

## **Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda**

### **13. Treffen der Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“**

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 12. AG-Sitzung**

# Stand zur Brücke über den Kinzigstausee

Suchraum Bahn

## Bestand

Bahnstrecke  
 Bahnstrecke Tunnel

## Optimierte Linien

Brücke  
 oberirdische Linienführung  
 Tunnel

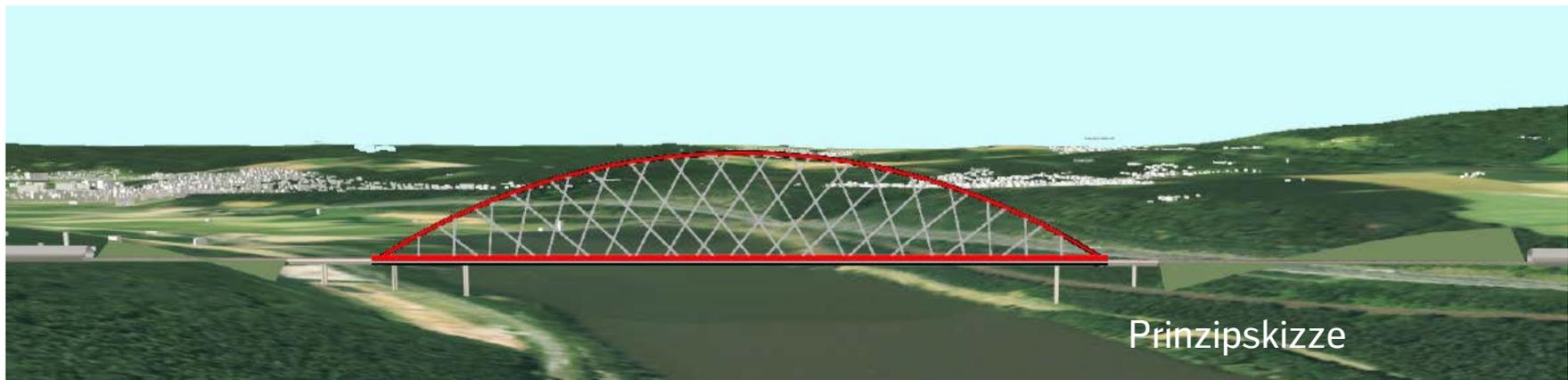
## Mögliche Anbindung an der Schnellfahrstrecke Richtung Würzburg

Brücke  
 oberirdische Linienführung  
 Tunnel



# Stand der Erkenntnisse zur Brücke über den Kinzigstausee im Zuge der Variante IV

- In einer Besprechung im Januar wurden dem Wasserverband Kinzig, dem HLNUG und dem RP Darmstadt die technische Machbarkeit von Brückenpfeilern im Kinzigstausee in Abhängigkeit von den Verhältnissen vor Ort erläutert. Die mit der Bundesanstalt für Wasserbau abgestimmten Verfahren sind erprobt und plausibel, was von keinem der Anwesenden angezweifelt wurde. Dennoch kann es keine absolute Garantie für die geforderte Wirkung bezüglich der Abdichtung geben. Durch den Bau von Stütz Pfeilern und später den Betrieb der Bahnstrecke kann es nach Ansicht des Wasserverbandes zu nachträglichen Wasserwegsamkeiten und dann zu einer die Standsicherheit des Staudamms gefährdenden Unterströmung kommen. Aus diesem Grund lehnt der Wasserverband eine Gründung von Pfeilern im Stausee ab.
- Sollte Variante IV Antragsvariante werden und sich nach Vorliegen von Erkundungsergebnissen die Befürchtungen des Wasserverbandes erhärten, wäre eine Netzkorbogenseitenbrücke eine mögliche Alternative zu einer Brücke mit Pfeilern im Stausee.



# Stand der Klärung des Verlaufs der Variante V südlich Bronnzell



## Bestand

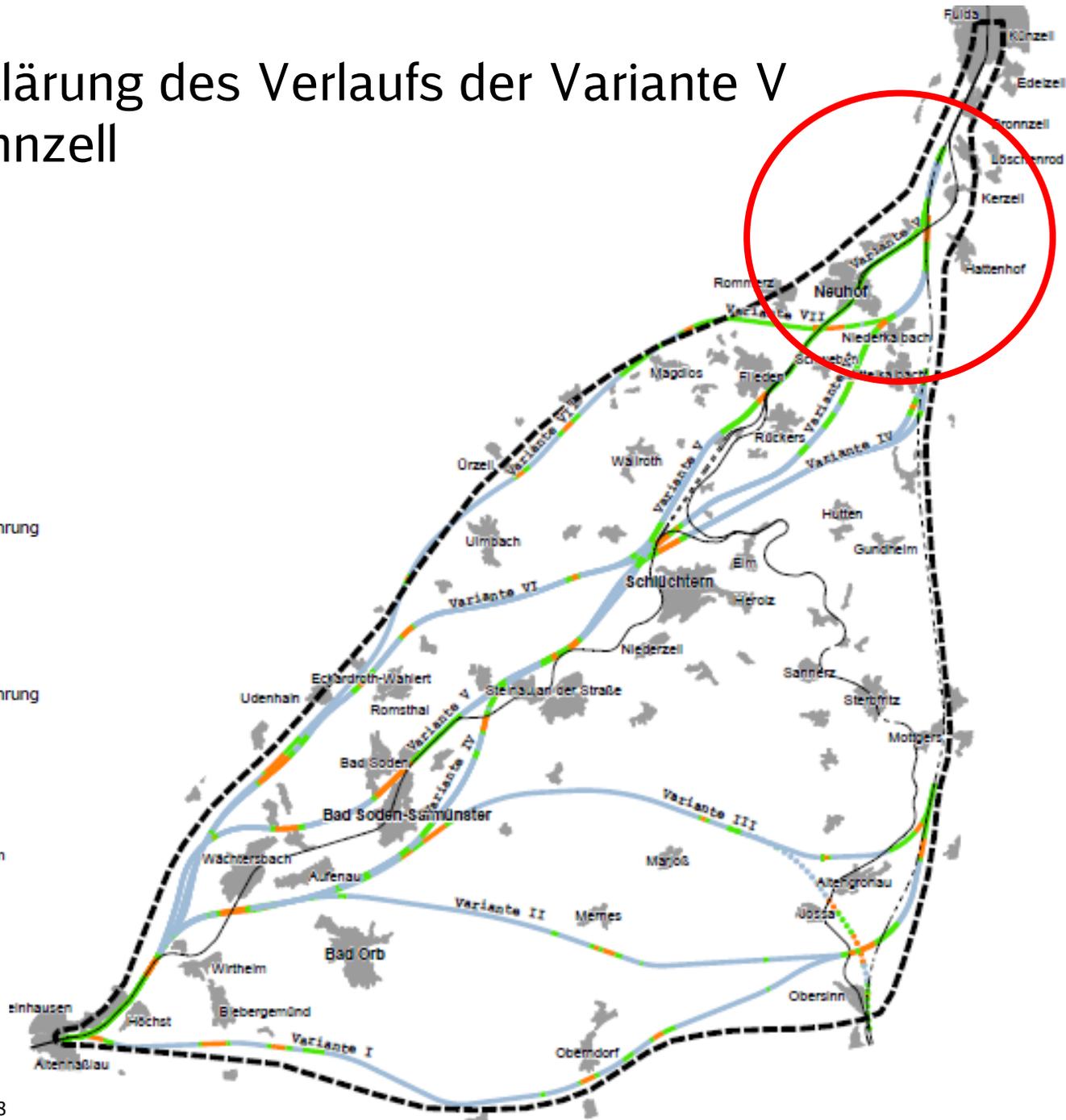
- Bahnstrecke
- - - - - Bahnstrecke Tunnel

