



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda

3. Sitzung der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Konzeption Hanau - Gelnhausen“

Dr. Reinhard Domke

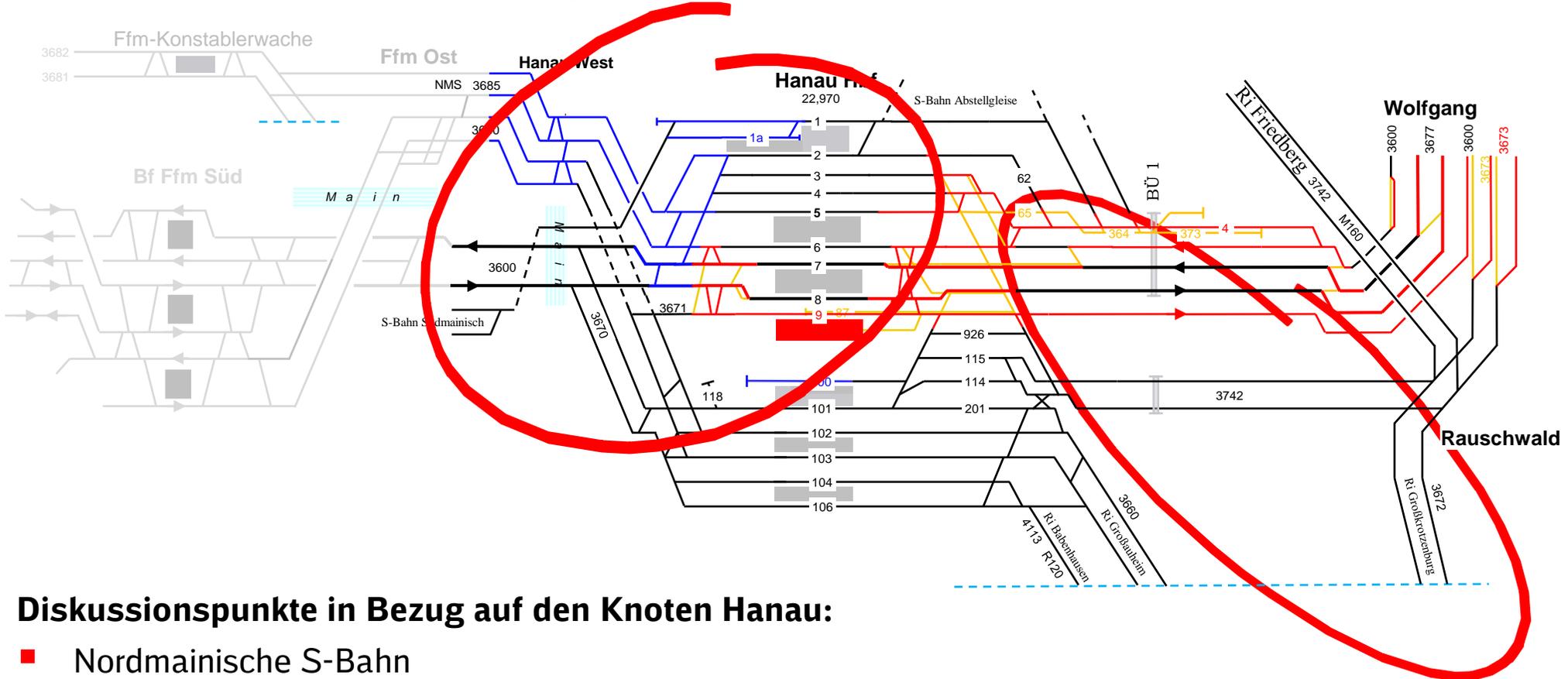
DB Netz AG

Gelnhausen, 25.02.2015

TOP 2 Abnahme des Protokolls

Die Anbindung in Richtung Süden ist von den Planungen für den Ausbau der Strecke Hanau-Gelnhausen kaum betroffen

Übersicht Knoten Hanau (hier: Beispiel für schnelle Gleise innen)

