



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda 2. Treffen der Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

Dr. Reinhard Domke

DB Netz AG

Karlstein, 11.04.2016

Das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda befasst sich auch 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 für 2025 prognostizierten Verkehre in Richtung Würzburg **alternativ** zu einer **Südanbindung** einer Neubaustrecke durch den **Spessart** an die Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda fahren 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 für 2025 prognostizierten Verkehre anstatt über die Südanbindung einer 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.

In Bezug auf die kapazitiven Vorgaben aus dem BVWP 2003 war der Prüfauftrag für den qualitativen Ausbau abgearbeitet

Sachstand nach der 1. Sitzung der AG „Südkorridor“ am 04.11.2014

Als Ergebnis des Prüfauftrags für den qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach (-Würzburg) stand bezogen auf den **Bundesverkehrswegeplan 2003** fest:

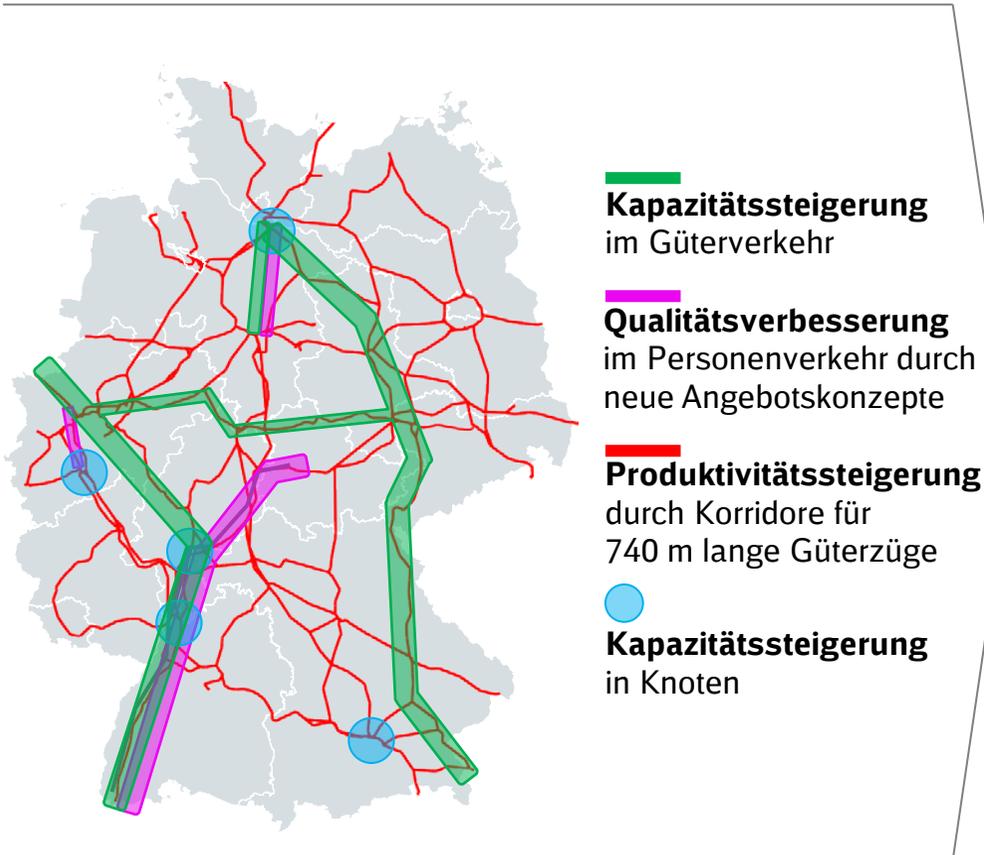
Der laut aktueller Verkehrsprognose für die Zukunft angenommene Verkehr kann in wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität auf der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach in Richtung Würzburg geführt werden, wenn zwei kleinere Verbesserungen an der Strecke vorgenommen werden. Hierbei handelt es sich um den Umbau eines Bahnsteigs in Hanau-Großauheim und ein zusätzliches Blocksignal zwischen Kleinostheim und Dettingen.

