



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda

1. Treffen der Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

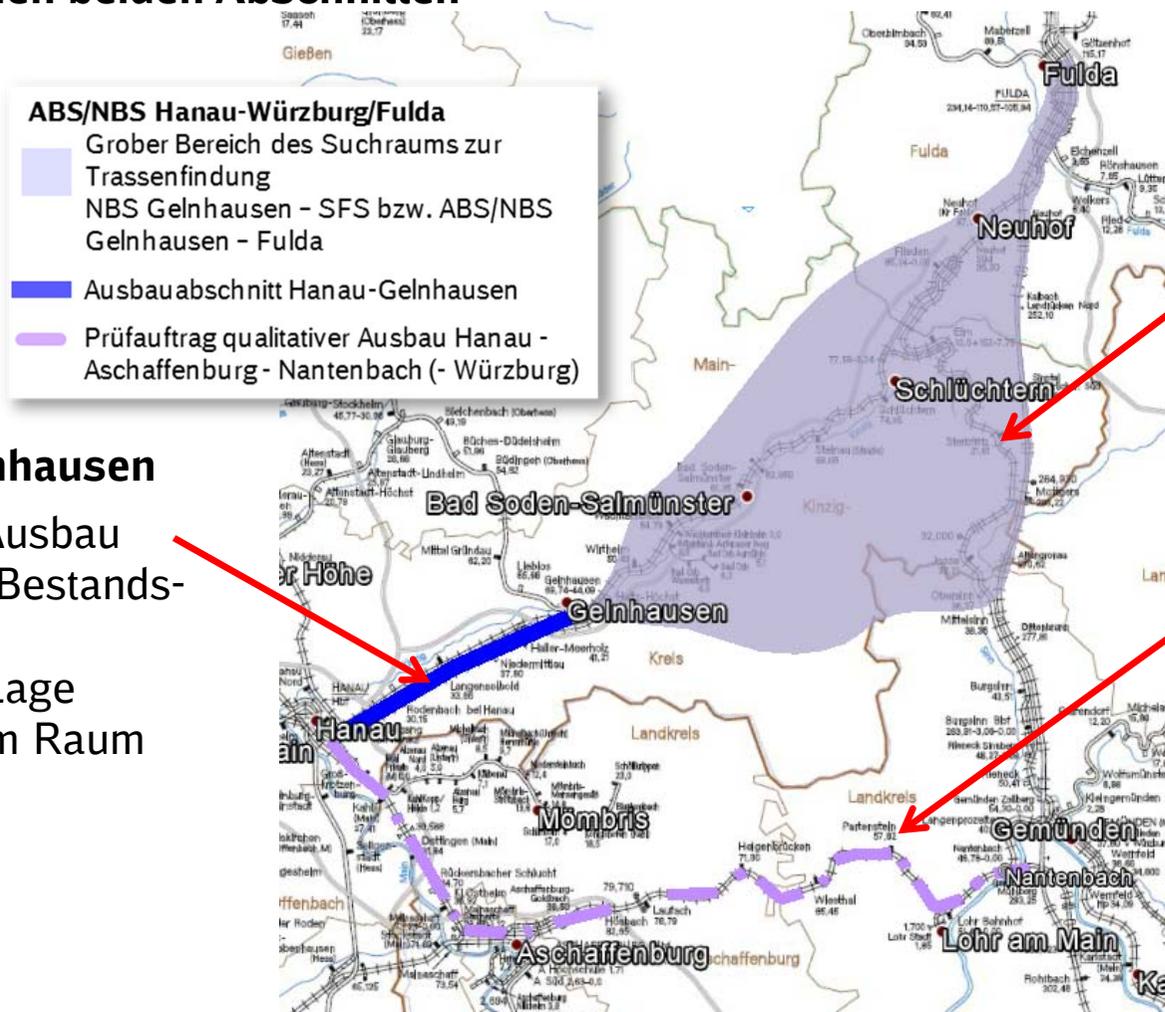
Dr. Reinhard Domke

DB Netz AG

Aschaffenburg, 04.11.2014

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

Vorgehen in den beiden Abschnitten



1. Hanau-Gelnhausen

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

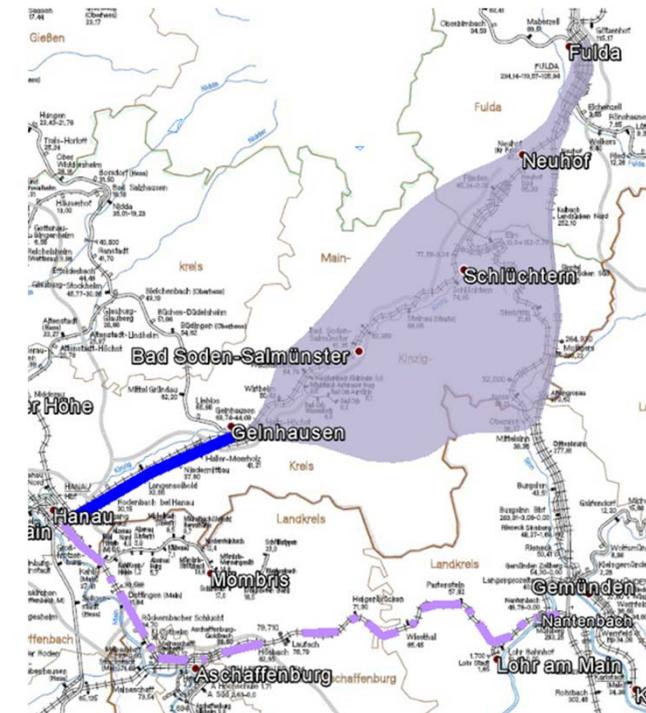
2. Gelnhausen-Würzburg/Fulda