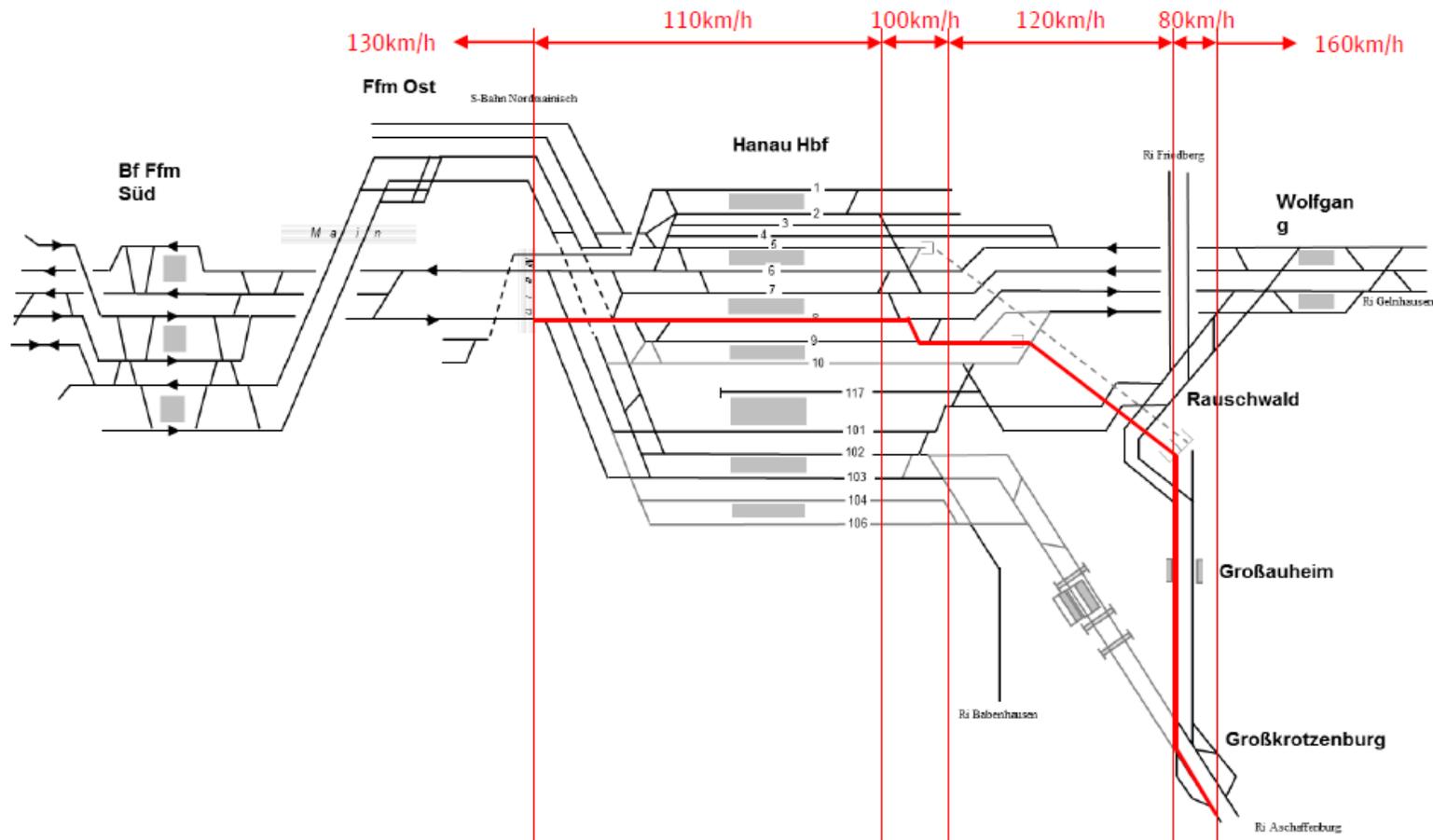


Diskussionspunkte in Bezug auf den Knoten Hanau:

- Nordmainische S-Bahn
- Tunnel Großauheim/Verbindung Hanau Nordseite-Großkrotzenburg
- weitere?

Zur Erhöhung der Geschwindigkeit in Richtung Aschaffenburg wurde über einen Tunnel bei Großauheim nachgedacht

Darstellung einer möglichen Tunnellösung im Knoten Hanau



Untersuchungen der DB haben ergeben, dass der Fernverkehr mit einem solchen Tunnel nicht beschleunigt werden kann

Bewertung einer möglichen Tunnellösung im Knoten Hanau

Aktueller Zustand:

- Im Fahrplan 2014 befährt die ICE-Linie 41 im Abschnitt Frankfurt – Hanau alternierend die nord- bzw. südmainische Strecke.
- Die fahrplanmäßige Fahrzeit beträgt jeweils 28:00 min.
- Die technische Mindestfahrzeit* (inkl. Regel-, aber ohne Bauzuschlag) ist jedoch unterschiedlich:
 - Nordmainisch: 24:50 min
 - Südmainisch: 23:46 min

Erreichbare Fahrzeit durch Tunnelvariante** Hanau:

