



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda 5. Sitzung der Arbeitsgruppe „Hanau - Gelnhausen“

Dr. Reinhard Domke

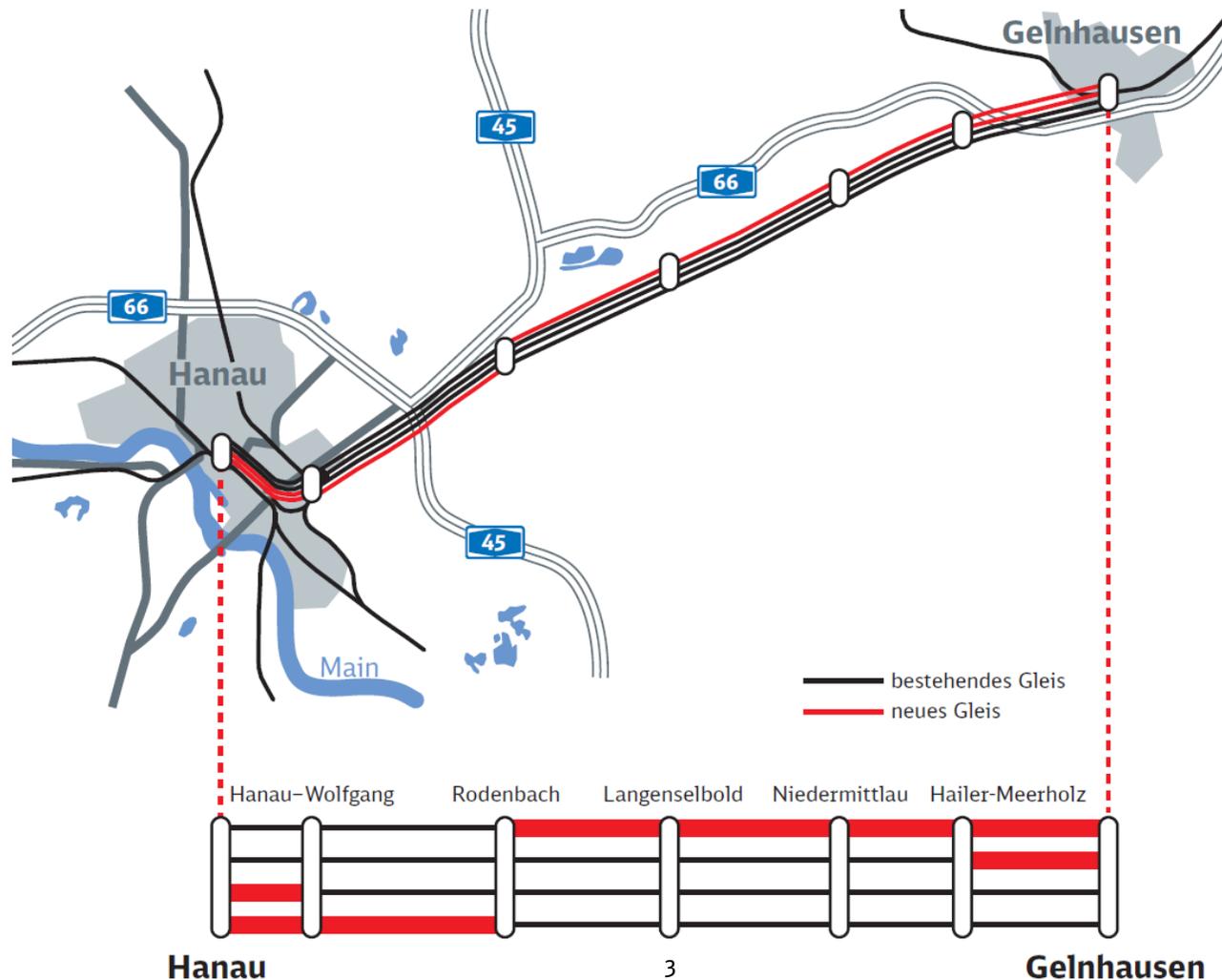
DB Netz AG

Hasselroth-Niedermittlau, 17.11.2015

**TOP 3 Ergebnis der Bewertung der Bauzustände
(Variantenmanagement)**

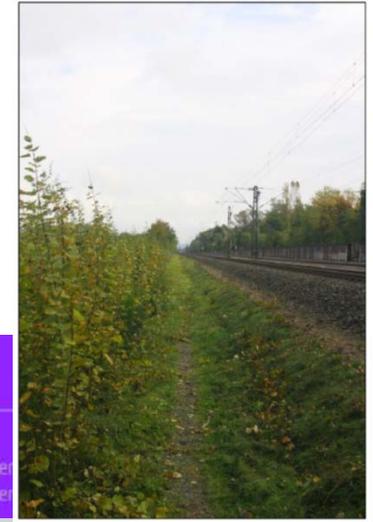
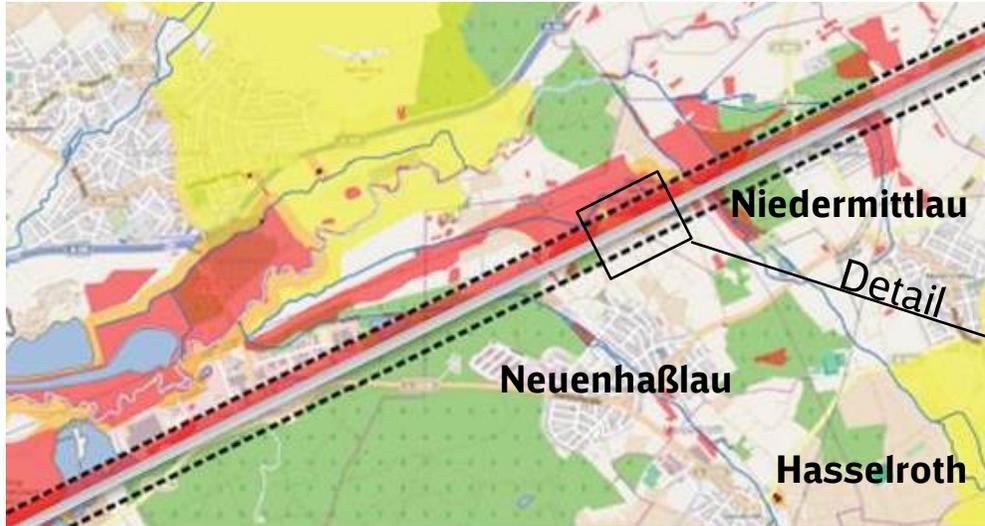
Im Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen steht die Lage der neuen Gleise fest

Lage der neuen Gleise im Raum: Bis Rodenbach südlich, danach nördlich vom Bestand



Die neuen Gleise werden direkt neben den Bestandsgleisen platziert

Detailbetrachtung am Beispiel Hässeler Weiher von Neuenhaßlau



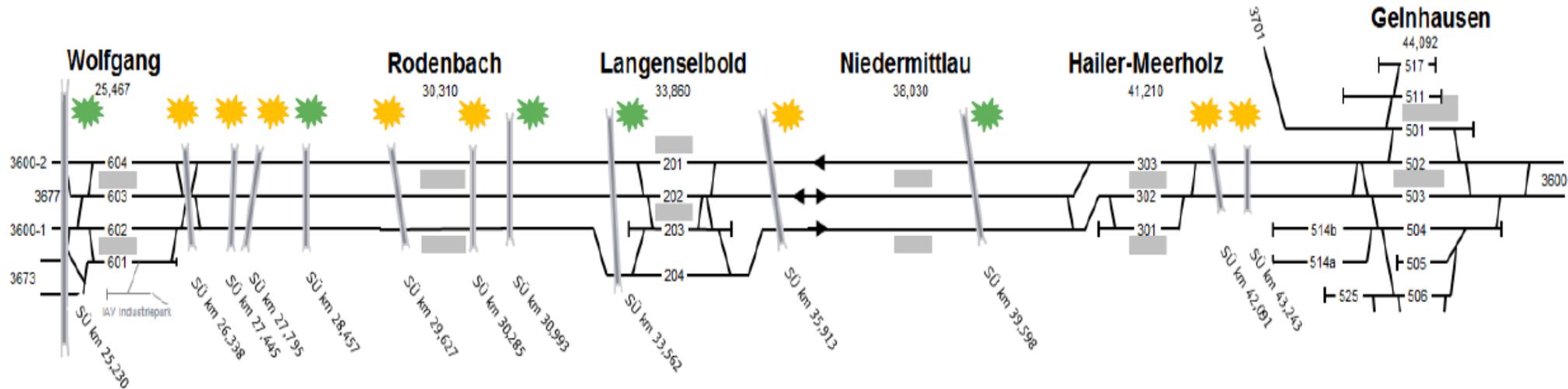
Schutzgebietstyp: Naturschutzgebiet
 Schutzgebietsnummer: he_1435003
 Schutzgebietsname: Hässeler Weiher von Neuenhaßlau

Neues Gleis in Abstand von 4 m
 3 Bestandsgleise



Bevor die neuen Gleise gebaut werden können, müssen die Straßenbrücken angepasst werden

Übersicht der umzubauenden Straßenbrücken im Abschnitt Hanau – Gelnhausen



- Legende
- voraussichtlich kein Umbau, ggf. geringfügige Anpassungen erforderlich
 - voraussichtlich mindestens Teilumbau, ggf. Umbau des gesamten Brückenbauwerks erforderlich

Erste Abstimmungen über die weiteren Planungsabläufe mit den Kommunen Rodenbach, Hasselroth, Gelnhausen sowie Hessen Mobil sind erfolgt.

