



# 1. Sitzung des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda TOP 3: Vorstellung aktueller Projektstand

---

Marlene Kißler / Dr. Reinhard Domke

---

DB Netz AG

---

Gelnhausen, 11.07.2014

---

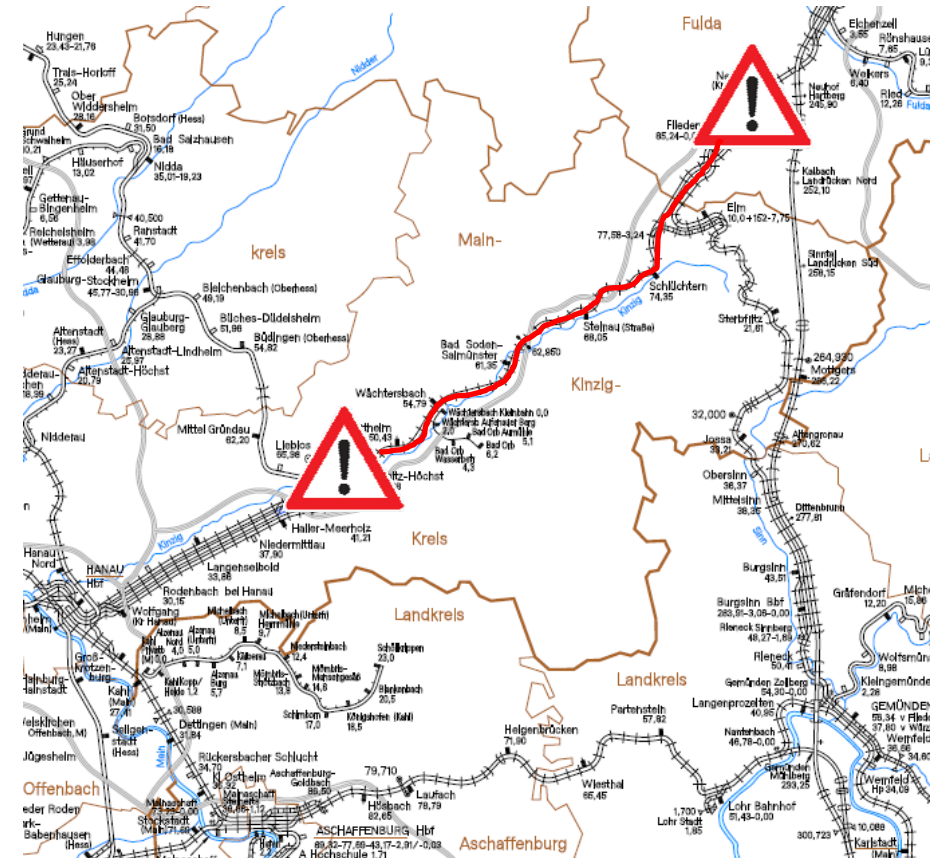
# Die Strecke Hanau-Fulda ist schon heute stark überlastet

## Engpass auf der Strecke Hanau-Fulda

- Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der am stärksten belasteten Bahnstrecken Deutschlands.
- Bereits im Jahr 2008 musste der Abschnitt Hailer-Meerholz - Fulda zum überlasteten Schienenweg erklärt werden.

### Folge:

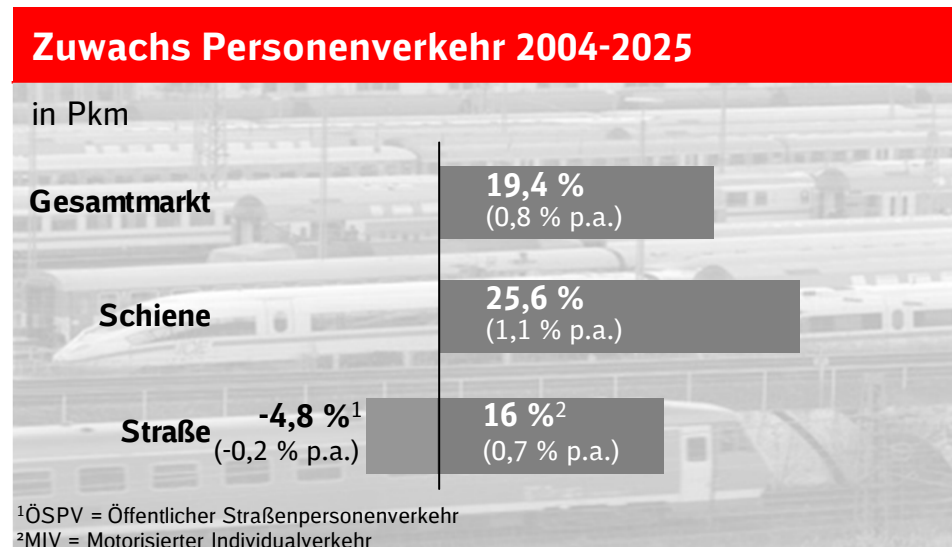
- ▶ **Schlechte Betriebsqualität / hohe Verspätungsanfälligkeit**
- ▶ **Trassenbestellung können nicht angenommen werden / Güterverkehr muss auf die Straße ausweichen**