- Technische Mindestfahrzeit* in der schnellsten Variante (südmainisch, Weichenfahrt Hanau Hbf hinter dem Bahnsteig)
 - Weichenfahrt Hanau 60 km/h: 24:43 min
 - Weichenfahrt Hanau 100 km/h: 24:19 min
- **Eine Reduzierung der fahrplanmäßigen Fahrzeit von 28:00 min ist damit nicht bzw. nur minimal realisierbar.**
- Wesentliche fahrzeitlimitierende Faktoren:
 - Streckengeschwindigkeit 3672
 - (Weichenfahrt Hanau Hbf mit 60 km/h)

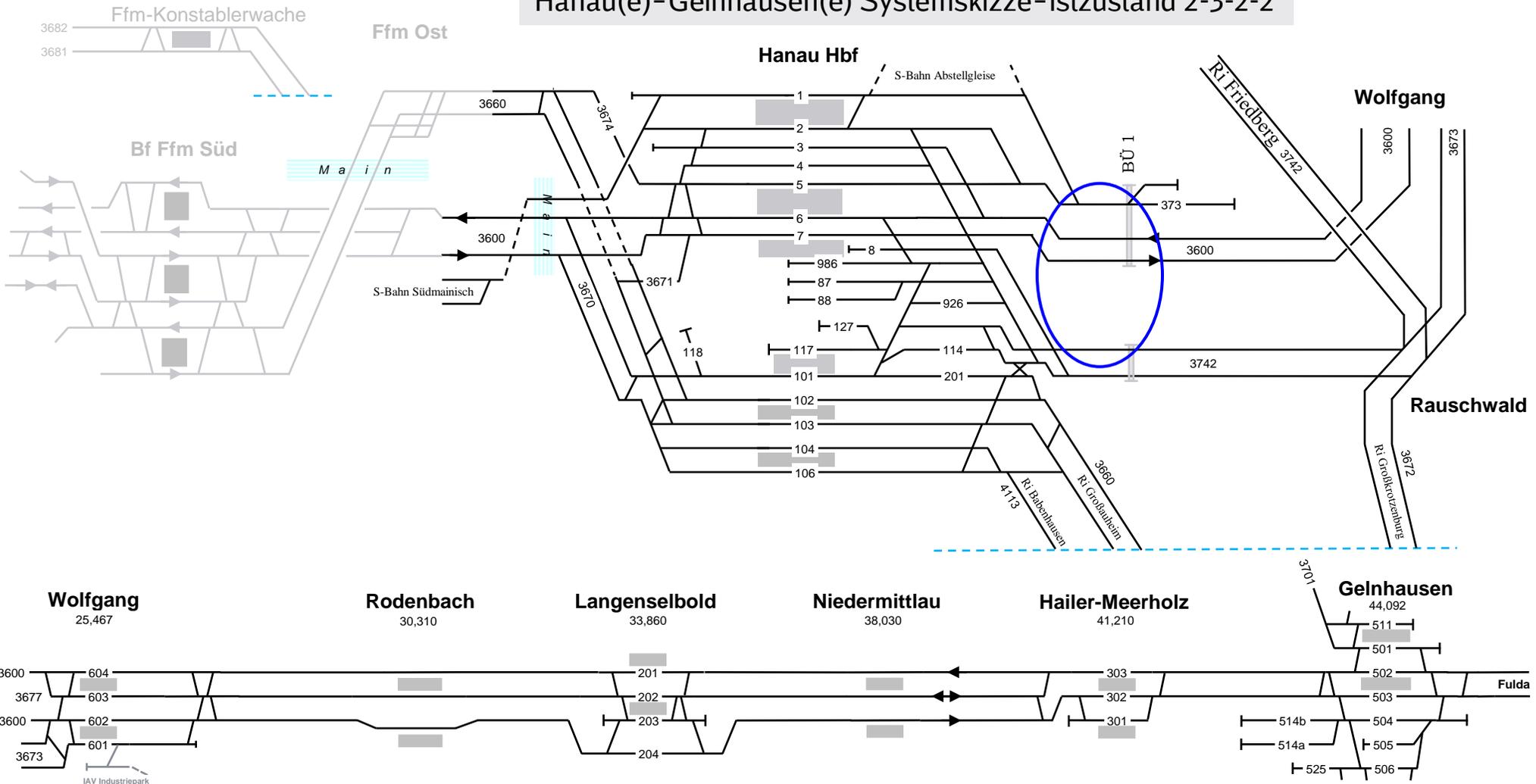
* Basis Fahrzeug: Doppereinheit ICE3

** Basis Infrastruktur: 1000er Pläne

**TOP 3 Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahme auf den
Lokschuppen in Hanau**

Das ehemalige Bahnbetriebswerk befindet sich im östlichen Teil des Hanauer Hauptbahnhofs

