

Ausbau-/Neubaustrecke
Hanau-Würzburg/Fulda



Neue Gleise sollen den Streckenengpass zwischen Hanau und Fulda auflösen und kürzere Fahrzeiten ermöglichen.

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.

Die Folgen der hohen Auslastung bekommen insbesondere die zahlreichen Pendler in der Region zu spüren. Da die Fernverkehrszüge von Hanau nach Fulda dieselben Gleise nutzen wie der Nah- und Güterverkehr, reiht sich auf der Strecke Zug an Zug. Kleinste Störungen können schnell zu Folgeverspätungen führen. Zuwachs im Güterverkehr ist nicht möglich. Trassenbestellungen werden wegen fehlender Kapazitäten nicht mehr angenommen, der Verkehr muss auf die Straße ausweichen.

Neue Gleise für mehr Qualität

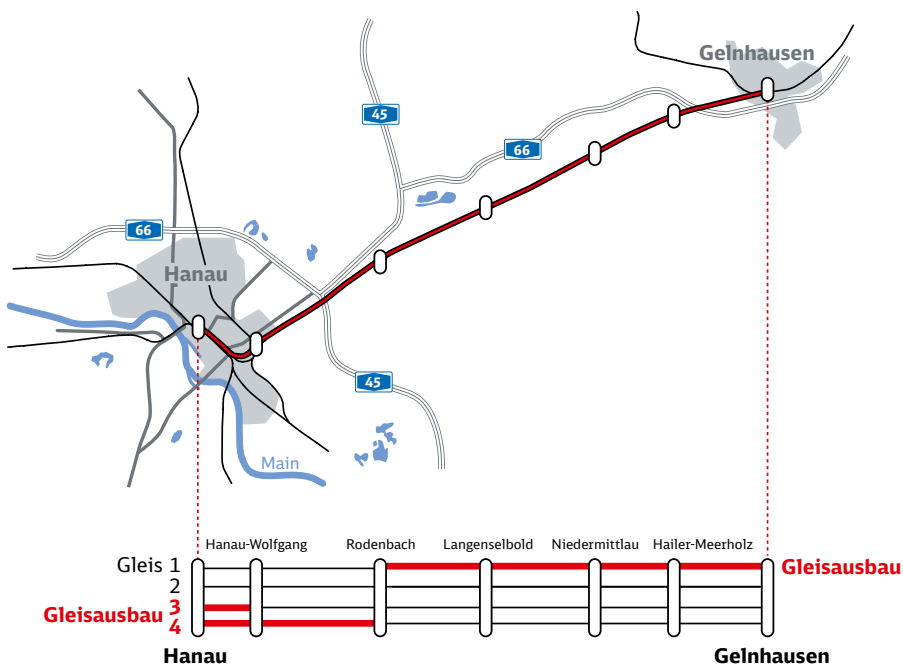
Um insbesondere diesen Engpass aufzulösen, wurde das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda ins Leben gerufen. Es handelt sich um ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans. Mit neuen, zusätzlichen Gleisen soll ausreichend Kapazität für den heutigen und zukünftigen Verkehr geschaffen werden. Gleichzeitig gilt es, die Betriebsqualität der Strecke zu erhöhen und die Fahrzeit zu verkürzen. Fern- und Nahverkehr sollen künftig auf unterschiedlichen Gleisen geführt werden.