Nächster Schritt: Abschluss von Planungsvereinbarungen mit den Straßenbaulasträgern, Kommunen und Hessen Mobil für die vom Umbau betroffenen Straßenbrücken.

Der Umbau der Straßenbrücken erfolgt gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

- Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahn und Straßen regelt die Handhabung, den Bau und die Finanzierung von **Kreuzungen** von **Eisenbahnen** und dem öffentlichen Verkehr gewidmeten **Straßen**.
- Wenn ein Bahnübergang durch eine Überführung **ersetzt** wird, sind die **Kosten** für den Bau einer neuen Überführung zwischen dem Baulastträger/Eigentümer der Straße (Hessen Mobil, Landkreise, Kommunen), dem Baulastträger des Schienenweges (DB Netz) und dem Bund zu **dritteln** (Kostenfolge nach § 13 EKrG).
- Bei der Anlage einer neuen Kreuzung bzw. beim **Umbau**, gilt das **Verursacherprinzip**, d.h. derjenige, der den neu hinzukommenden Verkehrsweg baut oder den Umbau verursacht, bezahlt. D.h. in unserem Fall: Die DB Netz lässt die Vorplanung erstellen und übergibt diese dann zur Umsetzung an Hessen Mobil. Die Kosten für den von Hessen Mobil umgesetzten Umbau der Straßenbrücken trägt die DB Netz (Kostenfolge nach § 12 EKrG).
- In einem ersten Schritt wird eine **Planungsvereinbarung** zwischen den Kreuzungsbeteiligten abgeschlossen. Für die Umsetzung einer Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist grundsätzlich eine **Kreuzungsvereinbarung** zur Regelung der Finanzierung zwischen den Kreuzungsbeteiligten abzuschließen, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bezug auf die Kostenbeteiligung des Bundes zu genehmigen ist.

Noch offen war die Frage nach der Betriebsvariante: Schnelle Gleise innen oder außen?

Vorgehen zur Differenzierung der Varianten „schnelle Gleise außen“ oder „schnelle Gleise innen“

- Ziel ist es, eine Entscheidung über die Betriebsvariante „**schnelle Gleise innen**“ oder „**schnelle Gleise außen**“ herbeizuführen.
- Da die bis zur Inbetriebnahme notwendig werdenden **Zwischenbauzustände** bei Ausbauprojekten **entscheidend für Kosten und Betriebsqualität** sind, wurden die unterschiedlichen Bauzustände auf Basis von Grobtrassierungsentwürfen betrachtet.
- Es bestand die **Erwartung**, dass sich hieraus bereits in der aktuellen Planungsphase **Unterschiede** zwischen den Varianten **ergeben**.

 Um Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten besser erkennen zu können, wurden die Bauzustände betrachtet.

Erstes Ergebnis der Detailbetrachtung: Das ESTW Gelnhausen muss gebaut werden, bevor mit dem Streckenausbau begonnen werden kann

Hintergrund für den Bau eines neuen elektronischen Stellwerks in Gelnhausen

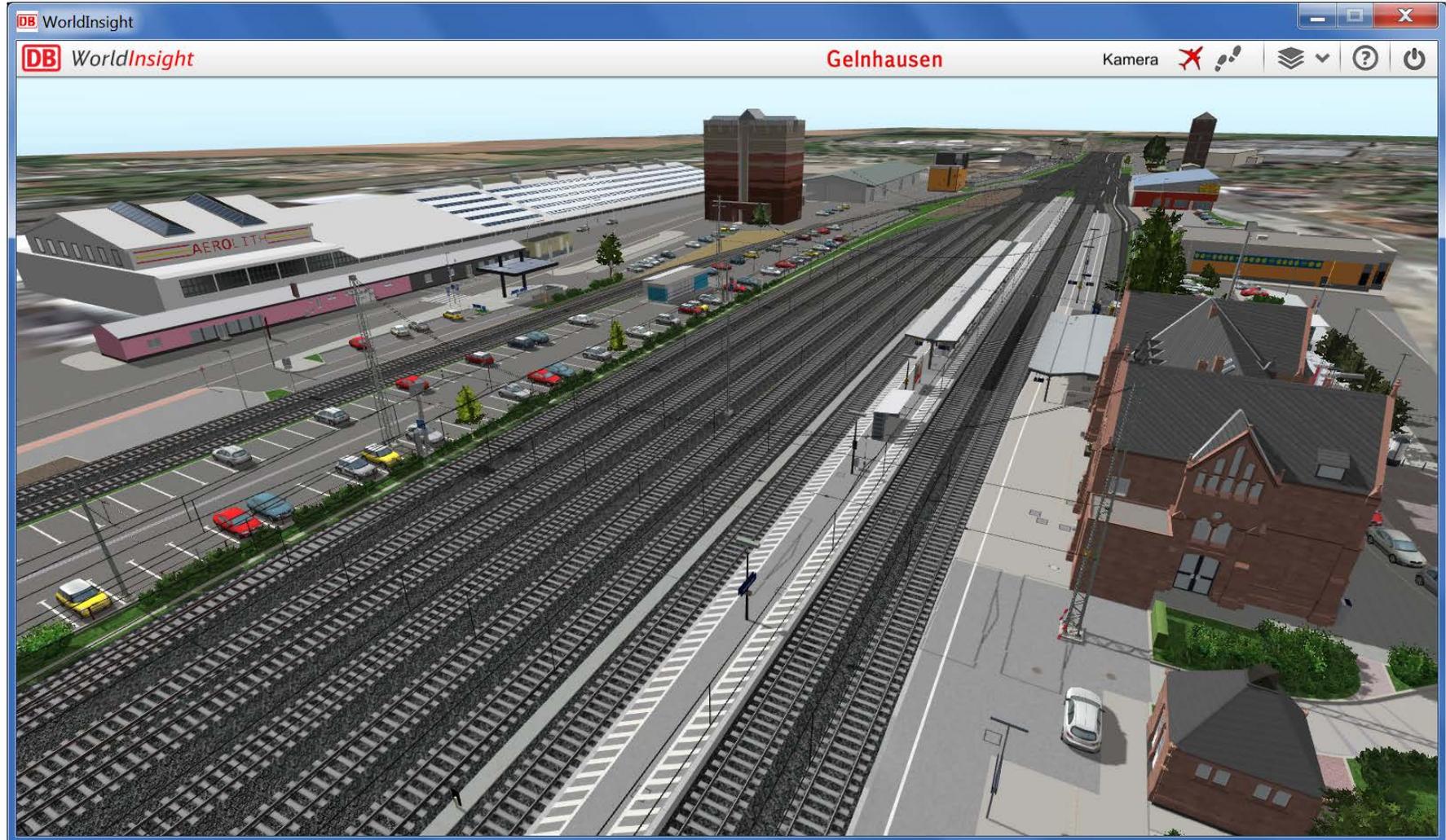
- Die Detailbetrachtung hat gezeigt, dass sich die **Altechnik nicht einsetzen** lässt, um die **Bauzustände abzusichern**. Die Umbauzustände sind mit der vorhandenen Technik nicht zu beherrschen.
- Es ist daher **nicht möglich**, den Bau des neuen ESTW Gelnhausen **parallel** zum viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen durchzuführen. Das neue **ESTW muss erst fertig gestellt werden**, bevor mit dem Streckenausbau begonnen werden kann.
- Vorteil des gestuften Vorgehens: **Komplexe Bauphasen** und die damit verbundenen **Risiken** werden **vermieden**.
- Je nachdem, ob für den Bau des ESTW ein Planfeststellungsbeschluss erforderlich ist oder nicht, kann die **Inbetriebnahme** des **neuen ESTW** frühestens **2021** erfolgen. Dies ist dann auch der derzeit frühestmögliche Baubeginn für den Streckenausbau im Abschnitt Hanau - Gelnhausen.



