu 84 Weichen
- Umbau der **Sicherungstechnik** am Bahnübergang Heideäckerweg in Hanau bzw. Bahnübergangs-Ersatzmaßnahme nach EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
- Beseitigung von zwei **Bahnübergängen** in Hailer-Meerholz nach EKrG
- Neubau bzw. Umbau der betroffenen **Bahnsteige** (auf 76 cm über Schienenoberkante)
- Neubau bzw. Umbau von **Bahnsteigzugängen** (Bahnsteigüberführungen bzw. Bahnsteigunterführungen)
- Neubau von bzw. Umbau bestehender **Lärmschutzeinrichtungen**
- Neubau von bzw. Umbau/Verlegung zahlreicher **Leitungen**
- Umfangreiche Änderungen/Anpassungen der **Oberleitung, Übertragungswege, Leit- und Sicherungstechnik** der Bahn
- **Weitere** derzeit nicht erkennbare Zusammenhangsmaßnahmen

Im Rahmen der Vorplanung wird nun über die geeignete Betriebsform entschieden

Vorläufiger Zeitplan und Planungsschritte zum 4-gleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen



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

Arbeitsschritte innerhalb der Vorplanung

- In der Vorplanungsphase erfolgt eine „**Variantenplanung**“ mit im Vergleich zur Entwurfsplanung noch geringerer Planungstiefe.
- Es werden zu Beginn **alle denkbaren Möglichkeiten zusammengestellt**, die dann einer Prüfung anhand von Ausschlusskriterien unterzogen und mit Hilfe von Bewertungskriterien **schrittweise** ausgesondert bzw. **abgeschichtet** werden.
- **Am Ende** der Vorplanung steht **eine Variante mit Kostenschätzung und erstem Nachweis der Wirtschaftlichkeit**, die dann in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vertieft beplant wird.

Bericht aus den Arbeitsgruppen

In allen Arbeitsgruppen wurde über die Entwicklung der Zugzahlen diskutiert

Themen und Ergebnisse der Diskussionen über die Zugzahlenentwicklung

Diskussion

- Warum gelten die **Prognosezahlen 2025**? Ab wann werden die **Prognosezahlen 2030** hinzugezogen?

Thema in allen Arbeitsgruppen

- Wie **zuverlässig** sind die Prognosen?

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Die Prognosezahlen 2025 stammen aus der Bedarfsplanüberprüfung 11/2010 des Bundes und bilden die Planungsgrundlage für das Projekt.
- Die neuen Prognosezahlen 2030 entstehen erst im Zuge der Erarbeitung des neuen BVWP 2015.
- Die neue Prognose wird dann entsprechend in die Projektplanung einfließen.

- In die Prognose fließen sehr viele Daten und Aspekte ein, demographische, wirtschaftliche Entwicklung etc.
- Ein kontinuierlicher Abgleich zwischen Ist und Prognose ist notwendig - alle fünf Jahre erfolgt daher eine Überprüfung bzw. Erneuerung.

Gesprochen wurde auch über die zu erwartende Entwicklung des Nahverkehrs und das Thema Lärm

Diskussion

- Wie wird sich der **Nahverkehr** auf der Strecke entwickeln?
Die [Prognose](#) zeigt keinen Anstieg auf.

Thema in allen
Arbeitsgruppen

- Wie entwickelt sich der Lärm und was wird konkret für den **Lärmschutz** getan?

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Dies liegt daran, dass die der DB vorliegenden aktuellen Ausschreibungsunterlagen keine Erhöhung der Zugzahlen zeigen.
- Abweichungen von den Ausschreibungen in der Größenordnung von +/- fünf Prozent sind hierbei zulässig.
- Die DB wird mit dem RMV Kontakt aufnehmen und ihn bitten, zur geplanter Entwicklung des Nahverkehrs Auskunft zu geben.

- Das Thema Lärmentwicklungen und Lärmauswirkungen wird erst in den nachfolgenden Planungen schrittweise konkretisiert. Konkretere Aussagen können frühestens in ein bis eineinhalb Jahren getroffen werden.
- Da das Thema für alle Beteiligte besondere Priorität hat, sollen Maßnahmen zum Lärmschutz im Allgemeinen baldmöglichst besprochen werden.

Alle AGs behandelten die Frage der Ergebnisoffenheit und das frühe Planungsstadiums des Projekts

Diskussion

- Wie kann der Planfall 16a **ergebnisoffen** sein, wenn er nur die „Mottgersspange“ abbildet?

Thema in allen Arbeitsgruppen

- Warum gibt es noch so **wenige konkrete Aussagen** und Ergebnisse von Seiten der Bahn?

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Der Planfall 16 a bildet mit der „Mottgersspange“ eine denkbare Lösung exemplarisch ab und ist sozusagen Platzhalter für die zu erarbeitende Streckenführung.
- Das Projekt hat die Aufgabe, auch andere Lösungen zu prüfen. Die Planung erfolgt ergebnisoffen. Es gibt im jetzigen Planungsstand keine Festlegung auf eine Variante.

- Üblicherweise wird erst kommuniziert, wenn die Antragsvariante feststeht. Wir gehen beim Projekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda ganz bewusst einen anderen Weg (Pilotprojekt frühe Bürgerbeteiligung). Alle Beteiligten betreten damit Neuland.
- Aufgrund des frühen Planungsstadiums können viele Fragen noch nicht beantwortet werden, da Abarbeitung noch nicht erfolgt ist.
- Nur auf diese Weise können aber Hinweise und Anregungen frühzeitig in die Planungen einfließen.

Bericht aus der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Konzeption im Abschnitt Hanau – Gelnhausen“

Die Arbeitsgruppensitzung zum Abschnitt Hanau-Gelnhausen führte zu konkreten Ergebnissen

Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzung vom 16. September 2014

Diskussion

- Anforderungen an die **Bahnhöfe** (Barrierefreiheit, Zugänglichkeit, Nutzen als Pendlerbahnhöfe muss beachtet/gewährleistet werden)

- Die Teilnehmer favorisieren, dass der **Nahverkehr** im Richtungsbetrieb **auf** den **äußeren** beiden **Gleisen** geführt wird (Außenbahnsteige). Vorteil ist vor allem die schnellere und einfachere Zugänglichkeit der Bahnsteige für den Nahverkehr.