Der Planungsstand

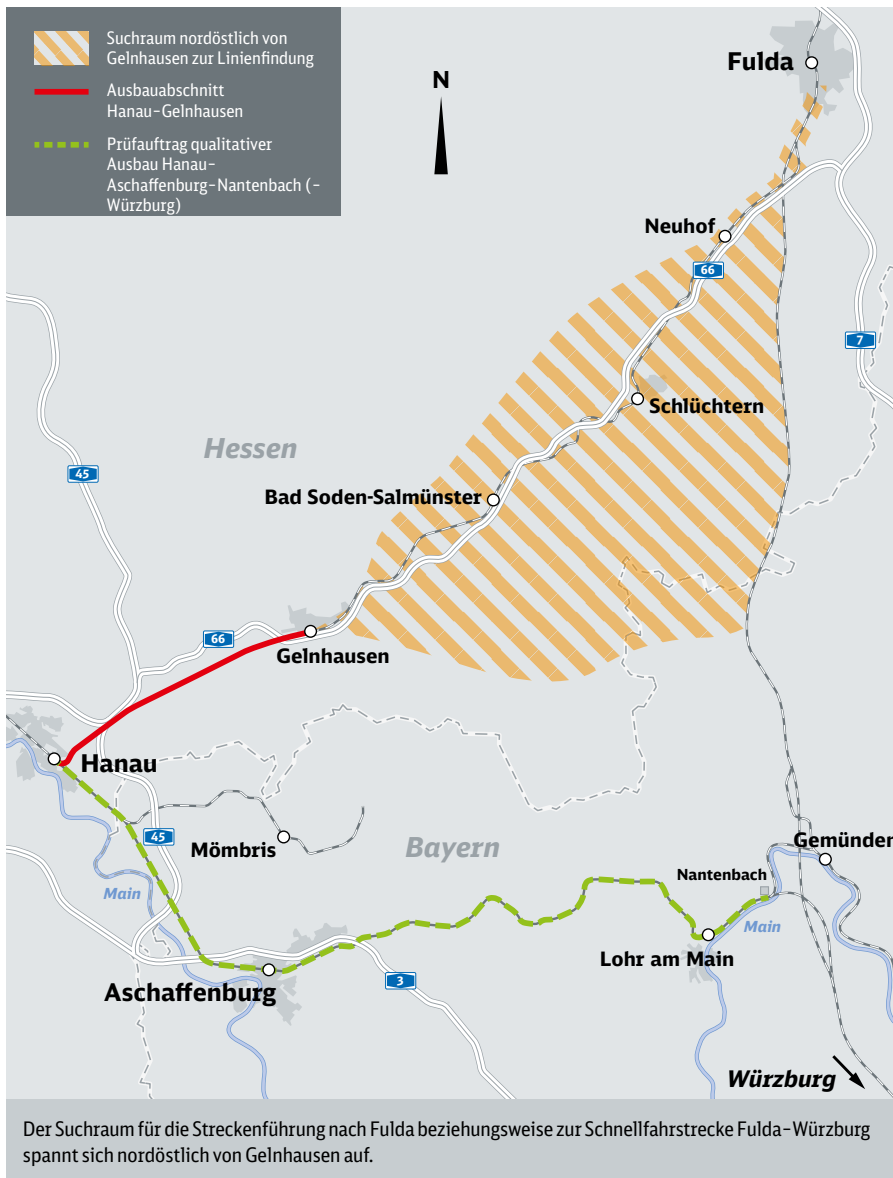
Das Projekt befindet sich aktuell noch in einer frühen Planungsphase. Fest steht, dass neue Gleise zur Entlastung der Strecke gebaut werden sollen. Die Trassenführung ist jedoch mit Ausnahme des ersten Abschnitts noch offen.

Viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen

Sicherheit über den Streckenverlauf gibt es derzeit im Planungsabschnitt Hanau–Gelnhausen. Hier soll die bestehende Trasse viergleisig ausgebaut werden. Dies ist möglich, da die Strecke in diesem Abschnitt weitgehend



Der Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen wird entlang des Bestands auf vier Gleise ausgebaut. Zwischen Hanau-Wolfgang und Hailer-Meerholz ist die Strecke schon heute dreigleisig.



Bahnstrecke entlang des Kinzigtals vor. Bei diesem Lösungsansatz würde der Verkehr von Hanau in Richtung Würzburg die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach nutzen. Es ist zu prüfen, ob und wie diese dann qualitativ ausgebaut werden muss.

Aufgrund der beschriebenen Situation entlang der Kinzigbahnstrecke kann auch eine solche Lösung kein reiner Ausbau der vorhandenen Trasse sein – auch eine solche Streckenführung wäre von vielen Neubauabschnitten geprägt.

Über die grobe Streckenführung wurde im Jahr 2018 entschieden.

Die Deutsche Bahn ermittelte in einem transparenten Verfahren, welche Streckenführung sowohl raumverträglich als auch wirtschaftlich ist und gleichzeitig die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat. Die Variante wird anschließend für das Planfeststellungsverfahren weiterentwickelt und zur Genehmigung vorgelegt.

Mit dem Bau dieses Abschnitts kann nach heutiger Einschätzung nicht vor dem Jahr 2023 begonnen werden.