Stellwerk Gelnhausen heute

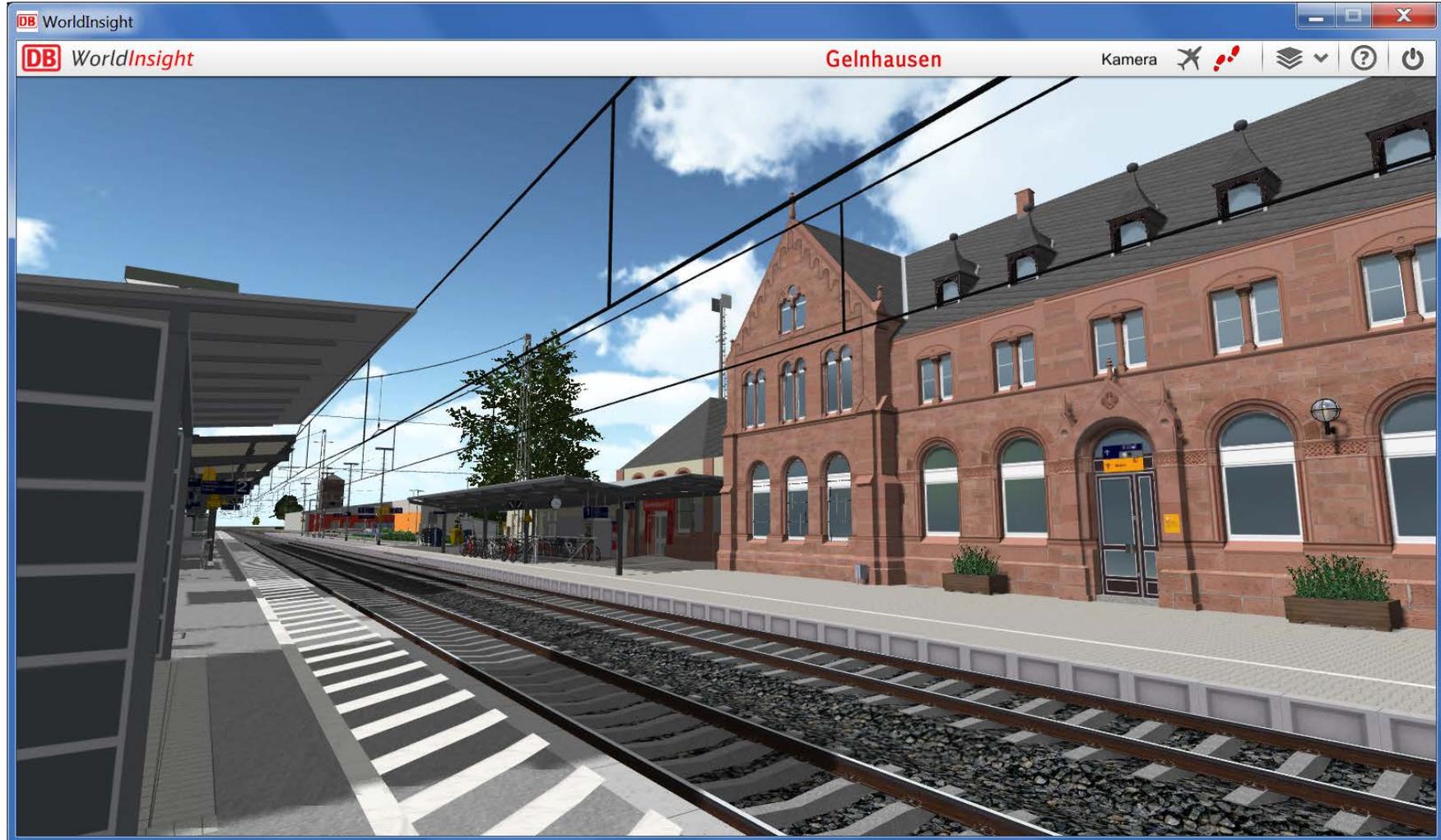
Visualisierung Bahnhof Gelnhausen – Bestand

Vogelperspektive



Visualisierung Bahnhof Gelnhausen – Bestand

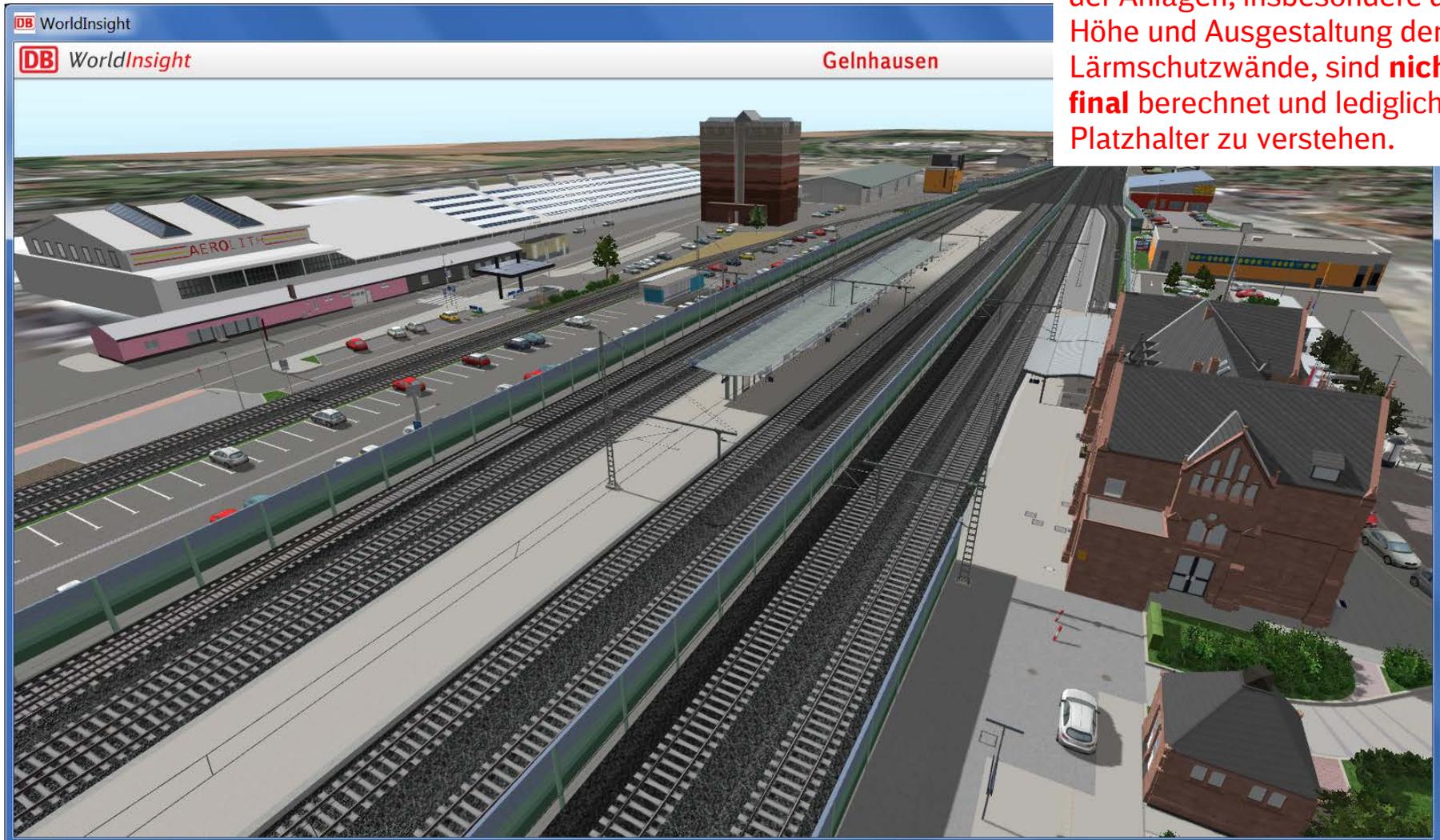
Reisendenperspektive



Visualisierung Bahnhof Gelnhausen

Variante „schnelle Gleise innen“ (Vogelperspektive)

Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungsentwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.



Visualisierung Bahnhof Gelnhausen

Variante „schnelle Gleise innen“ (Reisendenperspektive)

Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungs-entwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.



Visualisierung Bahnhof Gelnhausen

Variante „schnelle Gleise außen“ (Vogelperspektive)

Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungsentwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.



Visualisierung Bahnhof Gelnhausen

Variante „schnelle Gleise außen“ (Reisendenperspektive)

Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungsentwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.



Visualisierung Bahnhof Rodenbach – Bestand

Vogelperspektive



Visualisierung Bahnhof Rodenbach – Bestand

Reisendenperspektive

Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungs-entwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.



Visualisierung Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand (Vogelperspektive)



Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungs-entwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.

Visualisierung Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand (Reisendenperspektive)



Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungsentwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.

