



9. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

DB-interne Neustrukturierung der Zuständigkeiten im Projekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda

DB Netz AG, Projekt Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda



Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen (ABS)

Bert Bohlmann



Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda/Würzburg (NBS)

Dr. Reinhard Domke

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

3.1. Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen

Derzeit wird die Ausschreibung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet

Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen – Nächste Schritte

- Mai 2017 **Abschluss fachtechnische Prüfung der Vorplanung**
- seit September 2017 **Bohrprogramm** zur Ermittlung der geotechnischen Eigenschaften und abfallrechtlichen Einstufung des anstehenden Bodens an der Strecke und an Bauwerken, Dauer bis voraussichtlich April 2018
- Dezember 2017 **Finanzierungsfreigabe** durch den DB Konzernvorstand für die **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** (Leistungsphasen 3 und 4)
- Dezember 2017 Beginn **Ausschreibung** Planerverträge für die **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** (Leistungsphasen 3 und 4)
- Mai 2018 Abschluss **Vergabe Entwurfsplanung**

Um zu wissen, wie der Boden entlang der Strecke beschaffen ist, werden derzeit Bohrungen durchgeführt

Baugrunderkundungen an der Strecke Hanau – Gelnhausen

- Routinemäßige Untersuchungen zur Bodenbeschaffenheit und Überprüfung von eventuell im Boden befindlichen Altlasten
- In Form von Kern- und Kleinrammbohrungen in regelmäßigen Abständen entlang der Strecke
- Dauer: Sept. 2017 bis voraussichtlich April 2018



Kleinrammbohrung in Langenselbold (Bahnhof) am 19. September 2017

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

3.2. Südkorridor

In Bezug auf den Südkorridor gibt es keine neuen Entwicklungen – es fehlen weiterhin die Zugzahlen 2030

Aktueller Planungsstand Südkorridor

- Die Prüfung der Frage, ob im sogenannten Südkorridor zwischen Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen notwendig sind, kann erst fortgesetzt werden, wenn die Zugzahlen-Prognose 2030 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Verkehr (BMVI) veröffentlicht wird.
- Der Zeitpunkt der Veröffentlichung ist nicht bekannt.
- Gemäß Zugzahlenprognose 2025 ist die Kapazität der Strecke ausreichend, wenn zwei kleinere kapazitätssteigernde Maßnahmen zwischen Hanau und Aschaffenburg durchgeführt werden.
- In Abhängigkeit von der Entscheidung zur Antragsvariante werden darüber hinaus ggf. auch geschwindigkeitsverbessernde Maßnahmen untersucht werden.

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

3.3. Neubaustrecke Gelnhausen - Fulda/Würzburg

Die Vorzugsvariante konnte noch nicht ermittelt werden,
da wesentliche Untersuchungsergebnisse ausstehen

Noch ausstehende Grundlagen für den Abschluss des Variantenvergleichs

- FFH-Untersuchungen und Untersuchungen zum Artenschutz
- Schallgutachten - Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch
- Wirtschaftlichkeitsberechnung
- (Zugzahlenprognose 2030)

In den letzten Treffen der Arbeitsgruppe wurden alle Vorschläge Dritter aufgegriffen

10. und 11. Treffen der AG „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ am 23.06. und 27.09.

- Intensive Betrachtung und Bewertung der **Vorschläge Dritter** mit den **bestandsnahen Varianten** (Hr. Behrendt, BUND, Hr. Albert, Hr. Gorissen, Pro Königreich Flieden)
- **Wiederholung** der **Methodik** zur **Ermittlung der Trassenvarianten** und des nachfolgenden **segmentweisen Vergleichs** im Rahmen der noch laufenden Optimierung der Varianten.
- Betrachtung der Situation bei **Bronzell** (Einfädelerung in Bestandsstrecke oder Schnellfahrstrecke)
- Vorstellung Ablauf des **formalen Raumordnungsverfahrens** durch eine Vertreterin des Regierungspräsidium Darmstadt
- Vorstellung der **allgemeinen Möglichkeiten des Schallschutzes** durch den Leiter des Bereichs Umweltschutz der DB Netz AG.

Eine Trassenvariante muss technisch machbar sein und die verkehrlichen Ziele erfüllen

Grundvoraussetzungen, die alle Trassenvarianten bei der Trassenfindung erfüllen mussten:

- **Technische Machbarkeit** und **Regelwerkskonformität**
- Erreichen der **verkehrlichen Ziele** (wie Fahrzeitverkürzung, Güterverkehrstauglichkeit)
- Möglichst **geringe Beeinträchtigung** der höchsten Raumwiderstandsklassen (darunter insbesondere der Siedlungsflächen und der 400 Meter-Bereiche um die Siedlungen -> Schutzgut Mensch)

Nachfolgend:

- **Optimierungen** und **Prüfen von Bündelungsmöglichkeiten** unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter.

Vorschläge Dritter zur Trassenfindung und Bündelungsmöglichkeiten wurden frühzeitig betrachtet

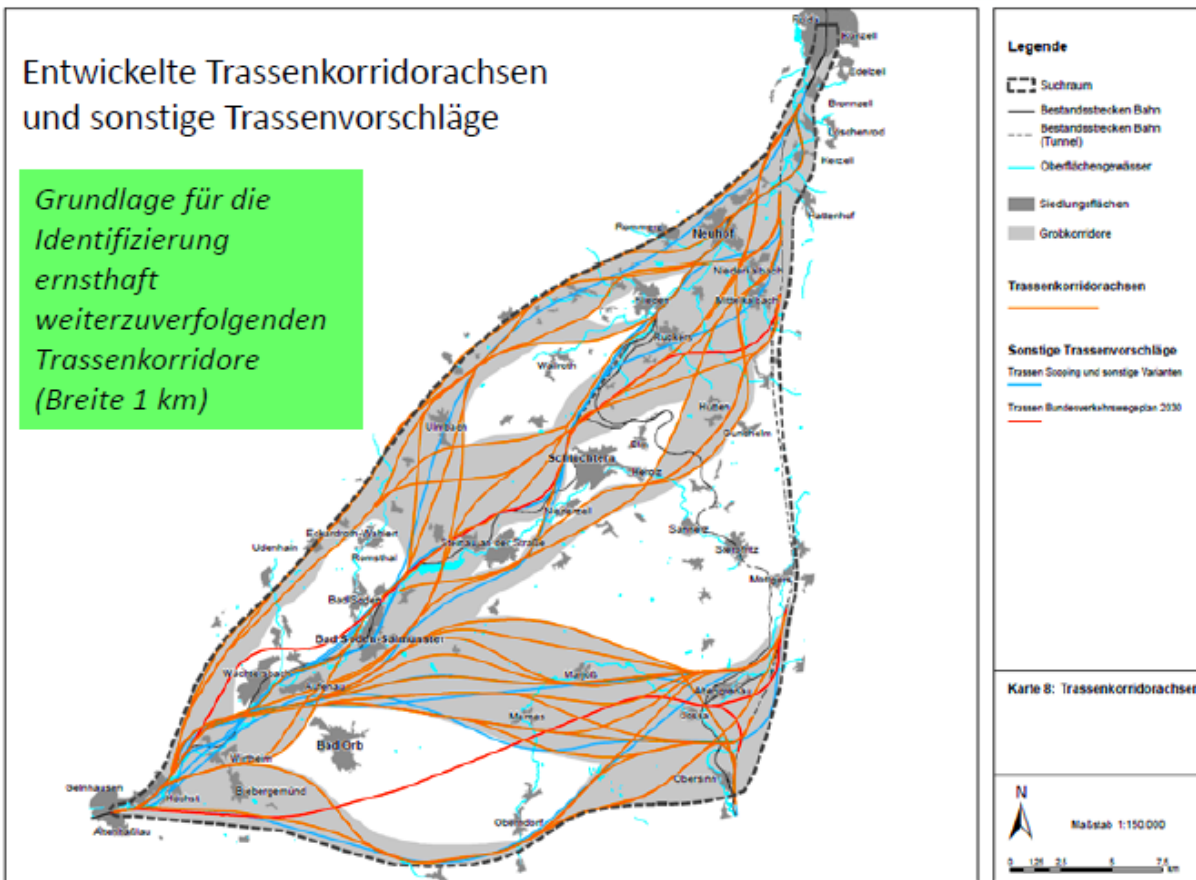


Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda
Büro Drecker – Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

13.09.2016

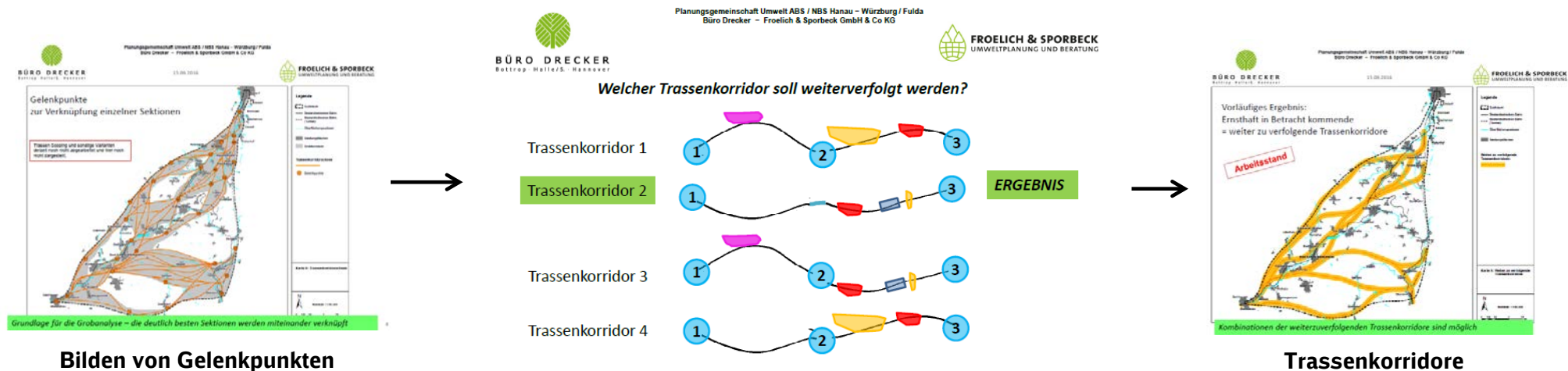


Auszug aus der Präsentation der 6. Sitzung des Dialogforums vom 13.09.2016



Die sieben Trassenvarianten sind im Sektionsvergleich entstanden – übliche Methode

Vorstellung der Sektionsbildung und Abschichtung in der 5. und 6. Sitzung der AG „ROV“ (28.04.2016 / 07.09.2016)



- Analyse erfolgt zunächst nach Zielsystem (Umwelt / Raumordnung) getrennt
- Ergebnisse werden dann durch Bildung der Rangsummen über beide Zielsysteme aggregiert

28.04.2016

23

Segmentweiser Vergleich -> Der im Vergleich beste Abschnitt wird weitergeführt

Das Verfahren der sektionsweisen Betrachtung ist eine für die Raumordnung übliche Methode. Es wurde im Dialogforum vorgestellt und diskutiert.