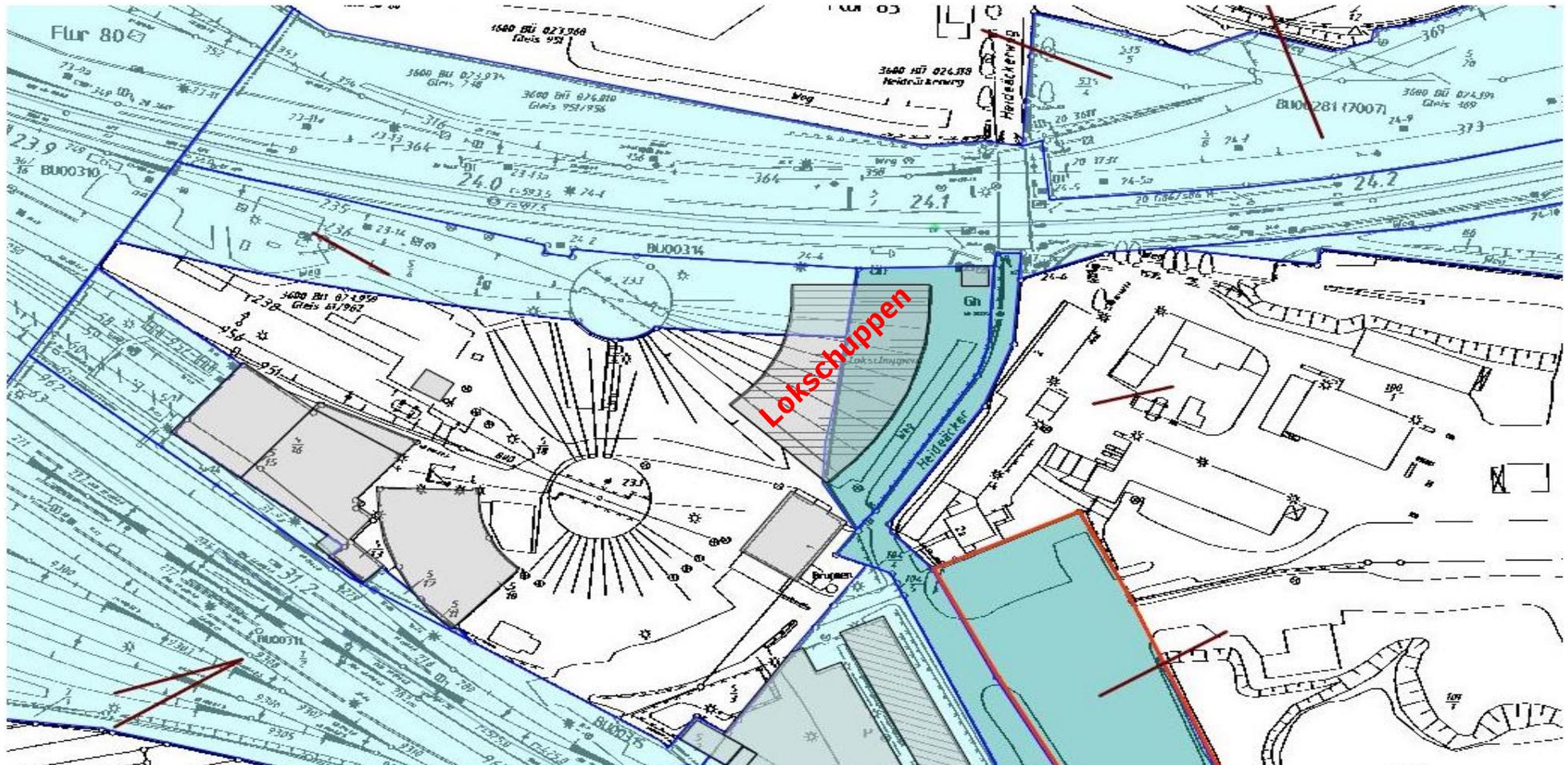
Hanau(e)-Gelnhausen(e) Systemskizze-Istzustand 2-3-2-2



Die Flächen befinden sich zum Teil im Besitz der DB Netz AG und zum Teil im Besitz der Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau

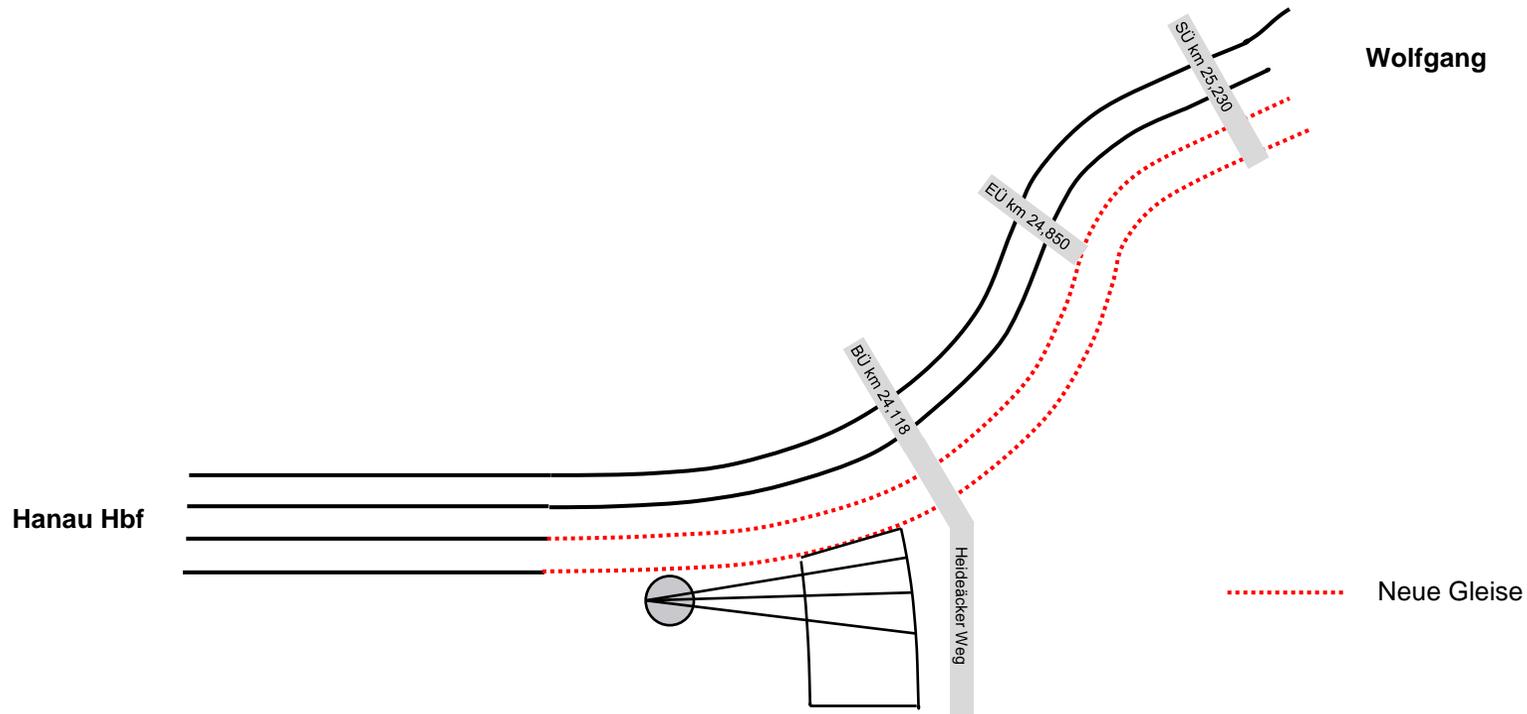
Darstellung der sich im Eigentum der DB Netz AG befindlichen Flächen