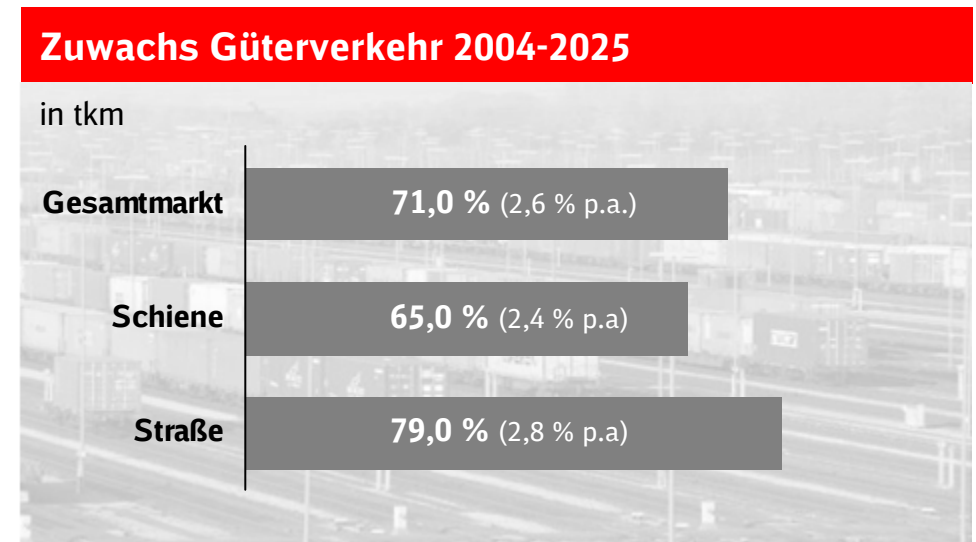
Strecken- und Betriebsquellenkarte, DB Netz AG, I.NVT 52 (V)

# Das Verkehrsaufkommen wird in Zukunft noch weiter zunehmen

## Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025



- Marktwachstum führt – insbesondere im Personenfernverkehr – zu höherer Auslastung der Züge, aber kaum zu wachsenden Trassenkilometern



- Internationaler Güterverkehr wächst
- Überproportionaler Anstieg kombinierter Verkehr (Seehafenhinterlandverkehr)

**Engpass u.a. im Dreieck Hanau-Würzburg/Fulda verhindert Qualität und Wachstum**

# Der Engpass insbesondere auf der hoch belasteten Strecke Hanau – Fulda soll aufgelöst werden

## Allgemeine Zielsetzung Projekt „Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda“

Das Projekt hat das vorrangige Ziel, den **Engpass** auf den Strecken **aufzulösen** und die **Kapazität** zu **erhöhen**, indem zum Beispiel mittels weiterer Gleise der Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr **entmischt** wird.

Auf diese Weise wird

- die **Betriebsqualität** des **Personennahverkehrs verbessert**
- der **Schieneisenpersonenfernverkehr beschleunigt**
- die benötigte **Kapazität** für den **Güterverkehr** geschaffen.



# Neue Gleise sorgen für mehr Zuverlässigkeit und Umweltschutz

## Vorteile durch den Bau neuer Gleise

### **Nahverkehr wird entlastet / Verspätungsanfälligkeit sinkt**

Höhere Betriebsqualität auf der Strecke sorgt für mehr Pünktlichkeit und weniger Verspätungen und Folgeverspätungen auf Strecke

**Vorteil für  
Pendler und  
Region**

### **Engpass auf einer der am stärksten befahrenen Strecken Deutschlands wird beseitigt**

ICEs können auf einer neuen Strecke mit wettbewerbsfähiger Geschwindigkeit fahren und die Anschlüsse in die Nachbarknoten optimal erreichen (Frankfurt, Erfurt, Mannheim, Würzburg, Nürnberg). Lückenschluss zwischen den beiden Nord-Süd-Magistralen im Transeuropäischen Netz (TEN)

**Vorhaben von  
nationalem  
Interesse**

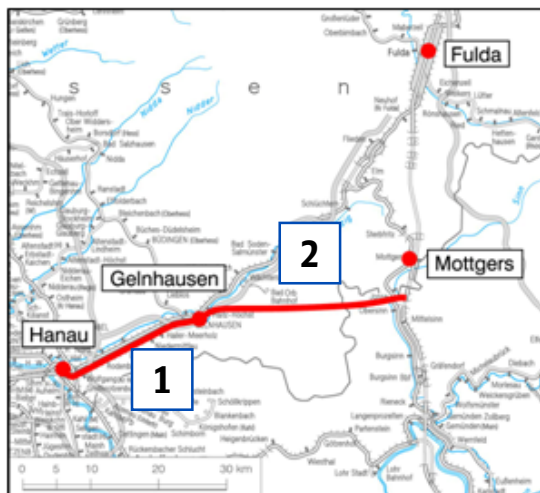
### **Schieneverkehr als klimafreundliche Alternative zum Straßen- und Flugverkehr wird gefördert**

Qualitätsverbesserungen machen Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene attraktiver und wettbewerbsfähiger

**Beitrag zu  
nachhaltiger,  
umwelt-  
freundlicher  
Mobilität**

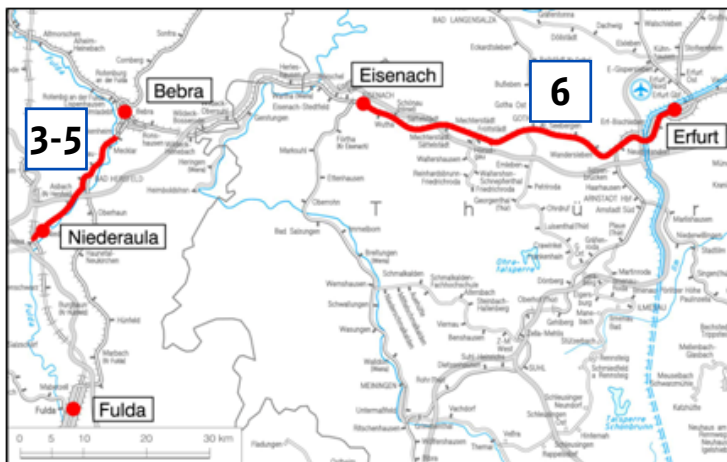
# Die neue Strecke wird im Rahmen des Projekts ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt geplant