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Besondere Rolle des Bahnhofs Gelnhausen als Schnittstellen zwischen den beiden Abschnitten ist zu beachten.
- Bahnhof Langenselbold wird hauptsächlich von Pendlern genutzt, das muss bei den Planungen berücksichtigt werden.
- Rodenbach legt Wert auf einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof.
- Die DB wird diese Hinweise bei den weiteren Planungen beachten.

- Die DB wird den symmetrischen Richtungsbetrieb mit innenliegendem Personenfernverkehr und außenliegendem Personennahverkehr betrachten.

In der nächsten Arbeitsgruppensitzung wird die Auswirkung der verschiedenen Gleisanordnungen auf die Bahnhöfe betrachtet

Nächste Schritte

- Die DB wird die Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden Bahnhöfe grafisch konkreter darstellen und in der kommenden Arbeitsgruppensitzung vorstellen.
- Der RMV und die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig sowie die Gemeinden Hanau, Hasselroth und Linsengericht werden gebeten, an der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe teilzunehmen.
- Nächste AG-Sitzung: **10. Dezember 2014**

Planungsstand im Abschnitt „Südkorridor“ (= Strecke Hanau – Aschaffenburg - Nantenbach)

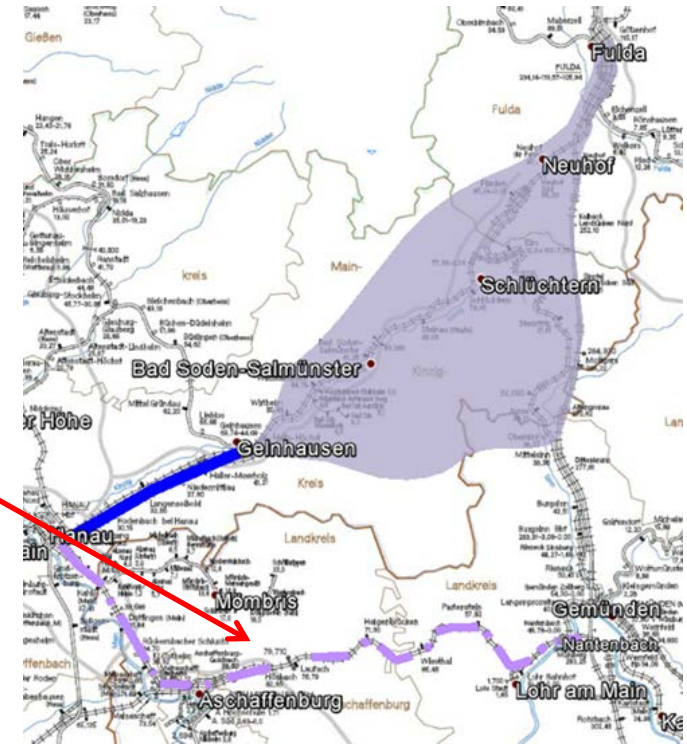
Das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda hat den Prüfauftrag für einen qualitativen Ausbau der Strecke Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach

Worin besteht der Prüfauftrag?

Es geht darum zu untersuchen, **welche Maßnahmen** auf der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach noch **notwendig** sind, damit die prognostizierten Verkehre in Richtung Würzburg in **Alternative** zu einer **Südanbindung** einer Neubaustrecke durch den **Spessart** an die Schnellfahrstrecke Würzburg - Fulda, mit der notwendigen Geschwindigkeit und mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität über die Strecke **Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach** geführt werden können.

Was bedeutet „qualitativer Ausbau“?

Ein qualitativer Ausbau umfasst nur Maßnahmen, die **keine** zusätzlichen **neuen Streckengleise** erfordern.



Die Maßnahmen des Projekts Hanau-Nantenbach (Schwarzkopftunnel) werden auf der Strecke unabhängig vom Projekt Hanau-Würzburg/Fulda bereits realisiert.

Der Prüfauftrag hat bisher zwei notwendige qualitative Maßnahmen identifiziert

Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Großauheim

Situation

- Aufgrund der höhengleichen Bahnsteigzugänge (Fahrgäste müssen die Gleise überqueren, um zu ihrem Bahnsteig zu gelangen) kann in der Zeit, in der die Züge in Richtung Aschaffenburg – Hanau halten, auch in der Gegenrichtung kein Zug auf dem Streckengleis Hanau – Aschaffenburg verkehren.
- Dies führt bereits im heutigen Fahrplan zu Problemen in der Fahrplangestaltung und in der Disposition im Verspätungsfall (Zugfolge). Die Situation wird sich aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung in Zukunft noch verschärfen.



Technische Lösung

- Neubau Außenbahnsteig, Rückbau Zwischenbahnsteig, Gleisverschwenkung, Schallschutz, Anpassung Bahnübergang, Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik inkl. Gleiswechselbetrieb

Darüber hinaus würde ein zusätzliches Blocksignal zwischen Kleinostheim und Dettingen für spürbare Qualitätsverbesserung sorgen

Zusätzliches Blocksignal zwischen Kleinostheim und Dettingen

Situation

- In dem Streckengleis Aschaffenburg – Hanau befindet sich zwischen den Betriebsstellen Kleinostheim und Dettingen ein 3 km langer Blockabstand. In der Regel liegt die Länge der Blockabstände bei ca. 1,5 km. Die Zugfolgezeit erhöht sich erheblich in diesem Abschnitt.