## Optimierte Linien

- Brücke
- oberirdische Linienführung
- Tunnel

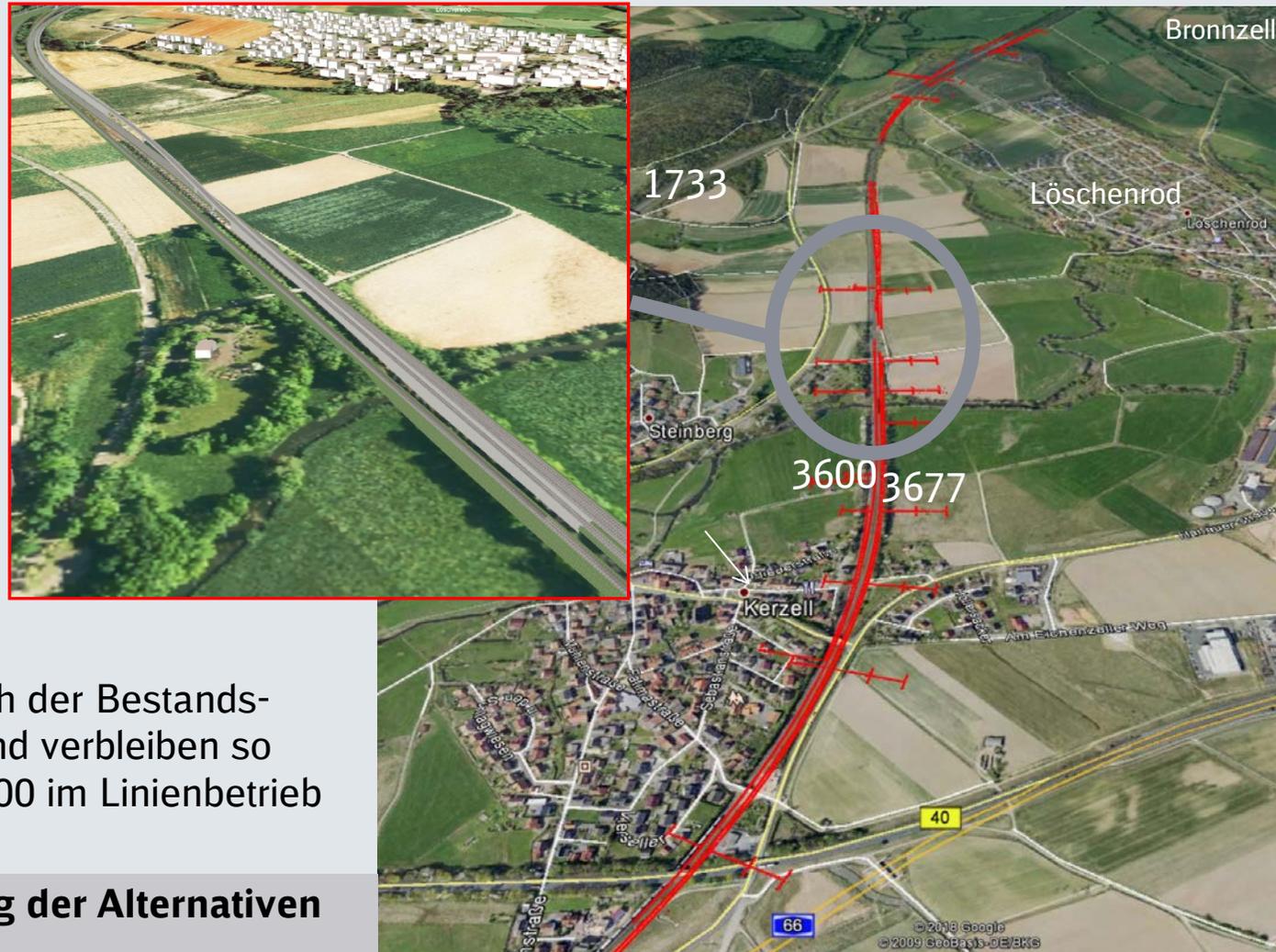
## Mögliche Anbindung an der Schnellfahrstrecke Richtung Würzburg

- Brücke
- oberirdische Linienführung
- Tunnel



# Variante V kann auch in Bündelung durch Kerzell führen und südlich Bronnzell einbinden

- Einbindung der Neubaustrecke (3677) in SFS (1733) unverändert südlich von Bronzell sowie Umbau des bestehenden Kreuzungsbauwerkes der Strecke 1733 über das Gleis 3600-2 zur Überführung auch des Gleises 3677-2 nötig.
- Neues Kreuzungsbauwerk zwischen Kerzell und Löschenrod überführt das Gleis 3600-1 über die Strecke 3677.
- Gleise der 3677 werden östlich der Bestandsgleise durch Kerzell geführt und verbleiben so zwischen A66 und Strecke 3600 im Linienbetrieb Richtung Flieden.



**Vergleich und Bewertung der Alternativen im Segmentvergleich.**

**TOP 3 - Ergebnisse der Schalluntersuchung  
Zugrunde gelegte Zugzahlen**

# Zugzahlenbetrachtung Abschnitt Hanau - Fulda Prognose 2025

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) Gelnhäusen	114	90	86	290	152	87	162	401	33	-3	88	38
5) Gelnhäusen	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) Abzweig 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

Quelle: <https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/allgemeine-informationen-zum-projekt.html>  
veröffentlicht am 04.11.2014

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) Röhrbach (Main)	38	0	61	99	64	0	65	129	68	0	7	30
4) Röhrbach (Main)	5) Würzburg Hbf Nord	90	0	67	157	80	0	65	145	-11	0	-3	-8

\* Quelle: Bundesverkehrsministerium (BMVI)  
Bedarfsplanüberprüfung 2010/Zugzahlenprognose  
2025

\*\* Quelle: Aktuelle Informationen über die  
Planungen der Aufgabenträger im Nahverkehr

Gelnhäusen-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) Gelnhäusen	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				
	4) Ri. Würzburg (Südkurve)	0	0	0	0	32	0	2	34				
2) Mottgers		0	0	0	0	32	0	2	34				

