



Viergleisiger Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen

Informationsveranstaltung für Parlamentarier

DB Netz AG | Rodenbach | 10.10.2016

Vorstellung Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda und aktueller Planungsstand im Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Engpass auflösen und Betriebsqualität verbessern: Ausbau-/Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda



Projektgegenstand

- Viergleisiger Aus-/Neubau der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda

Verkehrliche Zielsetzung

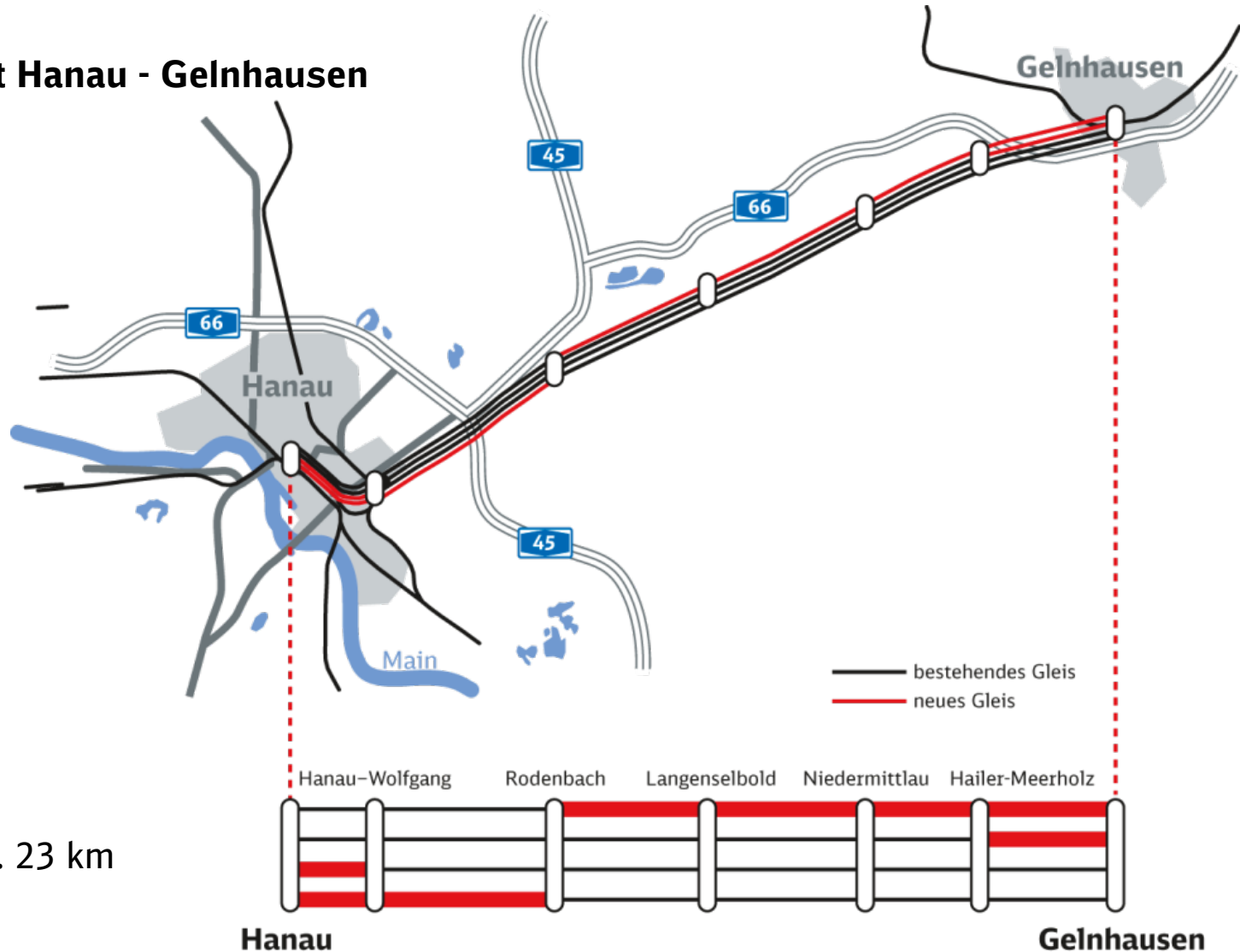
- Erweiterung der Kapazität
- Beschleunigung und Qualitätsverbesserung durch Entmischung der Verkehre
- Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr

Projektstatus

- Hanau-Gelnhausen: Festlegung der Lage des vierten Gleises im Raum ist erfolgt, Variantenentscheidung schnelle Gleise innen/außen in Vorbereitung
- Suchraum nordöstlich von Gelnhausen: Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens, Ermittlung der geeigneten Streckenführung mit Hilfe eines 3-D-Planungsinstruments
- Das gesamte Vorhaben wird transparent geplant und von früher Bürgerbeteiligung begleitet (Dialogforum)

Der viergleisige Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen erfolgt entlang des Bestands