Die Möglichkeiten der Bündelung/Ausbauvarianten wurden im Dialogforum intensiv betrachtet



Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda
Büro Drecker – Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

9. AG Vorbereitung ROV – 25.04.2017



Auszug aus der Präsentation der 8. Sitzung des Dialogforums vom 22.05.2017

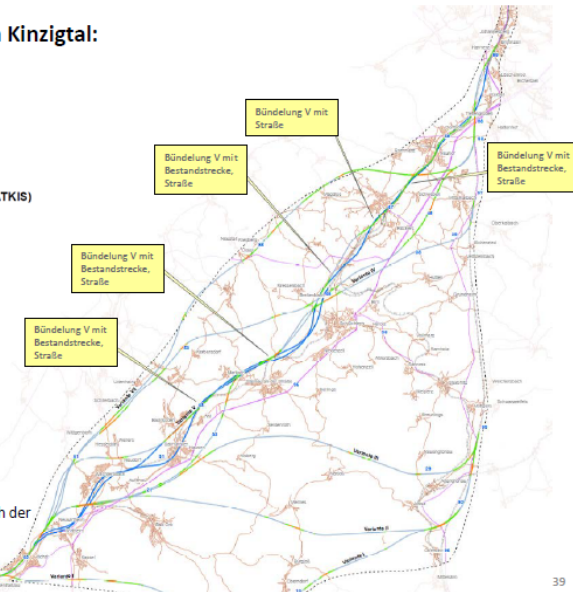
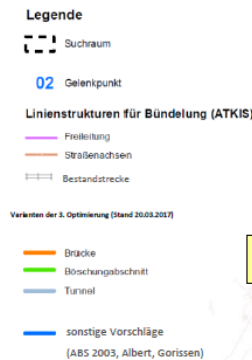
Prinzip der Bündelung:

- Das Bündelungsgebot der Raumordnung ergibt sich aus § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG:
 - Siedlungstätigkeit räumlich konzentrieren
 - Zerschneidung der freien Landschaft vermeiden
- Neubaustrecken daher möglichst in Bündelung mit bestehenden Infrastrukturen (Schiene, Straße, Freileitung etc.), unter Berücksichtigung der Planungsziele (Geschwindigkeit, d. h. Mindeststradien) planen
- Zweck der Bündelung: Auswirkungen auf Raumordnung und Umwelt durch Zusammenlegung von linearen Infrastrukturen minimieren
- Wird für das Vorhaben ermittelt, dass der Neubau in Bündelung zu stärkeren Auswirkungen auf andere Festlegungen der Raumordnung und die Umwelt führt, kann von dem Bündelungsgebot abgewichen werden

Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda
Büro Drecker – Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG
9. AG Vorbereitung ROV – 25.04.2017

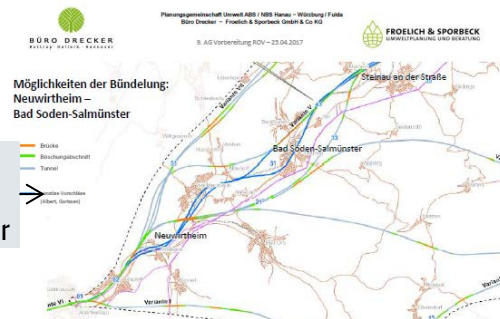


Varianten der Bündelung im Kinzigtal:



Vorgehen:


- Prüfung technischer Machbarkeit der Bündelung
- Segmentweiser Vergleich mit Variante V hinsichtlich der potentiellen Auswirkungen auf die Schutzgüter (detailliertere Ebene vgl. zu Raumwiderständen)




9. Sitzung AG „ROV“ 25.04.17
Möglichkeiten der Bündelung
Neuwirtheim - Bad Soden-Salmünster

Wenn ein Vorschlag besser ist als die vorhandene Lösung, wird er in die Planung übernommen

Beispiel für die Prüfung und den Umgang von Optimierungsvorschlägen

Optimierungsvorschlag zu Variante V im Bereich Flieden und Kautz von „BI Pro Königreich Flieden“ 




Optimierungsvorschlag zu Variante V im Bereich Flieden und Kautz von „BI Pro Königreich Flieden“ 

Ziele des Vorschlages:

- Entlastung von Kautz (Vermeidung einer zusätzlichen Bahntrasse samt Tunnelportalen)
- Verbesserung des Lärmschutzes in Verbindung mit der BAB 66
- 4-gleisige Bündelung zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme

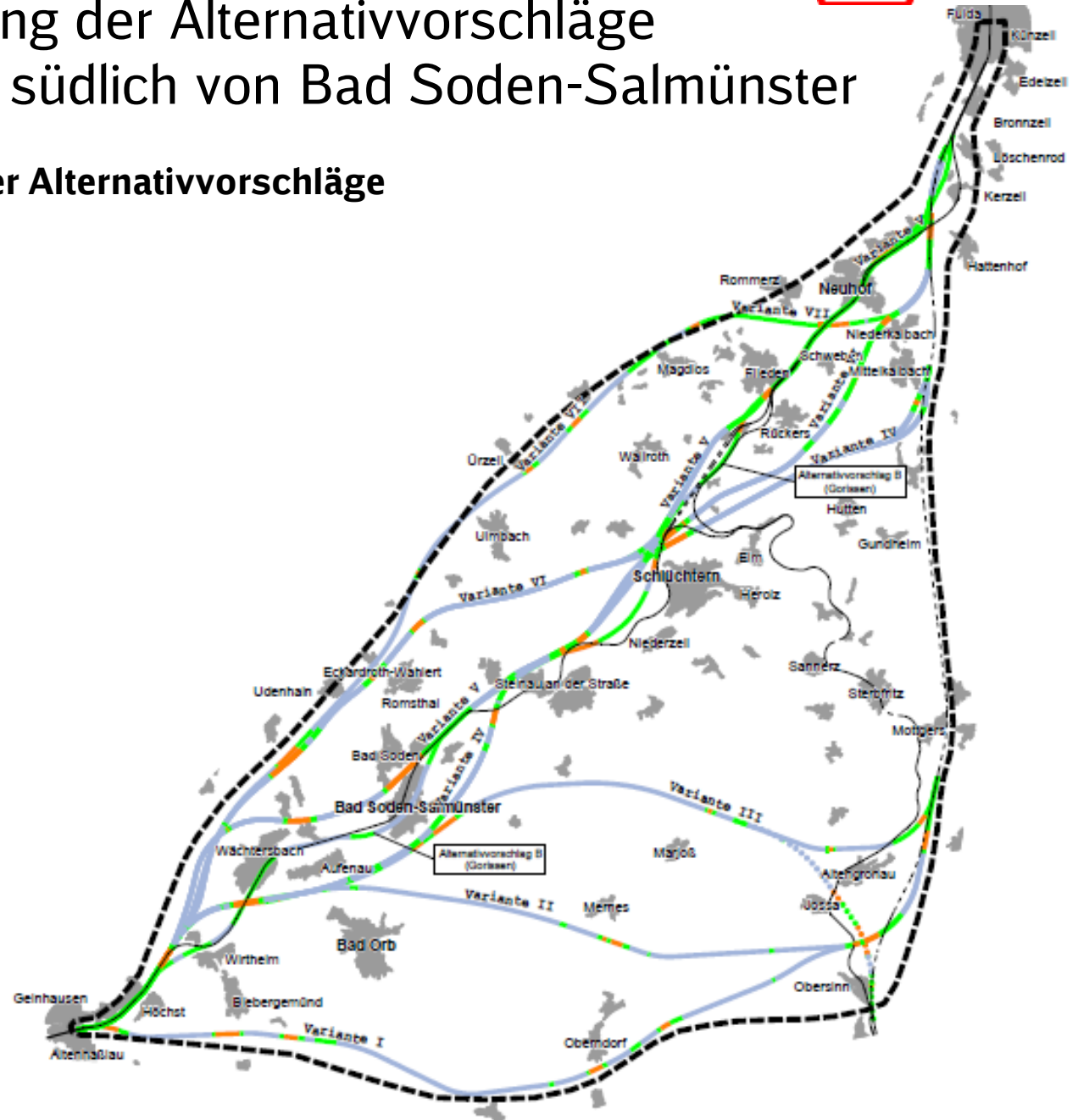
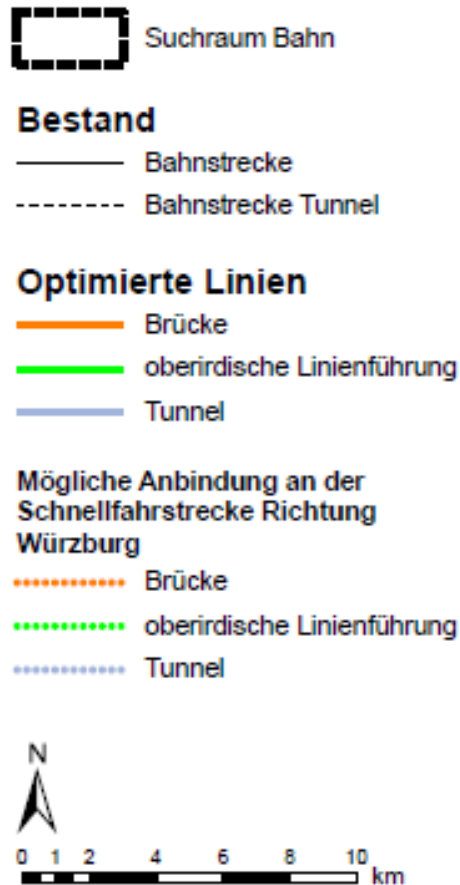
Bewertung:

- Verlagerung der Belastung Richtung Leimenhof
- Vorgeschlagener viergleisiger Trassenverlauf liegt zum Teil auf der naturnahen Fliede
- Reduktion der Entwurfsgeschwindigkeit hat negativen Einfluss auf NKV
- Eingebachter Vorschlag enthält keine Detaillierung für den südlichen Anschluss (Tunnelmund Richtung Schlüchtern)

 **Weiteres Vorgehen: Verbesserung gegenüber bestehender Variante V nicht zu erwarten, aber ggf. Berücksichtigung in der Ausgestaltung des Bf Flieden im Rahmen der Vorplanung.**