 **Sobald der neue Bundesverkehrswegeplan vorliegt, ist dieses Ergebnis auf Grundlage der darin enthaltenen, neuen Zugzahlenprognosen und verkehrlichen Zielsetzungen erneut zu überprüfen.**

Die DB Netz AG sieht in ihrer „Netzkonzeption 2030“ die Südanbindung nicht als Kernprojekt

Kernprojekte zur Engpassbeseitigung und Kapazitätssteigerung

Wesentliche Elemente der Anmeldung der DB



Kernprojekte zur Kapazitätssteigerung

Auf Korridoren:

- 740 m-Netz
- Ostkorridor
- Westkorridor
(inkl. NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar)

In Knoten:

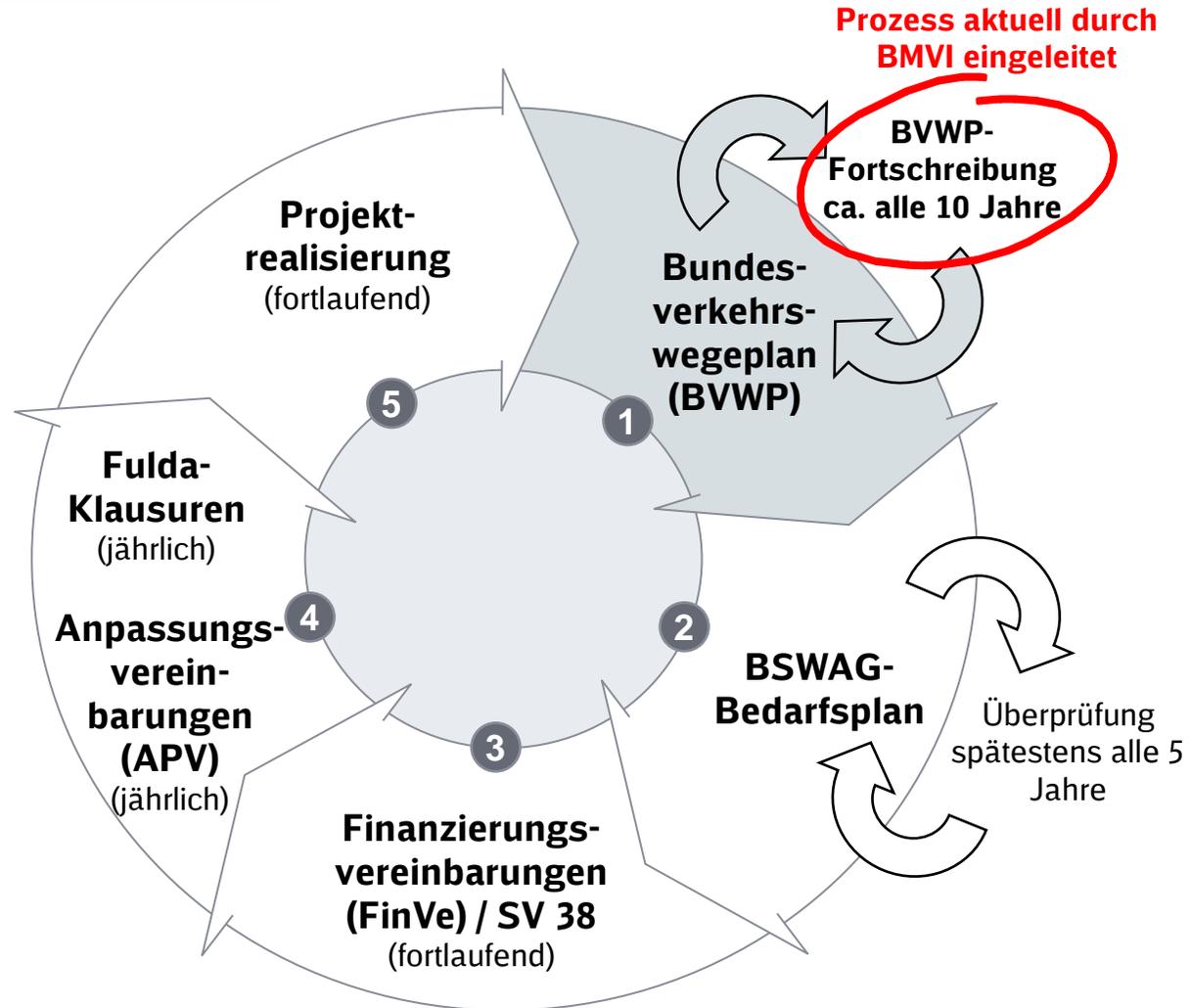
- Schwerpunkte: Hamburg, Köln, Frankfurt am Main, Mannheim/Heidelberg und München