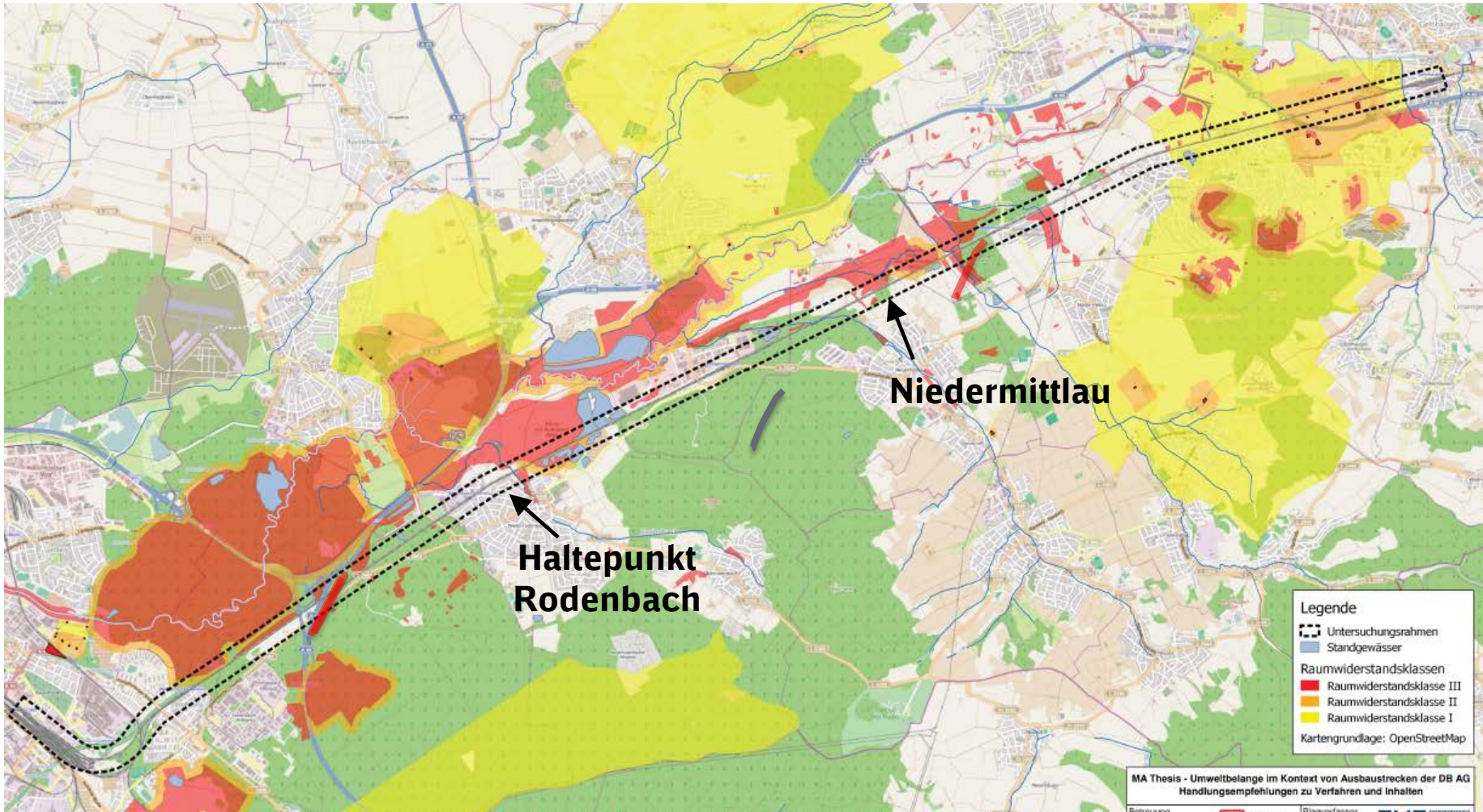
Übersicht Abschnitt Hanau - Gelnhausen



■ Streckenlänge: rd. 23 km

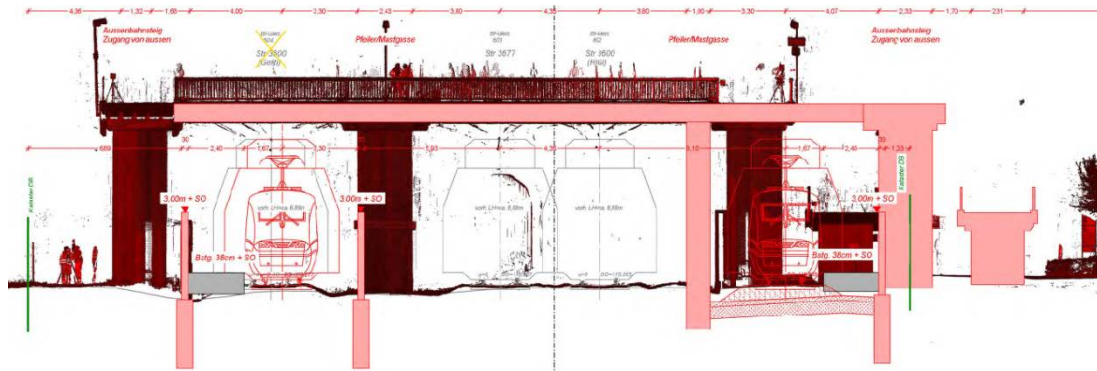
Ergebnis der umwelttechnischen Bewertung: Neue Gleise bis Rodenbach im Süden und danach im Norden des Bestands