-  Flächen der DB Netz AG Immobilien
-  Flächen der DB Netz AG



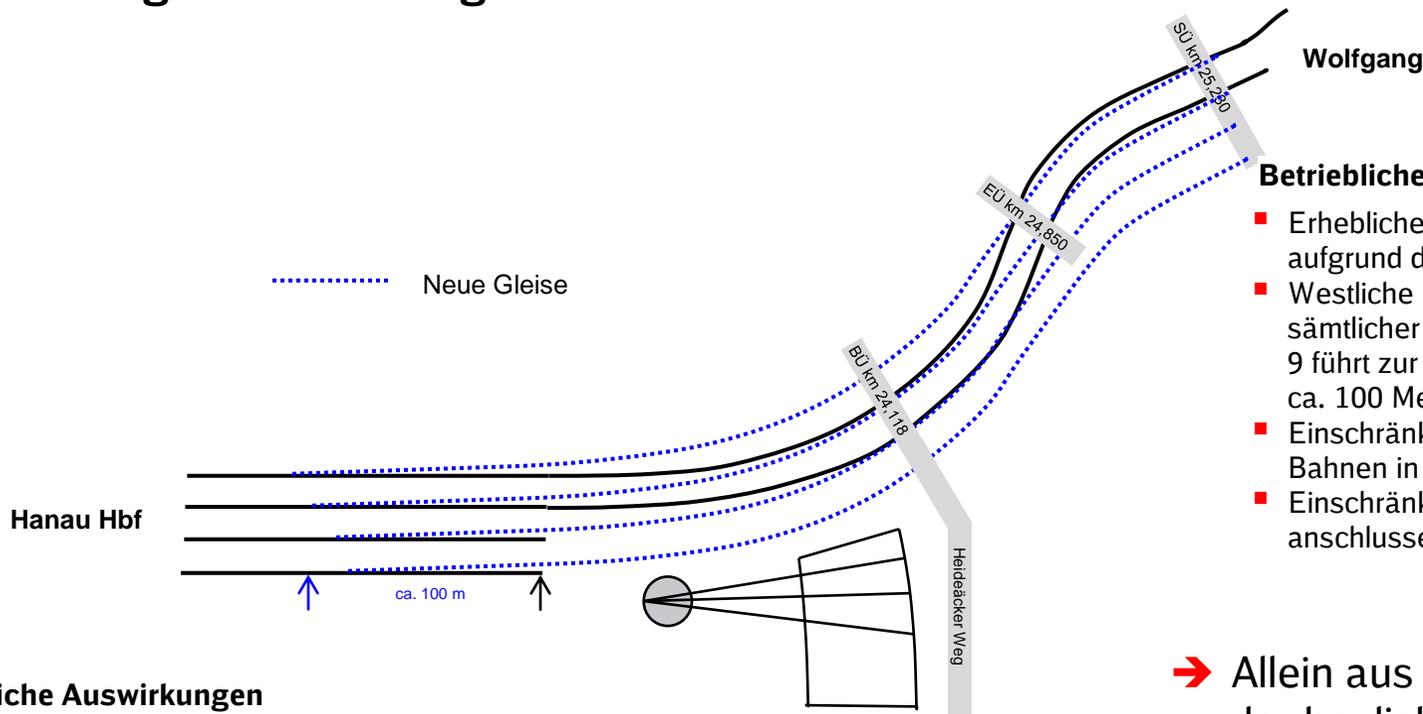
Die von der DB Netz vorgesehene südlich Anordnung der zwei neuen Gleise betrifft das Gelände des Bahnbetriebswerks

Darstellung der Variante „zwei neue Gleise südlich“ und des Lokschuppens sowie der Drehscheibe der Bahnbetriebswerks



Eine andere Anordnung der Gleise ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden

Darstellung der Anordnung eines neuen Gleises nördlich und eines neuen Gleises südlich



Betriebliche Auswirkungen

- Erhebliche baubetriebliche Einschränkungen aufgrund der Eingriffe in die Bestandsanlagen.
- Westliche Verschiebung um ca. 100 Meter sämtlicher Überleitungen zwischen Gleisen 5 - 9 führt zur Reduzierung deren Nutzlängen um ca. 100 Meter.
- Einschränkungen beim Rangieren der S-Bahnen in Abstellgleisen 320 - 323.
- Einschränkungen bei Bedienung des Gleisanschlusses und Holzverladestelle im Gleis 302.

Bauliche Auswirkungen

- Rückbau von ca. 900 Metern Gleisen
- Neubau von ca. 900 Metern Gleisen inkl. Bahnkörper, Planungsschutzschicht, Tiefenentwässerung etc.
- Rückbau und Neubau der Oberleitung inkl. ca. 24 Oberleitungsmaste inkl. Fundamente
- Trassierungsbedingte Anschwenkungen von ca. 400 Metern Gleisen inkl. Anpassung der Oberleitung
- eventuelle Verlegung von ca. 200 Metern Kabelleitungen
- Rückbau Anlagen der örtlichen Infrastruktur (Gleis 373, Altschotterumladestelle)
- Entsorgung Altstoffe

➔ Allein aus der Erstellung der baulichen Anlagen entstehen gemäß einer ersten groben Schätzung **Mehrkosten** in Höhe von **rund 1,2 Mio. Euro**.