Das Gesamtprojekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt ist nach der Bedarfsplanüberprüfung 2010 in sechs Projektteile aufgeteilt:



1. Hanau - Gelnhausen
2. Gelnhausen - Schnellfahrstrecke Fulda/Würzburg

„ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda“






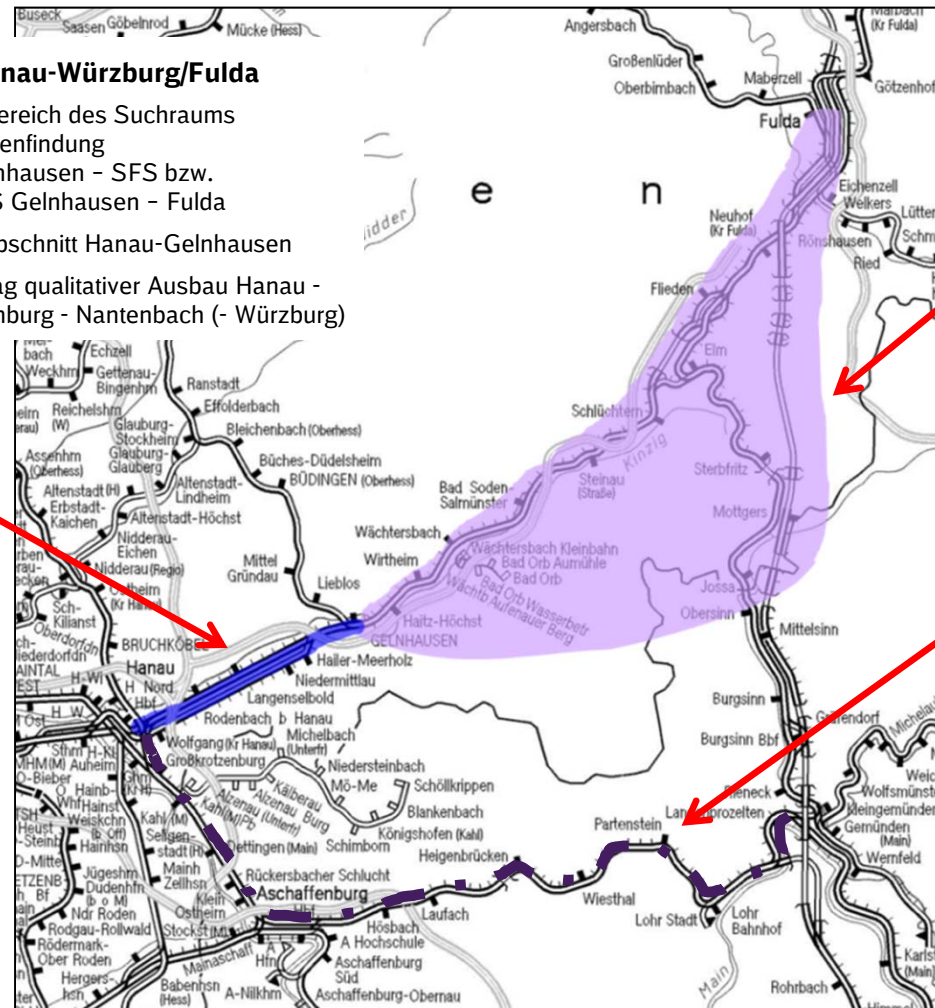
3. Zweigleisige Verbindungskurve Niederaula
4. Niederaula - Bad Hersfeld
5. Bad Hersfeld - Blankenheim
6. Eisenach - Erfurt (Ertüchtigung)

# 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

## Für die neue Trasse gibt es eine Reihe von Rahmenbedingungen, die eingehalten werden müssen

### Planungsvoraussetzungen für die neue Trasse im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen:

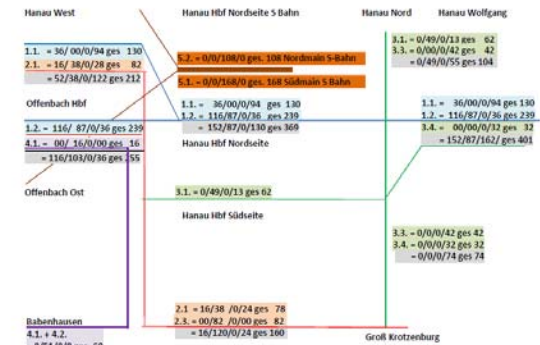
- Erreichung der **verkehrlichen und betrieblichen Ziele** muss gewährleistet sein. D. h. Kapazitätsausbau, Entmischung der Verkehre, Erreichen der Fahrzeitvorgaben, prognostizierte Zugmengen und daraus entwickelte Fahrpläne müssen mit optimaler Betriebsqualität fahrbar sein.
- Das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** muss größer 1 bleiben (volkswirtschaftlicher Nutzen) - Gebot der **Wirtschaftlichkeit**
- **Gesetzliche Regelwerke** müssen eingehalten werden (z.B. 16. BlmschV, Naturschutzgesetze, Richtlinien, Europ. Vorgaben, Sicherheitsanforderungen).
- **Technische Machbarkeit** der Streckenführung muss gegeben sein (Einhaltung Richtlinien und Beachtung technischer Vorgaben wie Kurvenradius, Streckenneigung, Mindestabstände etc.).
- **Schutzgüter** (z.B. Schutzgut Mensch, Umwelt, Wasser etc.) dürfen nur möglichst gering belastet werden.
- ➔ Innerhalb der genannten Rahmenbedingungen soll in einem transparenten Planungsprozess und unter frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung im Suchraum eine **Trassenführung mit den geringsten Umweltwirkungen** ermittelt werden (Antragsvariante für das formelle Genehmigungsverfahren).