Lage der neuen Gleise im Abschnitt Hanau – Gelnhausen



Betriebsführung in zwei Varianten denkbar: „schnelle Gleise innen“ oder „schnelle Gleise außen“

Beispiel Bahnhof Rodenbach: „schnelle Gleise innen“

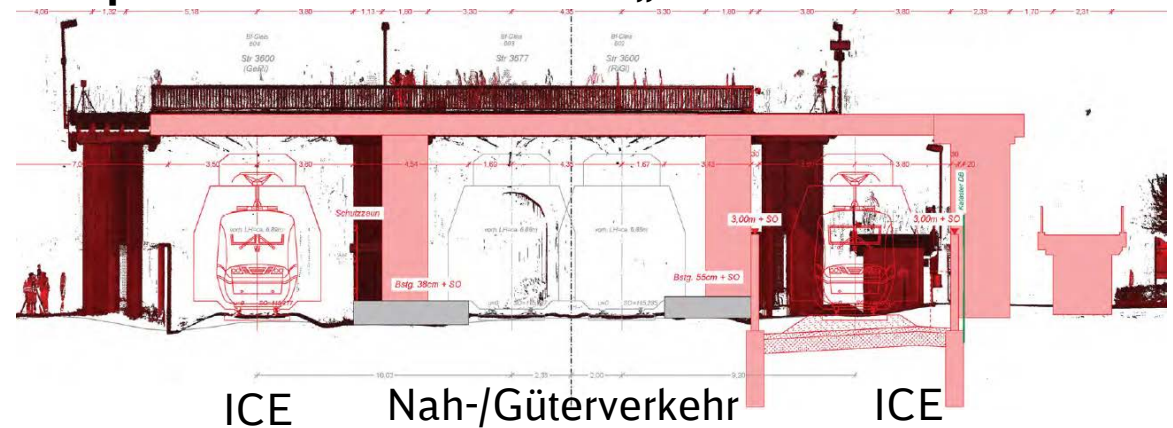


Nah-/Güterverkehr

ICE

Nah-/Güterverkehr

Beispiel Bahnhof Rodenbach: „schnelle Gleise außen“



ICE

Nah-/Güterverkehr

ICE

Ausschluss- und Bewertungskriterien für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen

Ergebnis der Arbeitsgruppe Hanau - Gelnhausen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

Ausschlusskriterien

Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

- Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung
- Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung
- Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung
- Erreichen der Fahrzeitvorgabe
- Erreichen einer optimalen Betriebsqualität

Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung

Hohe Priorität

- Minimierung von Lärm und Emissionen
- Planrechtliche Akzeptanz
- Vorteile für Reisende
- Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe

Mittlere Priorität

- Flexibilität in der Betriebsführung
- Vereinfachung der Bauphasen
- Öffentliche Akzeptanz
- Minimierung der Eingriffe in den Raum
- Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen
- Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden
- Städtebauliche Integration

Niedrige Priorität

- Minimierung von Grunderwerb

Entscheidung zu „schnellen Gleisen innen“ oder „schnellen Gleisen außen“ kann noch nicht getroffen werden


Aktueller Planungsstand Abschnitt Hanau – Gelnhausen

- **Beide Varianten** (schnelle Gleise innen und schnelle Gleise außen) sind grundsätzlich **realisierbar**.
- Beide Varianten haben **jeweils unterschiedliche Auswirkungen** auf die Notwendigkeit zur Anpassung der Stationen, Gleisanlagen oder Bahnsteige und damit unterschiedlich lange Bauzeiten.
- Die Mitglieder der **AG „Hanau – Gelnhausen“** haben sich für die Variante **„schnelle Gleise innen“** ausgesprochen, damit Pendler eine der beiden Bahnsteigkanten schnell erreichbaren können.
- Derzeit werden die **Kosten** für die jeweiligen Varianten **ermittelt**. Der Wirtschaftlichkeitsvergleich aller Varianten auf Basis der Kosten kann voraussichtlich bis Februar 2017 erfolgen.
- Eine Diskussion zur **Gesamtabwägung** unter Berücksichtigung aller Kriterien erfolgt **im Anschluss**.