Technische Lösung

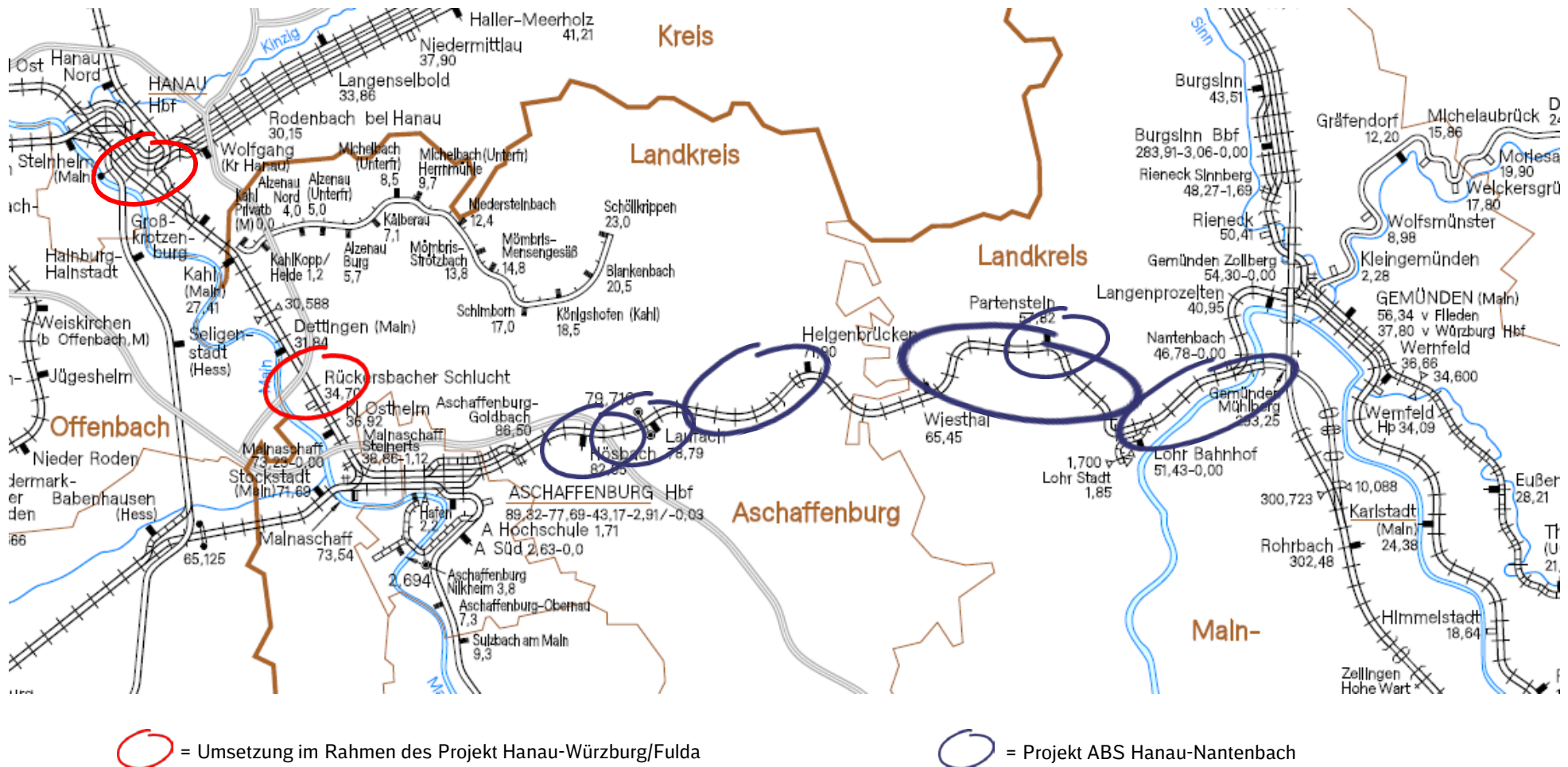
- Signale, Kabeltrasse, Blockanpassung

Wenn die prognostizierten Verkehre anstatt über die Südanbindung der Spessartquerung über Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach geführt werden, ließe sich mit den beiden genannten qualitätsverbessernden Maßnahmen eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität auf der Strecke erreichen.

Weitere Maßnahmen sind aus rein kapazitiver Sicht nicht notwendig.

Nach Umsetzung der skizzierten Maßnahmen herrscht auf der Strecke zukünftig eine aus kapazitiver Sicht optimale Betriebsqualität

Darstellung des Südkorridors und der betrachteten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen



Bericht aus der Arbeitsgruppe „Verbesserung/Konzeption Südkorridor“

In der Arbeitsgruppe wurde u.a. das Projekt Hanau - Nantenbach vorgestellt

Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzung vom 4. November 2014

Diskussion

- **Qualitätsverbessernde Maßnahmen** auf der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach

- **Zukunftsorientierte Planung**/künftige Entwicklungen sollen nicht durch andere Baumaßnahmen oder Flächeninanspruchnahme unmöglich gemacht werden

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Aus kapazitiver Sicht ist die Strecke mit zwei zusätzlich zur ABS Hanau-Nantenbach umgesetzten qualitativen Maßnahmen in optimaler Betriebsqualität befahrbar.
- Ob darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Verringerung der Fahrzeit nötig sind, entscheidet sich erst mit Vorlage des nächsten BVWPs.
- Ideen für zusätzliche Maßnahmen, wie diese der Arge Bahndreieck Spessart, werden von der DB dann geprüft.

- Langfristige verkehrliche Entwicklung auf der Strecke im Blick behalten. Nicht durch eine zu enge Projektierung entlang der aktuellen Prognosen einen zukünftigen Ausbau verhindern.
- Appell nicht nur an die Bahn, sondern insbesondere an die Kommunen bzw. die kommunale Bauleitplanung.

Die Spessartquerung wäre auch ohne Südabzweigung eine der Lösungsvarianten in Richtung Fulda

Diskussion

- **Spessartquerung** auch **ohne Südkurve** denkbar

- **Ziele** von **DB Fernverkehr**

Ergebnis/weiteres Vorgehen

- Die Maßnahmen auf der Strecke Hanau - Aschaffenburg - Nantenbach würden lediglich die Südkurve einer möglichen Spessartquerung ersetzen können. Die einfache Spessartquerung mit Nordkurve wäre weiterhin eine der Varianten für die Streckenführung Gelnhausen - Fulda, dann in der Relation Gelnhausen - Fulda werden auf jeden Fall zwei neue Gleise benötigt.
- Es ist möglich, dass der Bund, der die Entwicklung der Infrastruktur zu gewährleisten hat, zu einer anderen Gesamtbewertung kommt als die DB Fernverkehr, die betriebswirtschaftlichen Zwängen unterliegt.
- DB Fernverkehr will nach derzeitigem Informationsstand den stündlichen ICE-Halt in Aschaffenburg aufrechterhalten.