- 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 Streckenführung im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen gibt es zwei grundsätzliche Lösungsansätze

Prinzipielle Lösungsansätze im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

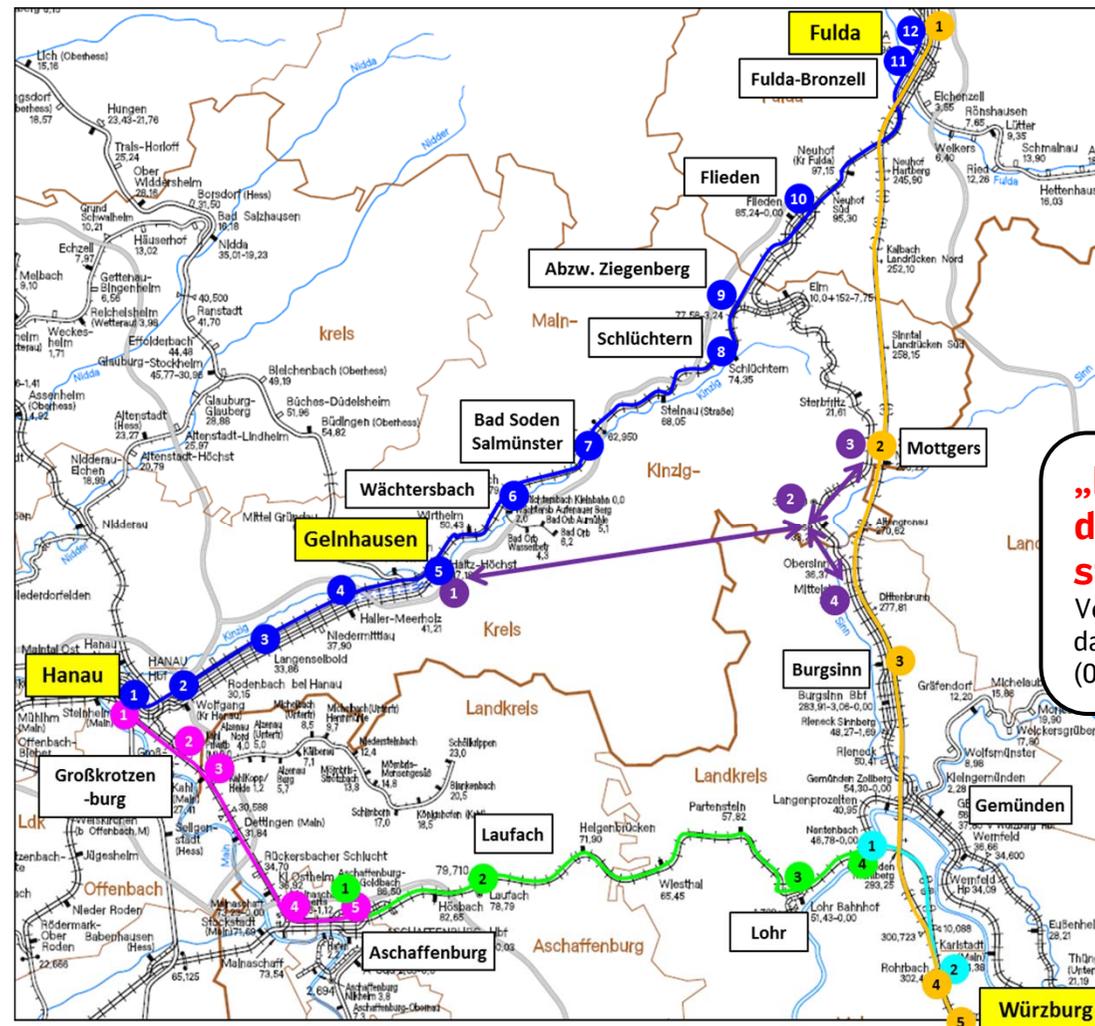
- Neubaustrecke von Gelnhausen durch den **Spessart** zur vorhandenen Schnellfahrstrecke zwischen Würzburg und Fulda („Mottgersspange“)
- 4-gleisiger Ausbau/Neubau im **Kinzigtal** von Gelnhausen nach Fulda
inkl. des Prüfauftrags für einen qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach



Der Lösungsansatz „Kinzigtal“ umfasst den Prüfauftrag für einen qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach

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)

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) Laufach	55	65	78	198	16	72	119	207	-71	11	53	5
2) Laufach	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

Der Verkehr in Richtung Würzburg kann alternativ auch über Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach geführt werden

Zugzahlenbetrachtung Abschnitt Gelnhausen - Fulda

Hanau-Fulda		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
Strecke 3600+3677		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) Gelnhausen	114	90	86	290	152	87	162	401	33	-3	88	38
5) Gelnhausen	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) Abzw. Ziegenberg	114	64	89	267	0	63	136	199	-100	-2	53	-25
9) Abzw. 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		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
Strecke 1733		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

Gelnhausen-SFS		IST-Zugzahlen (KW 15/2013)				Zugzahlen Prognose 2025				Steigerung in %			
PF 16a		FV	NV	SGV	Σ	FV*	NV**	SGV*	Σ	FV	NV	SGV	Σ
von	nach												
1) Gelnhausen	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	

ABS Hanau – Nantenbach; Umfahrung Schwarzkopftunnel

Auch das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda befasst sich mit der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach

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 **nicht** über eine **Südanbindung** einer Neubaustrecke durch den **Spessart** an die Schnellfahrstrecke Würzburg - Fulda fahren müssen, **sondern** mit der notwendigen Geschwindigkeit und 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.



Im Rahmen des Projekts Hanau-Würzburg/Fulda werden weitere qualitätsverbessernde Maßnahmen auf der Strecke untersucht

Ein neuer Bahnsteig in Hanau-Großauheim würde die Betriebsqualität deutlich verbessern

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 optimale Betriebsqualität auf der Strecke erreichen.

Weitere Maßnahmen sind aus 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



= Umsetzung im Rahmen des Projekt Hanau-Würzburg/Fulda

= Projekt ABS Hanau-Nantenbach

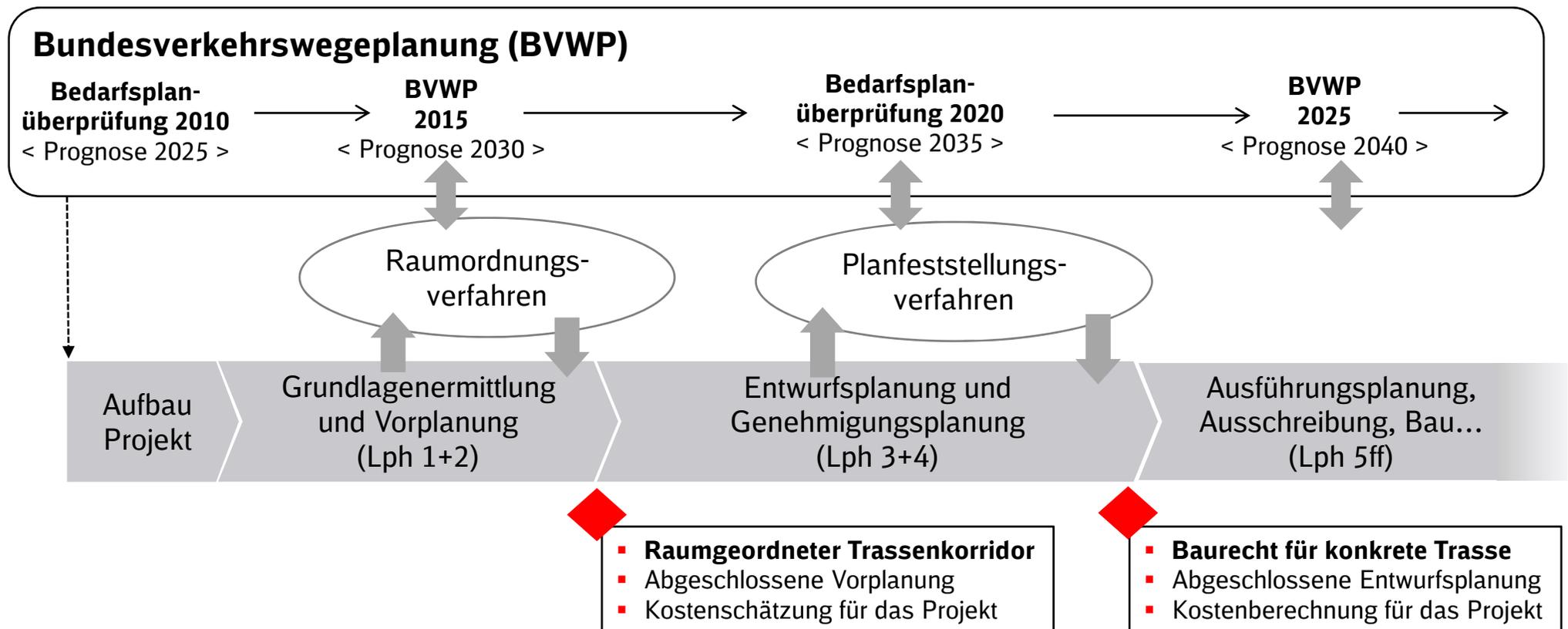
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