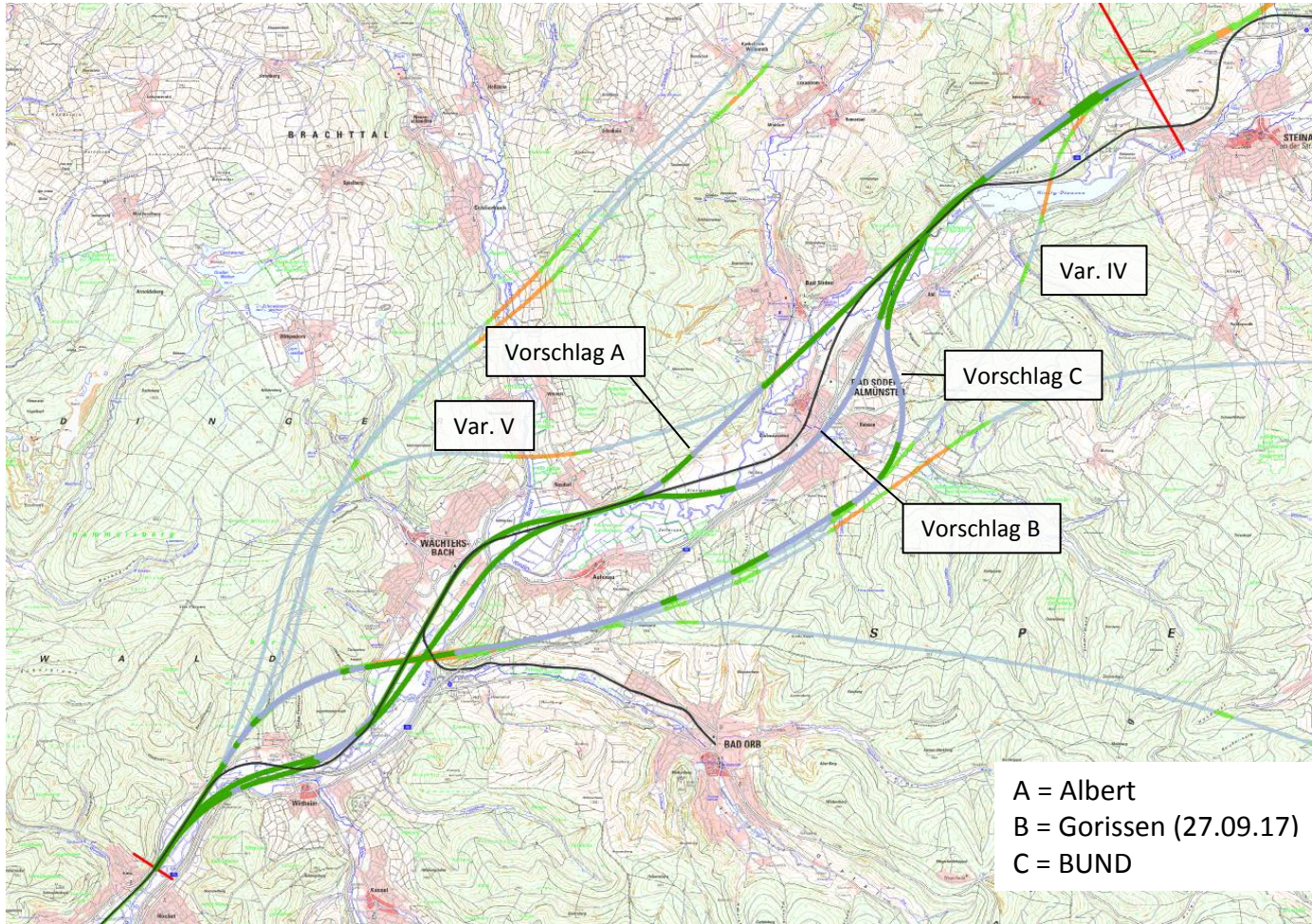
Grundlegende Abweichung der Alternativvorschläge von Variante V vor allem südlich von Bad Soden-Salmünster

Darstellung der Varianten sowie der Alternativvorschläge



Die verschiedenen Vorschläge zum Ausbau der Strecke wurden vertieft untersucht

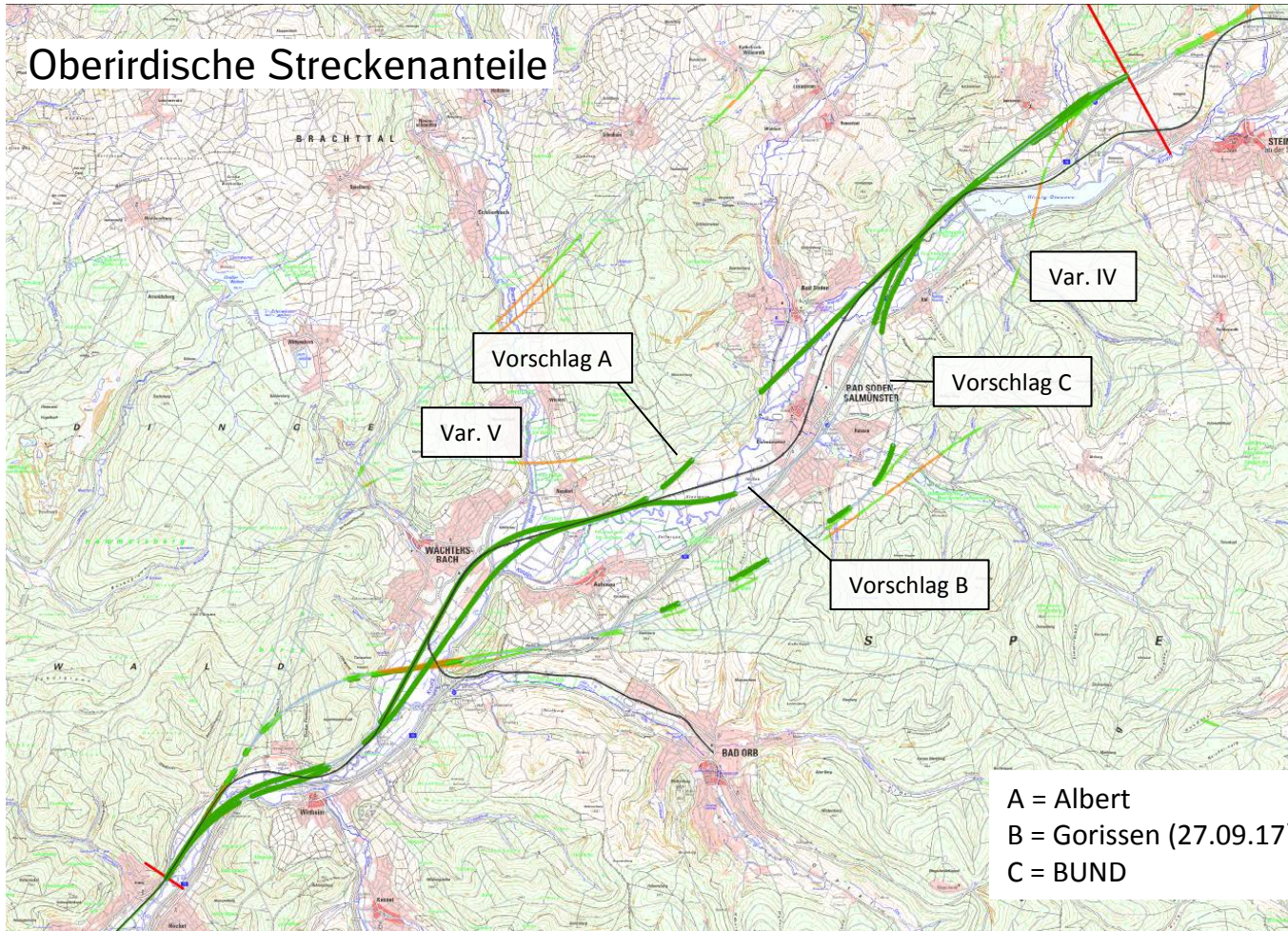
Vergleich Ausbauvarianten und Vorschläge Dritter



Die drei Vorschläge, die im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Steinau überwiegend den **Bündelungsaspekt mit der Bestandsstrecke und der A66 stärker verfolgen**, wurden **vertieft untersucht** und mit den vorhandenen Lösungen **verglichen**.

Die verschiedenen Vorschläge zum Ausbau der Strecke wurden vertieft untersucht

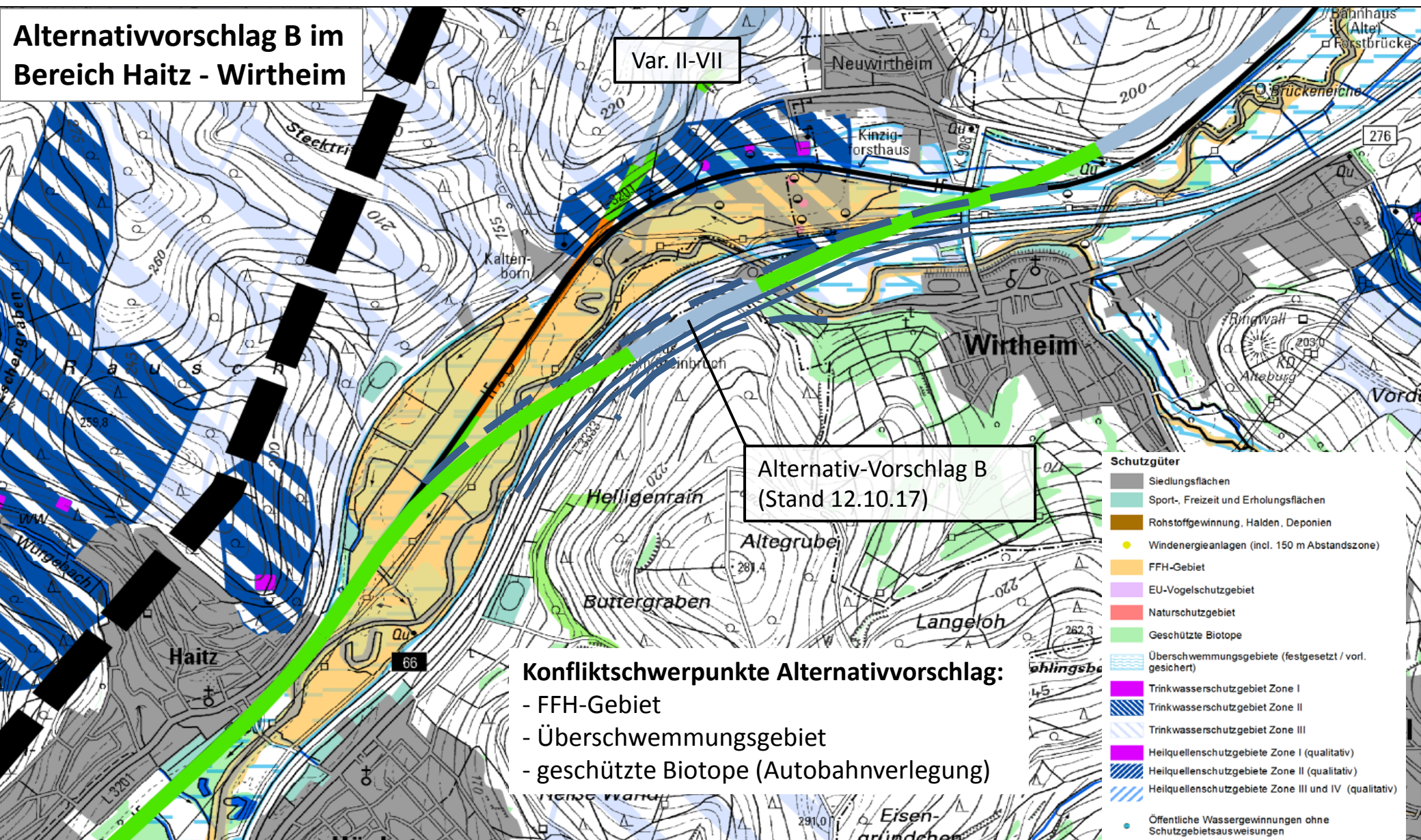
Vergleich Ausbauvarianten und Vorschläge Dritter



Die drei Vorschläge, die im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Steinau überwiegend den **Bündelungsaspekt mit der Bestandsstrecke und der A66 stärker verfolgen**, wurden **vertieft untersucht** und mit den vorhandenen Lösungen **verglichen**.