Sobald neue Informationen vorliegen, werden diese an die AG-Mitglieder weitergegeben

Nächste Schritte

- Sobald hinreichend belastbare Aussagen zu den neuen verkehrlichen Zielsetzungen vorliegen, wird die DB Netz AG die Mitglieder der AG Südkorridor informieren und auf dieser Basis mögliche bzw. notwendige zusätzliche Maßnahmen für den Südkorridor diskutieren.
- Ob vor Bekanntgabe der neuen verkehrlichen Zielsetzungen ein weiterer AG-Termin stattfindet, soll hier im Dialogforum unter Berücksichtigung der nachfolgenden Themenliste entschieden werden:

Einige Teilnehmer der AG Südkorridor sehen weiteren, konkreten Gesprächsbedarf

Themenliste der Mitglieder der AG Südkorridor

- **Grundlage Angebotsplanung Schienenpersonennahverkehr**
 - Frage nach der Verbesserung der Betriebsqualität des Regionalverkehrs; wie sind die Konzeptionen und Wünsche des Aufgabenträgers Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
- **Zugzahlenprognosen**
 - alternative Methoden, hinterlegte Betriebsprogramme, Taktzeiten, fahrdynamische Berechnungen etc.
- **Kommunale Entwicklung/Aufrechterhalten von Planungsoptionen**
 - Abstimmung und Sensibilisierung der betroffenen Kommunen, um Planungen und Bauvorbereitungen zu vermeiden, die negative Auswirkungen auf spätere Ausbauoptionen haben
- **Infrastrukturplanung Knoten Hanau**
 - Insbesondere im Hinblick auf den Anpassungsbedarf auf der Südseite inklusive der Einbindung in Richtung Frankfurt weiterführenden Strecken
- Welchen **Anforderungen** muss die Strecke genügen (Belastbarkeit/Geschwindigkeit)
- Welche **Maßnahmen** sind für die einzelnen Streckenabschnitte nötig, um diese Voraussetzungen zu erreichen?

Planungsstand im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

Für den Suchraum wurden die Unterlagen zur Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren (ROV) erstellt

Prozess der Erstellung der Tischvorlage für die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren

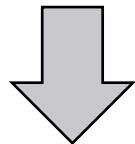
- 23.07.2014 - Erstes Treffen der AG „Vorbereitung ROV“
 - Vorstellung des vorgesehenen Methodik zur Erstellung der Unterlage
 - Aufnahme erster Anregungen und Hinweise aus der Arbeitsgruppe
- 01.09.2014 - Fertigstellung des ersten Entwurfs der Unterlage
- 30.09.2014 - Zweites Treffen der AG „Vorbereitung ROV“
 - Vorstellung des aktuellen Entwurfsstand der Unterlage
 - Aufnahme von Hinweisen und Anregungen aus der Arbeitsgruppe
- Mitte Oktober - Übergabe der Tischvorlage für die Antragskonferenz an die zuständigen Behörden (RP Darmstadt, RP Kassel, Regierung von Unterfranken)

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

Prozess zur Ermittlung der Antragsvariante zum Raumordnungsverfahren

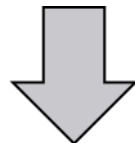
Abgrenzung des **Suchraums** und Ermittlung erster **Grobkorridore** (ggf. nicht vollständig; ermittelt anhand techn. Rahmenbedingungen, verkehrl. Ziele und erster Raumbetrachtung Natura 2000/Wasserschutzgebiete) und Erstellung von Raumwiderstandskarten

Beginn zur UVS
(Scoping)



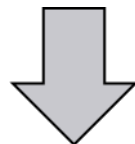
Raumwiderstandsanalyse auf Basis von Raumwiderstandskarten

Trassenkorridore



Variantenermittlung innerhalb der Trassenkorridore anhand einer Raumwiderstandsanalyse unter Berücksichtigung der Projektvorgaben

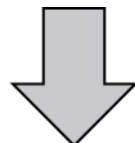
Trassenvarianten



Variantevergleich

Vorzugsvariante(n)

Vorlage der UVS



Vergleich der Vorzugsvarianten unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien

Antragsvariante

Der Suchraum wird durch die Schnellfahrstrecke, die Geologie im Vogelsberg und die maximale Streckenlänge (Fahrzeit) begrenzt

Aktuelle Ansicht des Suchraums zwischen Gelnhausen, Mittelsinn und Fulda



Gemäß gängiger Methoden wurden vier verschiedene Raumwiderstandsklassen eingeteilt