Visualisierung Bahnhof Rodenbach

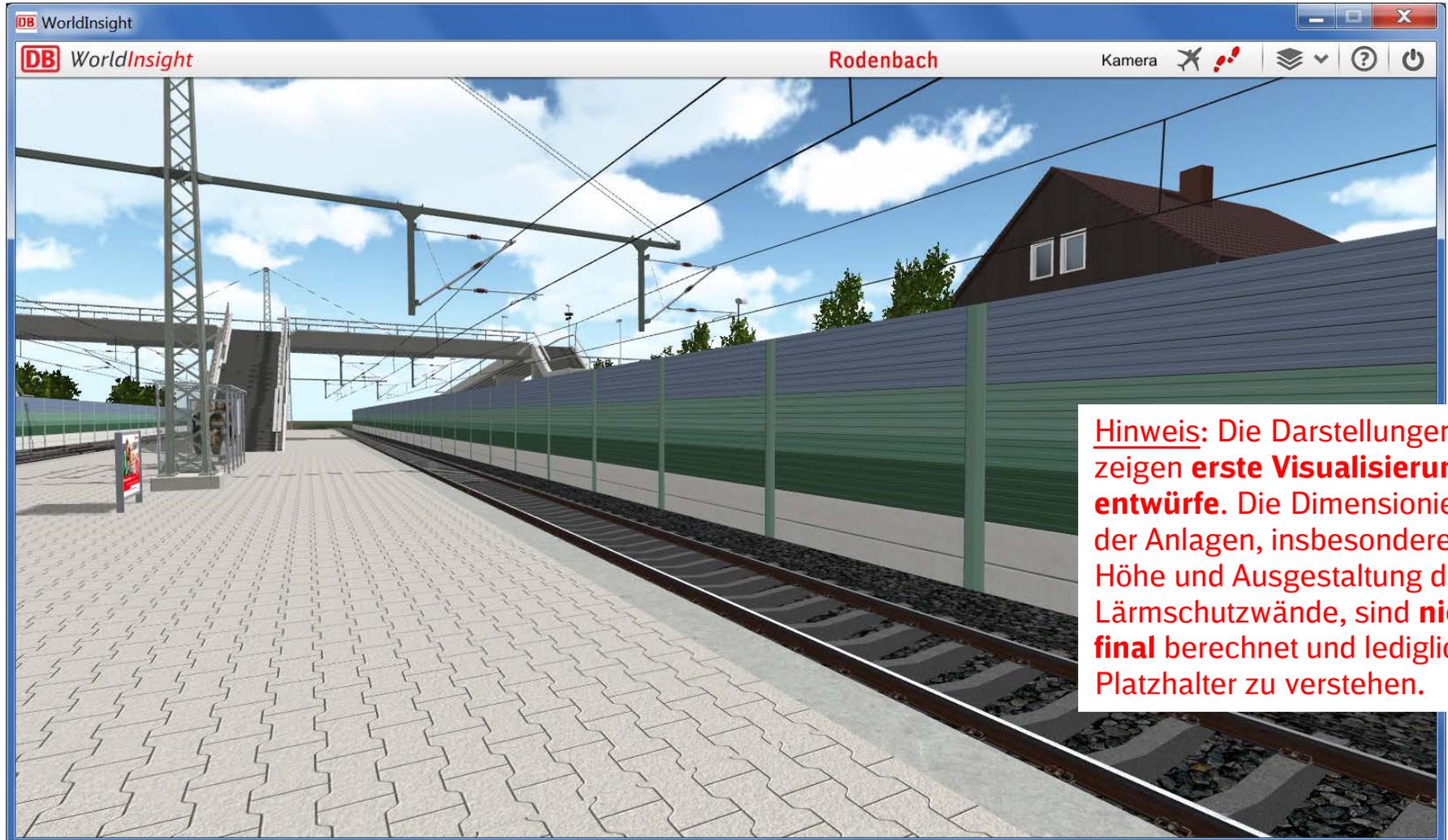
Variante „schnelle Gleise außen“ mit Mittellärmschutzwand (Vogelperspektive)



Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungs-entwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.

Visualisierung Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise außen“ mit Mittellärmschutzwand (Reisendenperspektive)

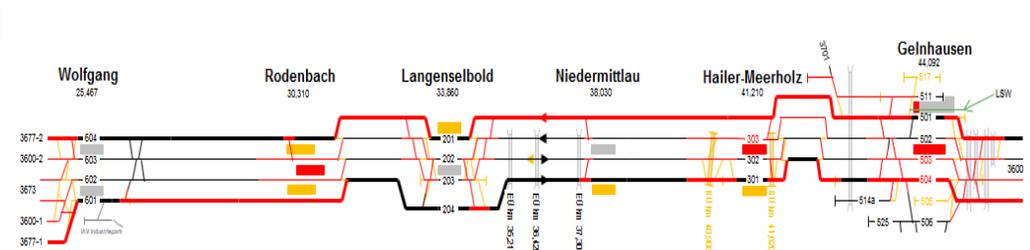
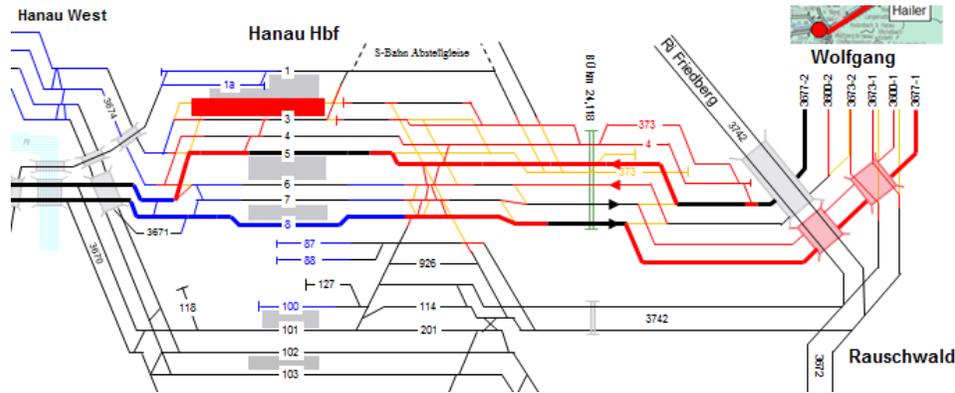


Hinweis: Die Darstellungen zeigen **erste Visualisierungsentwürfe**. Die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sind **nicht final** berechnet und lediglich als Platzhalter zu verstehen.

Die Betrachtung der Bauzustände hat tendenziell Vorteile für die Variante „schnelle Gleise außen“ aufgezeigt

Vergleichende Betrachtung der notwendigen Umbaumaßnahmen

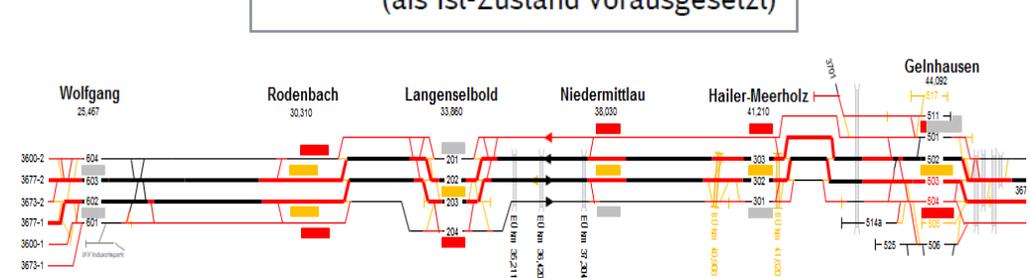
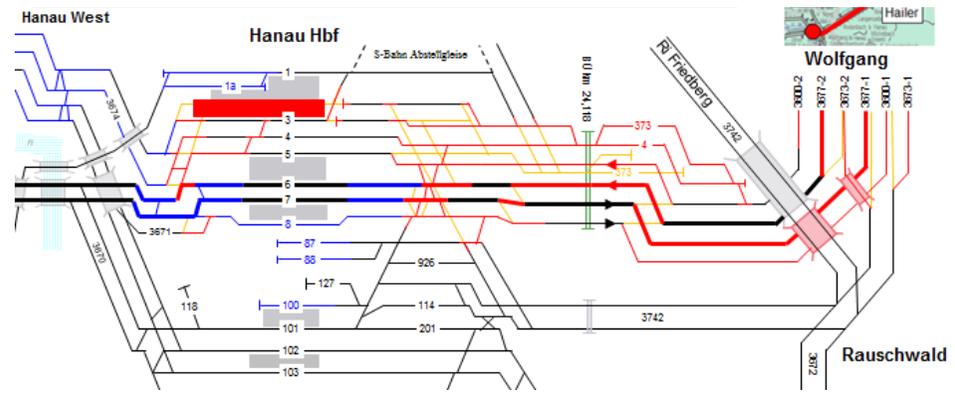
1. Variante „schnelle Gleise außen“



Legende:

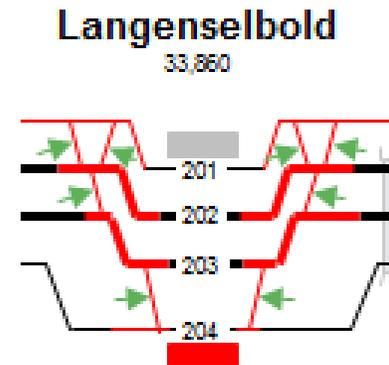
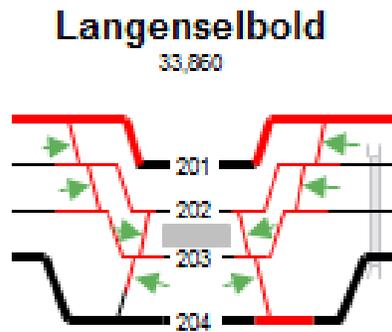
- Bestand
- Rückbau
- Neubau
- Nordmainische S-Bahn (als Ist-Zustand vorausgesetzt)

2. Variante „schnelle Gleise innen“



Abschätzung der Kostendifferenz zwischen „schnelle Gleise außen“ und „schnelle Gleise innen“ in Langenselbold

Abschätzung der Kosten gemäß Kostenkennwertkatalog (KKK)

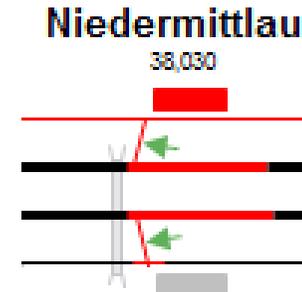
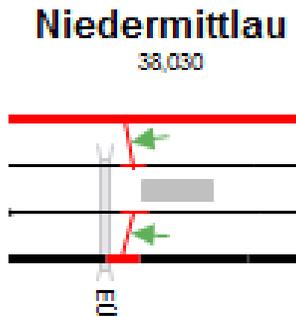


		SA				SI			
		Neu	Bestand			Neu	Bestand	Delta neu	KKK
Anzahl Weichen		15	1	Anzahl Weichen		16	0	1	154.000,00
Anzahl Bf-Gleise		0	4	Anzahl Bf-Gleise		0	4	0	
dv. Anzahl Bstg-Gleise		0	2	dv. Anzahl Bstg-Gleise		0	2	0	
Anzahl Bstg-Kanten		0	2	Anzahl Bstg-Kanten		1	1	1	202.500,00
Personenunterführung		0	1	Personenunterführung		0	1	0	
								Vorteil SA	356.500,00

Weichen (760er) = 154.000€
 Bstg-Kante= 300€/m² x 2,50 x 270

Abschätzung der Kostendifferenz zwischen „schnelle Gleise außen“ und „schnelle Gleise innen“ in Niedermittlau

Abschätzung der Kosten gemäß Kostenkennwertkatalog (KKK)



- In beiden Varianten ist mit Anpassungen an der Personenunterführung zu rechnen, die in der Schätzung noch nicht berücksichtigt sind.

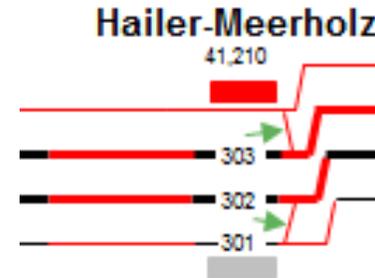
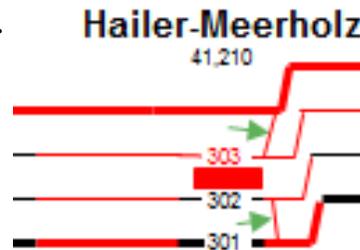
		Niedermittlau					
		SA		SI			
		Neu	Bestand	Neu	Bestand	Delta neu	KKK
Anzahl Weichen		4	0	4	0	0	
Anzahl Bf-Gleise		1	3	3	1	2	480.000,00
dv. Anzahl Bstg-Gleise		0	2	1	1	1	
Anzahl Bstg-Kanten		0	2	1	1	1	202.500,00
Personenunterführung		0	1	0	1	0	
						Vorteil SA	682.500,00

Bf-Gleis mit TE = 600 €/m x 400 m
 Bstg-Kante = 300€/m² x 2,50 m x 270 m

Abschätzung der Kostendifferenz zwischen „schnelle Gleise außen“ und „schnelle Gleise innen“ in Hailer-Meerholz

Abschätzung der Kosten gemäß Kostenkennwertkatalog (KKK)

- Bei „SA“ ist der Bahnsteig zu schmal und daher nach dem Stand der Technik zu erneuern.
- Ggf. Erhalt der Personenunterführung oder Neubau nur bis zum Mittelbahnsteig in Abhängigkeit von der Lösung für den Bahnübergang Bleichstraße.



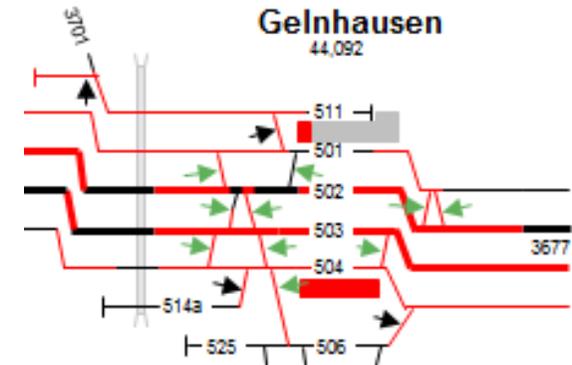
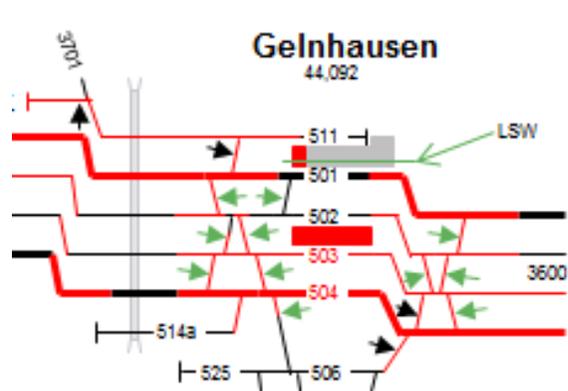
- Bei „SI“ nach Abbruch des Bahnsteigs voraussichtlich Verschiebung des Gleises 303 nach Süden und Neubau der Personenunterführung.
- Der evtl. Mehraufwand für die Personenunterführung ist noch nicht berücksichtigt.

		Hailer-Meerholz					
		SA		SI			
		Neu	Bestand	Neu	Bestand	Delta neu	KKK
Anzahl Weichen		4	0	4	0	0	
Anzahl Bf-Gleise		2	2	2	2	0	0
dv. Anzahl Bstg-Gleise		2	0	1	1	1	
Anzahl Bstg-Kanten		2	0	1	1	1	202.500,00
Personenunterführung		1	0	1	0	0	
						Vorteil SI	202.500,00

Bf-Gleis mit TE = 600 €/m x 400 m
 Bstg-Kante = 300€/m² x 2,50 m x 270 m

Bewertung der Kostendifferenz zwischen „schnelle Gleise außen“ und „schnelle Gleise innen“ in Gelnhausen

Darstellung Differenz Erneuerungsbedarf „SA“ / „SI“ in Gelnhausen



- Bei „SA“ ist der Bahnsteig im Bestand zu schmal und daher nach dem Stand der Technik zu erneuern.
- Damit muss auch eine neue Personenunterführung errichtet werden.
- Die Vorteile der Variante „SA“ gegenüber „SI“ im Westkopf von Gelnhausen sind daher nur noch gering.
- Bei „SI“ ist der Neubau der Personenunterführung wegen der neuen Lage des südlichen Bahnsteigs zwingend.

Die Vorteile der Variante „schnelle Gleise außen“: Mehr Bestandserhaltung, kürzere Bauzeiten, geringere Kosten

Vorläufiges Ergebnis der Betrachtung der Bauzustände (September 2015)

- Bei der Variante **schnelle Gleise außen** kann **tendenziell** ein **höherer Anteil** vom **Bestand erhalten bleiben** als bei der Variante schnelle Gleise innen.
- Daraus ergibt sich, dass **weniger Bauzustände** erforderlich sind und die **Bauzeit** bei der Variante **schnelle Gleise außen kürzer** ist als bei der Variante schnelle Gleise innen.
- Aus diesen Gründen sind auch die **Kosten** bei der Variante **schnelle Gleise außen niedriger** als bei der Variante schnelle Gleise innen.