BACK-UP



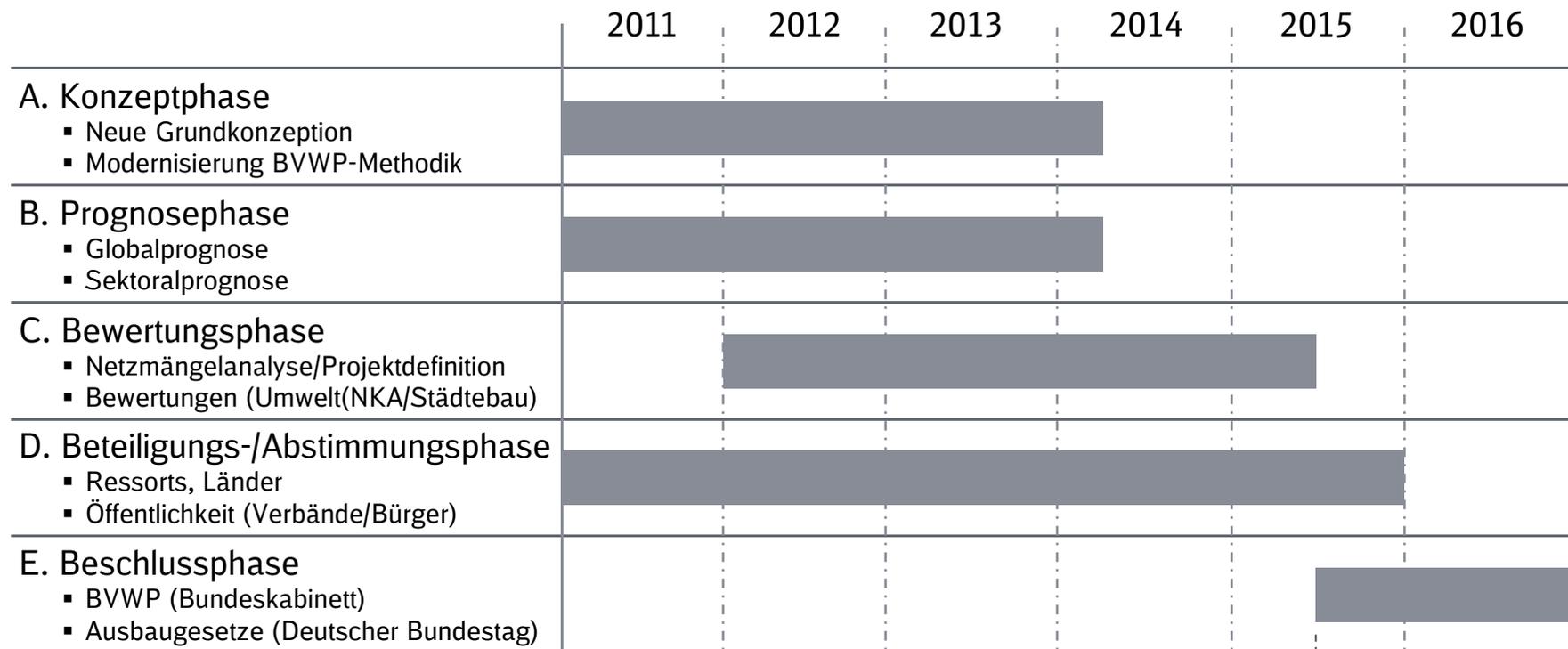
Die Planungen erfolgen stets im Spannungsfeld von sich ändernden Rahmenbedingungen

Wechselwirkungen zwischen Bundesverkehrswege- und Projektplanung



Die Aufstellung des neuen BVWP sowie des Bundesschienenwegeausbaugesetzes reicht bis in das Jahr 2016

Zeitplan der Aufstellung (Stand: Januar 2014)



Beschluss Bundesverkehrswegeplan 2015 und anschließende Überführung in sogenannten Bedarfsplan als Anlage zum **„Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes“**