Für neue Angebots-Konzepte:

- Untersuchungsraum Hanau - Fulda/Würzburg
- Untersuchungsraum Hamburg/Bremen - Hannover
- Maßnahmen östlich München¹⁾
- RRX
- Karlsruhe - Basel (Streckenabschnitte 7 und 8)
- Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung

1) z. B.: 2gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben - Tüßling - Freilassing inkl. Elektrifizierung Tüßling - Burghausen

Der Bund leitet Aus- und Neubaumaßnahmen aus dem Bedarfsplan der Bundesverkehrswegeplanung ab



Der Referentenentwurf des BVWP 2030 sieht im Projekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt einen „vordringlichen Bedarf“

Auszug auf dem Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
2	2-002-V02	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	Alternative „Mottgers“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 250 km/h, mit höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige NBS Blankenheim – Kirchheim, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h	4.252,8	3.920,1	332,7	GE	VB (gewählte Alternative)	1,8	hoch	hoch	ja	Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda / Aschaffenburg – Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt.
	2-007-V01		Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Bad Soden-Salmünster – Schlüchtern – Abzw. Kalbach, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 1-gleisige, höhenfreie Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600 in den Knoten Abzw. Neuwirtheim, Abzw. Bad Soden-Salmünster u. Abzw. Schlüchtern; 2-gleisige NBS Blankenheim – Kirchheim, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach	3.699,2	3.387,4	311,7	GE		1,4	hoch		ja	

Der Alternativenentscheid erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger

Gesamtprojekt Hanau-Würzburg/Fulda – Erfurt: Maßnahmenalternativen aus dem Referentenentwurf zum BVWP 2030

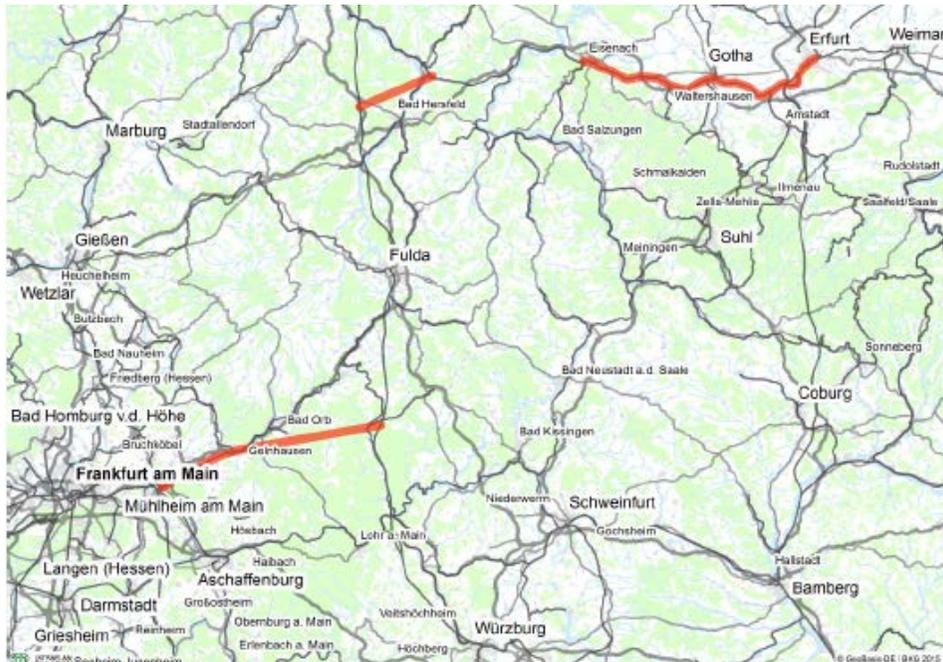


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Alternative „NBS Gelnhausen - Mottgers“ (2-002-V02)