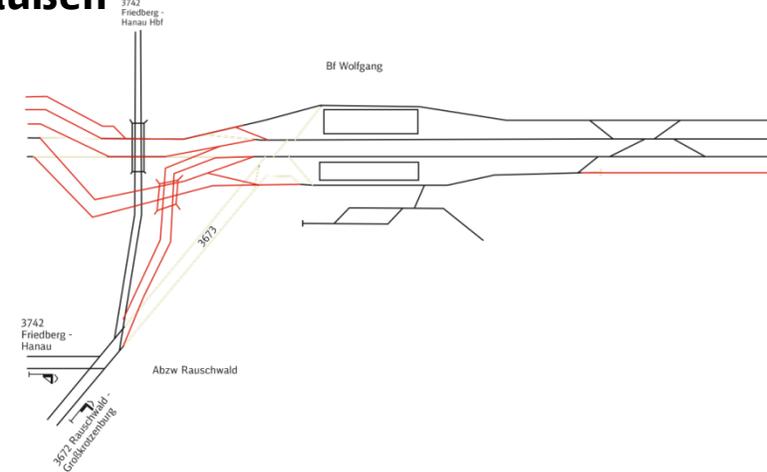
Im September noch nicht abgeschlossene Prüfungen:

- Kann das **Stellwerk Wolfgang** bei einer oder bei beiden Grundvarianten erhalten werden?
- Wie wirkt sich der weitgehende Bestandserhalt im **Westkopf von Gelnhausen** insbesondere bei den schnellen Gleisen außen auf Bauzeit und -kostendifferenz aus?
- Müssen **Mittellärmschutzwände** berücksichtigt werden und wie wirkt sich dies auf den Bestandserhalt aus?

Das Stellwerk Wolfgang kann bei beiden Grundvarianten erhalten bleiben

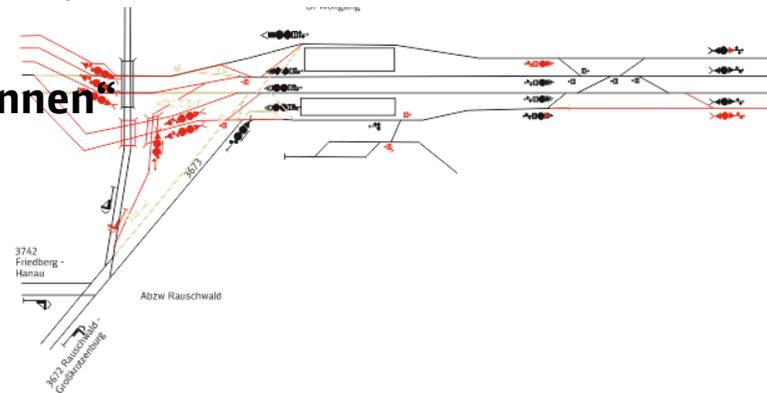
Stellwerk Wolfgang: Auswirkungen Variante „schnelle Gleise außen“

- Die Gleise Hanau - Wolfgang der Strecke 3600 und der Strecke 3677 werden weiter nach Süden verlegt.
- Die Verbindungskurve in Richtung Rauschwald wird weiter in Richtung Westen verschoben und über die neuen Gleise Hanau - Wolfgang geführt.
- Damit wird erreicht, dass Züge in Richtung Rauschwald kreuzungsfrei ausgefädelt werden können.
- Die Trassierung der Gleise erfolgt so, dass die Bestandsgleise im Bahnhof erhalten werden können.



Stellwerk Wolfgang: Auswirkungen Variante „schnelle Gleise innen“

- Die Anordnung der Gleise Hanau - Wolfgang beider Strecken erfolgt wie bei „schnelle Gleise außen“.
- Die Züge in Richtung Rauschwald müssen nur über die schnellen Gleise in Richtung Hanau ausgefädelt werden.



Das Stellwerk Wolfgang kann bei beiden Varianten erhalten bleiben; es findet sich Platz für alle notwendigen Gleise, das erforderliche Kreuzungsbauwerk kann mit deutlich geringerem Aufwand realisiert werden.

In der Nähe von Wohnbebauung ist es notwendig, Mittellärmschutzwände zu errichten

Ergebnis Abschätzung Notwendigkeit der Errichten von Mittellärmschutzwänden

- Es wurde eine erste Sensitivitätsanalyse am Beispiel von Rodenbach erstellt. Diese hat ergeben, dass in den Bereichen, in denen sich Wohnbebauung in einer Nähe von bis zu 100 Metern zur Ausbaustrecke befindet, die Schutzwirkung selbst mit Mittellärmschutzwänden nicht ausreicht, um die Nachtgrenzwerte einzuhalten und somit dort nach Erstellung entsprechender Schallgutachten im Rahmen der Genehmigungsplanung zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen nötig werden könnten.
- In Rodenbach werden Lärmschutzwände auf einer Länge von ca. 3 km erforderlich.
- Außer in Rodenbach gibt es auch in Wolfgang, Niedermittlau, Hailer, Meerholz und Gelnhausen größere Siedlungsgebiete nahe der Bestandsstrecke mit Überprüfungsbedarf auf die Notwendigkeit von Mittellärmschutzwänden, die eine Vergrößerung von Gleisabständen, damit eine Verminderung des Bestandserhalts und eine Erhöhung von Kosten und Bauzeit nach sich ziehen können.
- Allein aus den Lärmschutzmaßnahmen, den unterschiedlichen Anordnungen und Höhen der Lärmschutzwände, ergeben sich in Rodenbach Mehrkosten bei „schnelle Gleise außen“ gegenüber „schnelle Gleise innen“ von rund 3 Mio. Euro.

Für die Entscheidung „schnelle Gleise außen“ oder „schnelle Gleise innen“ sind vertiefte Kostenschätzungen erforderlich

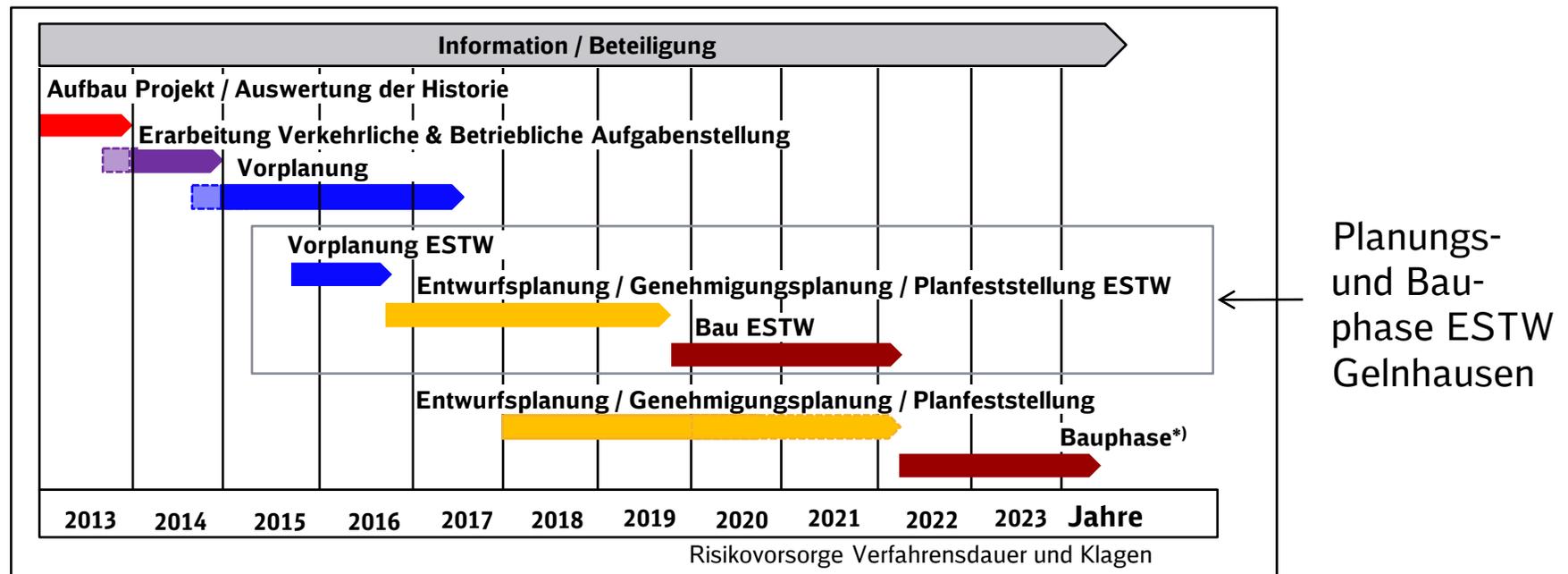
Gegenüberstellung Vor- und Nachteile „schnelle Gleise außen – schnelle Gleise innen“

- **Erlöse:** gleichwertig bei beiden Varianten
- **Kosten:** nach aktuellem Sachstand liegen die jetzt bekannten Kostendifferenzen im Bereich von weniger als 5 Prozent des Gesamtwertumfangs.
- **Bauzeit:** bei Variante „schnelle Gleise außen“ geringer, da mehr Bestand erhalten werden kann – *Relativierung nach Neubewertung Mittellärmschutzwände möglich*
- **Akzeptanz:** Kommunen und Fahrgastverbände haben sich für „schnelle Gleise innen“ ausgesprochen, damit die Pendler „ihre“ Gleise besser erreichen können. „Vorteile für Reisende“ und „Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe“ haben für die Mitglieder der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen eine hohe Priorität. Ebenso von Bedeutung (mittlere Priorität) sind aber auch die Themen „Flexibilität in der Betriebsführung“ und „Vereinfachung der Bauphasen.“

Der vorliegende Planungsstand reicht wider Erwarten nicht aus, um eine fundierte Entscheidung für die geeignete Betriebsvariante treffen zu können. Aus diesem Grund müssen **beide Varianten bei der Weiterführung der Vorplanung berücksichtigt werden** und gehen in das so genannte Vorplanungsheft mit ein. Eine **Entscheidung** für eine der beiden Varianten wird damit erst mit Vorliegen der **kompletten Kostenschätzung** auf Grundlage der **Wirtschaftlichkeitsberechnung** und unter Berücksichtigung der **erarbeiteten Bewertungskriterien** erfolgen können.