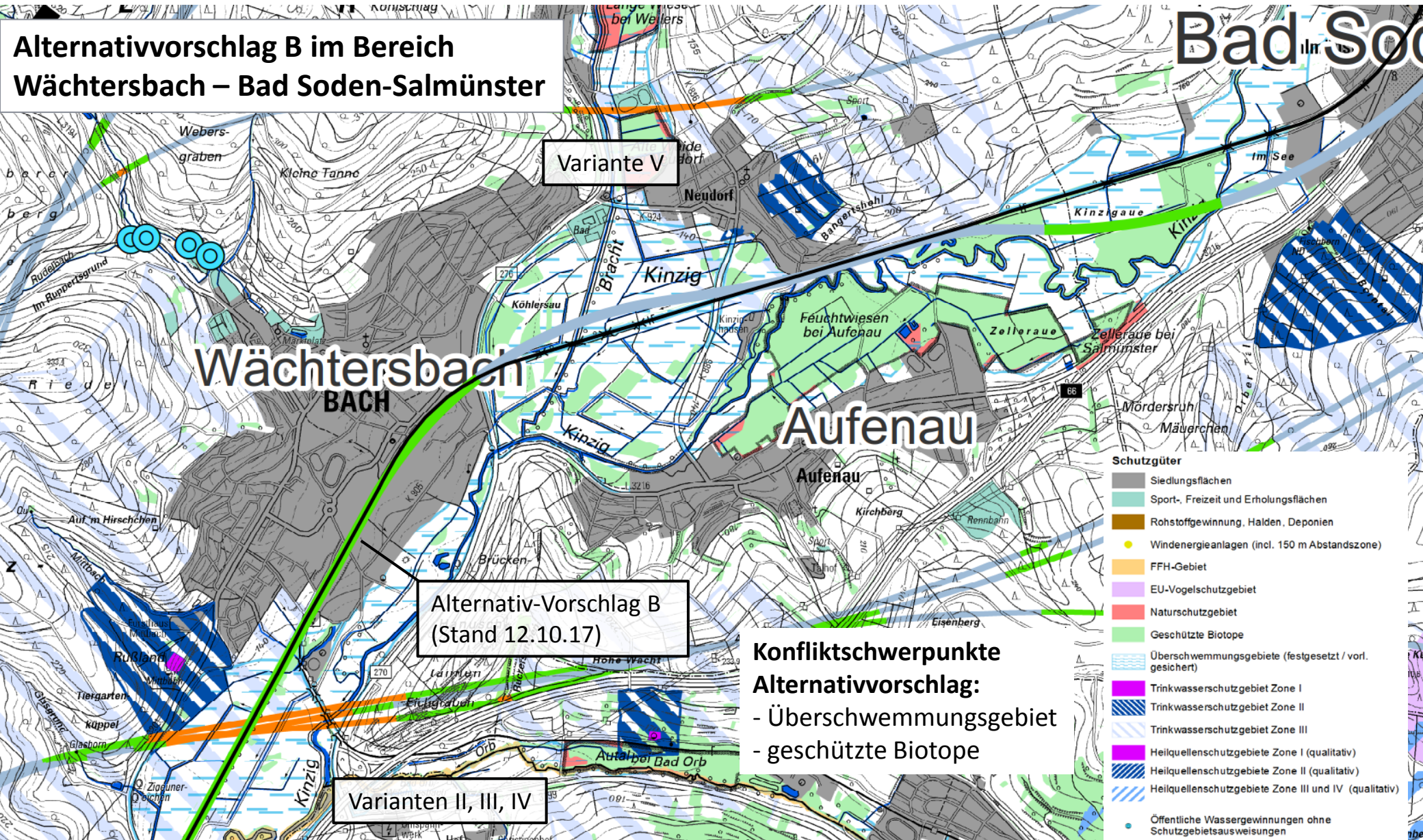


Alternativvorschlag B im Bereich Haitz - Wirtheim





Alternativvorschlag B im Bereich Wächtersbach – Bad Soden-Salmünster



Variante V

Alternativ-Vorschlag B
(Stand 12.10.17)

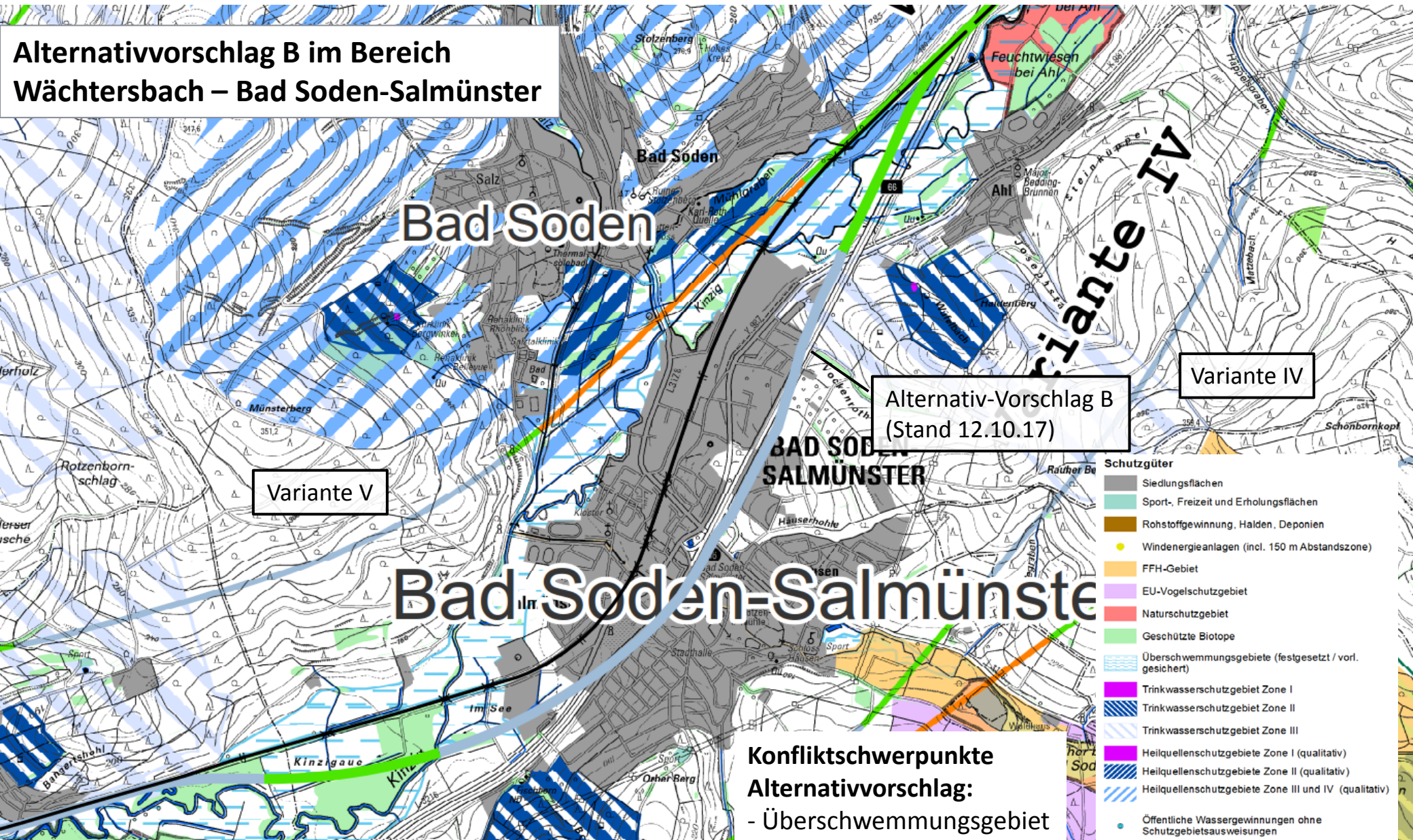
Varianten II, III, IV

**Konfliktschwerpunkte
Alternativvorschlag:**
- Überschwemmungsgebiet
- geschützte Biotope

- Schutzgüter**
- Siedlungsflächen
 - Sport-, Freizeit und Erholungsflächen
 - Rohstoffgewinnung, Halden, Deponien
 - Windenergieanlagen (incl. 150 m Abstandszone)
 - FFH-Gebiet
 - EU-Vogelschutzgebiet
 - Naturschutzgebiet
 - Geschützte Biotope
 - Überschwemmungsgebiete (festgesetzt / vorl. gesichert)
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone I
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone II
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone III
 - Heilquellenschutzgebiete Zone I (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone II (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone III und IV (qualitativ)
 - Öffentliche Wassergewinnungen ohne Schutzgebietsausweisungen



Alternativvorschlag B im Bereich Wächtersbach – Bad Soden-Salmünster



Variante V

Alternativ-Vorschlag B
(Stand 12.10.17)