Definition der Raumwiderstandsklassen

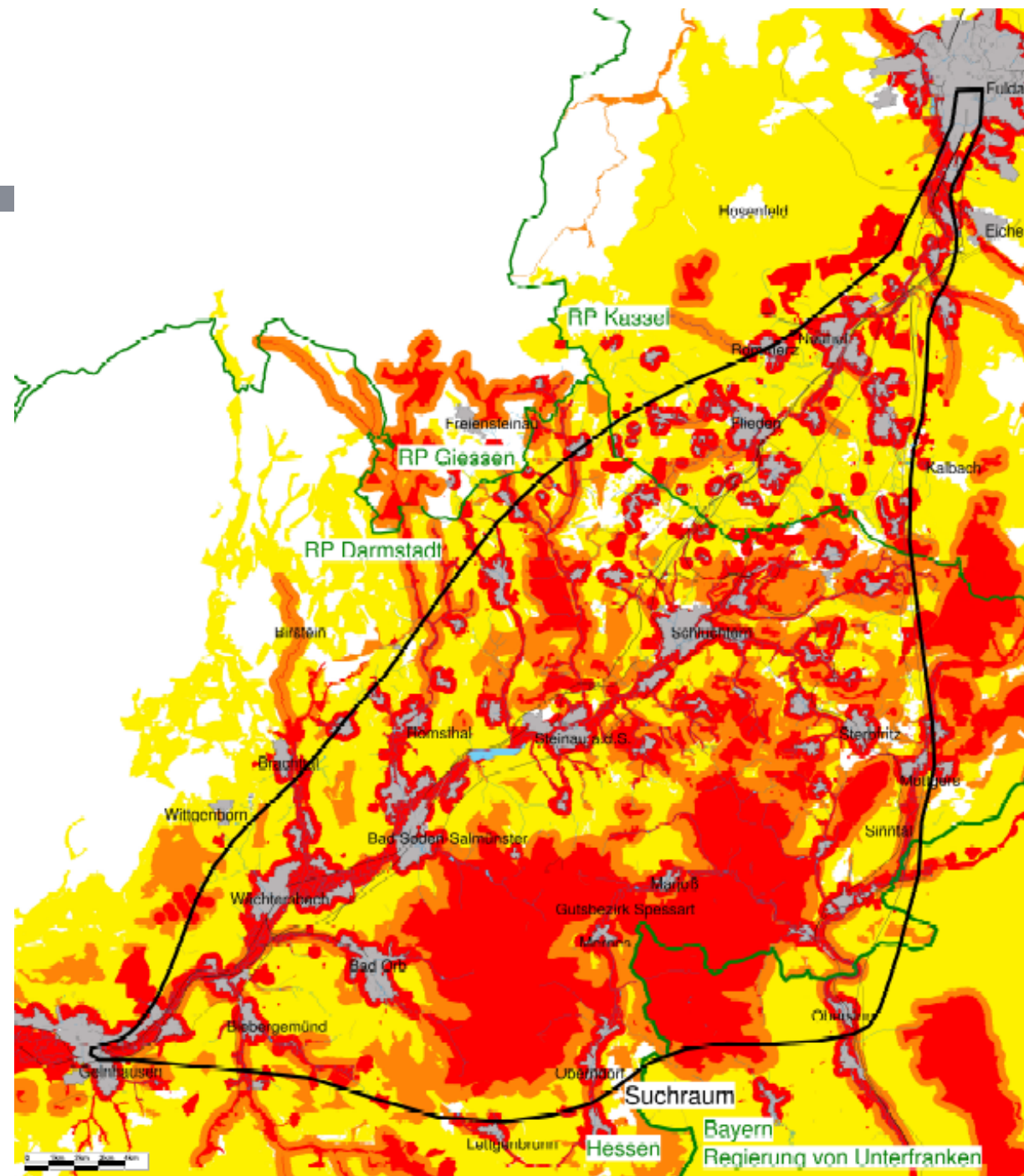
Raumwiderstandsklasse	Definition
IV sehr hoch	<p>Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung erhebliche Raum- bzw. Umweltauswirkungen erwarten lässt und sich somit zulassungshemmend auswirken kann.</p> <p>D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der einer Zulassung des Vorhabens entgegen stehen kann, und sich i. d. R. auf eine rechtlich verbindliche Norm gründet und erhebliche, für das Vorhaben sprechende Gründe erfordert (z. B. Befreiung bzw. Ausnahme- oder Abweichungsverfahren). Die Raumwiderstandsklasse resultiert nur aus der Sachebene.</p>
III hoch	<p>Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung zu erheblichen Raum bzw. Umweltauswirkungen führen kann und der im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich ist.</p> <p>D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der sich aus gesetzlichen oder untergesetzlichen Normen, regionalplanerischen oder gutachtlichen umweltqualitätszielorientierten Bewertungen begründet. Die Raumwiderstandsklasse kann sowohl aus der Sachebene, als auch der gutachtlichen Bewertung resultieren.</p>
II mittel	<p>Sachverhalt, der durch vorhabenbedingte Beeinträchtigung zu Umwelt- und Raumauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit führen kann und der bedingt entscheidungsrelevant ist.</p> <p>D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der sich nicht aus rechtlichen Normen oder anderen verbindlichen Vorgaben ableiten muss, der aber in die Abwägung zur Korridorfindung einfließt. Die Raumwiderstandsklasse kann sowohl aus der Sachebene, als auch aus der gutachtlichen Bewertung resultieren.</p>
I gering bis sehr gering	Alle verbleibenden Räume im Untersuchungsraum, die nicht durch Flächen der Raumwiderstandsklassen IV bis II belegt werden.

Oberirdische Raumwiderstandskarte



Technologie zur Angebotskenntnis des Raumwiderstandes § 15 NBS

Produktion: Geographische Informationen	Software: ArcGIS QGIS	NEBES: Karte 1, Karte 2	NEBES: Karte 1, Karte 2
Name: Grundgenerierung Raumwiderstandskarte oberirdisch	Produktions- standort: Münster	Produktions- zeitpunkt: 2014	Produktions- methode: Automatische Generierung
Nachrichtelexemplare: 1	Format: PDF	Abgabetermin: 18.11.2014	Abgabestelle: Münster
Produktion: ABS / NBS Honek + Wörning / Fulda Neubaustufe (NBS) im Sachraum Netzdienst von Schaltzellen		Produktion: Münster	