Lärmschutz wird bei der Planung eine herausragende Rolle spielen

Aktueller Stand Lärmschutz

- Die **Schallgutachten** werden im Rahmen der **Genehmigungsplanung** erstellt
- Für die Ausbaustrecke gelten **strengere Lärmschutzwerte als** an der **heutigen Bestandsstrecke**
- Der **Lärmschutz** wird daher im Vergleich zu heute **deutlich verbessert**
- Erste Sensitivitätsuntersuchungen haben ergeben, dass es in der Nähe von Wohnbebauung notwendig ist, **zusätzliche Mittellärmschutzwände** zu errichten
- Bei Wohnbebauung, die sich in der Nähe zur Ausbaustrecke befindet, könnten zusätzlich noch **passive Lärmschutzmaßnahmen** nötig werden, um die strengen Nachtgrenzwerte einzuhalten
- 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

 **Aufgrund der neuen gesetzlichen Anforderungen besteht an der Ausbaustrecke Anspruch auf verbesserten Lärmschutz**

An der Ausbaustrecke besteht Anspruch auf einen verbesserten Lärmschutz

Vergleich der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete [dB(A)]

■ Maßnahmen im Bestand



■ Aus- und Neubaumaßnahmen



Lärmschutzmaßnahmen

- **Lärmsanierung** im Rahmen des **freiwilligen Programms** des Bundes (zur Zeit bis zu **130 Mio. EUR p.a.**)
- **Lärmvorsorge** auf Basis **gesetzlicher Regelungen** beim Bau und wesentlichen Änderungen (**16. BImSchV**)

Bis 31.12.2014

mit Schienenbonus



75 **65**

64 **54**

Seit 01.01.2015¹⁾

ohne Schienenbonus



70 **60**

59 **49**

1) Übergangsregelung für Planfeststellungsverfahren: Bei planfestzustellenden Vorhaben, bei denen die Auslegung der Planunterlagen noch vor dem 01. Januar 2015 öffentlich bekannt gemacht wurde, wird der Schienenbonus weiter angesetzt (EBA-Verfügung vom 19.12.2014 – 23.10-23pv/003-2300#26 –)

Die effektivste Maßnahme zur Lärminderung an der Quelle ist der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen

Leise Güterwagen

Bis 2020 **183.000**
leise Bestandsgüterwagen



- Die Verbundstoffbremssohle verhindert Aufrauen der Räder und **mindert Rollgeräusch**
- Für Umrüstung der Bestandsgüterwagen **sind leise Bremstechnologien** vorhanden

- Güterwagen mit K-Sohle



Status Quo: circa 15.000¹

- Güterwagen mit LL-Sohle



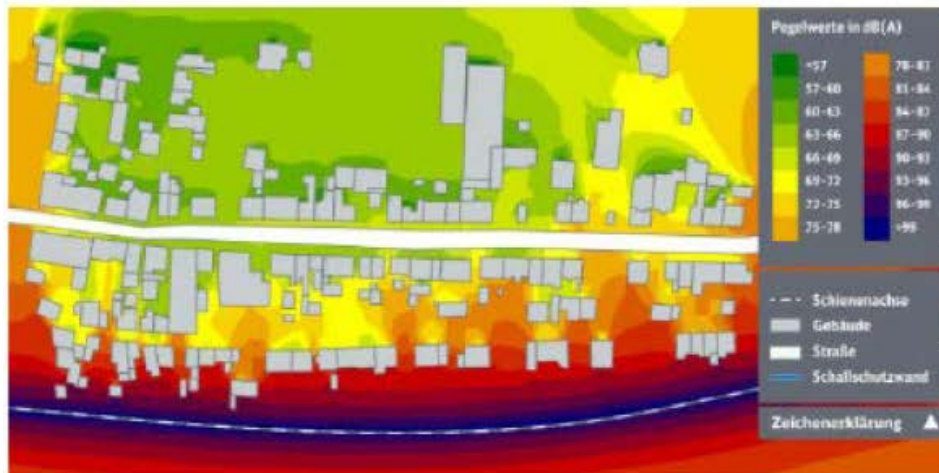
Status Quo: circa 22.000¹

1) Stand April 2016 NVR (National Vehicle Register), ohne ausländische Wagen

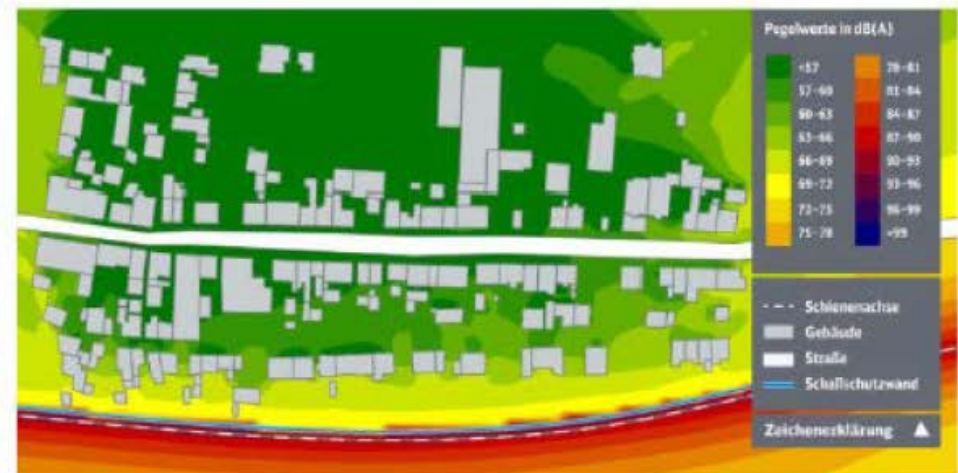
Im Verlauf der weiteren Planung werden Lärmschutzmaßnahmen anhand der berechneten Immissionspegel ausgearbeitet