Die nächsten Schritte

Im Suchraum wird das Raumordnungsverfahren vorbereitet

Bis Mitte des Jahres 2019 möchte die DB Netz AG die geeignete Streckenführung im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda bzw. Würzburg ermitteln und diese als Antragsvariante in ein Raumordnungsverfahren einbringen.

Dieses Raumordnungsverfahren gilt es in einem nächsten Schritt vorzubereiten. Hierzu müssen die unterschiedlichen Streckenführungen aufbereitet und in Bezug auf raum- und umweltrelevante sowie wirtschaftliche Aspekte miteinander verglichen und bewertet werden. Auch die Umweltverträglichkeitsstudie, die ein wesentlicher Teil



gerade verläuft und ICEs schon heute mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h fahren können. Außerdem ist genug Platz vorhanden, um die neuen Gleise eng mit den bestehenden zu bündeln.

Die Planungen für den Abschnitt befinden sich am Anfang der Vorplanungsphase. Die Bauarbeiten können nach heutiger Einschätzung 2020 beginnen.

Suchraum für die Trassierung von Gelnhausen nach Fulda/Würzburg

Im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda beziehungsweise der Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg ist die Streckenführung noch offen. Ein einfacher viergleisiger Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda ist in diesem Abschnitt auf-

grund der geographischen Gegebenheiten kaum möglich. Die vorhandene Strecke ist zu kurvenreich, um die notwendige Reisegeschwindigkeit erreichen zu können. Außerdem sind die Platzverhältnisse entlang der Kinzigbahnstrecke zum Teil beengt.

Es gibt daher für diesen Abschnitt zwei prinzipielle Planungsansätze, die sich innerhalb eines nordöstlich von Gelnhausen abgesteckten Suchraums befinden: Der neue Schienenweg könnte zum einen von Gelnhausen durch den Spessart bis zur vorhandenen Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg geführt und dann in beide Richtungen an diese angebunden werden.

Der zweite Ansatz sieht den Bau der neuen Gleise nahe der bestehenden



Für das Raumordnungsverfahren werden zahlreiche Gutachten erstellt.

nungsverfahrens ist, wird in dieser Phase mit diversen Gutachten vorbereitet. Den ersten Schritt zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens stellt die so genannte Antragskonferenz dar. Sie hat das Ziel, den Inhalt und den Umfang der für das Raumordnungsverfahren zu erstellenden Unterlagen festzulegen.

Für den Abschnitt Hanau–Gelnhausen kann das formale Verfahren entfallen, da die neuen Gleise hier entlang der vorhandenen Trasse verlegt werden können und keine Alternativen zu dieser Streckenführung bestehen. Die raumordnerische Bewertung erfolgt im Rahmen des später für die Erlangung des Baurechts notwendigen Planfeststellungsverfahrens.

Im Abschnitt Hanau–Gelnhausen werden die möglichen Betriebsvarianten verglichen

Im Abschnitt Hanau–Gelnhausen geht es jetzt darum, zu untersuchen, wie der Verkehr auf der künftig viergleisigen Strecke abgewickelt werden kann, welche Gleise, Weichen, Bahnsteige, Tunnel und Brücken entlang der Strecke dafür jeweils benötigt werden, welche Variante die geringsten Auswirkungen auf Schutzgüter hat und welche Variante sich am kostengünstigsten umsetzen und betreiben lässt. Aus dem Vergleich der Möglichkeiten geht eine Streckenführung hervor, die

in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiterentwickelt und zur Planfeststellung eingereicht wird.

Bürgerbeteiligung

Die DB Netz AG setzt auf Transparenz und bezieht die Öffentlichkeit von Anfang an in den Planungsprozess ein. Pilothaft wird in dem Projekt die frühe Bürgerbeteiligung umgesetzt. Projektmitarbeiter und Planer treten von Beginn ihrer Arbeit an mit der Öffentlichkeit in den Dialog.

Hinweise und Anregungen frühzeitig aufnehmen

Im Rahmen von Veranstaltungen, Arbeitsgruppen und einem eigens eingerichteten Dialogforum stellen sie Schritt für Schritt ihre Planungsergebnisse vor und machen sie verständlich und nachvollziehbar. Die Hinweise und Anregungen, die sie hierbei seitens der Bevölkerung, aber auch aus den betroffenen Kommunen und Landkreisen, von Bürgerinitiativen, Umwelt-, Fahrgast- oder Wirtschaftsverbänden erhalten, können so direkt aufgenommen und in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass keine gute Idee unberücksichtigt bleibt.