Variante IV

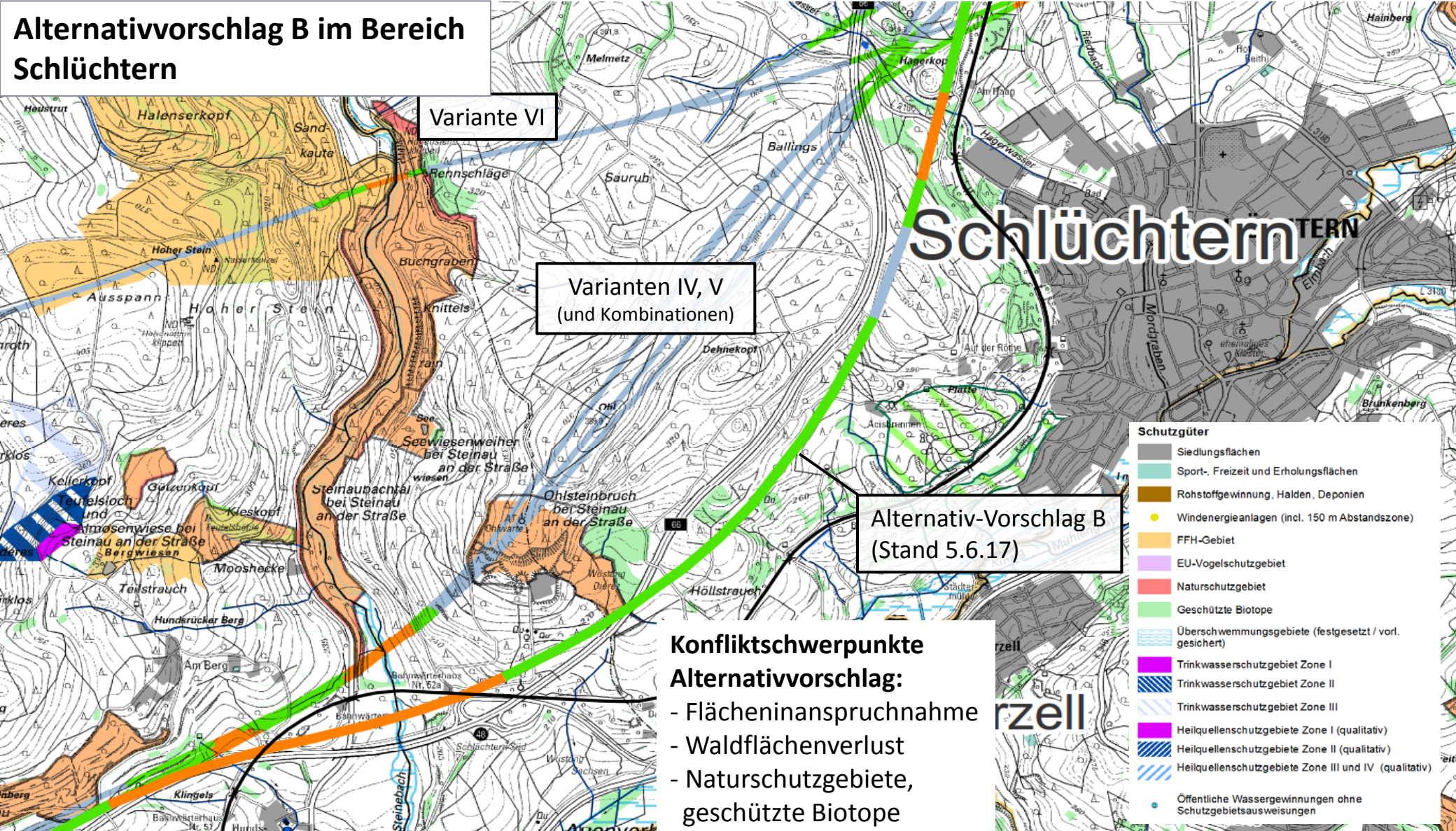
Bad Soden-Salmünster

Konfliktschwerpunkte
Alternativvorschlag:
- Überschwemmungsgebiet

- Schutzgüter**
- Siedlungsflächen
 - Sport-, Freizeit und Erholungsflächen
 - Rohstoffgewinnung, Halden, Deponien
 - Windenergieanlagen (incl. 150 m Abstandszone)
 - FFH-Gebiet
 - EU-Vogelschutzgebiet
 - Naturschutzgebiet
 - Geschützte Biotope
 - Überschwemmungsgebiete (festgesetzt / vorl. gesichert)
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone I
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone II
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone III
 - Heilquellenschutzgebiete Zone I (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone II (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone III und IV (qualitativ)
 - Öffentliche Wassergewinnungen ohne Schutzgebietsausweisungen



Alternativvorschlag B im Bereich Schlüchtern



Variante VI

Varianten IV, V
(und Kombinationen)

Alternativ-Vorschlag B
(Stand 5.6.17)

Schlüchtern

Konfliktschwerpunkte
Alternativvorschlag:

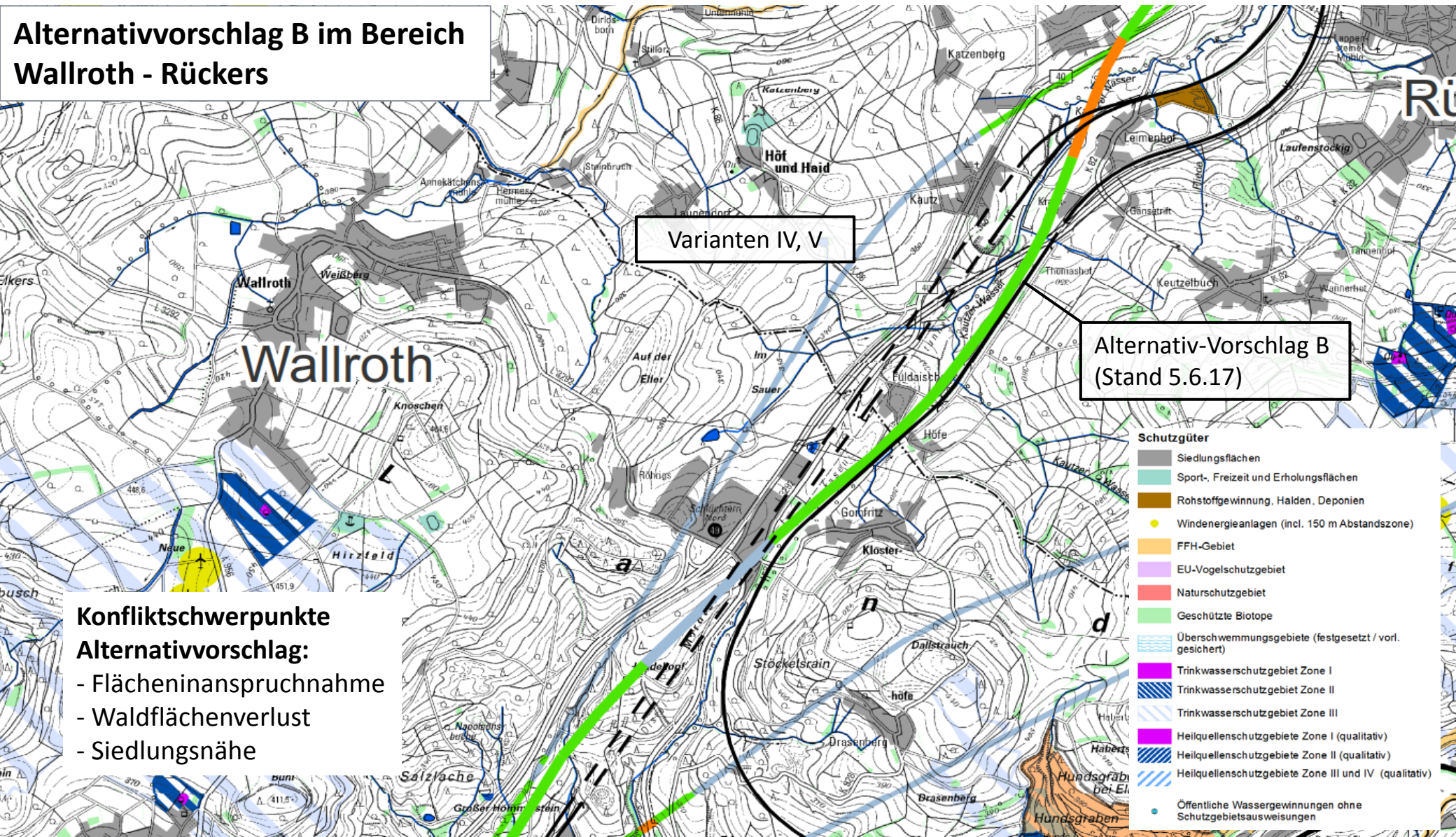
- Flächeninanspruchnahme
- Waldflächenverlust
- Naturschutzgebiete, geschützte Biotope

Schutzgüter

	Siedlungsflächen
	Sport-, Freizeit und Erholungsflächen
	Rohstoffgewinnung, Halden, Deponien
	Windenergieanlagen (incl. 150 m Abstandszone)
	FFH-Gebiet
	EU-Vogelschutzgebiet
	Naturschutzgebiet
	Geschützte Biotope
	Überschwemmungsgebiete (festgesetzt / vorl. gesichert)
	Trinkwasserschutzgebiet Zone I
	Trinkwasserschutzgebiet Zone II
	Trinkwasserschutzgebiet Zone III
	Heiellenschutzgebiete Zone I (qualitativ)
	Heiellenschutzgebiete Zone II (qualitativ)
	Heiellenschutzgebiete Zone III und IV (qualitativ)
	Öffentliche Wassergewinnungen ohne Schutzgebietsausweisungen



Alternativvorschlag B im Bereich Wallroth - Rückers



Varianten IV, V

Alternativ-Vorschlag B
(Stand 5.6.17)

Konfliktschwerpunkte Alternativvorschlag:

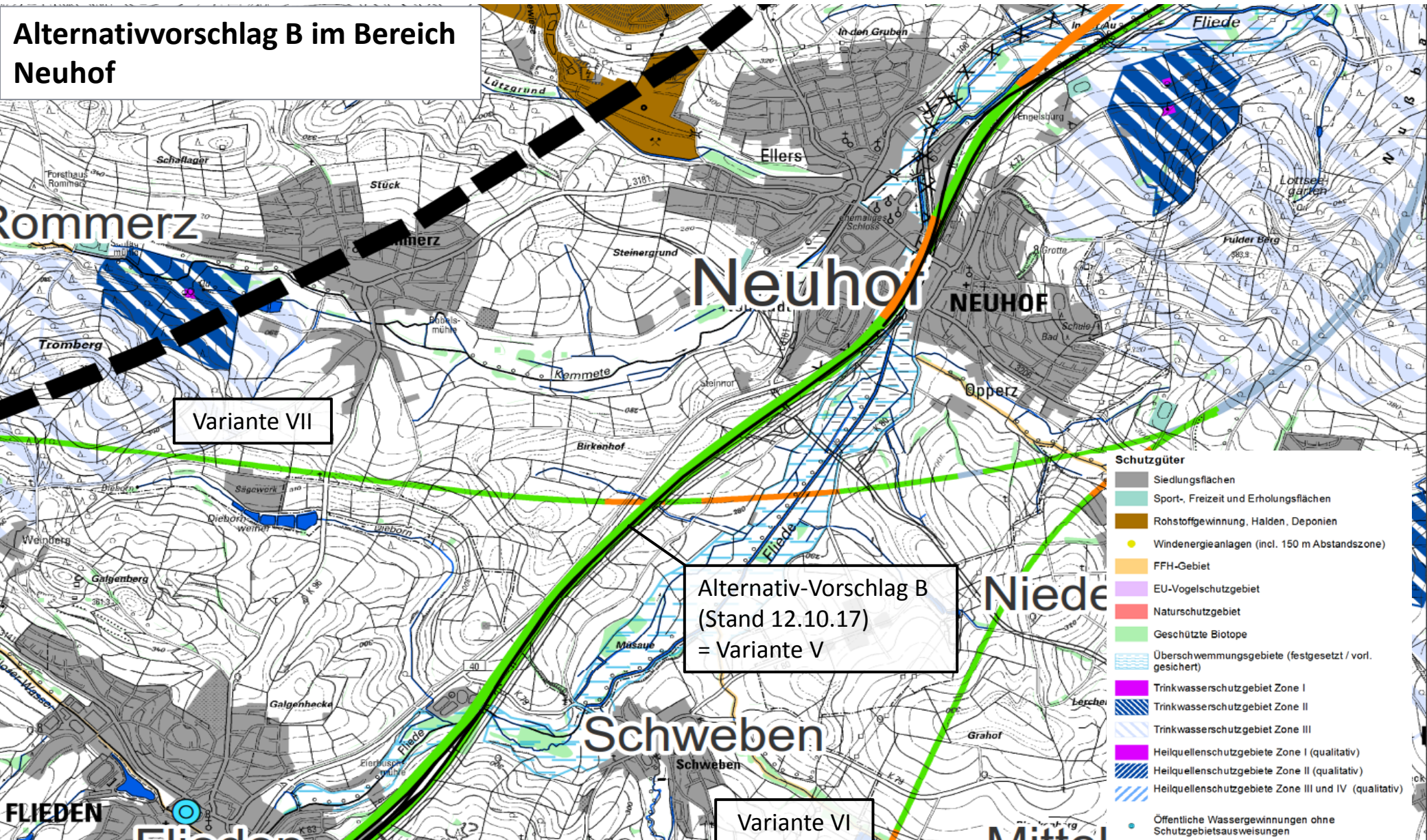
- Flächeninanspruchnahme
- Waldflächenverlust
- Siedlungsnähe

Schutzgüter

- Siedlungsflächen
- Sport-, Freizeit und Erholungsflächen
- Rohstoffgewinnung, Halden, Deponien
- Windenergieanlagen (incl. 150 m Abstandszone)
- FFH-Gebiet
- EU-Vogelschutzgebiet
- Naturschutzgebiet
- Geschützte Biotope
- Überschwemmungsgebiete (festgesetzt / vorl. gesichert)
- Trinkwasserschutzgebiet Zone I
- Trinkwasserschutzgebiet Zone II
- Trinkwasserschutzgebiet Zone III
- Heiellenschutzgebiete Zone I (qualitativ)
- Heiellenschutzgebiete Zone II (qualitativ)
- Heiellenschutzgebiete Zone III und IV (qualitativ)
- Öffentliche Wassergewinnungen ohne Schutzgebietsausweisungen



**Alternativvorschlag B im Bereich
Neuhof**



Variante VII

Alternativ-Vorschlag B
(Stand 12.10.17)
= Variante V

Variante VI

- Schutzgüter**
- Siedlungsflächen
 - Sport-, Freizeit und Erholungsflächen
 - Rohstoffgewinnung, Halden, Deponien
 - Windenergieanlagen (incl. 150 m Abstandszone)
 - FFH-Gebiet
 - EU-Vogelschutzgebiet
 - Naturschutzgebiet
 - Geschützte Biotope
 - Überschwemmungsgebiete (festgesetzt / vorl. gesichert)
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone I
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone II
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone III
 - Heilquellenschutzgebiete Zone I (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone II (qualitativ)
 - Heilquellenschutzgebiete Zone III und IV (qualitativ)
 - Öffentliche Wassergewinnungen ohne Schutzgebietsausweisungen

Nach dem aktuellen Stand des Schutzgutvergleichs stellen die Vorschläge keine bessere Alternative dar

Vorläufige zusammenfassende Beurteilung / Zwischenfazit

Tab. 22: Schutzgutübergreifender Vergleich der betrachteten Segmente

Schutzgutübergreifende Gesamtklassifizierung	Sektionsvergleich Haitz/Höchst – Steinau				
	Var. IV	Var. V	Vorschl. A	Vorschl. B	Vorschl. C
Schutzgüter mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben					
Mensch					
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	+	+	-	-	o
(Wasser)	(o)	(o)	(-)	(+)	(o)
Wasser nach Neuabgrenzung WSZ II Neuwirtheim	+	+	-	o	+
Landschaft	o	+	o	o	+
Schutzgüter mit weniger hoher Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben					
Boden	+	+	--	--	o
Luft und Klima	-	-	+	o	--
Kultur- und Sachgüter	o	o	o	o	o

im Relativvergleich der Varianten: ++ sehr günstig + günstig o neutral - ungünstig -- sehr ungünstig

- Die Varianten IV, V und Vorschlag C sind für das betrachtete Segment insgesamt etwa gleich zu bewerten. Die Alternativvorschläge A und B erhalten dem gegenüber eine schlechtere Gesamtbewertung.
- Hierbei handelt es sich um ein Zwischenergebnis, da die Bewertung des Schutzguts Mensch noch aussteht.
- Die Bewertung der raumordnerischen Belange kommt zu ähnlichen Ergebnissen.

Vorgeschlagene Tunnel entsprechen nicht den Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz

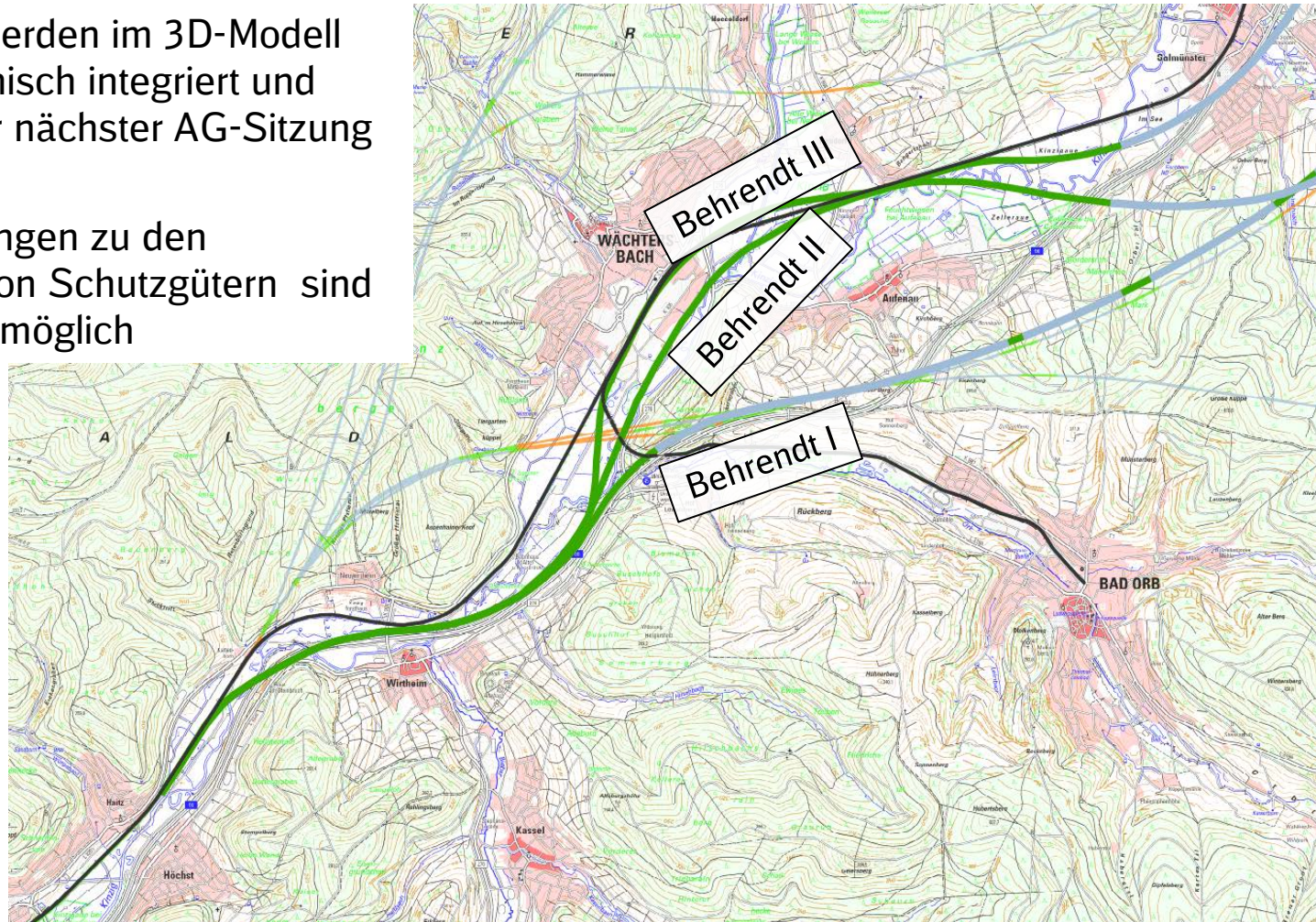
Ergebnis der technischen Bewertung der Tunnelvorschläge für Bad Soden-Salmünster und Neuhof

- Die vorgeschlagene Untertunnelung von Bad Soden-Salmünster und Neuhof **erfüllt nicht die Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes**, da die Längsneigung dieser Tunnel das **eigenständige Herausrollen eines Zuges**, z.B. bei Unterbrechung der Energieversorgung sowie die **Kaminwirkung zum Abzug der Rauchgase im Brandfall** nicht sicherstellen kann.
- Tunnel sollen gem. **Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutz an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln** eine einseitig gerichtete Längsneigung aufweisen. Ein dachförmiges oder **wannenförmiges Längsprofil soll nicht verwendet werden**.
- Hinzu kommt, dass sich offene Teile des Tunnels in Bad Soden-Salmünster im Überschwemmungs- und **Hochwasserschutzgebiet** befinden würde, was eine **Genehmigungsfähigkeit** faktisch ausschließt – da zumutbare **alternative Möglichkeiten** bestehen.
- Inzwischen von Herrn Gorissen **neu eingereichte Vorschläge** sehen in Neuhof keinen Tunnel mehr vor und verlängern den Tunnel- und Einschnittsabschnitt bei Bad Soden-Salmünster nach Süden bis in den Bahnhof Wächtersbach. Die vorgeschlagene Tunnellösung **verstößt ebenfalls gegen oben genannte Richtlinie**, da der Rettungsplatz nicht auf Höhe der Schienenoberkante, sondern 20 m höher liegen und das Tunnelportal nur mit Spezialfahrzeugen und nicht mit Straßenfahrzeugen befahrbar sein soll.
- Der für den Abschnitt Wächtersbach-Salmünster vorgeschlagene 20 m tiefe und ca. 550 m lange **Trog mit Rettungsplatz im Überschwemmungsgebiet** ist **aus Sicherheitsgründen zu verwerfen**.

