

# **Viergleisiger Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen**

## **Aktueller Sach- und Planungsstand**

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

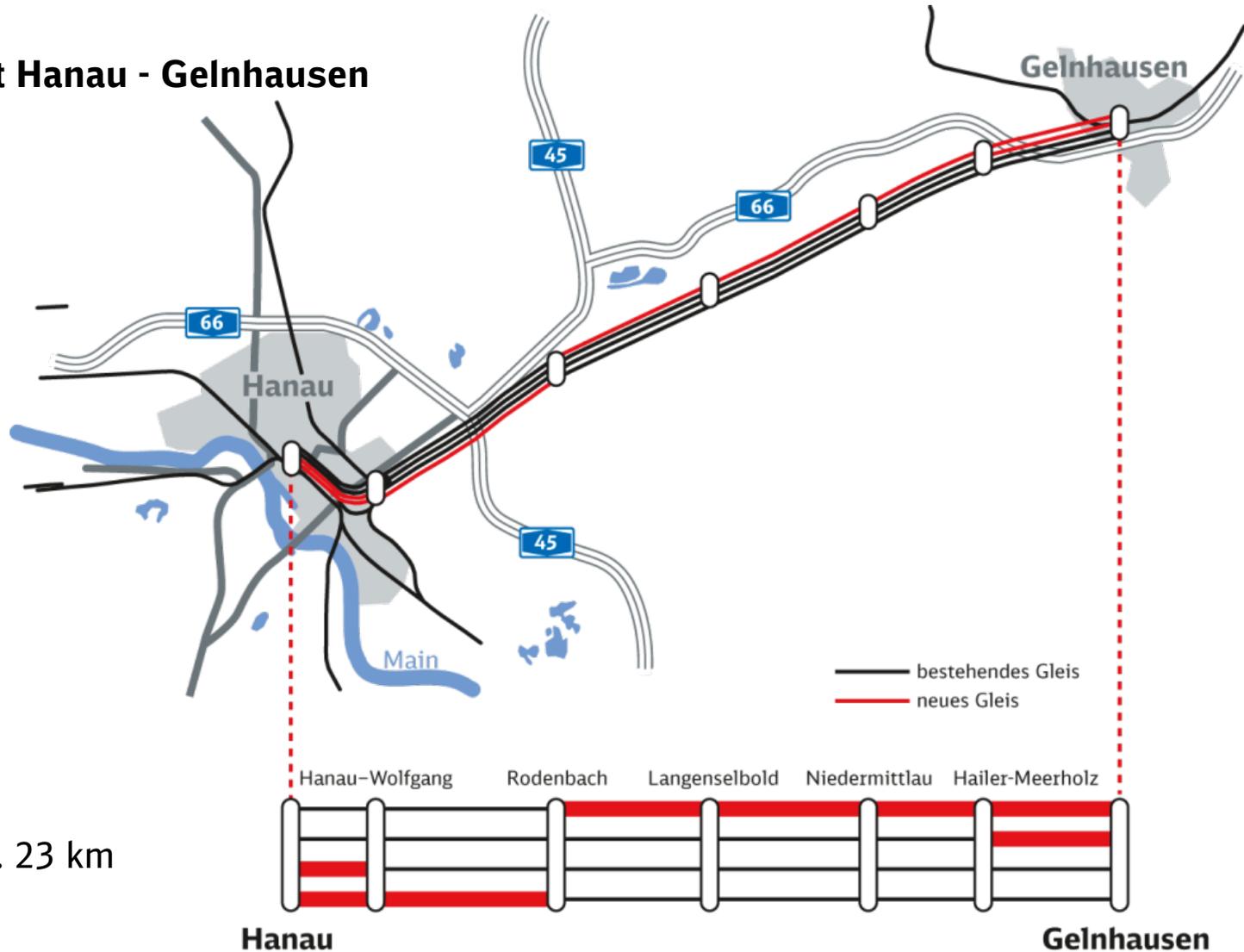


## Projektziele

- Erweiterung der Kapazität
- Verbesserung der Qualität und der Pünktlichkeit durch Entmischung der Verkehre (-> Vermeiden von Überholungsaufhalten im Regional- und Güterverkehr)
- Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr

# Der viergleisige Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen erfolgt entlang des Bestands

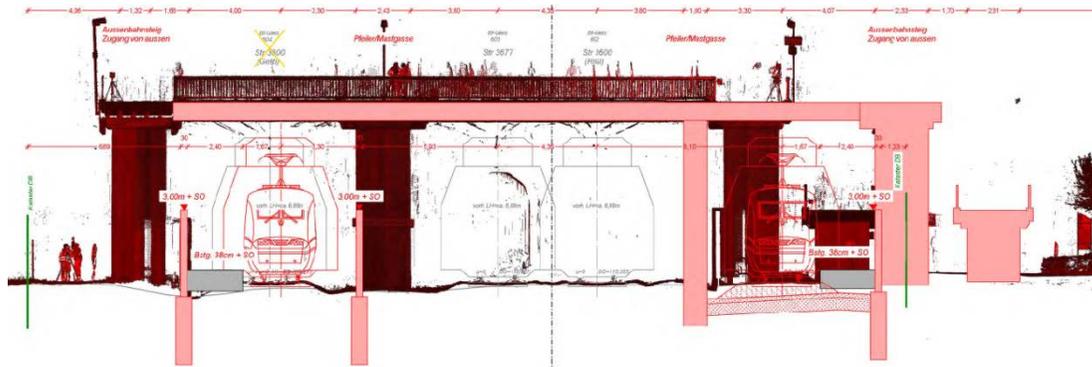
## Übersicht Abschnitt Hanau - Gelnhausen



■ Streckenlänge: rd. 23 km

# 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

# 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 01.01.2015<sup>1)</sup>*

### 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 15.000<sup>1</sup>

- **Güterwagen mit LL-Sohle**



Status Quo: circa 22.000<sup>1</sup>

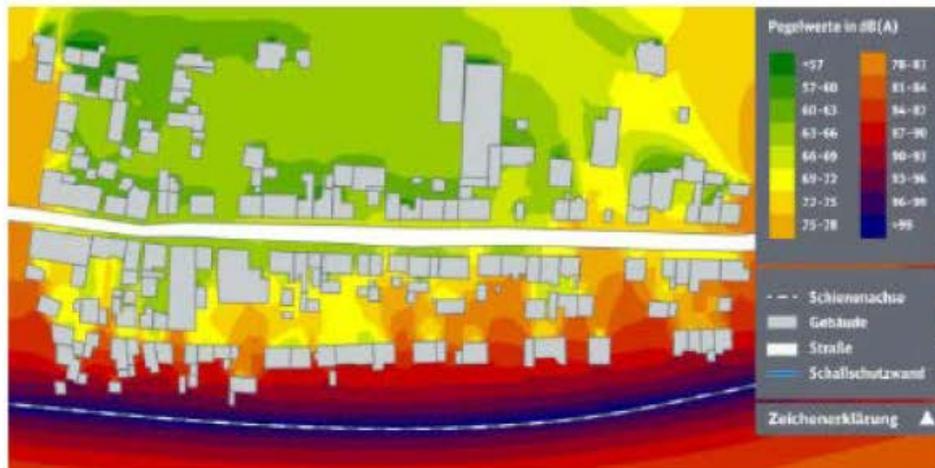
**Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterzüge ab 2020 liegt vor.**

<sup>1</sup>) Stand April 2016 NVR (National Vehicle Register), ohne ausländische Wagen

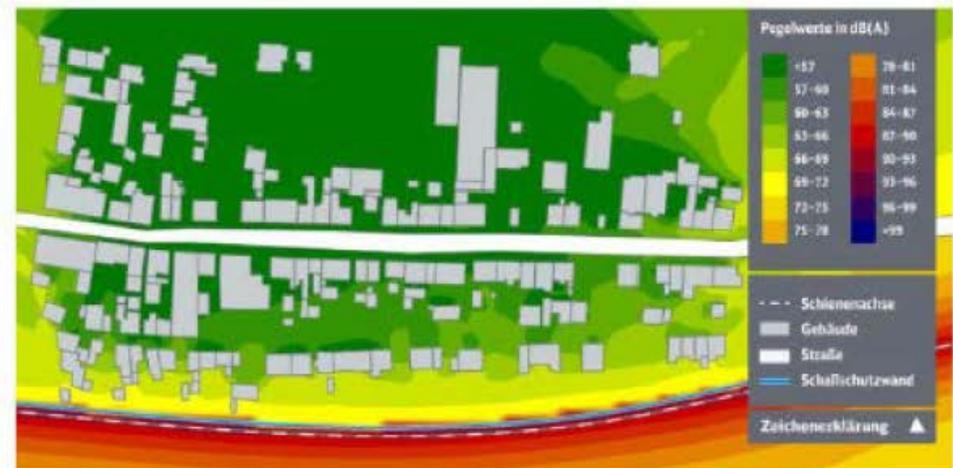
Im Verlauf der weiteren Planung werden Lärmschutzmaßnahmen anhand der berechneten Immissionspegel ausgearbeitet

## 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](http://www.deutschebahn.com/laerm)

# Nach dem Ausbau wird es leiser

## Zusammenfassung Schallschutz Ausbaustrecke

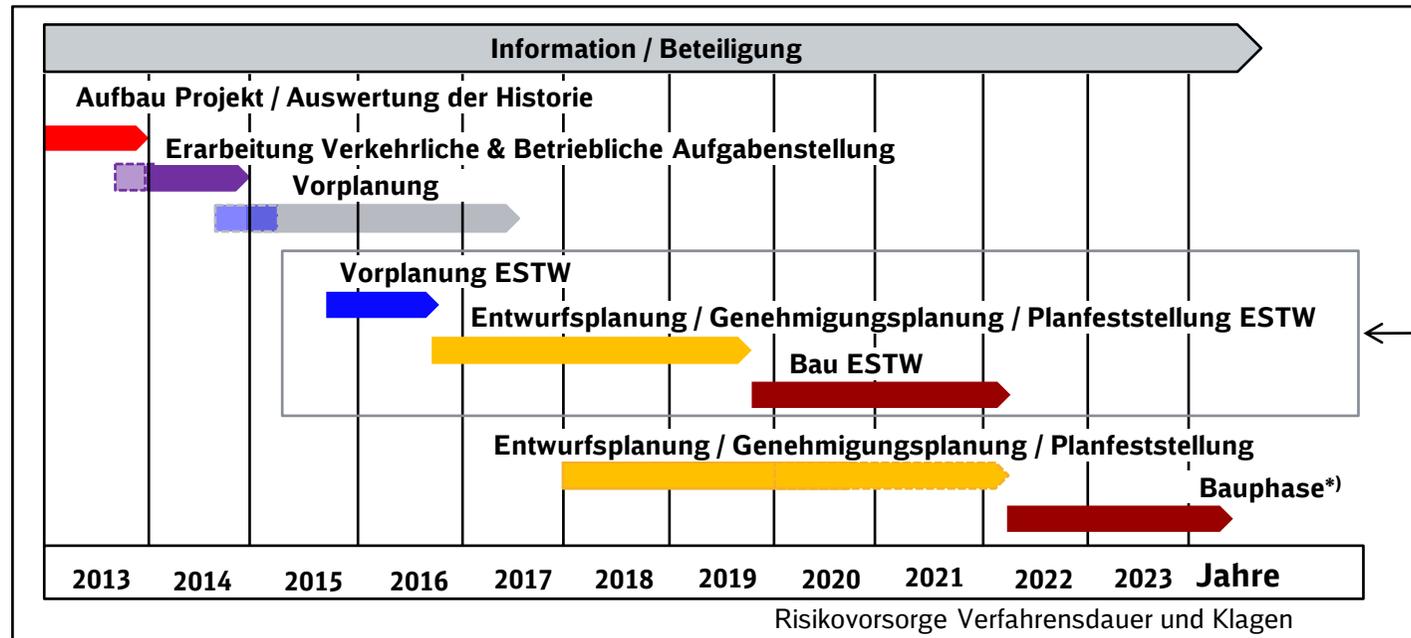
- Die **heutige Lärmbelastung überschreitet** die nach der **neuen** Schall 03 zulässigen **Grenzwerte**. Die **vorhandenen Lärmschutzwände** wären für einen heutigen Streckenausbau **mit den aktuellen Zugzahlen nicht ausreichend**.
- Der **Schiene nlärm** muss daher **deutlich reduziert** werden.
- **Wie genau die Schallschutzmaßnahmen aussehen werden** (Höhe und Platzierung der Lärmschutzwände, evtl. zusätzliche Maßnahmen wie passiver Lärmschutz etc.) **steht derzeit noch nicht fest**, sondern wird im Lauf der weiteren Planung im Detail ermittelt.

## **Bauvorbereitende Maßnahmen**

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

# Der Baubeginn ist derzeit für 2022 geplant

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



Planungs- und  
Bauphase  
elektronisches  
Stellwerk  
(ESTW)  
Gelnhausen

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

# 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.**

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

[www.hanau-wuerzburg-fulda.de](http://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.