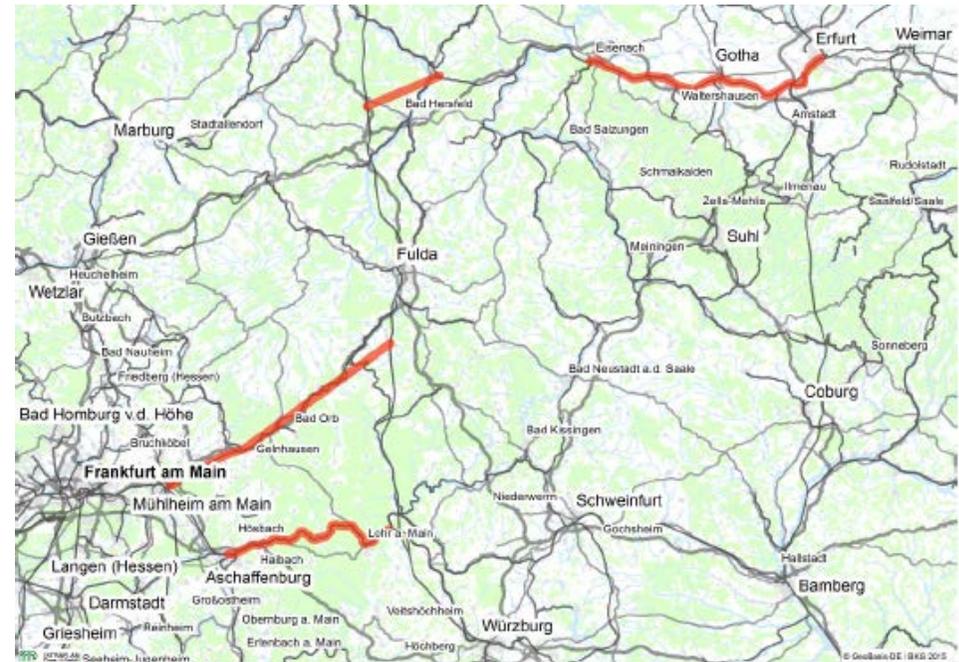


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Alternative „Bestandsnaher Neu- und Ausbau“ (2-007-V01)



Es handelt sich nicht um finale Trassenvarianten, sondern lediglich um "Konzeptentwürfe", die der Gutachter des Bundes für seine Bewertung zugrunde gelegt hat. „Die Trassierung wird in der weiteren Planung festgelegt.“

Die beiden Alternativen für die Streckenführung ermöglichen es, die Arbeit des Dialogforums so wie begonnen fortzuführen

Kernaussagen Referentenentwurf BVWP 2030 für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda

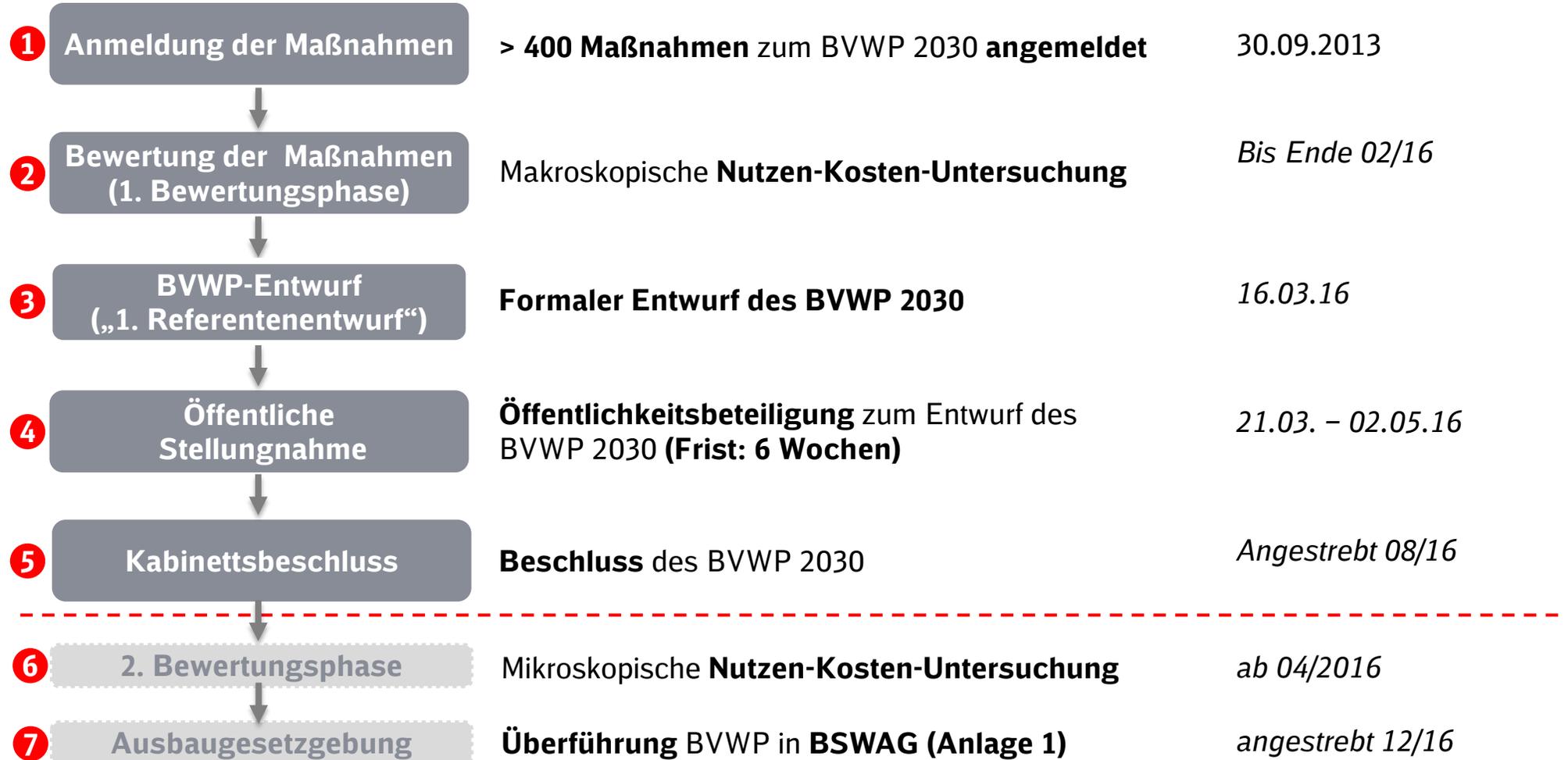
- Für die Maßnahme ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt wurden im Entwurf des BVWP die beiden Alternativen „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ geprüft.
- Beide Varianten weisen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und werden als vordringlicher Bedarf eingestuft.
- Der Alternativenentscheid muss durch die Planungen des Vorhabenträgers DB Netz AG getroffen werden.

Aus Sicht der DB Netz ist das Aufzeigen zweier Maßnahmenalternativen im BVWP grundsätzlich zu begrüßen. So ist es möglich, dass die begonnene Trassenfindung im definierten Suchraum weitergeführt werden kann und die Arbeit des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda fortgesetzt werden kann.

Stellungnahmen zum Referentenentwurf können noch bis zum 2. Mai 2016 beim BMVI eingereicht werden

Prozess der Erstellung des BVWP 2030

Zeitplanung (Einschätzung DB)



Auch die DB Netz wird eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030 abgeben

Überlegungen zur Stellungnahme der DB Netz AG zum Referentenentwurf in Bezug auf das Projekt Hanau – Würzburg/Fulda

- Bei dem Maßnahmenzuschnitt der Variante „Mottgers“ ist aus Sicht der Deutschen Bahn insbesondere die **verkehrliche Wirkung der Südanbindung in der Relation Frankfurt – Hanau – Würzburg kritisch zu prüfen.**
 - ➔ Lässt sich die **Fahrzeitverkürzung** in Höhe von 18 Minuten zwischen Frankfurt und Würzburg **fahrplantechnisch nutzen?**

- Bei dem Maßnahmenzuschnitt „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ können aus Sicht der Deutschen Bahn die **enthaltenen Detaillierungen** (Verbindungen zur Strecke Gelnhausen – Flieden; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach) **entfallen.**
 - ➔ Ergebnis aus **eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen**, die im **Lauf der weiteren Planungen** zu erstellen sind.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!