Die Entscheidung für die Betriebsvariante wird im weiteren Verlauf der Vorplanung fallen

Aktueller Zeitplan zum 4-gleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen inkl. Bau des neuen ESTW



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

Aufgrund der Notwendigkeit, das ESTW Gelnhausen vor dem Bau der neuen Gleise in Betrieb zu nehmen, musste der Zeitplan angepasst werden.

**TOP 4 Potenziale für den Nahverkehr auf der
Strecke Hanau - Gelnhausen**

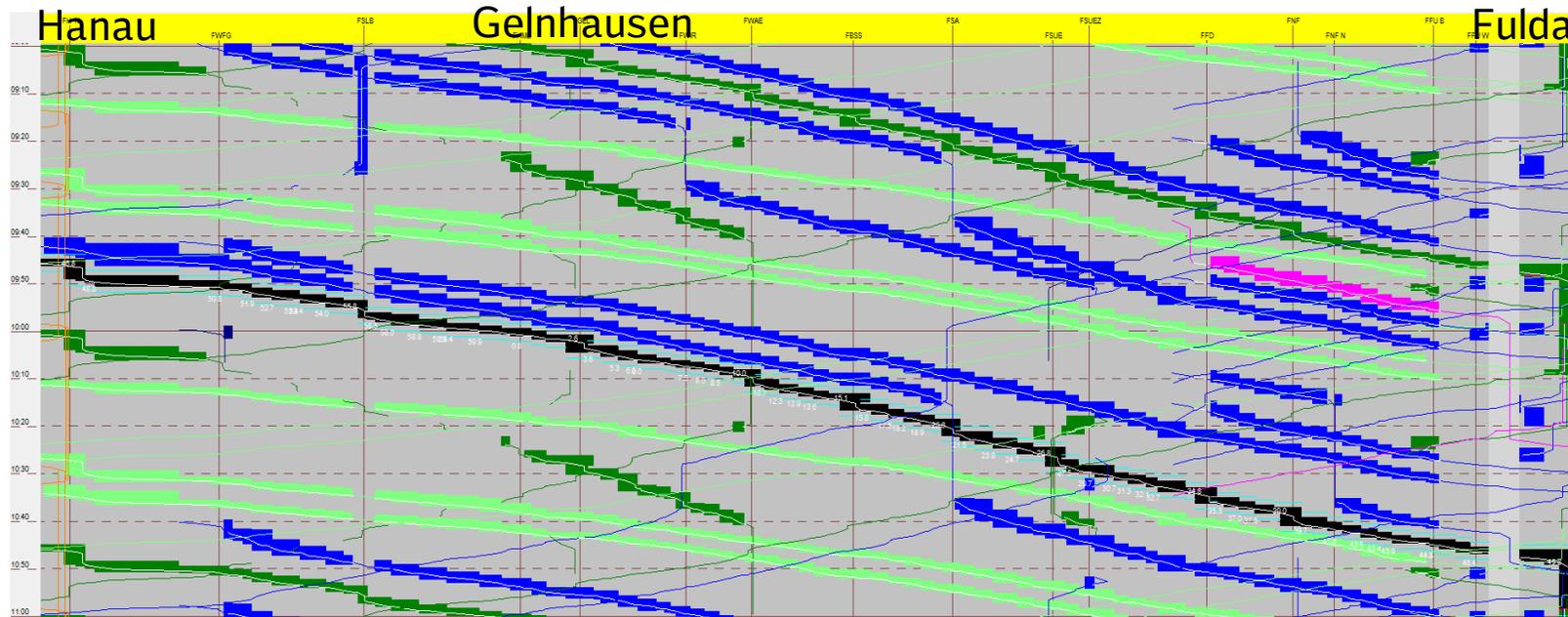
Nach erfolgreichem Ausbau im Kinzigtal sind die streckenseitigen Voraussetzungen für eine Steigerung im SPNV geschaffen

Aufgabenstellung und Fazit

- Im Rahmen des Streckenausbaus zwischen Hanau und Fulda wird die Kapazität im Kinzigtal deutlich erhöht. Die Möglichkeiten einer Ausweitung des Nahverkehrs sind zu analysieren und dieses Potential aufzuzeigen.
- Der vorherrschende Engpass wird erst mit der durchgehenden Viergleisigkeit Hanau – Gelnhausen – Fulda vollständig beseitigt. Bis dahin sind mit dem 4-gleisigen Ausbau bis Gelnhausen Verbesserungen der Betriebsqualität, Spielräume in den zeitlichen Lagen und in der Konstruktion des Nahverkehrs bei Veränderungen im prioritären Fernverkehr vorhanden.
- Anhand der Konstruktion kann nachgewiesen werden, dass bei durchgehender Viergleisigkeit sogar eine Steigerung von derzeit zwei Nahverkehrszügen in der Stunde auf vier pro Stunde möglich wäre.
- Eine tatsächliche Umsetzbarkeit dieses Potentials hängt jedoch stark von den infrastrukturellen (Frankfurt Hbf, Nordmainische S-Bahn...) und angebotsseitigen (Zielbahnhöfe, zeitliche Lage des Fernverkehr...) Gegebenheiten zwischen Frankfurt und Hanau sowie im Knoten Frankfurt ab.

Aufgrund der hohen Auslastung der Strecke 3600 sind derzeit keine Ausweitungen im SPNV möglich

Bildfahrplanausschnitt 9 bis 11 Uhr RUT-K* Ist-Zustand (Fahrplan 2015)



■ Fernverkehr (SPFV)
 ■ Regionalverkehr (SPNV)
 ■ Güterverkehr (SGV)

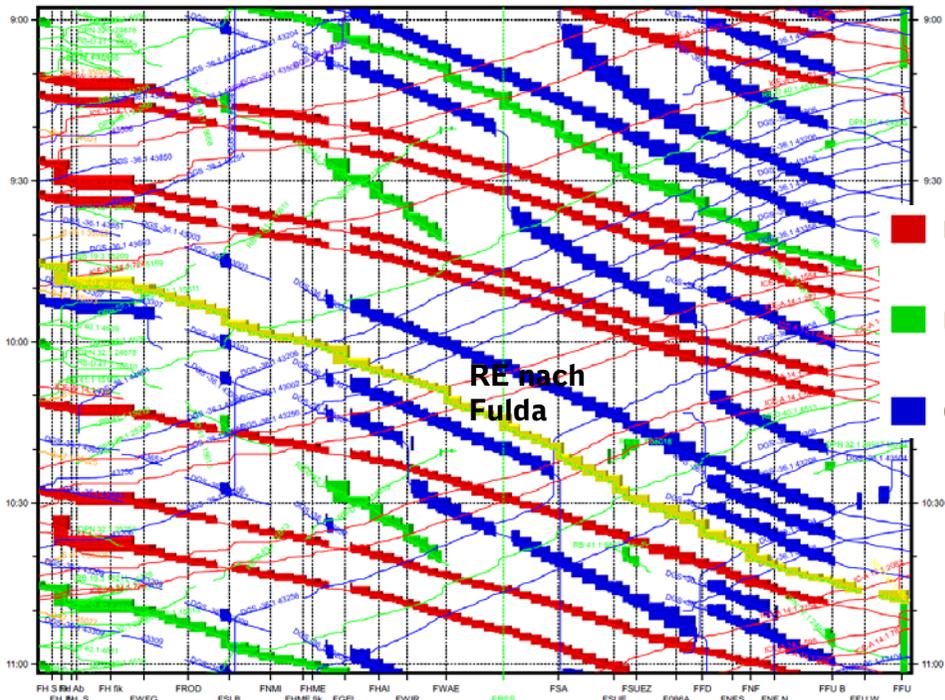
*RUT-K = Rechnerunterstützte Trassenkonstruktion

Ausweitungen im SPNV sind bei Viergleisigkeit Hanau – Gelnhausen aufgrund des maßgebenden Abschnitts Gelnhausen – Wächtersbach – Fulda weiterhin nicht möglich