Es muss zunächst geklärt werden, ob die Bahnübergänge ersetzt werden müssen

Zu klärende Fragen in Bezug auf die Bahnübergänge Heideäckerweg

- Ist der jeweilige Bahnübergang bei der wesentlich höheren Anzahl der Zugfahrten und der damit verbundenen Schließzeiten überhaupt noch **zulässig**, wenn die Strecke viergleisig ausgebaut wurde?
- Wenn der Bahnübergang in der jetzigen Form **nicht** mehr **zulässig** ist,
 - ist es möglich, ihn ersatzlos zu schließen und welche Konsequenzen ergeben sich aus einer solchen Schließung? (-> Insellage, Anbindung der dort befindlichen Unternehmen)
 - Oder muss es eine Ersatzmaßnahme geben (Brücke)? (Ersatzmaßnahme wurde 2003 geplant und führt über das Gelände der Eisenbahnfreunde)

**TOP 4 Variantenmanagement:
Diskussion der Bewertungskriterien und weiteres Vorgehen**

Insgesamt neun Mitglieder der Arbeitsgruppe haben ihre Einschätzung der Bewertungskriterien mitgeteilt

Zusammenfassung der Rückmeldungen der AG-Teilnehmer zu den von der Bahn vorgeschlagenen Bewertungskriterien

1. Minimierung von Lärm und Emissionen
2. Vorteile für Reisende
3. Flexibilität in der Betriebsführung
4. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung
5. Öffentliche Akzeptanz
6. Minimierung der Eingriffe in den Raum
7. Vereinfachung der Bauphasen/Länge der Bauphase
8. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
9. Planrechtliche Akzeptanz
10. Minimierung von Grunderwerb

Die Gewichtung der DB ist zum Teil abweichend von der Gewichtung der AG-Teilnehmer

Die DB gewichtet die Bewertungskriterien wie folgt

1. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
2. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung
2. Planrechtliche Akzeptanz
3. Vorteile für Reisende
4. Minimierung von Lärm und Emissionen
4. Flexibilität in der Betriebsführung
5. Vereinfachung der Bauphasen/Länge der Bauphase
5. Öffentliche Akzeptanz
6. Minimierung der Eingriffe in den Raum
7. Minimierung von Grunderwerb

Für die AG-Teilnehmer ist die Minimierung von Lärm und Emissionen und für die DB die Wirtschaftlichkeit von zentraler Bedeutung

Gegenüberstellung der Gewichtung der Bahn und der AG-Teilnehmer

Gewichtung der DB:

1. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
2. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung
2. Planrechtliche Akzeptanz
3. Vorteile für Reisende
4. Minimierung von Lärm und Emissionen
4. Flexibilität in der Betriebsführung
5. Vereinfachung der Bauphasen/Länge der Bauphase
5. Öffentliche Akzeptanz
6. Minimierung der Eingriffe in den Raum
7. Minimierung von Grunderwerb

Gewichtung der AG-Teilnehmer:

1. Minimierung von Lärm und Emissionen
2. Vorteile für Reisende
3. Flexibilität in der Betriebsführung
4. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung
5. Öffentliche Akzeptanz
6. Minimierung der Eingriffe in den Raum
7. Vereinfachung der Bauphasen/Länge der Bauphase
8. Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
9. Planrechtliche Akzeptanz
10. Minimierung von Grunderwerb

Die AG-Teilnehmer haben zudem zahlreiche ergänzende Bewertungskriterien aufgeführt

Zusammenfassung der zusätzlich vorgeschlagenen Bewertungskriterien

1. Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen/Ermöglichung eines 3. Gleises zwischen Hanau Hbf und Aschaffenburg bei der Ausfädelungslösung im Übergang zum Ausbauabschnitt/Vorhalten von Kapazitätsreserven
2. Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe und Verkehrsstationen/Barrierefreiheit der Anlagen
3. Kompatibilität mit den Verkehrsträgern im Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus)/Verknüpfungsmöglichkeiten zum laufenden und projektierten ÖPNV
4. Städtebauliche Integration der verkehrlichen Anlagen/Gestaltung der Bahnhöfe
5. Betroffene Kommunen anhören/Runder Tisch
6. Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden
7. Vorteile für EVU (SPFV, SPNV, GV)
8. Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von bis 230 km/h auf den Schnellverkehrs-Gleisen im überwiegenden Ausbauabschnitt

Beim Großteil der Bewertungskriterien besteht keine große Abweichung zwischen der Einschätzung der DB und der AG-Teilnehmer

Vorschlag für eine grobe Clusterung der Bewertungskriterien



Zusätzliche Bewertungskriterien (noch Clustern zuzuordnen)