In der letzten AG-Sitzung wurden weitere Vorschläge eingebracht – diese werden ebenfalls untersucht

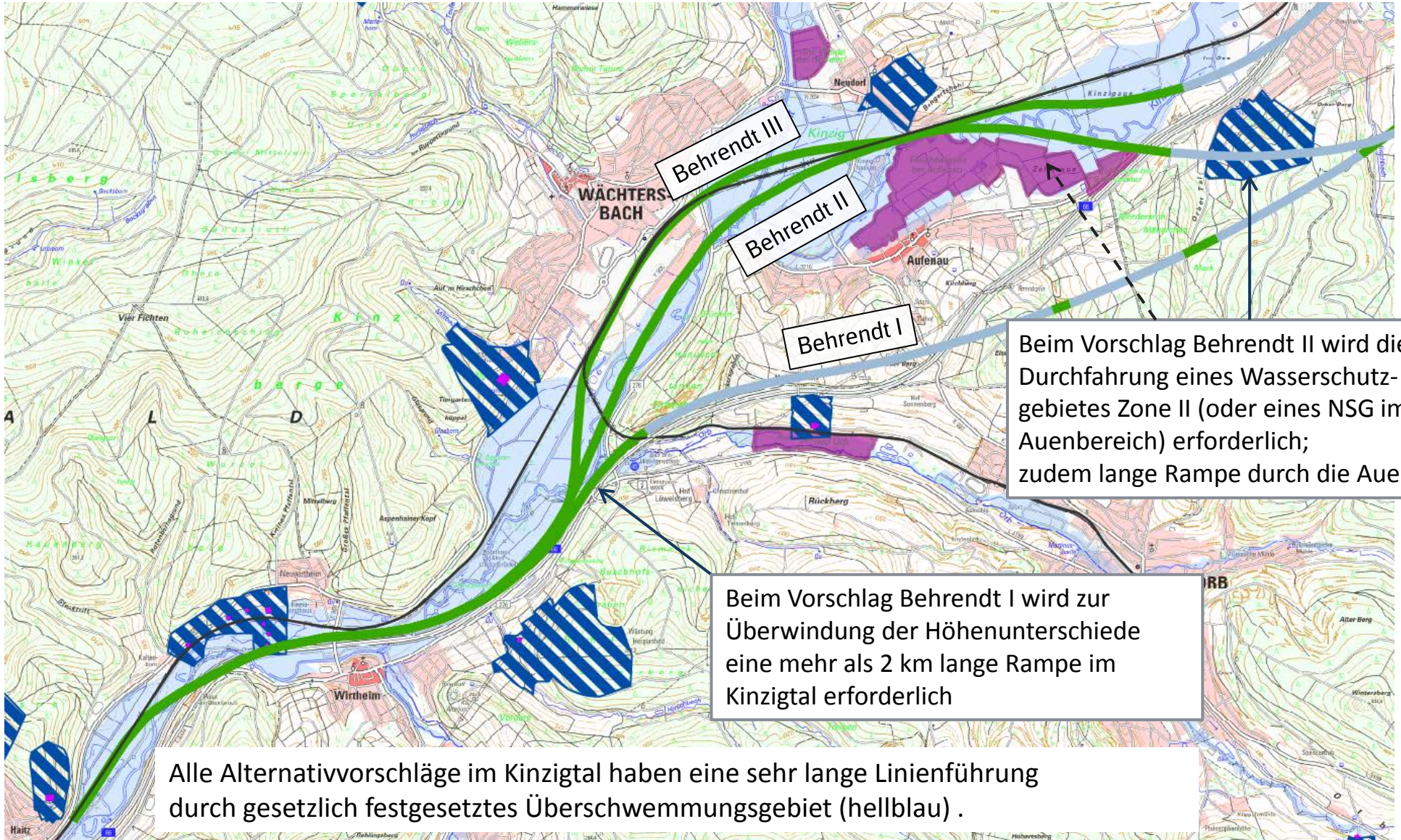
Vorschläge von Herrn Behrendt, ARGE Bahndreieck Spessart vom 27. September 2017

- Die Vorschläge werden im 3D-Modell trassierungstechnisch integriert und Ergebnisse in der nächster AG-Sitzung vorgestellt
- Erste Einschätzungen zu den Betroffenheiten von Schutzgütern sind aber bereits jetzt möglich





Weitere Optimierungsvorschläge: Erste Einschätzung zum Schutzgut Landschaft und Wasser





Festgesetzte Überschwemmungsgebiete:

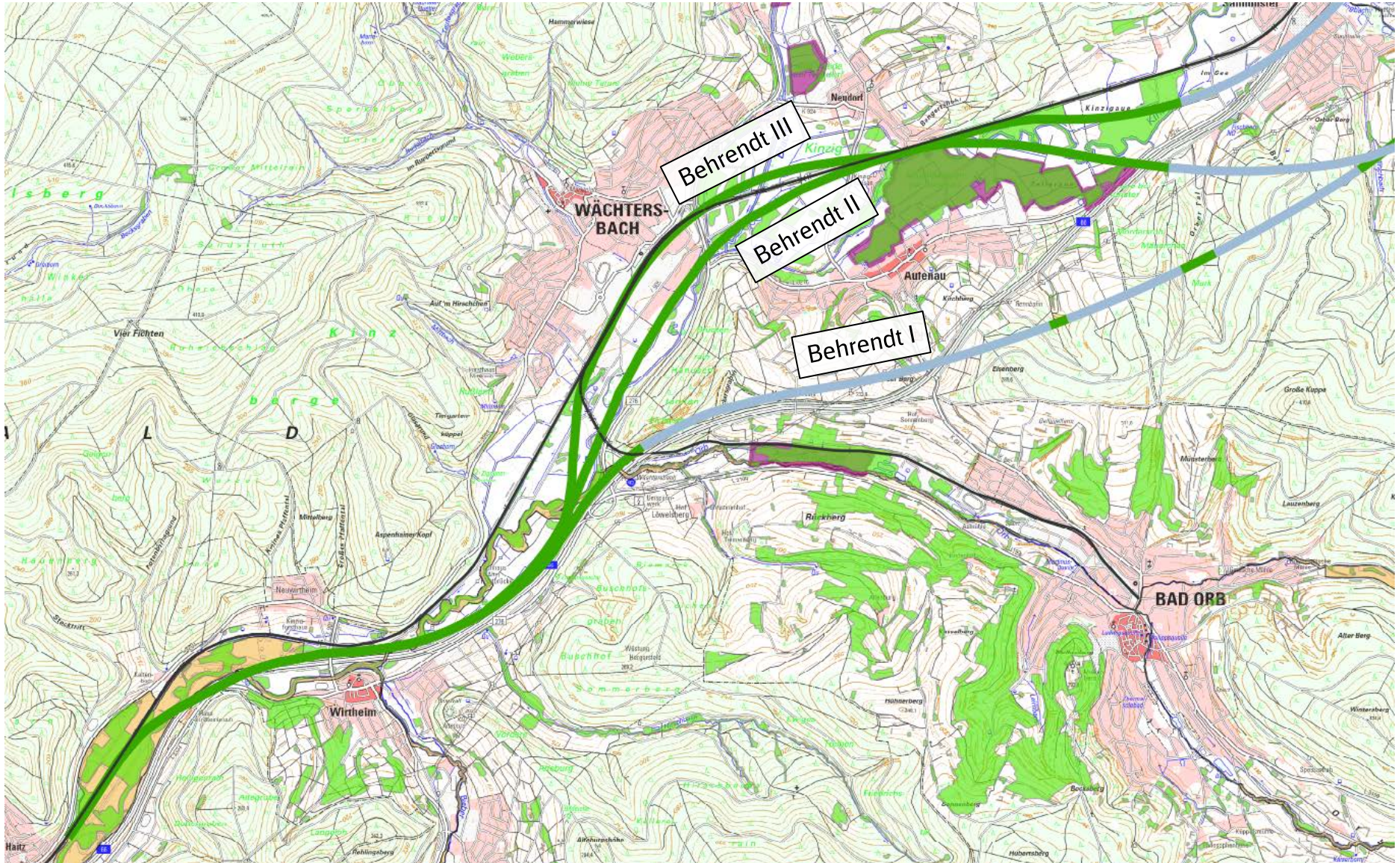
- Im Rahmen der Raumordnung und Landesplanung sind Überschwemmungsgebiete eines 100-jährlichen Hochwassers für wasserwirtschaftliche Zwecke freizuhalten; Bebauung, Versiegelung und Aufschüttungen sind unzulässig (Regionalplan Südhessen).
- Nach § 78 (1) Nr. 2 WHG ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt.
- Weiterhin ist nach § 78 auch die nicht nur kurzfristige Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern oder die fortgeschwemmt werden können, untersagt (d. h. die Baustelleneinrichtungen müssten außerhalb des Auenbereichs liegen).
- Eine Ausnahme von den Verboten des § 78 ist im Einzelfall nur möglich, wenn die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt wird und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird.

