

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

3. Treffen der Arbeitsgruppe „Konzeption/Verbesserung Südkorridor“

**TOP 3 Vorgaben des BVWP 2030 für die Strecke
Hanau-Nantenbach und aktueller Planungsstand im
Suchraum**

Der Bundestag hat das Bundesschienenwegeausbaugesetz 2030 im Dezember beschlossen

Auszug auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmetitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise	
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz							
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)													
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 beidseitigen höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, 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 mit beidseitiger Anbindung nach Norden und Süden 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 – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, 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	

Das verabschiedete Gesetz enthält folgende Änderung zum Entwurf:

- **Fußnote im BSWAG: ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt „Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt in Aschaffenburg“**

Zwei Vorschläge zum Ausbau der Strecke Hanau-Nantenbach wurden in den BVWP 2030 eingebracht

Auszug aus den Projektlisten für den Schienenteil des BVWP 2030

1-080 ABS Hanau-Nantenbach (Variante Ausbau)

Vorschlag: **Kapazitätserhöhender** und **beschleunigender** Ausbau über den Neubau der Spessarttrampe hinaus

Bewertung: Der Projektvorschlag wurde unter der Projektnummer **VB 2-007-V01** in den **vordringlichen Bedarf aufgenommen**.

1-081 ABS Hanau-Nantenbach (Variante Ortsumfahrung Lohr)

Vorschlag: **Ortsumfahrung Lohr**, Verlängerung der Nantenbacher Kurve Nantenbach - Rohrbach

Bewertung: Obwohl der SPFV von einem Ausbau der Strecke profitieren würde, überstiegen die Investitionskosten deutlich den Nutzen für den überregionalen Verkehr. Da das Projekt deshalb **nicht wirtschaftlich** ist, ist es **nicht** in den BVWP **aufzunehmen**.

Der Prüfauftrag für den qualitativen Ausbau kann fortgesetzt werden, wenn die Zugzahlenprognosen vorliegen

Sachstand Abarbeitung Prüfauftrag „qualitativer Ausbau“ der Strecke Hanau-Nantenbach

Als Ergebnis des Prüfauftrags für den qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach (-Würzburg) stand bezogen auf den **Bedarfsplanüberprüfung 2010** 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 zu überprüfen.

Für geschwindigkeitsverbessernde Maßnahmen ist Voraussetzung, dass der Nutzen höher ist als die Kosten

Sachstand in Bezug auf den geschwindigkeitsverbessernden Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach

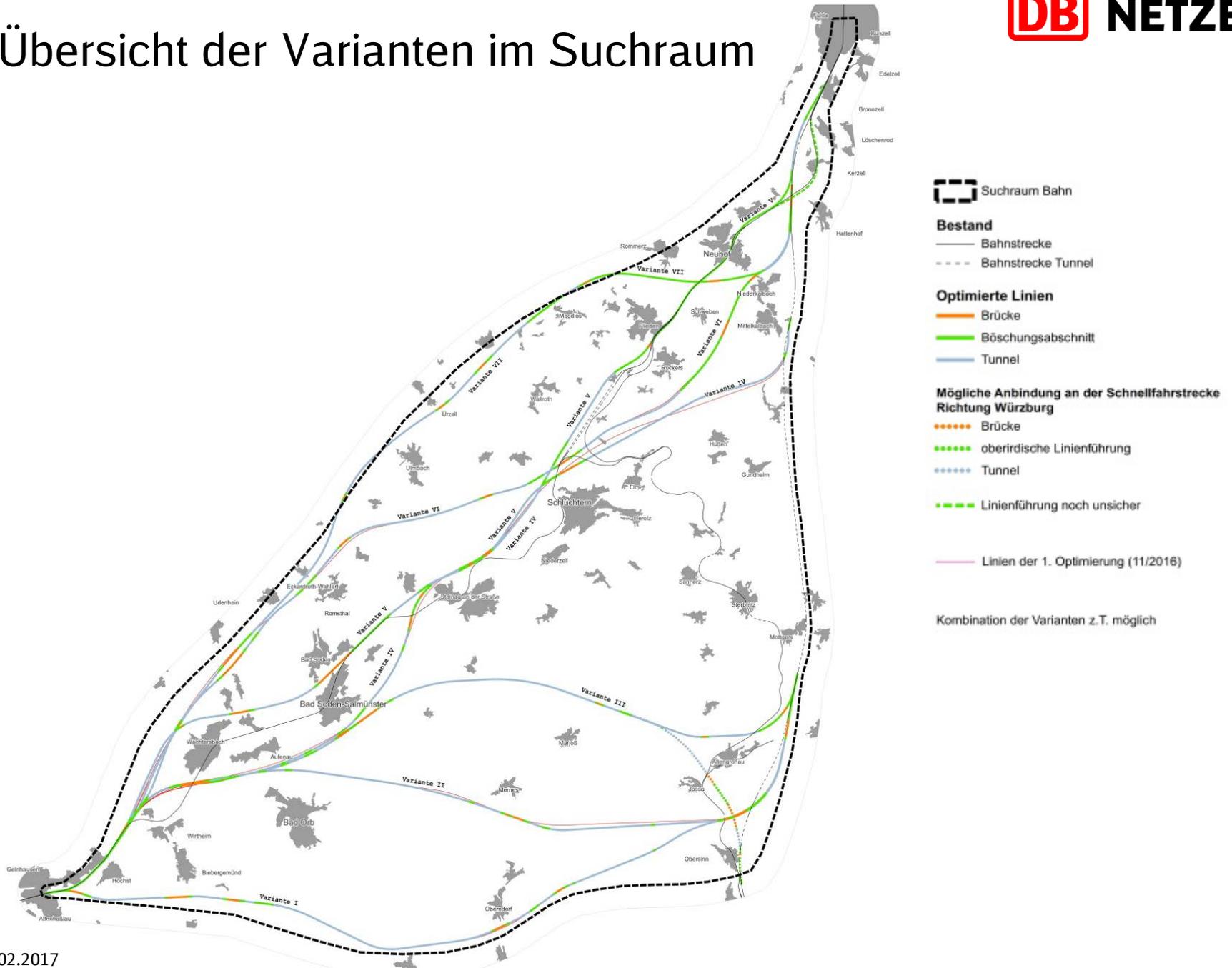
- Der Planfall 2-007-V01 lässt auch fahrzeitverkürzende Maßnahmen zu, sofern diese mit ihrem Nutzen die Kosten übersteigen.
- Die Umfahrung Lohrs wurde nicht in den BVWP aufgenommen, da die Investitionskosten den Nutzen deutlich übersteigen.
- Zu beachten ist auch, dass geschwindigkeitsverbessernde Maßnahmen die Kapazität der Strecke einschränken.
- Die DB Netz AG wird die Möglichkeit geschwindigkeitsverbessernder Maßnahmen prüfen.

Viele offene Fragen können erst beantwortet werden, wenn die Zugzahlenprognosen vorliegen