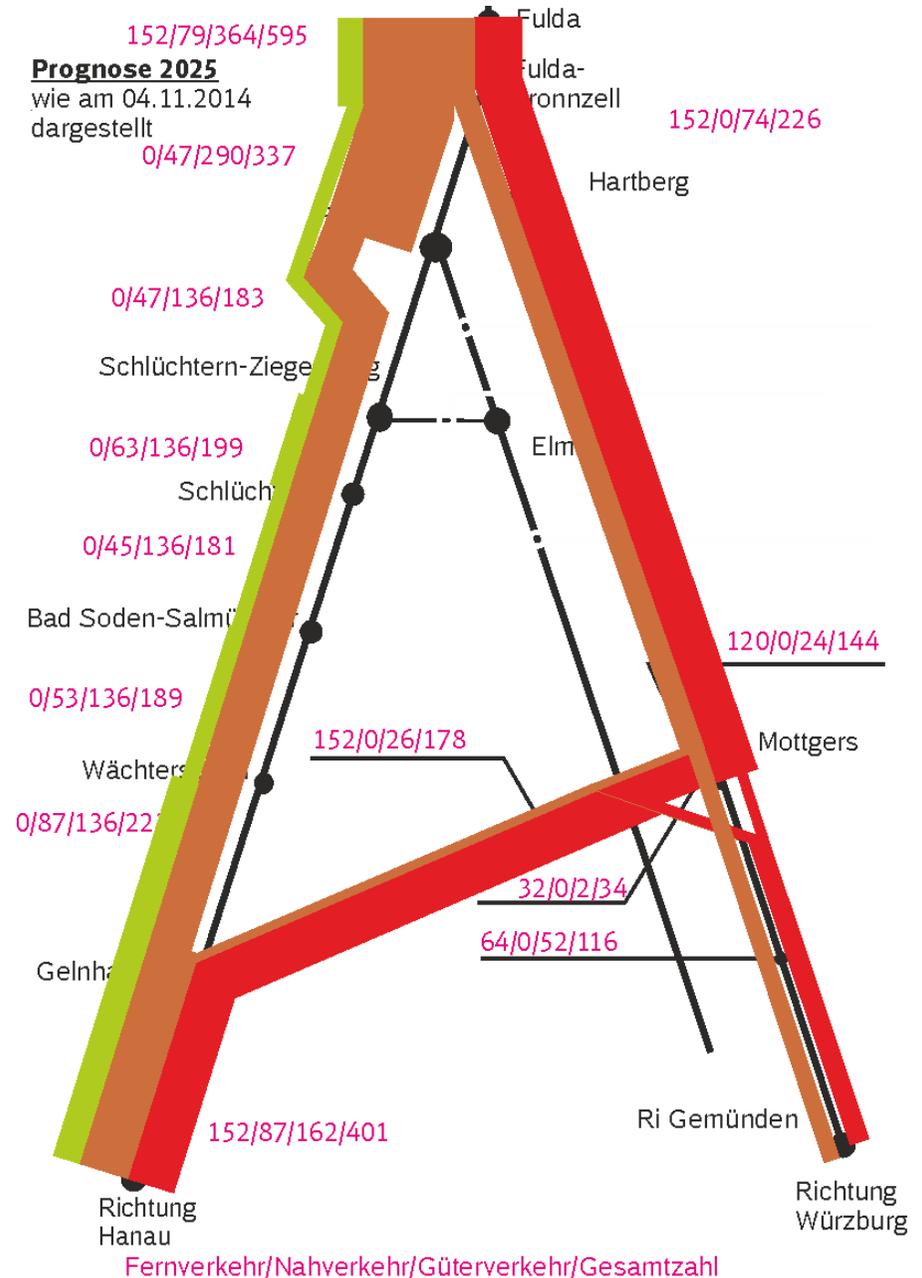
#### Legende:

Die Zugzahlen sind jeweils aufsummiert für Richtung + Gegenrichtung  
 FV - Personenfernverkehr  
 NV - Personennahverkehr  
 SGV - Schienengüterverkehr  
 SFS - Schnellfahrstrecke

# Streckengrafik Prognose 2025

- Die Prognose des BVWP wurde am 04.11.2014 in Form einer Tabelle vorgestellt.
- Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die selben Zahlen in eine Streckengrafik übernommen.
- Dargestellt sind die Zahlen der Zugzahlenprognose 2025.
- Im Bereich Mottgers ist entsprechend BVWP (Bedarfsplanüberprüfung 2010) eine Anbindung in Richtung Würzburg dargestellt.

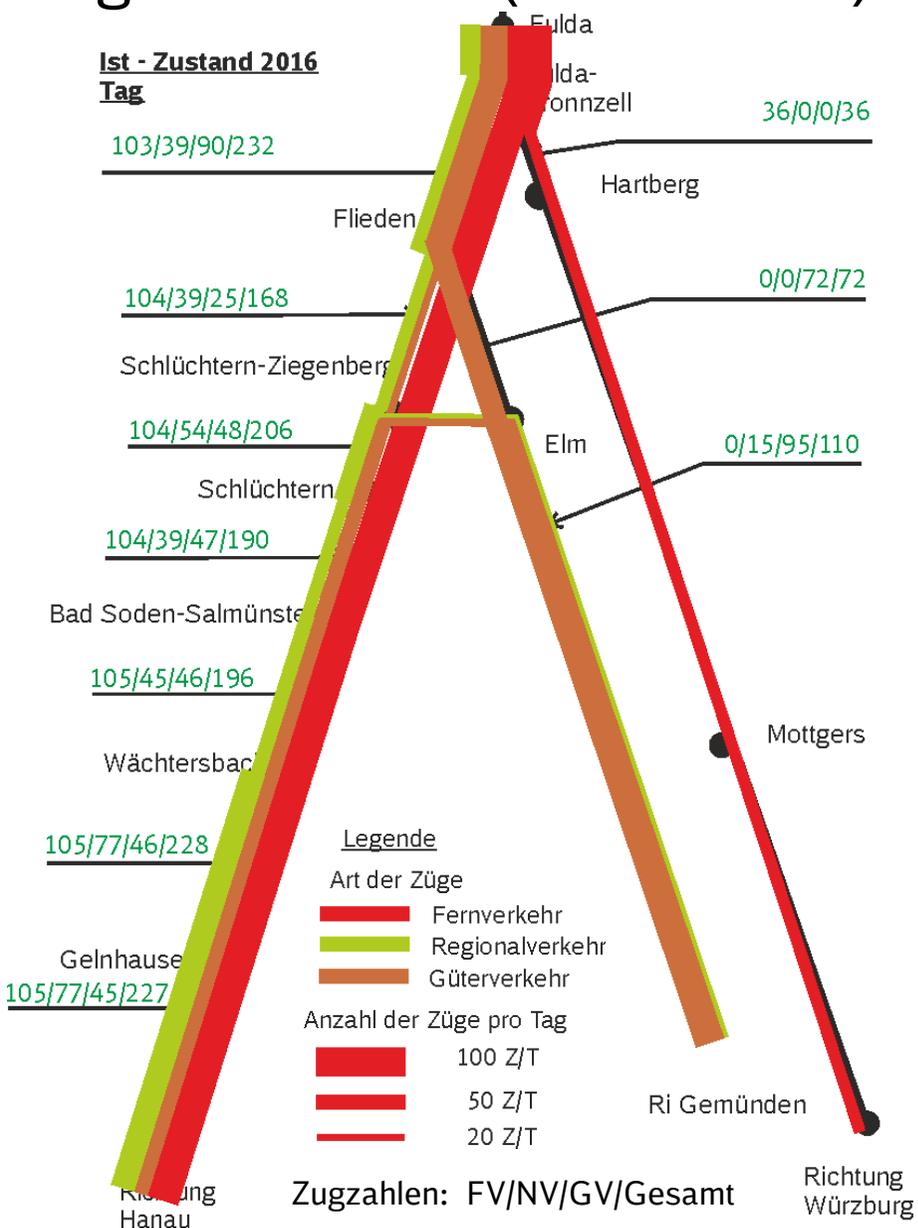
Dargestellt werden die Anzahl der Züge pro Tag (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr und Gesamtzahl)  
 FV/NV/GV/Gesamt