# Für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen ist die verkehrliche Aufgabenstellung abgeschlossen

## Inhalt der verkehrlichen Aufgabenstellung für den Bereich Hanau – Gelnhausen

- **Aktuelle Verkehrsströme aufbereitet**  
(Ist-Zugzahlen für Personennah- und -fernverkehr sowie für Güterverkehr)
- **Sämtliche Informationen zum Ist-Betrieb erfasst**  
(Qualität, Anschlüsse, Rangiertätigkeiten, Vermarktungssituation etc.)
- **Verkehrlicher Soll-Zustand erfasst** (gem. Prognose 2025)  
(Vergleich zum Ist-Zustand für alle Verkehrsströme)
- **Erforderliche Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand aufgeführt**  
(Geschwindigkeiten und Fahrmöglichkeiten im Bahnhof, Gleislängen, Bahnsteiglängen, -höhen und Bahnsteigzugänge, Anforderungen an die Strecken, Blockteilungen und Geschwindigkeiten, zulässige Steigungen/Gefälle, Elektrifizierung, Leit- und Sicherheitstechnik u.v.m.)

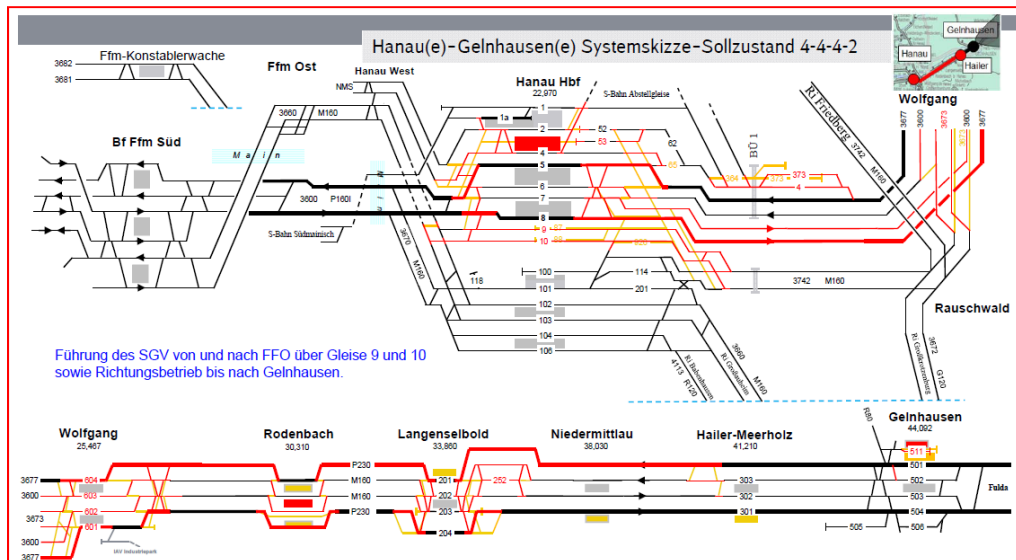


Übersicht der Verkehrsströme im Knoten Hanau

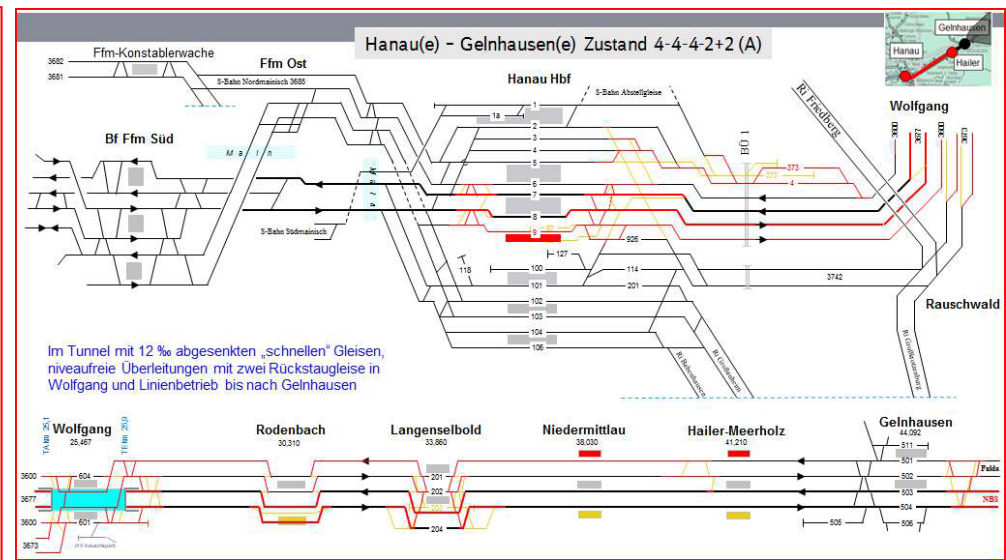
# Auch die betriebliche Aufgabenstellung im Abschnitt Hanau – Gelnhausen ist nahezu abgeschlossen

Es gibt mehrere Möglichkeiten, wie die neuen Gleise und die weitere notwendige neue Infrastruktur in den Bestand integriert werden können:

Richtungsbetrieb



Linienbetrieb



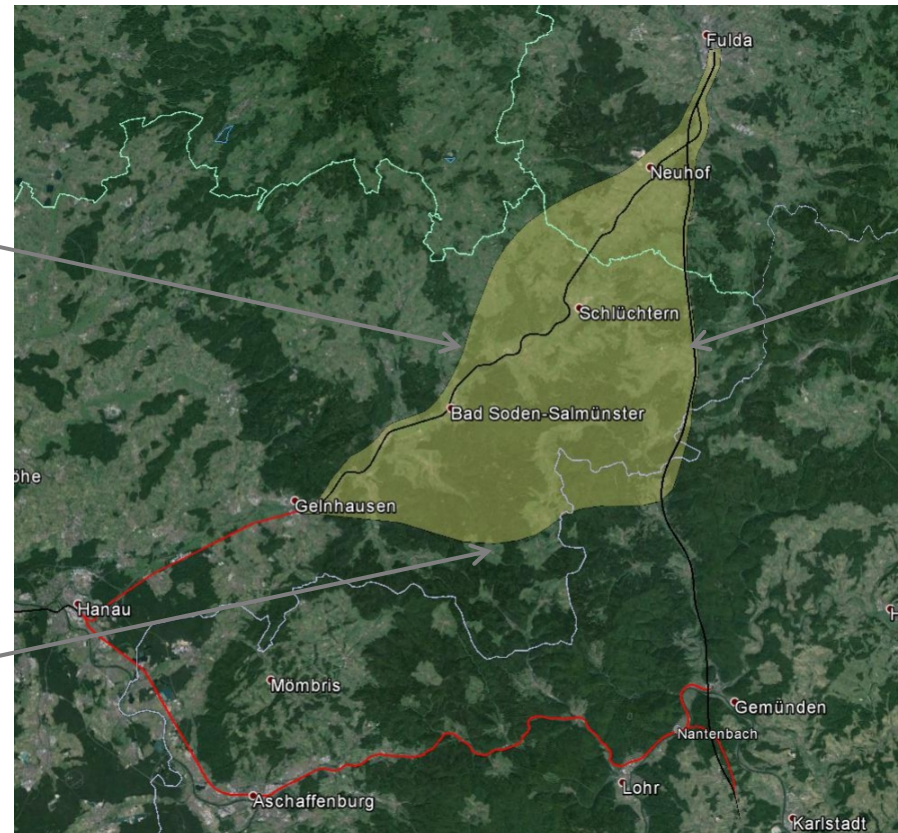
Um entscheiden zu können, welche Möglichkeit die sinnvollste und wirtschaftlichste ist, sind weitergehende Planungen notwendig. Ziel ist es, die Aufträge für die Vorplanung bis Ende des Jahres zu vergeben.

# Im Abschnitt Gelnhausen – Würzburg/Fulda ist der Suchraum für die neuen Gleise klar begrenzt

## Kriterien zur Abgrenzung des Untersuchungsraums für das Raumordnungsverfahren

Westen:  
Kinzigtal  
Streckenlänge  
Geologie (Vogelsberg -> Tunnel)  
Bergbau (Kali)

Süden:  
max. Streckenlänge  
wegen Fahrzeit nach  
Fulda

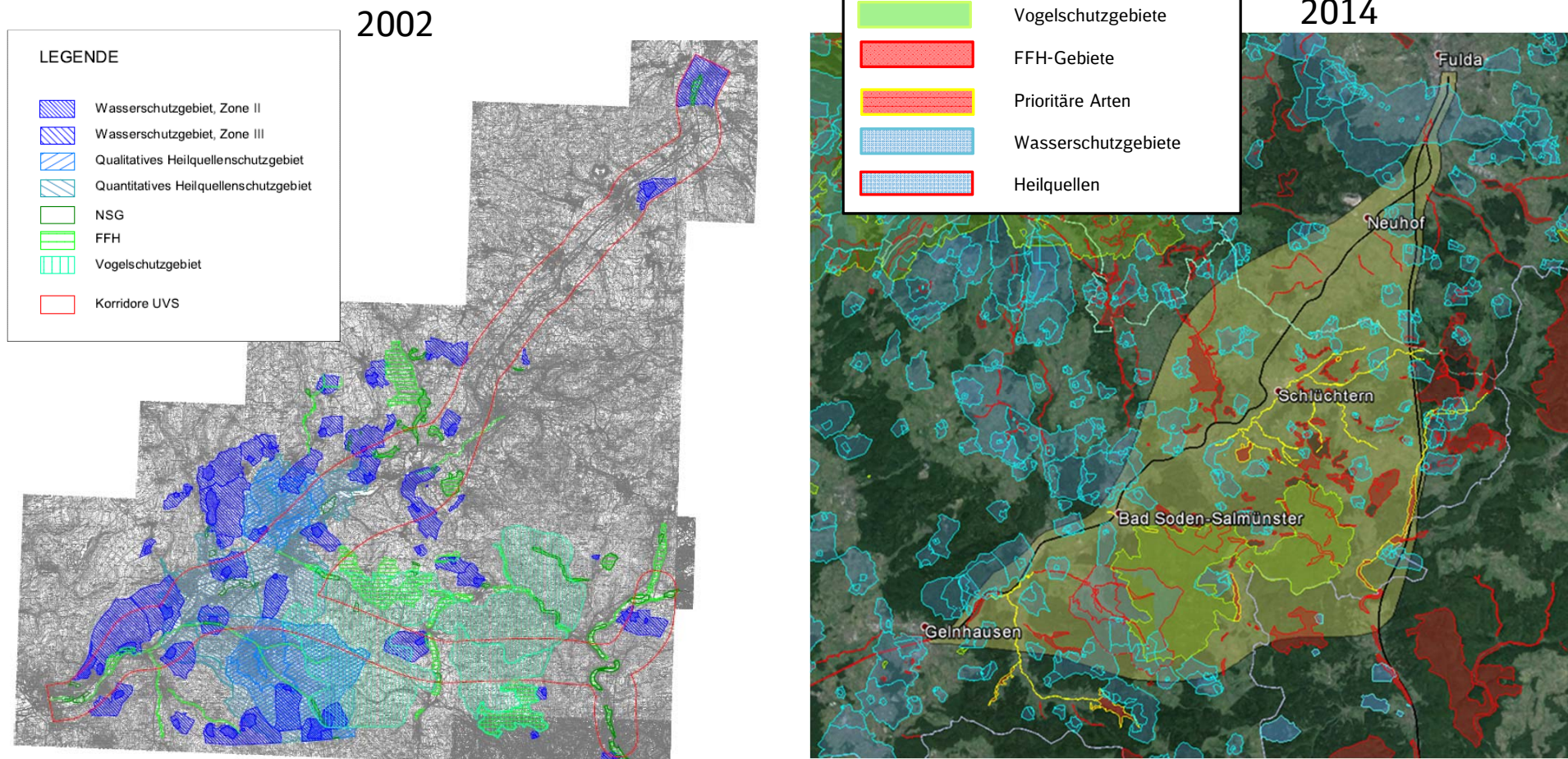


Osten:  
Schnellfahrstrecke  
Hannover – Würzburg  
(zur Einbindung)

**Bewusste Auslassung des südlichen Untersuchungsbereichs Hanau-Nantenbach, da es hier um den Ausbau der vorhandenen Strecke geht, so dass u. E. keine Trassensuche auf Ebene der Raumordnung stattfinden muss.**

# Bei der Ermittlung erster grober Trassenkorridore wurden die bekannten Schutzgebiete weitgehend „umfahren“

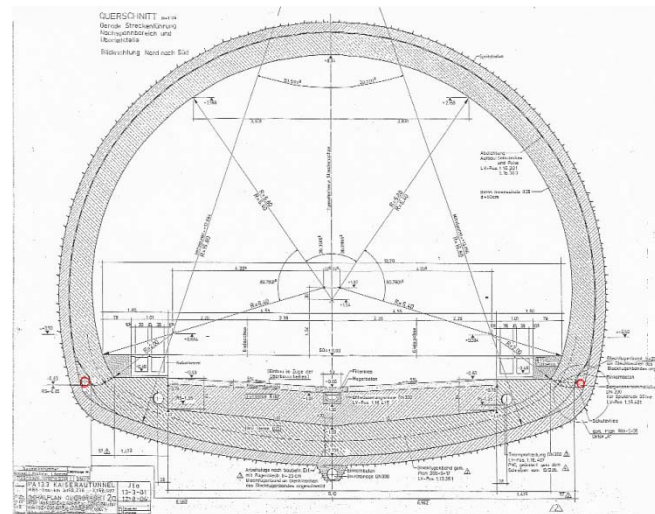
## Übersicht der Natura 2000-Gebiete in 2002 und in 2014



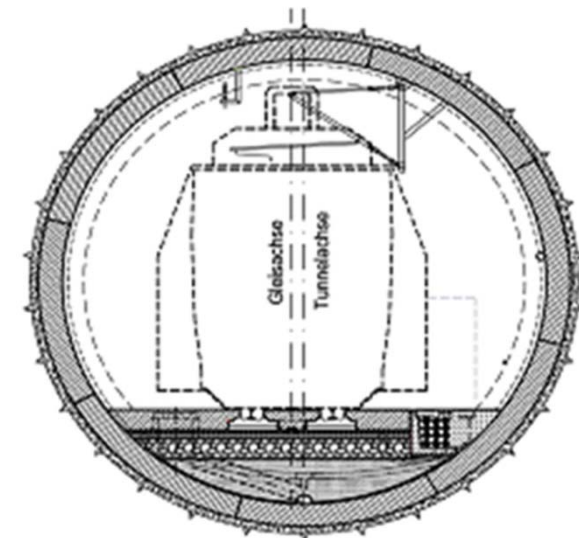
**Die Schutzgebiete (Natura 2000) wurden seit 2002 erheblich erweitert**

# Der Anschluss an die Schnellfahrstrecke ist nur an wenigen Stellen möglich

## Technische Anschlussmöglichkeiten an die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg



Tunnel Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg

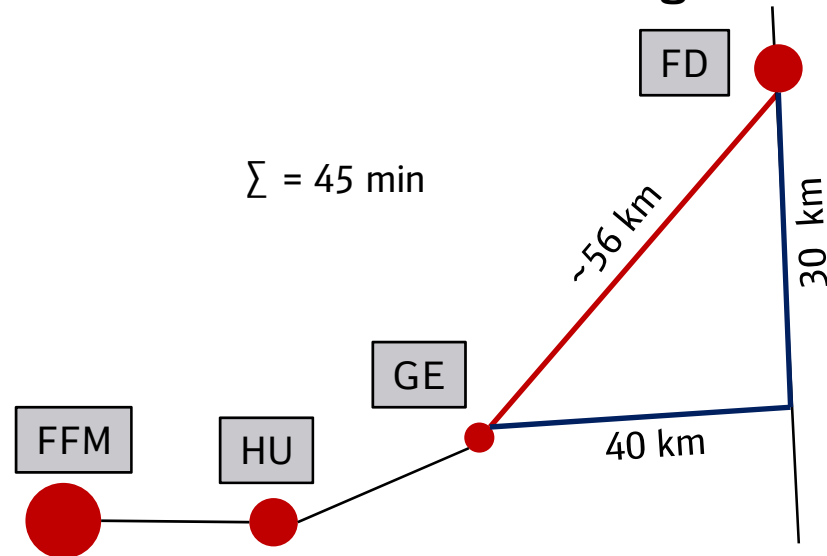


Regelprofil heutiger eingleisiger Tunnel

**Der Anschluss an die Schnellfahrstrecke ist nur außerhalb von Tunneln möglich. Eine weitere Einschränkung ergibt sich aus der notwendigen Länge der Weichen.**

# Die Trassierungsgeschwindigkeit hängt von der Länge der Strecke ab

Je länger die Strecke, desto höher muss die Geschwindigkeit sein

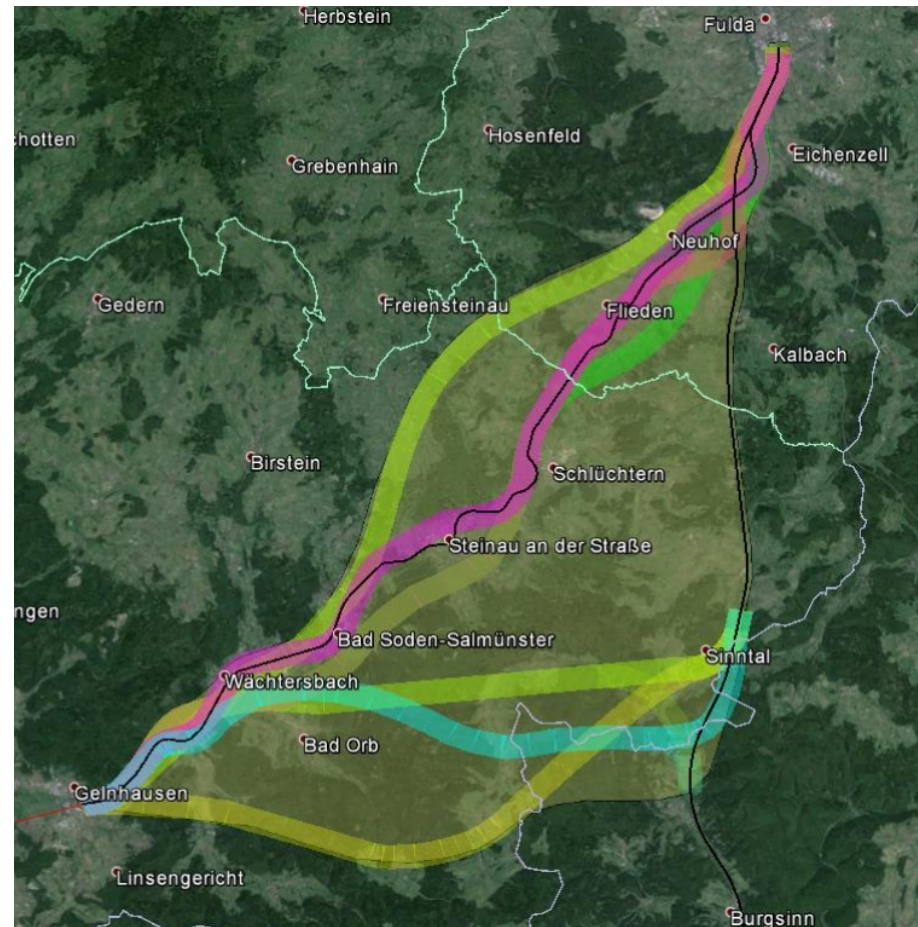


- Um im Personenfernverkehr die Reisezeit für den integralen Taktknoten zu erreichen, darf die Reisezeit, zwischen Frankfurt und Fulda nicht mehr als 45 Minuten betragen (Ableitung Bundesverkehrswegeplan).
- Kinzigalvarianten: ca. 50 - 60 km -> etwa 200 km/h  
 Querungsvarianten: ca. 40 km Neubaustrecke + ca. 30 km auf der Schnellfahrstrecke -> 250 km/h

**Die sich aus den Geschwindigkeitsvorgaben ergebenden kleinsten zulässigen Kurvenradien beschränken die mögliche Streckenführung.**

**Gemäß der genannten Bedingungen sind von der DB im Suchraum erste mögliche Grobtrassenkorridore ermittelt worden**

**Übersicht der bisher vorgeschlagenen möglichen Grobtrassenkorridore im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen**

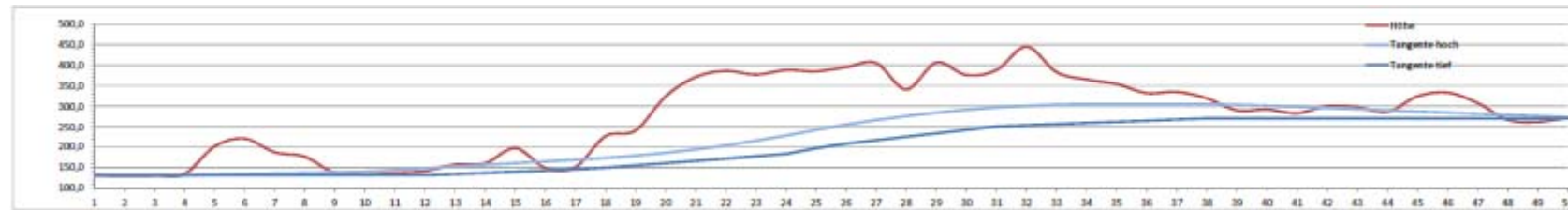


**Die Erarbeitung der Korridore ist noch nicht abgeschlossen.  
Die bislang ermittelten Korridore können bei Bedarf ergänzt werden.**