Kartographische Darstellung der berechneten Schallausbreitung mit und ohne Lärmschutz Beispiel

Schallausbreitung ohne Lärmschutz



Schallausbreitung mit Lärmschutz
(Schallschutzwand und umgerüstete Güterwagen)



Quelle: www.deutschebahn.com/laerm

In der Nähe von Wohnbebauung werden Mittellärmschutzwände nötig werden

**Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwänden
Visualisierung am Beispiel Rodenbach (Vogelperspektive)**



Visualisierung am Beispiel Rodenbach (Reisendendperspektive)

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand

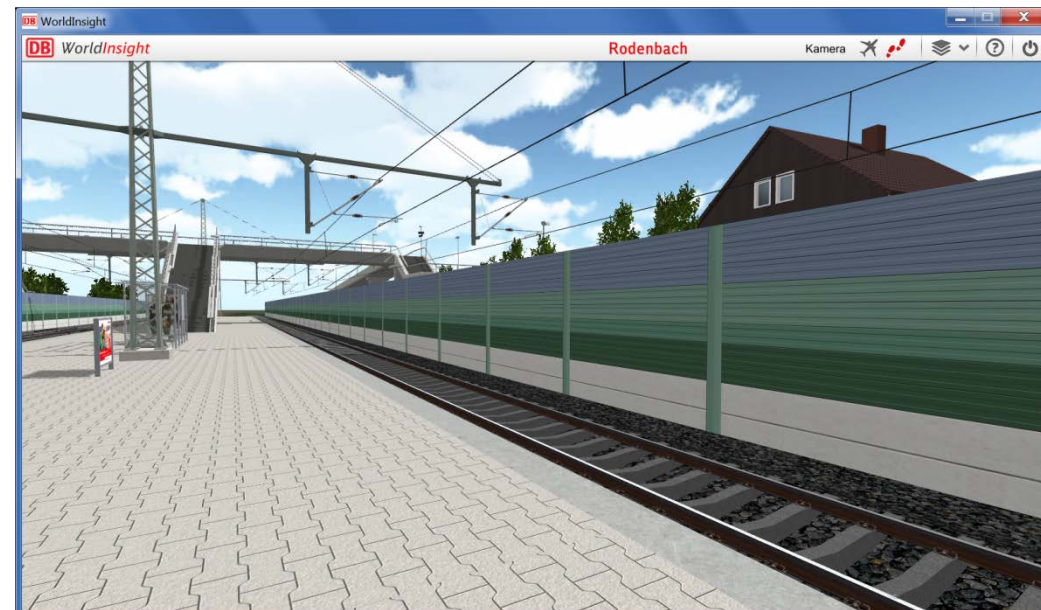


Bei „schnellen Gleisen außen“ gäbe es einen gemeinsamen Mittelbahnsteig für den Nahverkehr

Visualisierung Bahnhof Rodenbach - Variante „schnelle Gleise außen“ mit Mittellärmschutzwand



Vogelperspektive




Reisendenperspektive

Ein Großteil der Mitglieder der Arbeitsgruppe hat sich für „schnelle Gleise innen“ ausgesprochen, damit die Pendler „ihre“ Gleise besser erreichen können. Neben Wirtschaftlichkeit und Bauzeit wird dies bei der Entscheidung für die Betriebsvariante mit berücksichtigt.

Für einen barrierefreien Umbau der Stationen ist nach der Planung die Finanzierung zu klären

Planung und Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Stationen

- Aktuelle rechtliche Situation: Aus dem Projekt heraus können **Planung und Umbau einer Station nur finanziert** werden, **wenn** dies zur Erreichung der verkehrlichen Ziele **notwendig** ist (d.h. die Bahnsteige werden dann umgebaut, wenn dies aufgrund einer veränderten Gleislage erforderlich wird).
- Wenn ein Umbau der Station erforderlich ist, erfolgen Planung und Realisierung bei **mehr als 1.000 Fahrgästen pro Tag barrierefrei**.
- Bei **weniger als 1.000 Fahrgästen** pro Tag wird die **Planung** für einen barrierefreien Umbau **finanziert**. Die Realisierung der Umbaumaßnahme wird aus dem Projekt nur dann finanziert, wenn der konkrete Bedarf für einen barrierefreien Umbau nachgewiesen werden kann.
- Sollten der Bedarf nicht nachzuweisen oder die Anlagen der Station vom Projekt gar nicht betroffen sein, wird eine **Kofinanzierung erforderlich**. Möglichkeiten bieten sich hier ggf. durch Sonderprogramme des Bundes und des Landes Hessen.



Die Haltepunkte in Wolfgang, Rodenbach, Niedermittlau und Hailer-Meerholz haben weniger als 1.000 Fahrgäste pro Tag. Wenn diese Stationen umgebaut werden müssen, ist der Umbau barrierefrei zu planen und dann zu prüfen, ob für den Stationsumbau gleichzeitig mit dem Streckenausbau eine Kofinanzierung erforderlich wird.