Dialogforum: alle an einem Tisch

Um sicherzustellen, dass alle betroffenen Personenkreise erreicht werden, hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Land Hessen unter anderem ein Dialogforum eingerichtet, zu dem unterschiedliche Interessengruppen aus der Region eingeladen wurden. Im Mittelpunkt der Arbeit stehen das gemeinsame Gespräch, die Darlegung von Fakten und die Klärung von offenen Fragen. Die Treffen des Dialogforums finden regelmäßig statt und werden von einem externen Moderator geleitet. Um einzelne Themen im Detail diskutieren zu können, werden im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung Arbeitsgruppen eingerichtet. Experten, Fachplaner und Gutachter der Bahn treffen hier mit Experten der unterschiedlichen Interessensgruppen zusammen, um sich über einzelne Planungsthemen auszutauschen.

Zusätzlich veranstaltet die Deutsche Bahn regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen oder Bürgerwerkstätten, zu denen jeder Interessierte eingeladen ist. Mit diesen Formaten soll sichergestellt werden, dass jede Interessensgruppe sich einbringen kann – unabhängig davon, wie viel Zeit ihr zur Verfügung steht, ob ihr einzelne Planungsthemen wichtig sind oder sie den Prozess langfristig begleiten möchte.



Am Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda sind alle betroffenen Personenkreise beteiligt.



Umwelt und Technik

Bei der Planung großer Infrastrukturprojekte spielt der Schutz von Umwelt und Natur eine zentrale Rolle. Ziel der Deutschen Bahn ist es, Mobilität sicherzustellen – mit möglichst geringen Folgen für Mensch und Natur. Dabei finden die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes, der Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und weitere Richtlinien wie beispielsweise die EU-Richtlinie Fauna-Flora-Habitat (FFH) Beachtung.

Umweltverträglichkeitsstudie

Sowohl für das Raumordnungs- als auch das Planfeststellungsverfahren

ist die gesetzlich geregelte und von Experten und Gutachtern angefertigte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wichtiger Teil der Antragsunterlagen. Sie stellt sicher, dass die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere, Umwelt und Natur umfassend ermittelt, analysiert und bewertet werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Im Planfeststellungsverfahren wird auf Basis der Umweltverträglichkeitsstudie ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB) erstellt und von den Behörden genehmigt. Im LPB werden die notwendigen Eingriffe bewertet, bilanziert und anschließend entsprechende

Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich erarbeitet.

Schallschutz

Das Thema Schallschutz hat für die Deutsche Bahn hohe Priorität. Bis 2020 soll der Schienenverkehrslärm bundesweit im Vergleich zu den Werten des Jahres 2000 halbiert werden. Hierfür setzt die Deutsche Bahn auf technische Innovationen und Weiterentwicklungen. Dazu gehören besondere Lärmschutzwände, Flüsterbremsen für Güterzüge sowie Maßnahmen, mit denen die Schwingungen im Gleisbett reduziert werden.



Neue Technologien kommen auch im Rahmen des Streckenausbaus Hanau-Würzburg/Fulda zum Einsatz. Welche Lärmentwicklungen und -auswirkungen aufgrund des Vorhabens zu erwarten sind, lässt sich im derzeitigen Planungsstadium noch nicht konkret abschätzen. Nach dem Ende der Vorplanung können hierzu erste Angaben gemacht werden.

Ihre Ansprechpartner

Sie haben Fragen zum Projekt „Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda“?
Sie benötigen weitere Informationen oder möchten uns Ihre Hinweise oder Anregungen mitteilen?

Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

DB Netz AG

Volker Vorwerk

Kommunikation Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda
Hahnstr. 49
60528 Frankfurt a. Main

Tel. +49 69 265 43383

E-Mail: h-wf@deutschebahn.com

DB Netz AG

Bert Bohlmann

Dr. Reinhard Domke

Dirk Schütz

Technische Projektleiter Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda

Impressum

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 5–7
60486 Frankfurt am Main
www.deutschebahn.com

Mehr Informationen unter:
www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Fotos:
Uwe Miethe (Titel),
BUP-PIXEL – Fotolia (S. 2),
Bernd Leitner – Fotolia (S. 3),
bluedesign – Fotolia (S. 5 oben),
Uwe Miethe (S. 5 unten)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Januar 2019