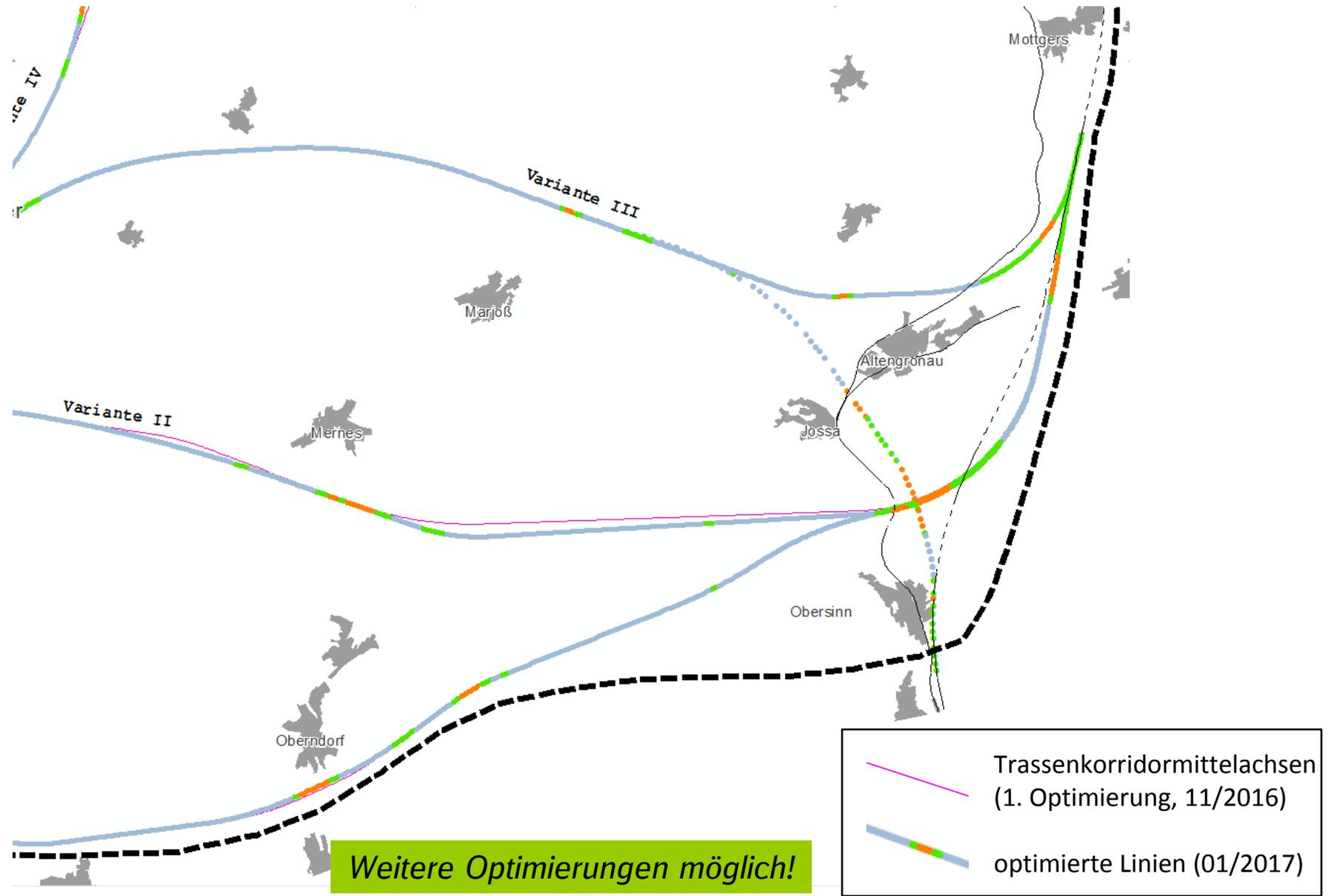
Im Vorfeld der heutigen Arbeitsgruppensitzung formulierte Fragen:

- **Notwendige Rechtsverfahren zur Ertüchtigung der Bestandsstrecken zwischen Aschaffenburg und Würzburg?**
 - Bei Notwendigkeit und positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis: Planfeststellungsverfahren
- **Zusammenhang der Aussagen von Fernverkehr, Güterverkehr und Nahverkehr zur aktuellen Betriebssituation auf der Bestandsstrecke?**
 - Maßgeblich für Entscheidungen zum qualitativen Ausbau ist die Zugzahlenprognose 2030
- **Formulierung betrieblicher Zielsetzungen von Fernverkehr, Güterverkehr und Nahverkehr für einen Ausbau der Bestandsstrecke**
 - Für die Ermittlung der Notwendigkeit und des Umfangs eines qualitativen Ausbaus sind die Zugzahlenprognosen 2030 Voraussetzung

Aktuelle Übersicht der Varianten im Suchraum



Auszug optimiert Linien - Varianten I-III



Die Optimierung der Südanbindung erfolgt im nächsten Schritt

Weiteres Vorgehen in Bezug auf die Südanbindung im Variantenvergleich

- Variante III ist die einzige, bei der sich eine Südanbindung realisieren lässt.
- Die in Variante III enthaltene Südanbindung ist bisher nicht optimiert.
- Die Südanbindung fließt derzeit noch nicht in die Variantenbewertung der Trassenvarianten ein, da diese nicht miteinander vergleichbar sind.
- Soweit Optimierungsvarianten der Südanbindung möglich und sinnvoll sind, werden diese nach den gleichen Planungsvoraussetzungen untersucht und untereinander verglichen.
- Erst in der späteren Gesamtbewertung für die Antragsvarianten kann die Südanbindung mit berücksichtigt werden -> abgeschichtetes Vorgehen

Die Spessartquerungsvarianten sind auch ohne Südanbindung denkbar. Falls die Südanbindung der Variante Mottgers nicht weiter verfolgt werden sollte, bedeutet das nicht, dass damit auch die Spessartquerungsvarianten vom Tisch sind.