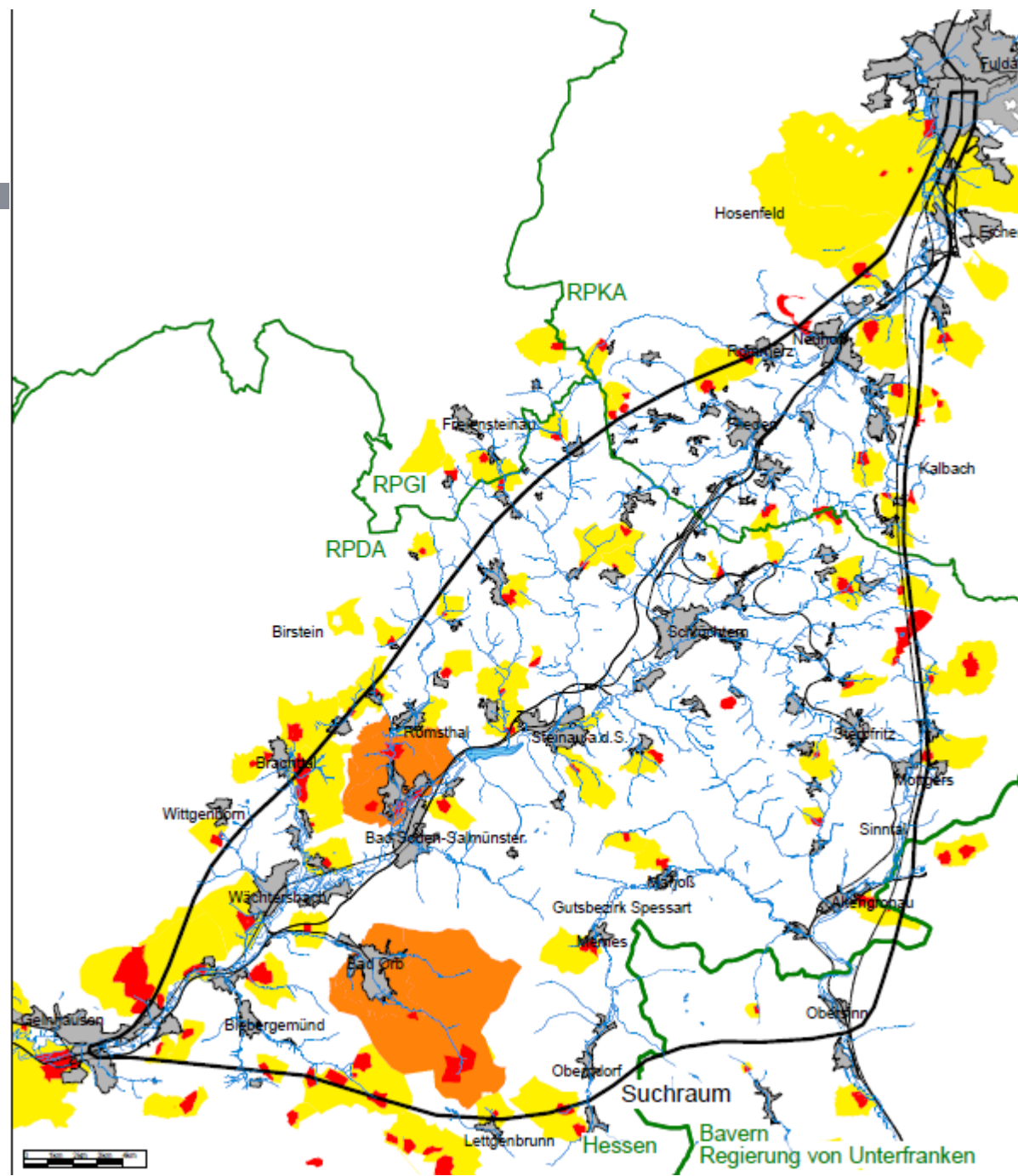


Unterirdische Raumwiderstandskarte

Legende

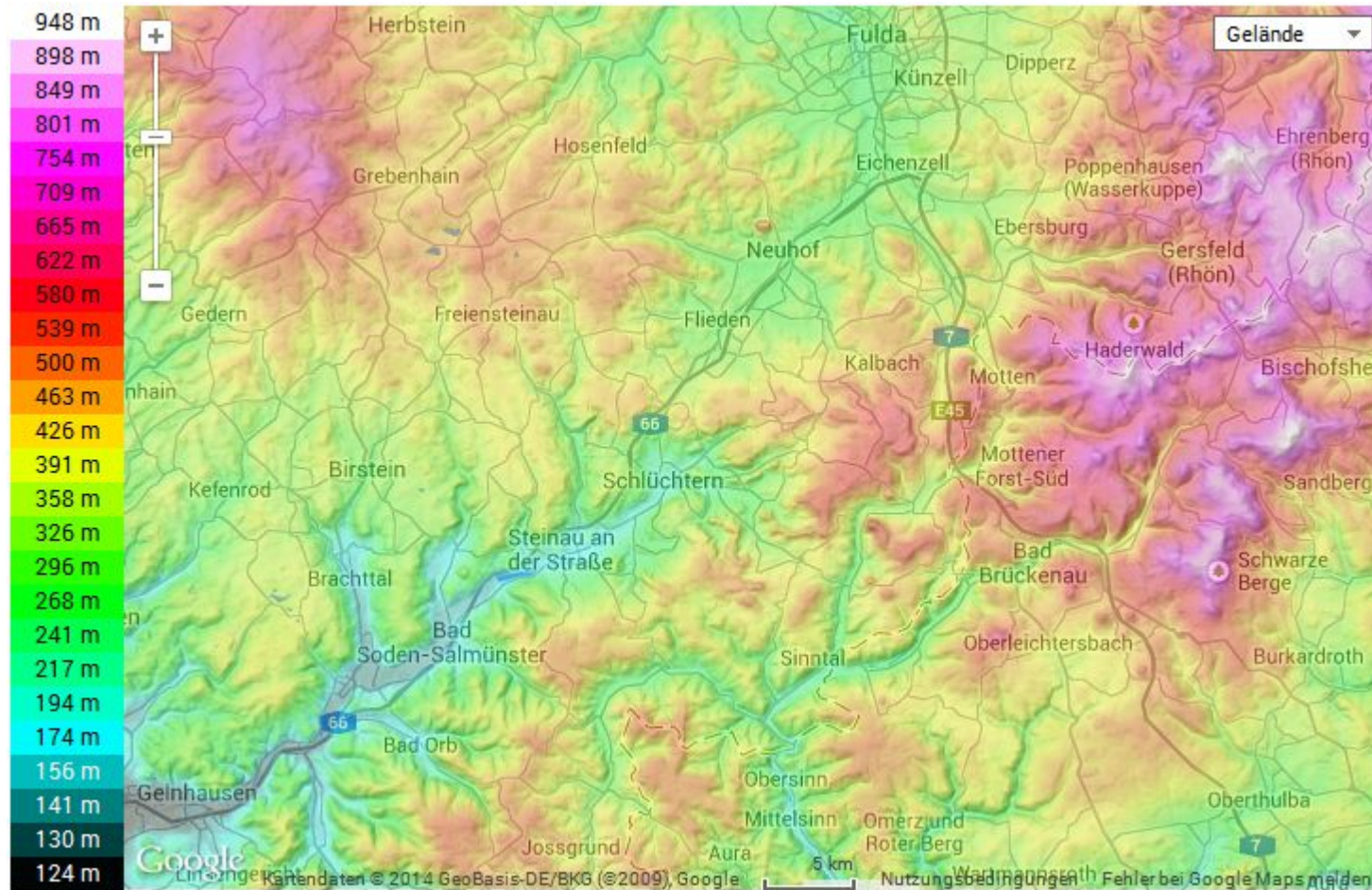
- I - Gering bis sehr gering
- II - Mittel
- III - Hoch
- IV - Sehr hoch
- Gewässer
- Ortslage

Technische zur Arttagkonferenz des Raumordnungsausschusses § 15 ROG			
Abgrenzung	Verfahren	Maßstab	Verfahren
Landesvermessungsamt des Landes Thüringen 1:50.000	GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0	1:50.000	GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0
Daten	Methoden	Software	Software
GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0	GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0	GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0	GIS-Software ArcGIS 10.1 QGIS 2.8.0
Grundlagen	Grundlagen	Grundlagen	Grundlagen
Grundlagen	Grundlagen	Grundlagen	Grundlagen
Projekt	Projekt	Projekt	Projekt
Projekt	Projekt	Projekt	Projekt
Quelle	Quelle	Quelle	Quelle
Quelle	Quelle	Quelle	Quelle



Aufgrund der unebenen Geländekontur wird die neue Strecke in großen Abschnitten unterirdisch verlaufen müssen

Darstellung der Geländekontur des Suchraums



Quelle: Google Earth

Bericht aus der Arbeitsgruppe „Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren“

Hinweise und Anregungen aus der Arbeitsgruppe konnten direkt aufgenommen werden

Auszug der Inhalte und Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen vom 23. Juli und 30. Sept. 2014

Diskussion

■ Grenze des **Untersuchungsraums** im Westen

■ Beachtung der **Heilquellenschutzgebiete**

■ Hinweis auf **unterschiedliche Definitionen von Biotopen in Bayern und Hessen** (Vereinheitlichung notwendig)

■ Fehlende **Gewässerbenennung**

Ergebnis/weiteres Vorgehen

■ Untersuchungsraum wurde angepasst

■ Heilquellenschutzgebiet werden betrachtet

■ Hinweis wird aufgenommen, Klärung erforderlich

■ Fehlende Gewässer wurden ergänzt

In der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe sollen die Ergebnisse der Antragskonferenz diskutiert werden