# Die neuen Gleise werden zu großen Teilen unterirdisch verlaufen

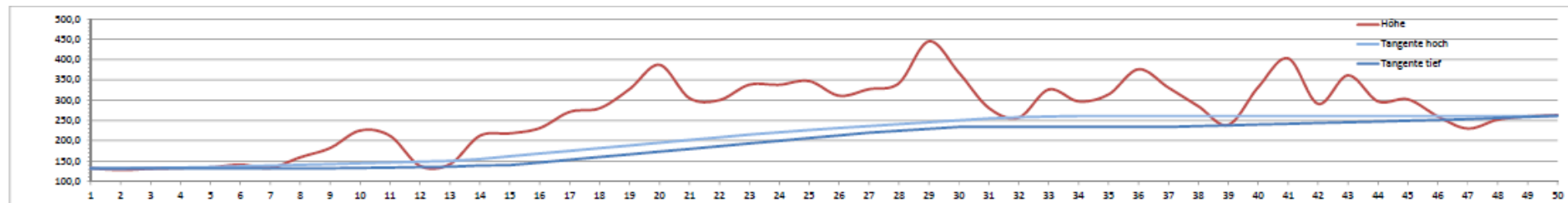
## Exemplarische Streckenprofile

Korridor „Westlich Kinzigtal“




Gesamtlänge: ca. 55 km, oberirdischer Verlauf: ca. 17 km (= rd. 32 %)

Korridor „Spessart Nord“



Gesamtlänge: ca. 37 km Richtung Fulda, oberirdischer Verlauf: ca. 9 km (= rd. 24 %)  
ca. 37 km Richtung Würzburg, oberirdischer Verlauf: ca. 7,5 km (= rd. 20 %)

 Die Tatsache, dass die zu planende Strecke nur eine maximale Steigung von 12,5 % haben darf, um von Güterzügen befahren werden zu können, führt zu einem hohen Tunnelanteil.



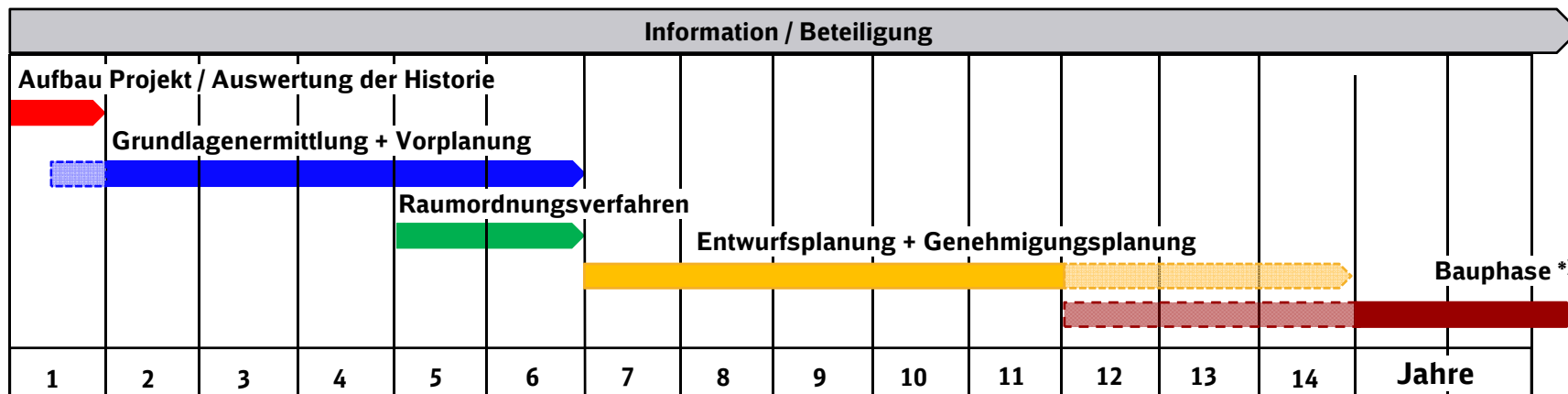
## Als nächstes ist die Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren vorzubereiten

### Nächste Schritte für den Start des formellen Verfahrens (Raumordnungsverfahren)

- **Erarbeiten der Unterlagen** für die **Antragskonferenz** (Scoping) im Raumordnungsverfahren  
-> **Vorschlag** zur Abgrenzung des Untersuchungsraums.
- Zielsetzung der DB ist es, den **Scoping-Termin** für das Raumordnungsverfahren in diesem **Herbst** durchzuführen, um auf Basis des **abgestimmten Untersuchungsrahmens** mit der Beauftragung der **Vorplanung** beginnen zu können.
- Die **Vorbereitung des Scopings** soll unter Einbeziehung von Hinweisen aus dem Dialog erfolgen  
-> Einrichten einer **Arbeitsgruppe**.
- Erste **Abstimmungsgespräche** mit den zuständigen **Planungsbehörden** hierzu haben stattgefunden.

# Die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren soll innerhalb der nächsten zwei Jahre ermittelt werden

## Vorläufiger Zeitplan und Planungsschritte im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen



- Risikovorsorge Klagen -

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

- ✓ **Aufarbeitung** der Historie
  - Erarbeitung der **Verkehrlichen Aufgabenstellung** (VAst)
  - Fertigstellung der **Betrieblichen Aufgabenstellung** (BAst)
  - Erarbeiten der **Unterlagen für die Antragskonferenz** (Scoping) zur Einleitung des **Raumordnungsverfahrens** und Durchführen der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren
  - **Ausschreibung und Vergabe der Vorplanung** auf Grundlage der Betrieblichen Aufgabenstellung und der Erarbeitung der **Raumordnungsunterlagen**