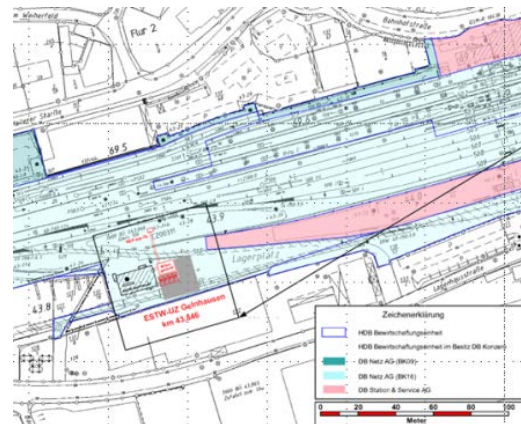
Bauvorbereitende Maßnahmen

- Neubau elektronisches Stellwerk (ESTW)
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Umbau von Straßenbrücken

Bevor mit dem Streckenausbau begonnen werden kann, muss das ESTW Gelnhausen gebaut werden

Sachstand Neubau elektronisches Stellwerk Gelnhausen

- Die vorhandene Technik lässt sich nicht einsetzen, um den Umbau abzusichern
- Daher muss das neue ESTW fertig gestellt werden, bevor mit dem Streckenausbau begonnen werden kann
- Vorteil : Komplexe Bauphasen werden vermieden
- Vorplanung ist abgeschlossen
- Baubeginn: **2019**



Lageplan Gelnhausen



Stellwerk Gelnhausen heute

Vor Beginn des viergleisigen Ausbaus müssen mehrere Bahnübergängen beseitigt werden

Aktueller Sachstand zum Ersatz der Bahnübergänge

- **Bahnübergang Heideäcker Hanau**

Planungsvereinbarung für Straßenüberführung in Abstimmung

- **Bahnübergang Bleichstraße Hailer Meerholz**

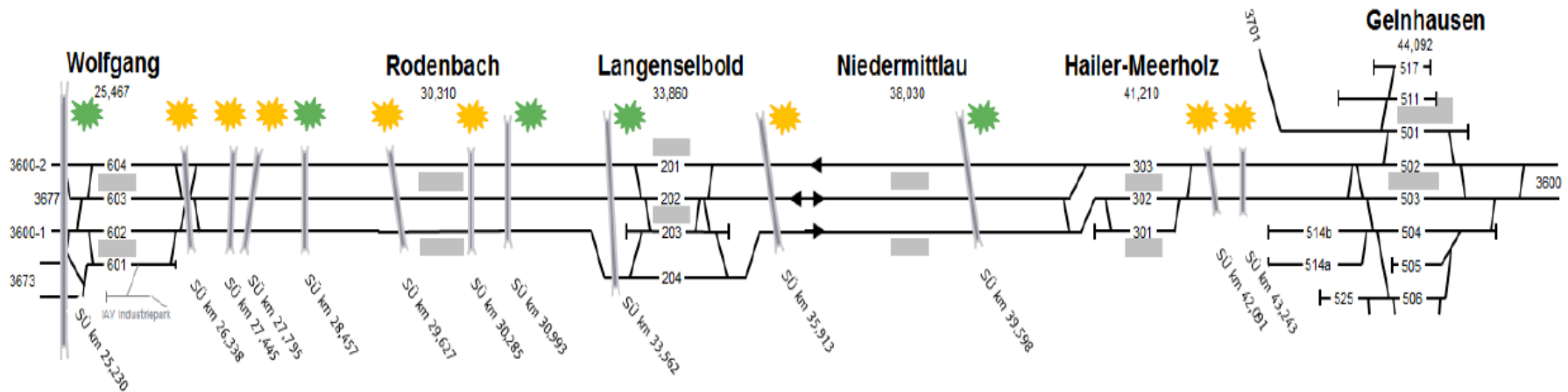
Planrecht für Ersatzmaßnahme ist bereits vorhanden und ggf. anzupassen. Beseitigung erfolgt vorgezogen im Rahmen des Streckenausbaus

- **Bahnübergang der K904 in Hailer-Meerholz**

Straßenüberführung im Planfeststellungsverfahren. Aktualisierung bestehender Gutachten und neue Auslegung sowie Anhörung. Nach Inbetriebnahme der Straßenüberführung Beseitigung des Bahnübergangs mit Beginn des viergleisigen Ausbaus 2022.