# Zugzahlen 2016 (Ist-Zustand)

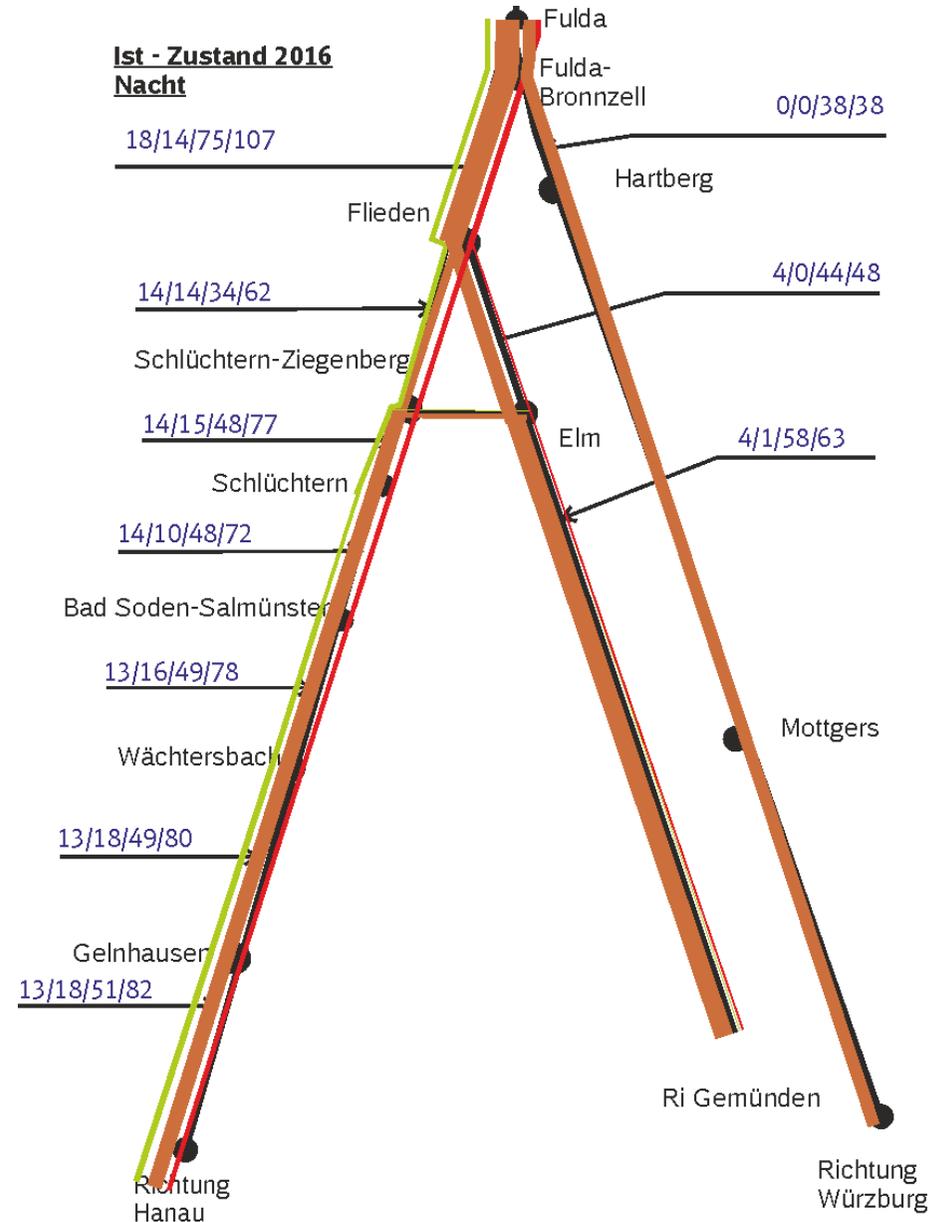
## Ist - Zustand 2016

### Tag



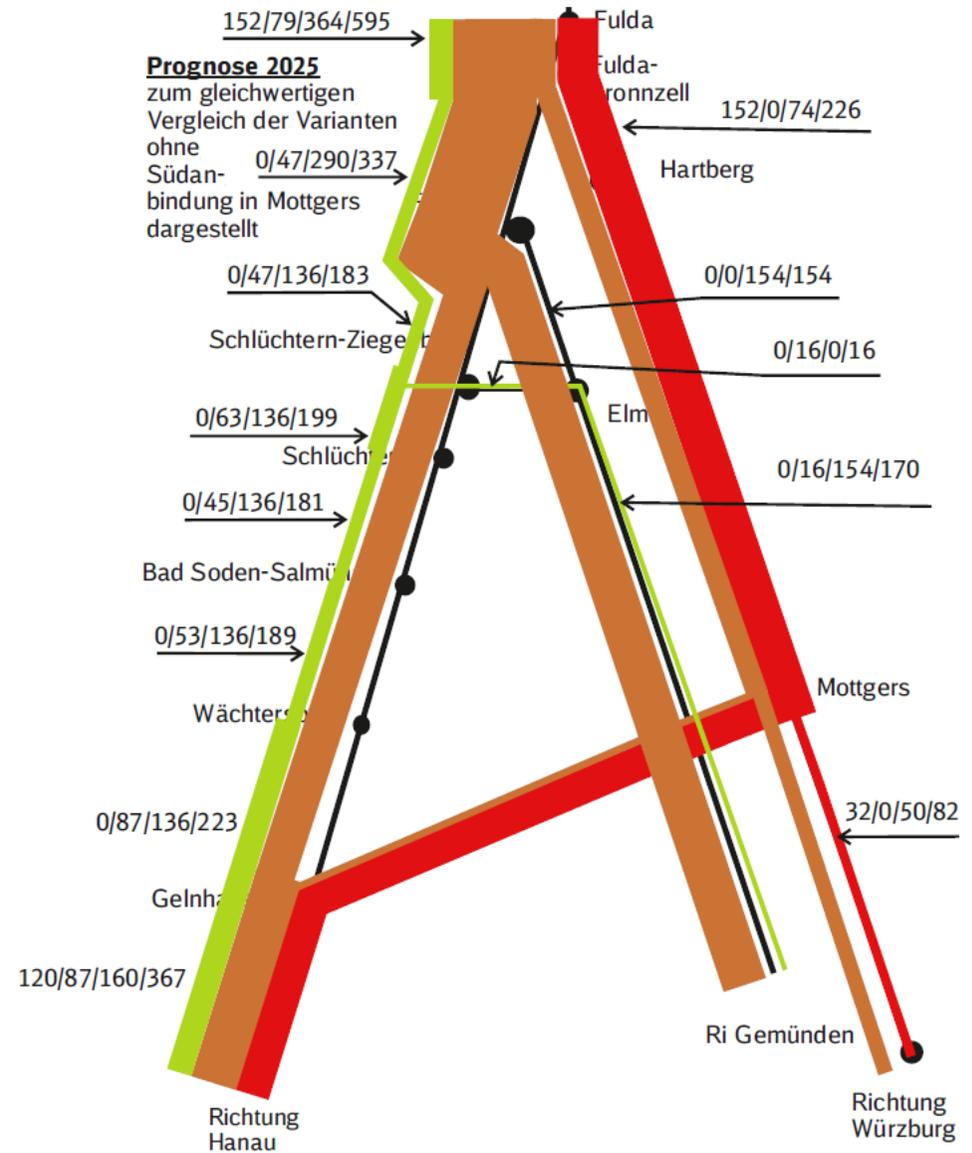
## Ist - Zustand 2016

### Nacht



# Zugzahlen gemäß Prognose der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST)

- Die VAST stellt die Zugzahlen inkl. der Strecken Flieden - Gemünden, Schlüchtern - Elm und Fulda - Gersfeld dar.
- Für einen gleichwertigen Vergleich der Varianten im Suchraum bezüglich der Relation Gelnhausen - Fulda wurden die Züge auf der möglichen Südanbindung im ersten Schritt ausgeblendet.
- Dargestellt werden die Anzahl der Züge pro Tag (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr und Gesamtzahl) FV/NV/GV/Gesamt



# Für das Lärmgutachten wird auch ein „Nullfall“ betrachtet

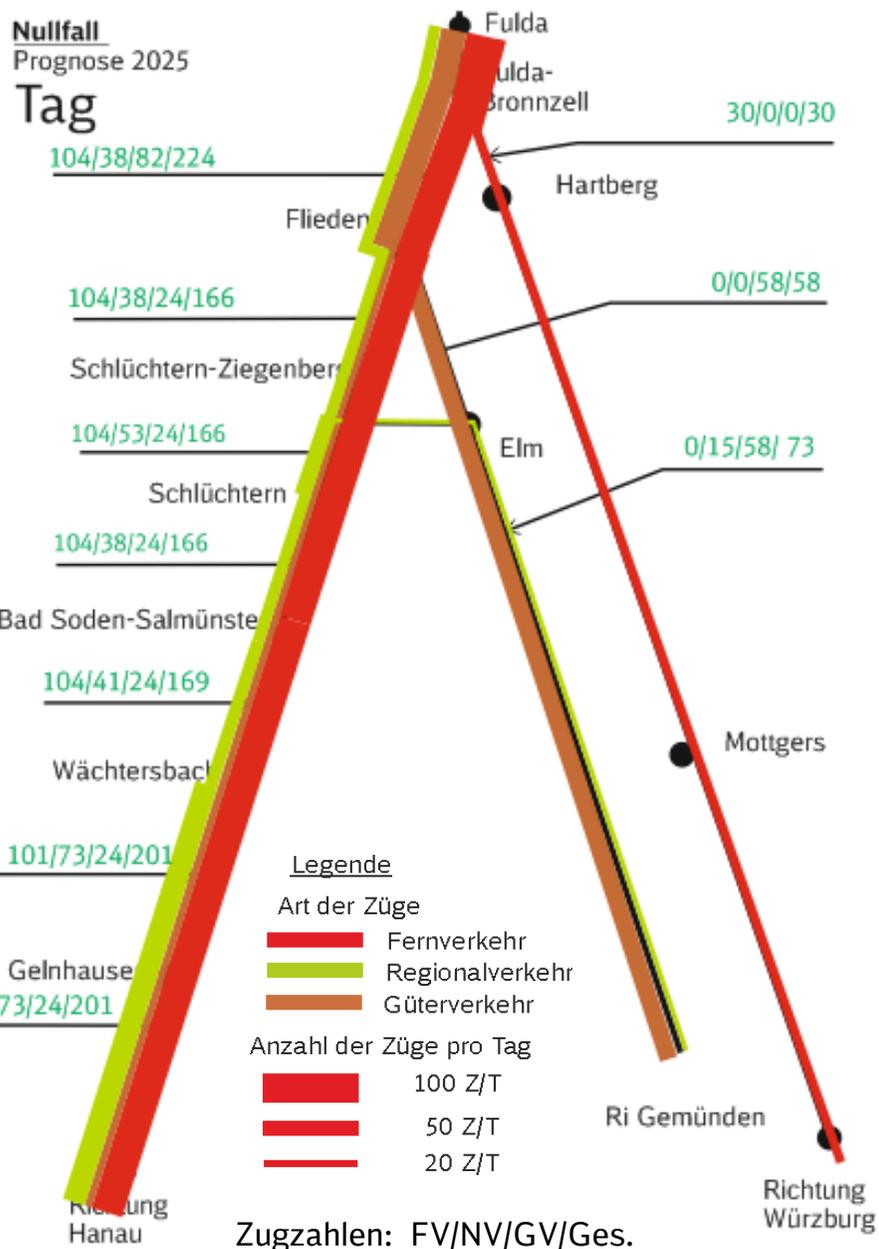
## Beschreibung Annahmen Nullfall

- Im Nullfall wird unterstellt, dass keine NBS Gelnhausen - SFS Fulda/Würzburg gebaut würde - also die vorhandene Infrastruktur unverändert bliebe und der prognostizierte Verkehrszuwachs käme.
- Der steigende Verkehr gemäß der Zugzahlenprognose 2025 würde dann nur bis zur Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecken abgewickelt werden können.
- Die dabei stark belasteten Bestandsstrecken dürften in der Betriebsqualität nicht auf „risikobehaftet“ abrutschen.
- Für die Strecke Gelnhausen - Fulda würde tagsüber prioritär der Fernverkehr und der Regionalverkehr komplett abgewickelt werden. Der Großteil der nach der Zugzahlenprognose 2025 tagsüber vorgesehenen Güterzüge (82) müsste verlagert werden (58). Dies würde - soweit kapazitiv noch möglich - zur Verlagerung in die Nachtstunden führen. Für die verbleibenden Züge könnte ggf. eine Route über andere Strecken in Frage kommen, schlimmstenfalls würden diese Verkehre nicht auf der Schiene abgewickelt.
- Bei der Berechnung der Schallemissionen aus der Zugzahlenprognose 2025 ist auch beim Nullfall von einem Anteil von 80% mit „Flüsterbremsen“ ausgerüsteter Güterwagen auszugehen und bei der 2030er Prognosen dann von 100%.

# Zugzahlen 2025 (Nullfall)

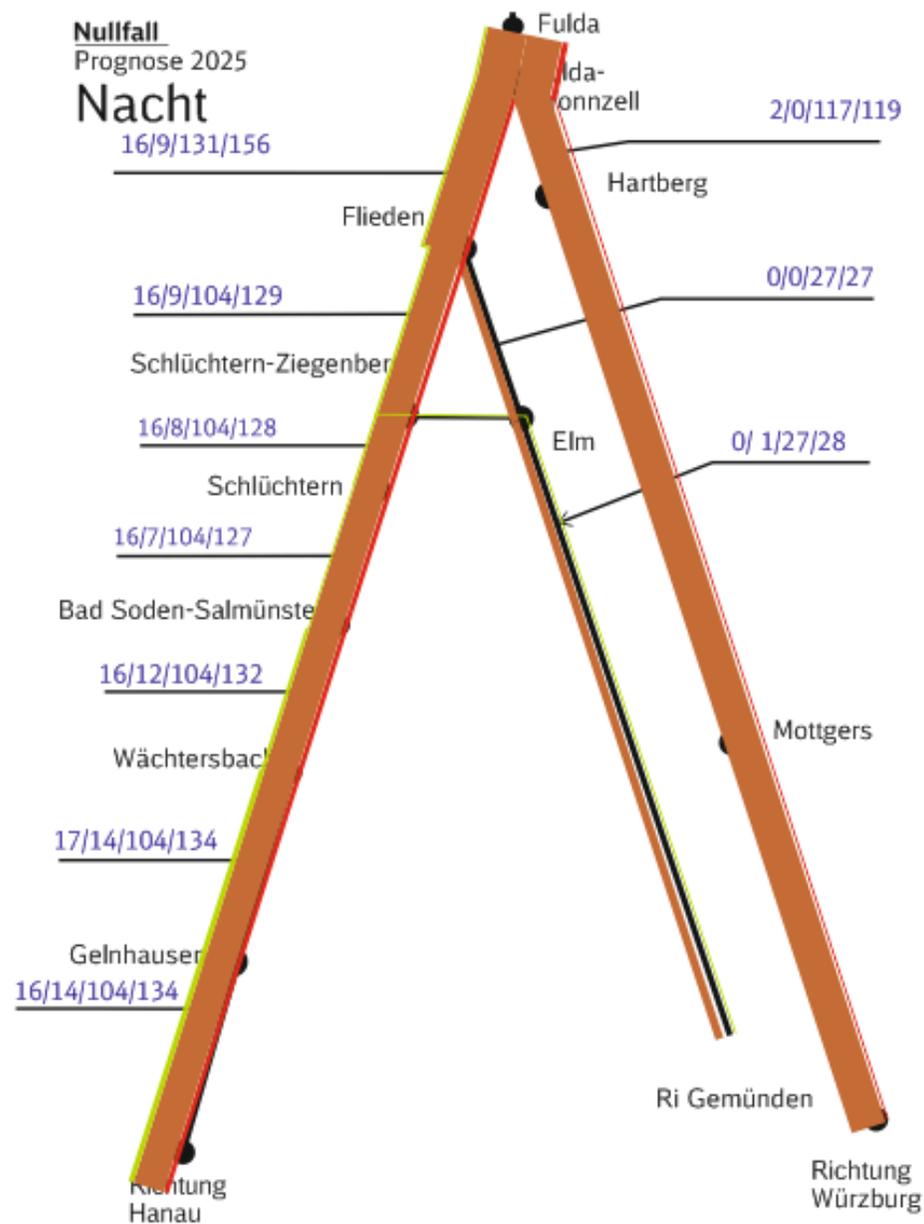
Nullfall  
Prognose 2025

Tag



Nullfall  
Prognose 2025

Nacht



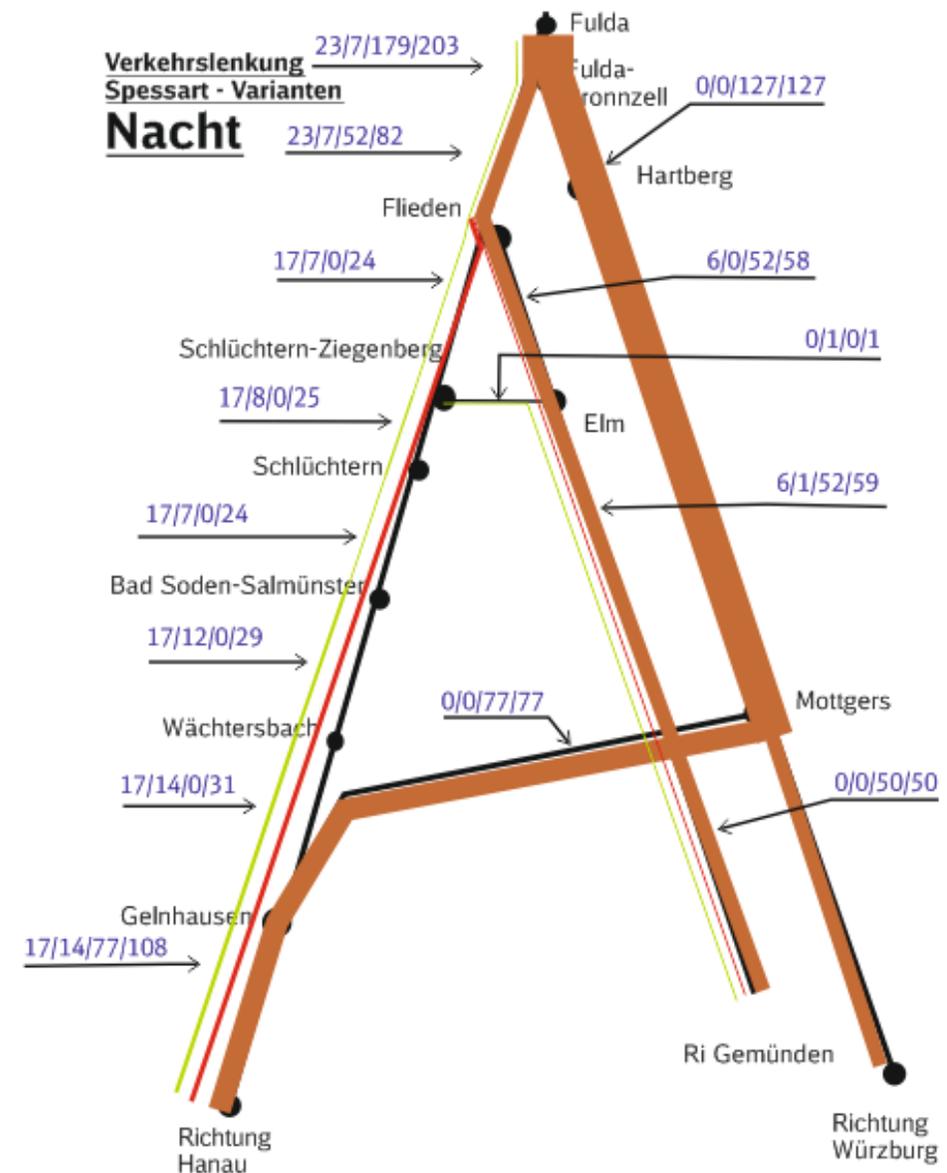
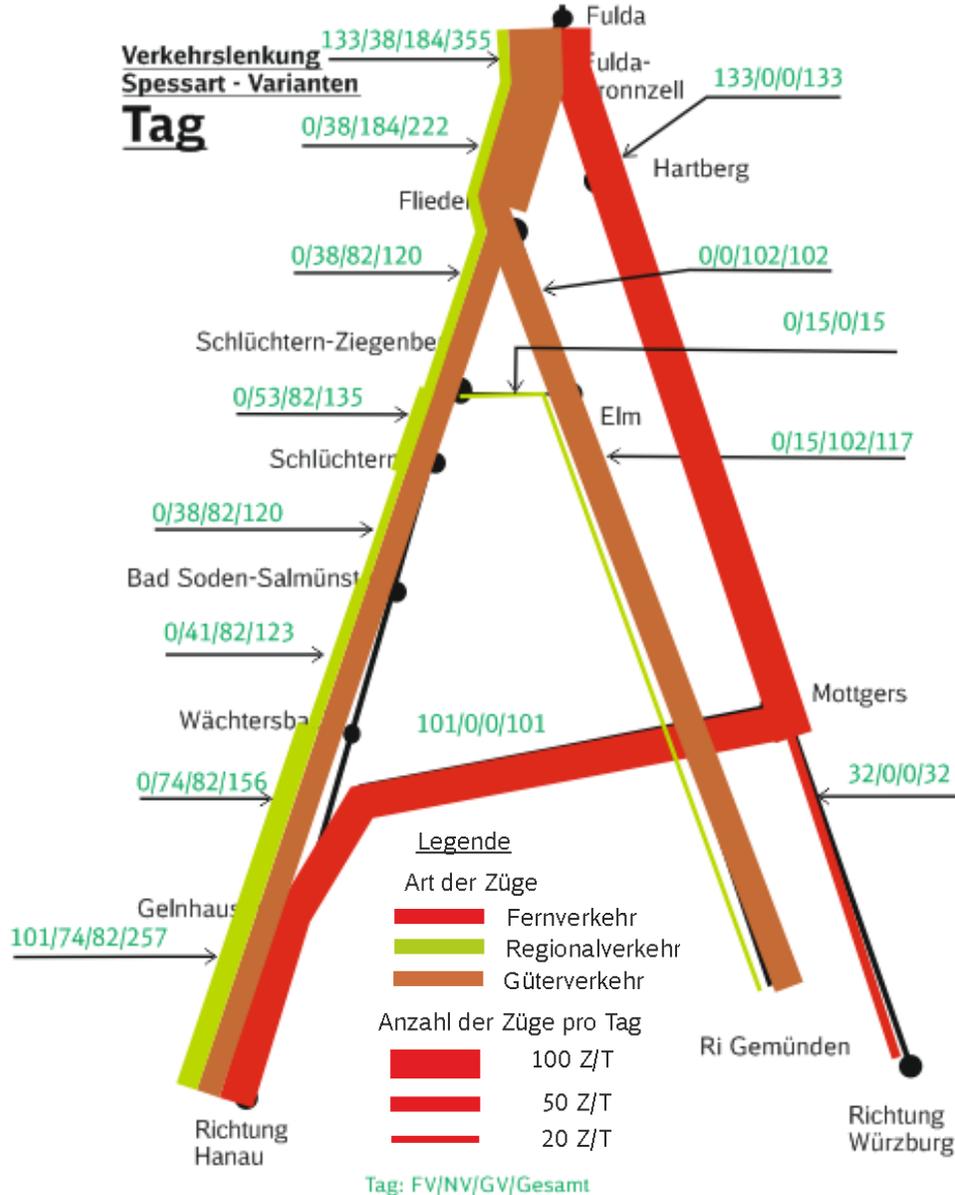
Zugzahlen: FV/NV/GV/Ges.