Bildfahrplanausschnitt 9 bis 11 Uhr RailSys

Zwischen-Zustand

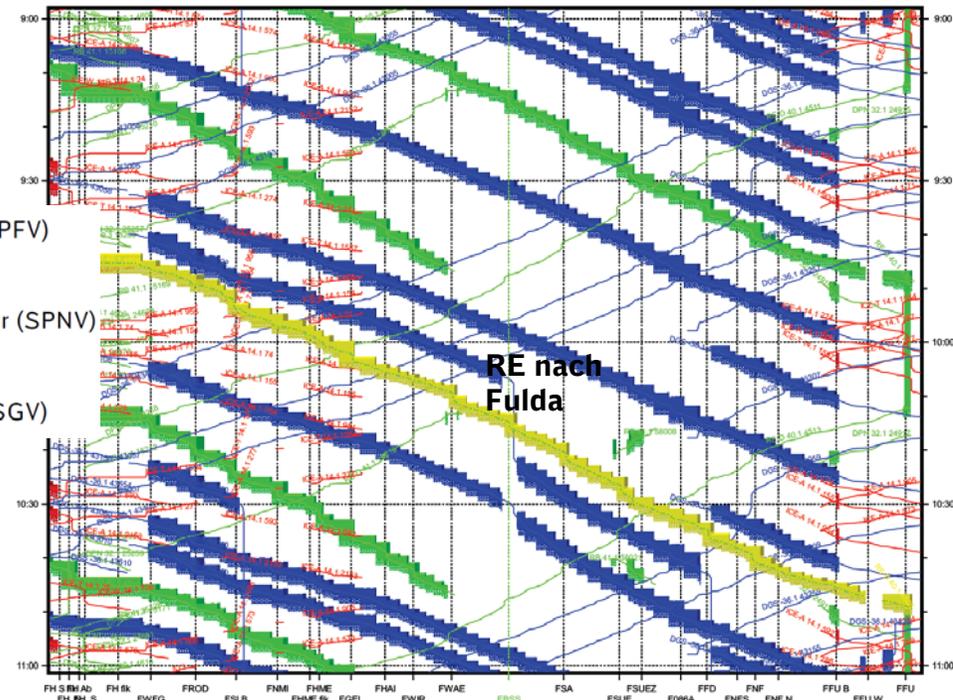
Hanau Gelnhausen Fulda



Bildfahrplanausschnitt 9 bis 11 Uhr RailSys

Ziel-Zustand

Hanau Gelnhausen Fulda

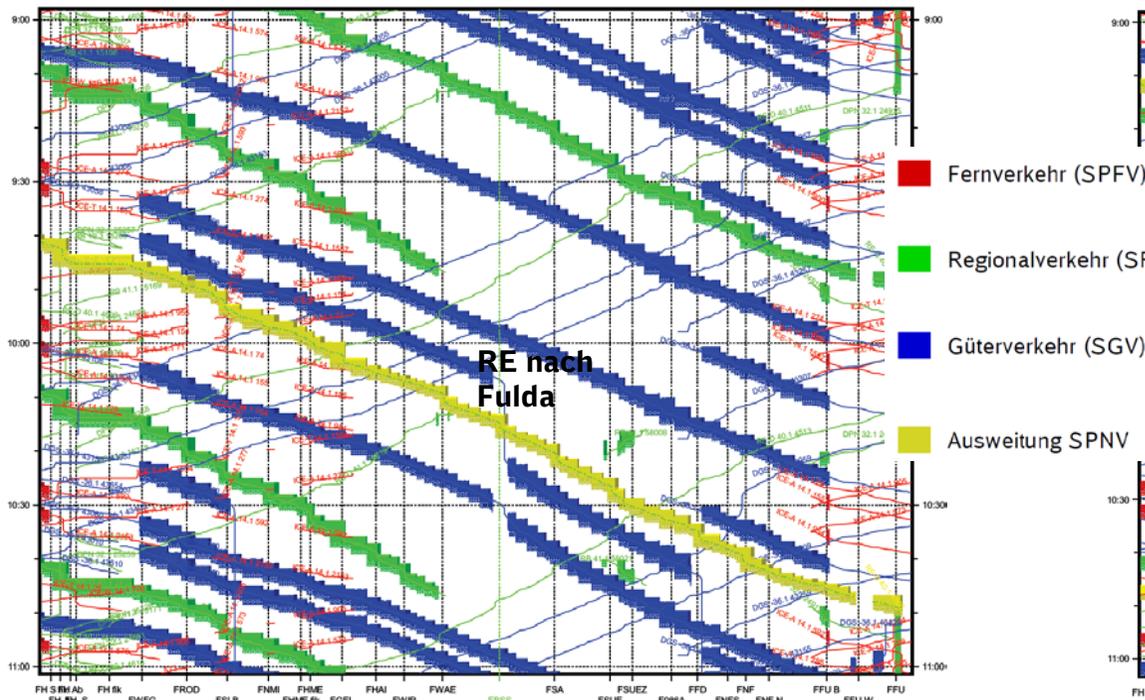


Erst mit durchgehender Viergleisigkeit Hanau – Fulda bestehen Konstruktionsspielräume für den SPNV.

Mit der durchgehenden Viergleisigkeit Hanau – Fulda bestehen Konstruktionsspielräume auf der Strecke 3600 für den SPNV

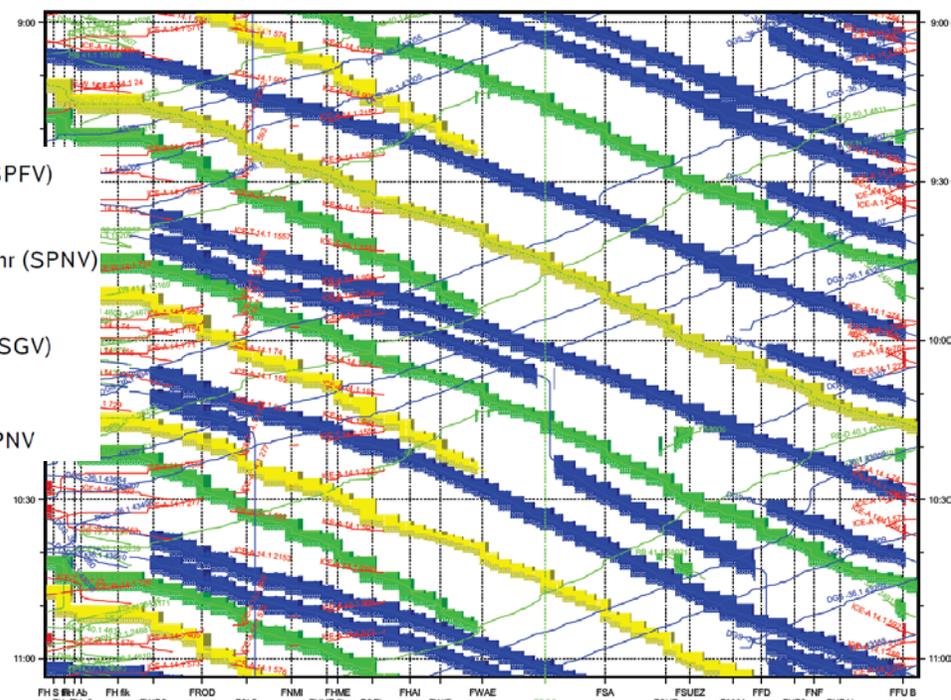
**Bildfahrplanausschnitt 9 bis 11 Uhr RailSys
Ziel-Zustand ohne Ausweitung SPNV**

Hanau Gelnhausen Fulda



**Bildfahrplanausschnitt 9 bis 11 Uhr RailSys
Ziel-Zustand mit Ausweitung SPNV**

Hanau Gelnhausen Fulda



Mit minimalen Fahrplananpassungen kann eine Verdopplung von zwei auf vier stündlichen Zügen im SPNV erzielt werden. Auch ein 15' Takt wird streckenseitig möglich, führt jedoch zu deutlichen Einschränkungen in der Konstruktion des Güterverkehrs.

Nach Auflösung des Kapazitätsengpasses auf der Strecke 3600 wird vor allem der Knoten Frankfurt maßgebend für eine Ausweitung des SPNV im Kinzigtal

Fazit Potential SPNV im Kinzigtal – Ziel-Zustand

- Mit Realisierung der durchgehenden Viergleisigkeit Hanau – Gelnhausen – Fulda wird der maßgebende Kapazitätsengpass der Strecke 3600 im Abschnitt Gelnhausen – Fulda beseitigt.
- Es bestehen daher auch bei Zugrundelegung des Prognosebetriebsprogramms 2025 nennenswerte Konstruktionsspielräume zur Ausweitung der Personennahverkehre.
- Dies könnte im SPNV bspw. bis zu einer Verdopplung des stündlichen Angebots genutzt werden.
- Ob derartige Zugmengengerüste auch im Knoten Frankfurt und zwischen Hanau und Frankfurt fahrbar sind, hängt von den infrastrukturellen und angebotsseitigen Gegebenheiten ab.