Außerdem müssen Straßenbrücken umgebaut werden

Übersicht der umzubauenden Straßenbrücken im Abschnitt Hanau – Gelnhausen

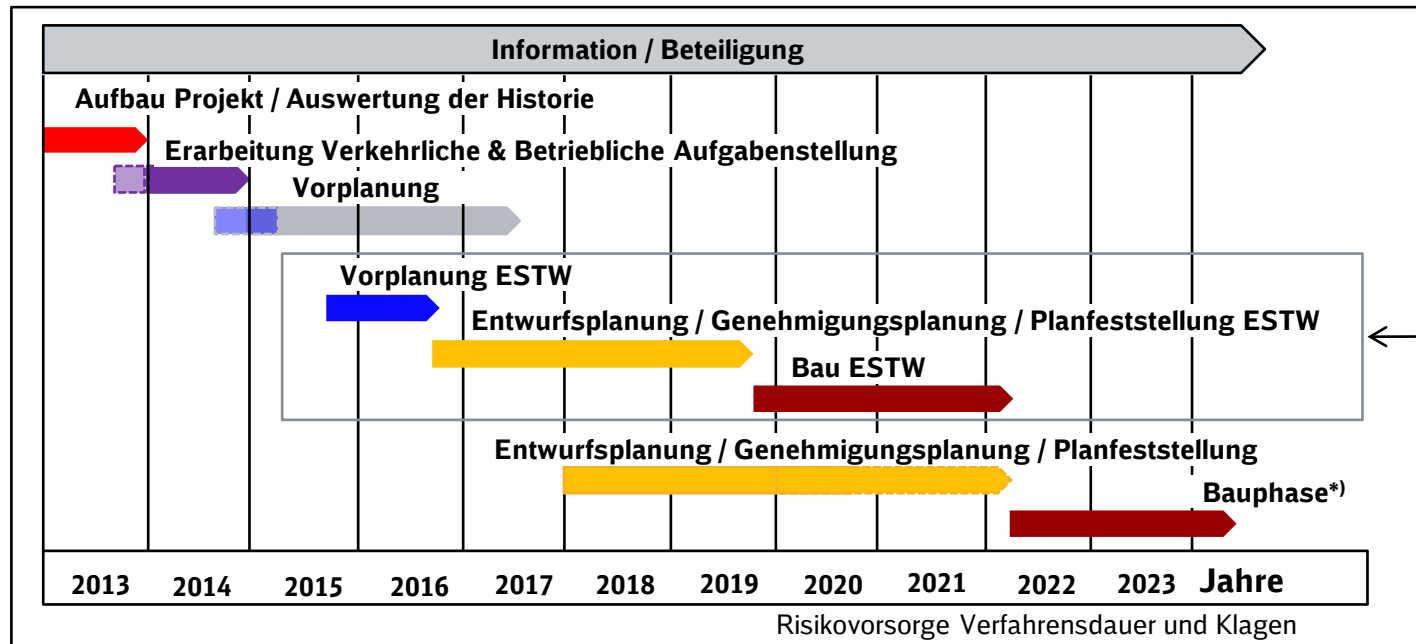


- Legende
- voraussichtlich kein Umbau, ggf. geringfügige Anpassungen erforderlich
 - voraussichtlich mindestens Teilumbau, ggf. Umbau des gesamten Brückenbauwerks erforderlich

Die Planungsvereinbarungen zum Umbau der Straßenbrücken sind im Abstimmungsprozess

Der Baubeginn ist derzeit für 2022 geplant

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



Planungs- und Bauphase ESTW Gelnhausen

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

Vorstellung der Arbeit des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda und der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

Das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda wird transparent geplant und von früher Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet

Grundverständnis des Dialogverfahrens

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

- Die Bürgerinnen und Bürger vor Ort werden frühzeitig, d.h. von Beginn der Planungen an, in den Planungsprozess einbezogen.
- Die Planung erfolgt transparent und nachvollziehbar
- Hinweise, Anregungen, Kritik werden von Anfang an aufgenommen und so weit möglich einbezogen.

➔ **Keine gute Idee soll unberücksichtigt bleiben.**

Jede Position ist vertreten

- Vertreterinnen und Vertreter aller mit dem Bahnprojekt verbundenen Interessensgruppen arbeiten zusammen, um sich über das Projekt auszutauschen, Fakten zu klären, Fragen zu beantworten.
- Die Rahmenbedingungen und Planungsprämissen für das Projekt werden transparent dargelegt.