# Durch die Verkehrslenkung wird die Bestandsstrecke vom nächtlichen Güterverkehrslärm entlastet

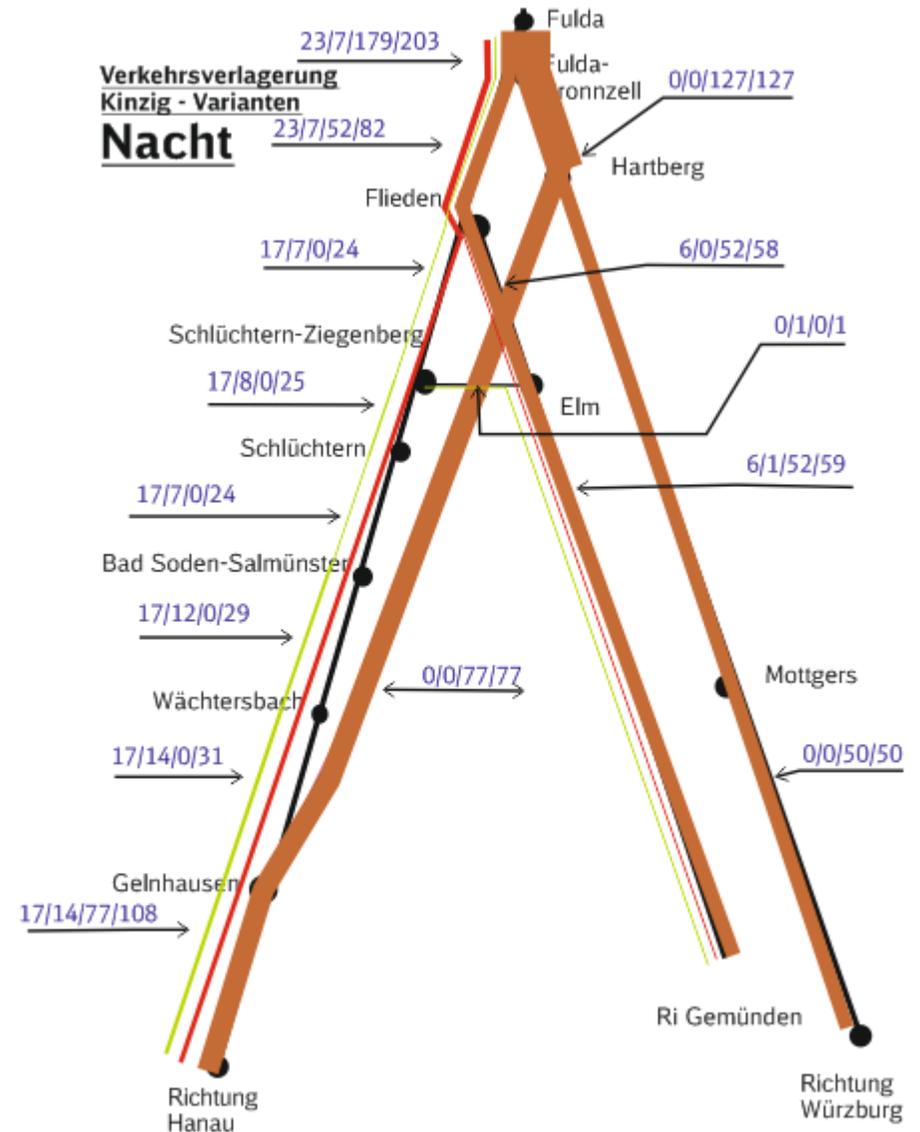
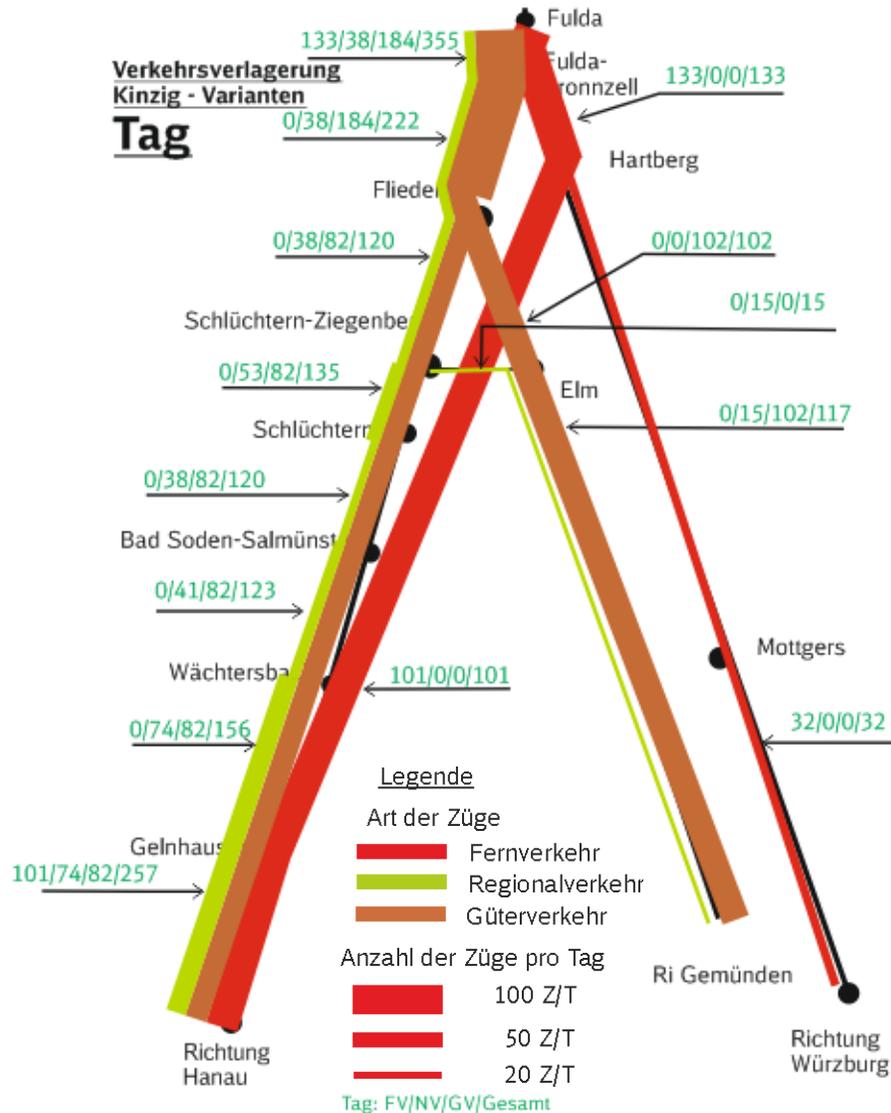
## Beschreibung Verkehrslenkung

- Der BVWP 2030 sieht für das Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung vor. Die nächtlichen Güterzüge sollen durch die Verkehrslenkung auf die Neubaustrecke verlagert werden, um die Bestandsstrecke in den dichter besiedelten Gebieten vom nächtlichen Güterverkehrslärm zu entlasten.
- Die im Szenario Verkehrslenkung 2025 für Gelnhausen - Fulda unterstellten Zugzahlen gehen von der Annahme aus, dass konsequent zwischen 22 und 6 Uhr keine Güterzüge mehr auf der Bestandsstrecke verkehren. Wegen der günstigeren Neigungsverhältnisse der Bestandsstrecke gegenüber der NBS werden möglicherweise noch einige schwere Güterzüge auch nachts auf der Bestandsstrecke fahren. Darüber hinaus ist die Verkehrsführung in den Übergangszeiten zwischen Tag- und Nachverkehr mit auslaufendem Fernverkehr und hochlaufendem Güterverkehr heute noch nicht genau vorhersehbar.
- Im Szenario Verkehrslenkung 2025 wird somit idealisiert unterstellt, dass
  - zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr keine Güterzüge von Gelnhausen nach Flieden verkehren
  - die in diesem Zeitfenster verkehrenden Reisezüge auf die Bestandsstrecken 3600 und 3825 umgeroutet werden.
- Im ersten Schritt wird zum Erhalt der Vergleichbarkeit der Varianten auch bei den Spessartvarianten eine mögliche Südanbindung von der NBS in Richtung Würzburg in den Zugmengen und damit in den Schallberechnungen noch nicht berücksichtigt.

# Verkehrsströme bei Verkehrslenkung Varianten I - III



# Verkehrsströme bei Verkehrslenkung Varianten IV - VII



# Zusammenfassung

- Die dem Lärmgutachten zugrunde gelegten Zugzahlen sind für den Tag und für die Nacht unterschiedlich.
- Nachts fahren nur wenige Personenzüge. Die Neubaustrecke, die tagsüber vom Schienenpersonenfernverkehr genutzt wird, ist damit nachts frei. Sie kann vom Güterverkehr genutzt werden.
- Für eine solche nächtliche Umlenkung des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke („Verkehrslenkung“) sind gemäß BVWP 2030 mit dem Projekt Hanau-Würzburg/Fulda die Voraussetzungen zu schaffen.
- Durch die Verkehrslenkung wird die Bestandsstrecke vom nächtlichen Güterverkehrslärm entlastet.
- Im Nullfall würde der Güterverkehr nachts auf den Bestandsstrecken deutlich zunehmen.
- Der Effekt der Flüsterbremsen wird bei der Berechnung der zu erwartenden Schallemissionen ebenfalls einbezogen.