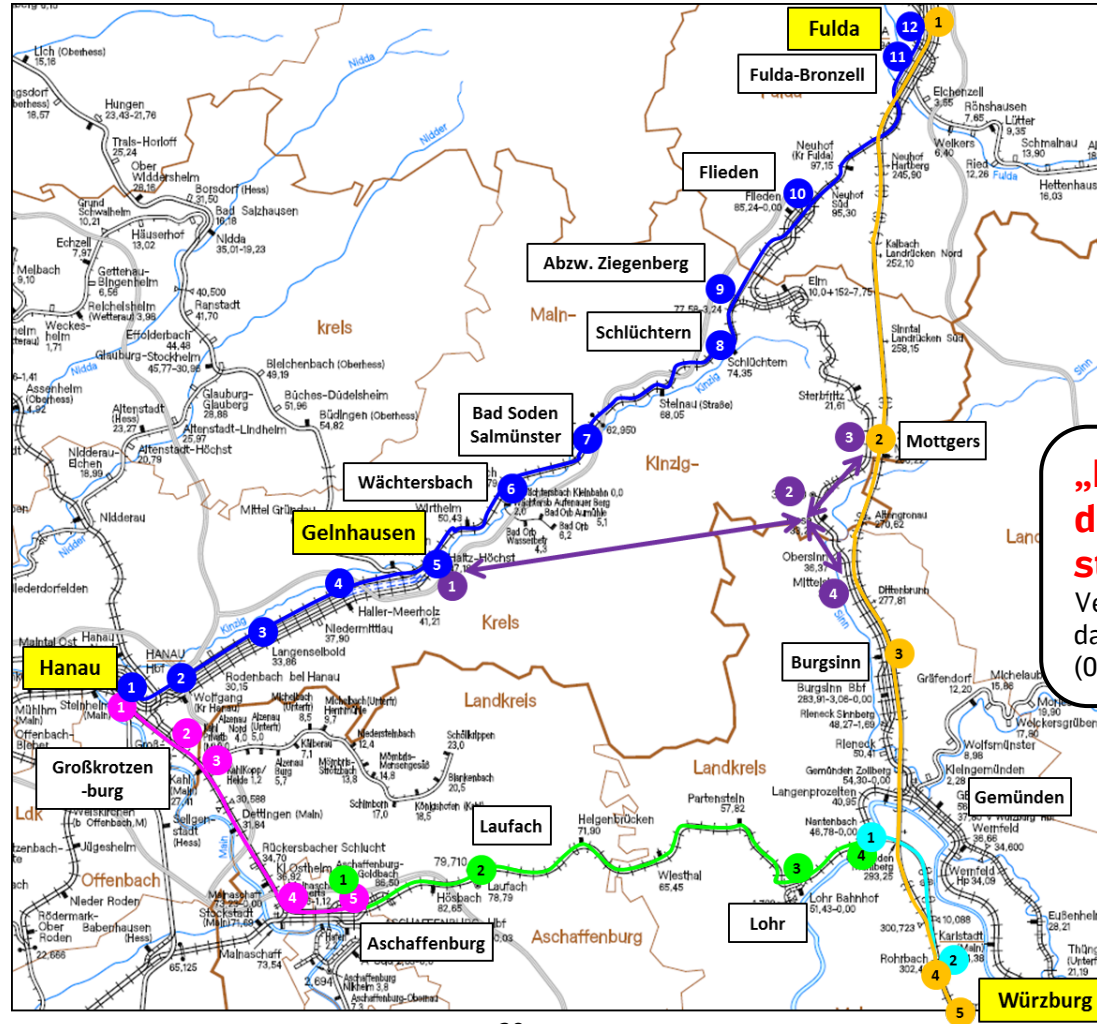
Nächste Schritte

- Nächstes Treffen: **Februar/März 2015**
- In der Sitzung sollen die Ergebnisse der Antragskonferenz diskutiert und die weiteren Vorplanungsschritte begleitet werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Der Planfall 16a des Bundes bildet exemplarisch den Lösungsansatz „Spessartquerung“ ab

Übersichtskarte zu den im Rahmen der Zugzahlenbetrachtung analysierten Streckenabschnitten



„Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.“
 Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2011, Seite 134f (01/2013)

Zugzahlenbetrachtung Abschnitt Hanau - Fulda

Hanau-Fulda Strecke 3600+3677		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
1) Hanau	2) Wolfgang	114	89	69	272	152	87	130	369	33	-2	88	36
2) Wolfgang	3) Langenselbold	114	90	86	290	152	87	162	401	33	-3	88	38
3) Langenselbold	4) Hailer-Meerholz	114	90	86	290	152	87	162	401	33	-3	88	38
4) Hailer-Meerholz	5) Gelnhäusen	114	90	86	290	152	87	162	401	33	-3	88	38
5) Gelnhäusen	6) Wächtersbach	114	90	86	290	0	87	136	223	-100	-3	58	-23
6) Wächtersbach	7) Bad Soden-Salmünster	114	53	89	256	0	53	136	189	-100	0	53	-26
7) Bad Soden-Salmünster	8) Schlüchtern	114	46	89	249	0	45	136	181	-100	-2	53	-27
8) Schlüchtern	9) Abzweig Ziegenberg	114	64	89	267	0	63	136	199	-100	-2	53	-25
9) Abzweig Ziegenberg	10) Flieden	114	48	68	230	0	47	136	183	-100	-2	100	-20
10) Flieden	11) Fulda Bronzell	119	49	193	361	0	47	290	337	-100	-4	50	-7
11) Fulda Bronzell	12) Fulda	119	81	193	393	0	79	290	369	-100	-2	50	-6

SFS Hannover-Würzburg Strecke 1733		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
1) Fulda	2) Mottgers	38	0	50	88	152	0	74	226	300	0	48	157
2) Mottgers	3) Burgsinn	38	0	50	88	64	0	52	116	68	0	4	32
3) Burgsinn	4) Rohrbach (Main)	38	0	61	99	64	0	65	129	68	0	7	30
4) Rohrbach (Main)	5) Würzburg Hbf Nord	90	0	67	157	80	0	65	145	-11	0	-3	-8

Gelnhäusen-SFS PF 16a		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
1) Gelnhäusen	2) Mottgers	0	0	0	0	152	0	26	178	Neubaustrecke. Daher keine Angaben.			
2) Mottgers	3) Ri. Fulda (Nordkurve)	0	0	0	0	120	0	24	144				
2) Mottgers	4) Ri. Würzburg (Südkurve)	0	0	0	0	32	0	2	34				

* Quelle: Bundesverkehrsministerium (BMVI)
Bedarfsplanüberprüfung 2010/Zugzahlenprognose
2025

** Quelle: Aktuelle Informationen über die
Planungen der Aufgabenträger im Nahverkehr

Legende:
Die Zugzahlen sind jeweils aufsummiert für Richtung + Gegenrichtung
FV - Personenfernverkehr
NV - Personennahverkehr
SGV - Schienengüterverkehr
SFS - Schnellfahrstrecke

Die ABS Hanau-Nantenbach (Schwarzkopftunnel) wird bei den Prognosezahlen des Bundes als realisiert vorausgesetzt

Zugzahlenbetrachtung Abschnitt Hanau - Nantenbach

Hanau-Aschaffenburg		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
3660		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
		%	%	%									
1) Hanau	2) Großkrotzenburg	55	113	25	193	16	120	24	160	-71	6	-4	-17
2) Großkrotzenburg	3) Kahl(M)	55	113	53	221	16	120	94	230	-71	6	77	4
3) Kahl(M)	4) Steinerts	55	77	50	182	16	84	94	194	-71	9	88	7
4) Abzw. Steinerts	5) Aschaffenburg	55	77	36	168	16	84	62	162	-71	9	72	-4

Aschaffenburg-Nantenbach		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
5200		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
		%	%	%									
1) Aschaffenburg	2) Laufäch	55	65	78	198	16	72	119	207	-71	11	53	5
2) Laufäch	3) Lohr	55	50	76	181	16	72	119	207	-71	44	57	14
3) Lohr	4) Nantenbach	55	52	80	187	16	80	119	215	-71	54	49	15

Nantenbach-Rohrbach		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
5216		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
		%	%	%									
1) Nantenbach	2) Rohrbach	52	0	7	59	16	0	4	20	-69	0	-43	-66

* Quelle: Bundesverkehrsministerium (BMVI)
Bedarfsplanüberprüfung 2010/Zugzahlenprognose 2025

** Quelle: Aktuelle Informationen über die Planungen der Aufgabenträger im Nahverkehr

Legende:

Die Zugzahlen sind jeweils aufsummiert für Richtung + Gegenrichtung
 FV - Personenfernverkehr
 NV - Personennahverkehr
 SGV - Schienengüterverkehr
 SFS - Schnellfahrstrecke