➔ **Miteinander reden, statt übereinander.**



Vertreter aller vom Vorhaben betroffenen Gruppen treffen zusammen

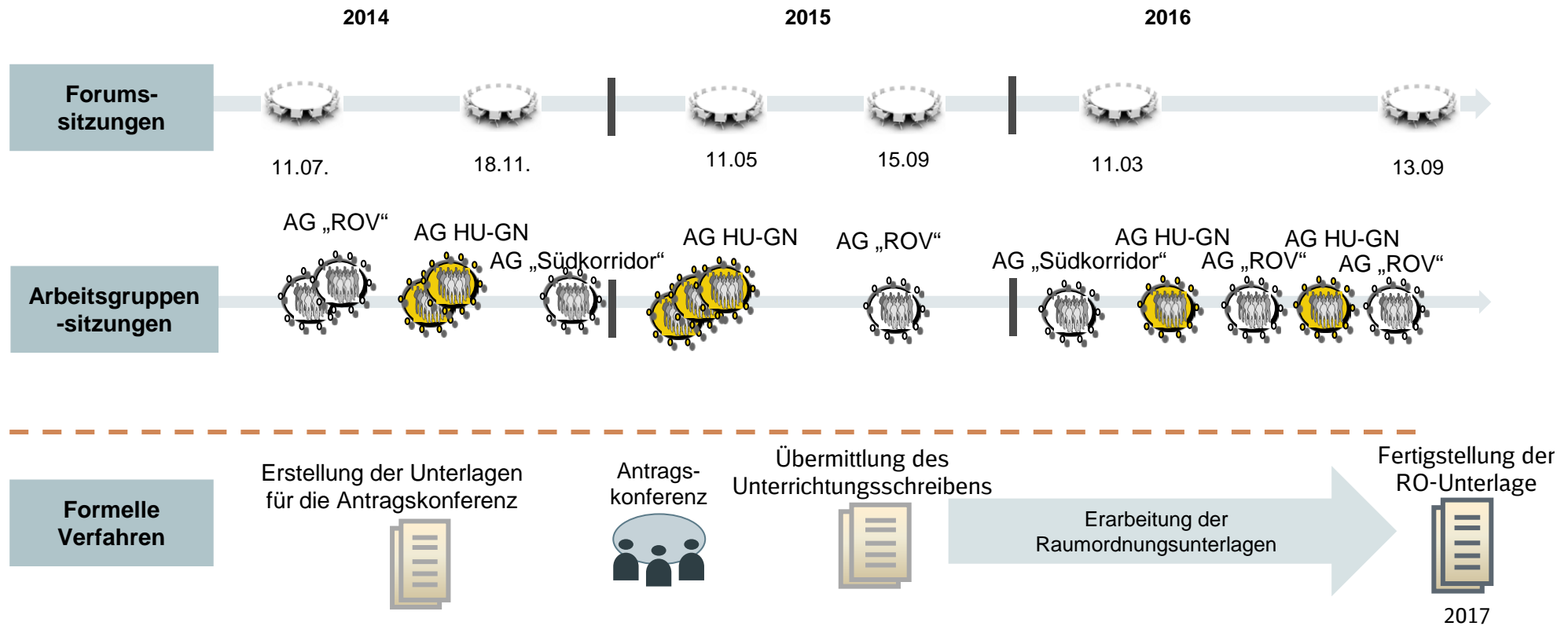
Zusammensetzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda



Themen, die vertieft bearbeitet werden müssen, werden in Arbeitsgruppen behandelt.

Start des Dialogforums war im Sommer 2014 –
 seitdem fanden sieben Treffen der AG „Hanau – Gelnhausen“ statt

Verzahnung von Dialogverfahren und Planung im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda



Alle vom viergleisigen Ausbau betroffenen Institutionen nehmen an der Arbeitsgruppe teil

Mitglieder der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

Landkreis, Kommunen	Fahrgastverbände/ Kundenbeirat	Umweltverbände	Landespolitik/ Ministerium
Main-Kinzig-Kreis	Pro Bahn & Bus	BUND Main-Kinzig/Hanau	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Hanau	Pro Bahn Hessen	Bund Naturschutz Bayern	
Langenselbold	Pro Bahn Unterfranken	Verband Hessischer Fischer	MdLs
Rodenbach	Verkehrsclub Deutschland		
Hasselroth	Kundenbeirat Deutsche Bahn		
Gelnhausen		Projektbeteiligte/ Nutzer	
Linsengericht		DB Netz AG	
Wirtschafts- verbände	Bürgerinitiativen, Vereine	RMV	
IHK Hanau- Gelnhausen- Schlüchtern	BI Pro Spessart	Kreisverkehrsgesell- schaft Main-Kinzig	
	Stiftung Bahn- betriebswerk Hanau		

Welche Themen wurden in der AG Hanau-Gelnhausen bearbeitet?

Ein Überblick

**Zukunft des
Lokschuppens in Hanau**

**Entwicklung des
Nahverkehrs**

**Lärmentwicklung
und Lärmschutz**

**Variantenmanagement
Strecke Hanau - Gelnhausen**

**Planungsparameter für
Regionalverkehr im
Kinzigtal**

**Umwelttechnische Bewertung
und Auswahl der Lage des 4. Gleises
Hanau - Gelnhausen**

**Anforderungen an Bahnhöfe
Strecke Hanau - Gelnhausen**

**Kompatibilität mit angrenzenden /
künftigen Bahnplanungen**

**Simulation verschiedener Betriebssysteme
Strecke Hanau - Gelnhausen**

**Geschwindigkeit
230 km/h wird trassiert**

**Entwicklungsmöglichkeiten
Fahrplanangebot
Kinzigtalbahn**

**Bewertungskriterien für
Strecke Hanau - Gelnhausen**

Sämtliche Informationen zum Planungsstand und der Arbeit des Dialogforums finden sich im Internet

www.hanau-wuerzburg-fulda.de



Möglichkeit Abo Newsletter „Hanau-Würzburg/Fulda aktuell“



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...](#)

Aktuelles

14.09.2016

Dialogforum setzt auf Transparenz beim anstehenden Trassenvergleich

Die Mitglieder des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda legen bei den nun anstehenden entscheidenden Planungsschritten im Projekt großen Wert auf Transparenz und Nachvollziehbarkeit