Durchfahrungsängen Überschwemmungsgebiet (zw. Haitz und Steinau):

Vorschlag Behrendt I:	4,5 km	Variante IV:	2,6 km
Vorschlag Behrendt II:	11 km		
Vorschlag Behrendt III:	9 km		
Vorschlag Gorissen:	8 km		



Weitere Optimierungsvorschläge: Erste Einschätzung Schutzgut Tiere, Pflanzen biol. Vielfalt



Eine Brücke im Zuge Variante IV über den Kinzigstausee ist technisch machbar und ist kein Risiko für das Dammbauwerk

Bewertung der Stausee-Querung auf Grundlage der Stellungnahme des Wasserverbandes Kinzig

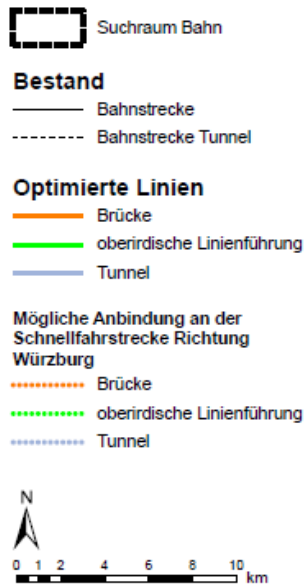
- Die Brücke bei Variante IV hat einen Abstand von rd. 800 m zu den künstlich angelegten Abdichtungen und von rd. 1000 m zum Staudamm.
- Die natürliche Funktion der nicht völlig dichten Auelehmschicht kann im Bereich der Brückenpfeiler durch übliche Bauverfahren erhalten werden.
- Schäden am Dammbauwerk bzw. der Abdichtung sind bei der Variante IV nicht zu erwarten.
- Das Stauvolumen des Sees würde sich durch im See stehenden Pfeiler nur um etwa 0,05 % des Gesamtvolumens des Sees verringern.
- Die Gründung der Pfeiler könnte optimal in einer Phase mit abgelassenem Seewasser erfolgen.
- Bei bestandsnahen Varianten und Optimierungsvorschlägen (Variante V, Alternativvorschlag B) sind im Bereich des aufgeschütteten Dammbauwerkes die Auswirkungen durch ggf. mögliche Lastumlagerungen in der Dammschüttung zu beachten.



Grundlegende Abweichung der Alternativvorschläge von Variante V vor allem südlich von Bad Soden-Salmünster

Darstellung der Varianten sowie der Alternativvorschläge

- Vorgeschlagener Tunnel in Bad Soden-Salmünster ist nicht genehmigungsfähig
- Inwieweit eine kombinierte Streckenführung Durchfahrung Wächtersbach und Umfahrung Bad Soden-Salmünster möglich ist, wird noch untersucht



Aus kapazitiver Sicht besteht keine Notwendigkeit, zwei zusätzliche Gleise bis nach Fulda zu verlegen – daher Erfordernis südlich von Bronnzell einzubinden

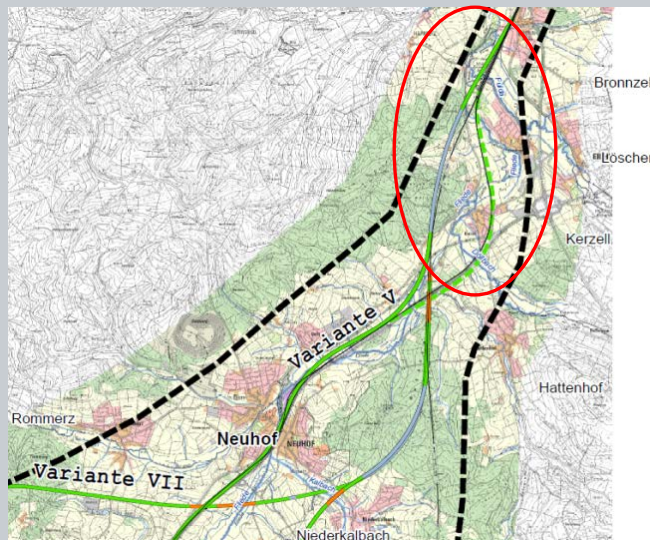
Ergebnis der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für den Bereich Fulda

- Es war zu prüfen, ob die Variante V bis Fulda geführt werden muss oder ob die Kapazität auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg (1733) ausreichend ist, um die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen mit dem Ergebnis, dass aus kapazitiver Sicht keine Notwendigkeit besteht, zwei zusätzliche Gleise bis nach Fulda zu verlegen (Zugzahlenprognose 2025).
- Würden die neuen zusätzlichen Gleisen bei Bronnzell auf die Kinzigtalbahn (Strecke 3600) einfädeln, würde hier jedoch eine unzulässige Überlastung entstehen.
- Es wurde daher angestrebt, bereits vor Bronnzell auf die Schnellfahrstrecke einzubinden. Die Kapazität auf der Schnellfahrstrecke reicht hierfür aus.
- Die Anbindung an den Sulzhoftunnel ist jedoch weder nördlich noch südlich möglich, da es zu nicht vertretbaren Geschwindigkeitseinbrüchen kommen würde.
- Untersucht wird daher eine Linienführung der Variante V östlich der Schnellfahrstrecke und westlich von Kerzell mit Übergang in eine Bündelung mit der Kinzigtalbahn westlich von Löschenrod.
- Außerdem wird eine Verknüpfung der Varianten V und VII nördlich von Flieden untersucht.

Es muss untersucht werden, wie und wo die neuen Gleise bei der Variante V in die Schnellfahrstrecke einbinden können

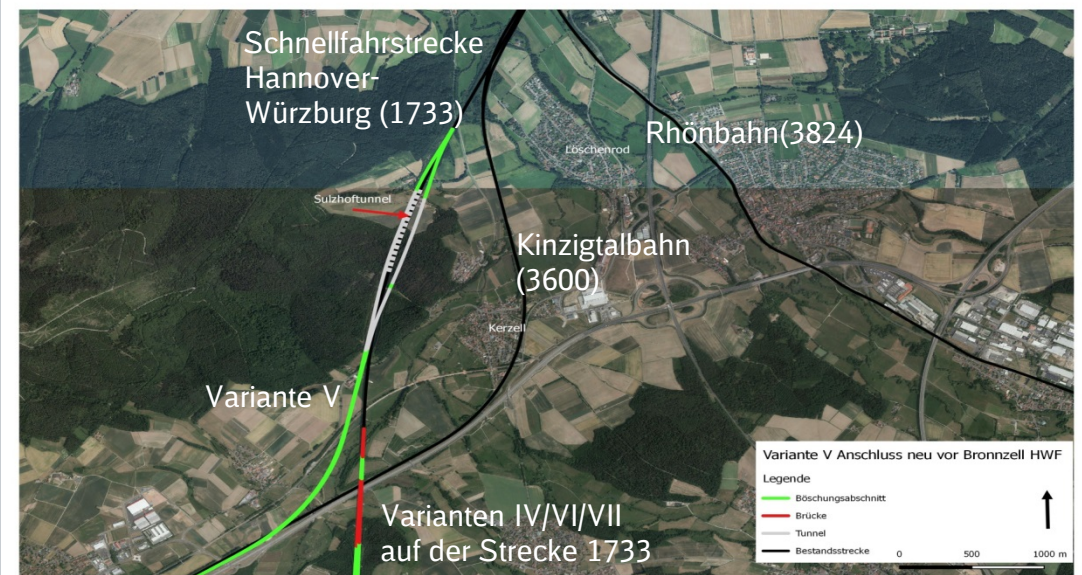
Idee 1: Zwei getrennte Richtungsgleise. Führen des einen Gleises über die Kinzigtalbahn.

Problem: Nicht möglich, da dies zu Überlastung der Strecke führen würde



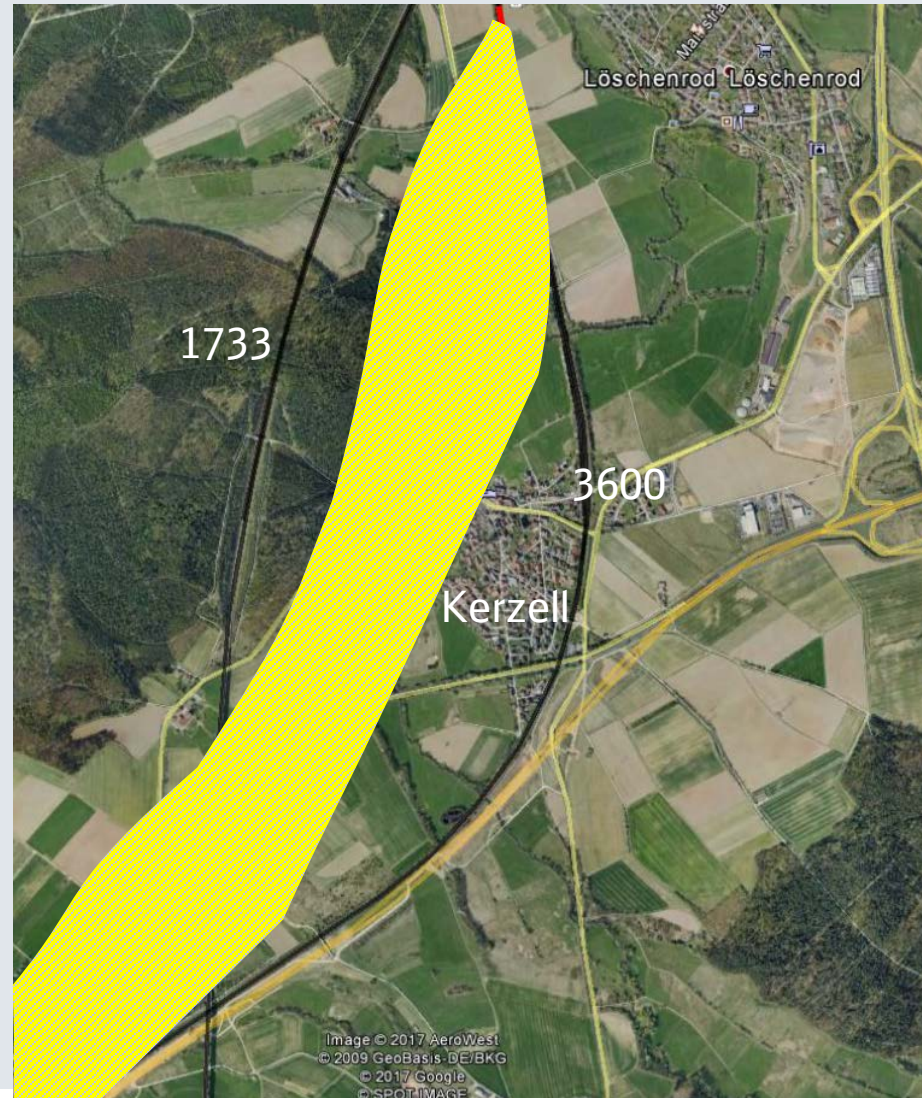
Idee 2: Variante V wird südlich oder nördlich an den Sulzhoftunnel angebunden.

Problem: Nicht möglich aufgrund der Kurvenradien, unzulässiger Geschwindigkeitseinbruch.



Untersucht wird jetzt die Möglichkeit einer Bündelung von Variante V mit der Kinzigtalbahn südlich Bronnzell

- Untersuchungen sind bereits angelaufen
- Ergebnisse werden in der AG-Sitzung am 14.11.17 vorgestellt



Untersucht wird auch die Möglichkeit einer Kombination von Variante V und VII nördlich von Flieden

Idee 3: Untersuchung der Möglichkeit einer Verknüpfung von Variante V und VII nördlich von Flieden

Ergebnis: offen