- Kompatibilität mit künftigen Planungen
- Vorteile für Güterverkehrskunden

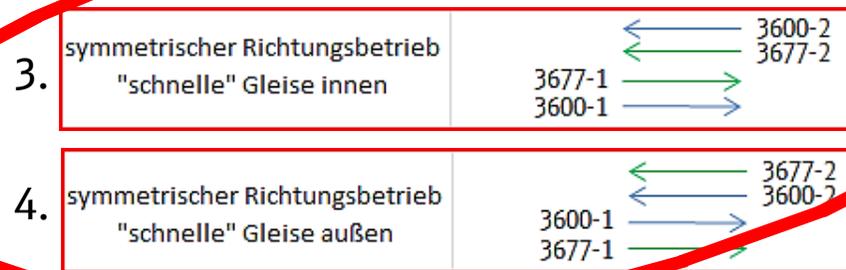
Der Linienbetrieb und der verschränkte Richtungsbetrieb werden aufgrund ihrer Nachteile vorerst nicht weiter betrachtet

Auswahl der näher zu untersuchenden Varianten



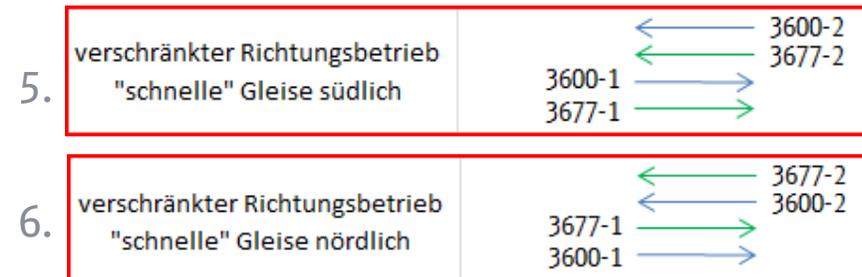
Nachteile der Linienbetriebsvarianten:

- in Hanau nicht möglich
- erst mit vollendetem viergleisigen Ausbau nordöstlich von Gelnhausen auch zwischen Wolfgang und Gelnhausen umsetzbar



Nachteile der Varianten des verschränkten Richtungsbetriebs:

- Es werden immer sowohl Außen- als auch Innenbahnsteige benötigt
- Beim Wechsel auf das Gegengleis der Strecke muss immer die andere Strecke gekreuzt werden



Weiter untersucht werden die verschiedenen symmetrischen Richtungsbetriebsvarianten

Übersicht der beiden Grundvarianten (symmetrische Gleise innen (3) / symmetrische Gleise außen (4)) und der möglichen Untervarianten

Grundvariante	Untervariante	25.0 - 24.2	24.2 - 24.8	24.8 - 24.7	24.7 - 24.9	24.9 - 24.8	24.8 - 24.1	24.1 - 24.7	24.7 - 24.1	24.1 - 24.7	24.7 - 24.9	24.9 - 24.8	24.8 - 24.1
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise innen	3												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise innen	3.1												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise innen	3.2												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise innen	3.3												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise innen	3.4												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise außen	4												
symmetrischer Richtungsbetrieb "außen" Gleise außen	4.1												

Um Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten erkennen zu können, werden in einem nächsten Schritt die Bauzustände betrachtet

Weiteres Vorgehen zur Differenzierung der Varianten

- **Situation:** Mit der **gegenwärtigen Planungstiefe** ist **keine ausreichende Differenzierung** zwischen den Varianten **möglich**
- **Ansatz:** **Unterschiede** zwischen den Varianten werden sich vor allem **durch die Bewertung der Bauzustände** ergeben
-> Herausforderung: Bauen „unter dem rollenden Rad“
- **Nächster Schritt:** Erstellen von Trassierungsentwürfen der freien Strecken und der Bahnhöfe und **Abschätzung und Bewertung der unterschiedlichen notwendigen Bauzustände** (inkl. Leit- und Sicherungstechnik) **bis Juni 2015**

Alle Informationen zum Projekt finden sich jetzt auf den eigenen Internetseiten

www.hanau-wuerzburg-fulda.de



Engpass auflösen, Kapazität erhöhen, Qualität verbessern

Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der wichtigsten, aber auch am stärksten befahrenen Bahnstrecken Deutschlands. Auf den vorhandenen Gleisen verkehren Tag für Tag zwischen 250 und 300 Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzüge. Ein Teil der Strecke musste daher im Jahr 2008 zum überlasteten Schienenweg erklärt werden. Mit dem Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda sollen der bestehende Engpass aufgelöst, die Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden.



Das Projekt

Mit der Aus- und Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda soll vor allem der Kapazitätsengpass auf der Strecke zwischen Hanau und Fulda mit zwei neuen Gleisen aufgelöst werden.

[Weiterlesen...](#)



Nachhaltige Mobilität

Zentrales Anliegen der Deutschen Bahn ist es, Mobilität sicherzustellen – mit möglichst geringen Folgen für Mensch, Natur und Umwelt.

[Weiterlesen...](#)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit