



Hintergrundinformationen von A - Z

Bahnausbau zwischen Gelnhausen und Fulda

Variante IV

Barrierefreie Bahnhöfe

Die DB setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der so genannten parlamentarischen Befassung mit dem Projekt frühzeitig über die Finanzierung des barrierefreien Umbaus sämtlicher Bahnhöfe sowohl an der Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen als auch entlang der Kinzigtalbahn nördöstlich von Gelnhausen entschieden wird. Gleiches gilt für zusätzlichen Lärmschutz an der Kinzigtalbahn. -> siehe auch Lärmschutz an Bestandsstrecken.

Baulogistik

Besser als die Variante VII schneidet die IV in der Baulogistik ab. Die Variante IV hat kürzere Wege zur A66, so dass der Baustellenverkehr die Siedlungsgebiete weniger stark durchfahren muss und damit weniger Menschen beeinträchtigt.

Bewertung der Variante IV im Vergleich zur Variante VII

Vorteile gegenüber der Variante VII, die von der Bahn ebenfalls bis zuletzt als weitere mögliche Trassenführung betrachtet wurde, hat die Variante IV vor allem in der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung. In den Bereichen Umwelt und Raumordnung schneiden beide Varianten nahezu gleichwertig ab.

Bundesverkehrswegeplan

Das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt des „vordringlichen Bedarfs“ aufgenommen. Die Planung und der Bau der neuen Gleise werden maßgeblich mit Bundesmitteln finanziert.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Volker Vorwerk, Kommunikation
Aus- und Neubauprojekt Hanau-
Würzburg/Fulda
Tel. +49 (0) 69 265-43383
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de



Hintergrundinformationen von A - Z

F frühe Fahrzeit

Die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Frankfurt und Fulda verkürzt sich mit der Variante IV um elf Minuten. Jede Minuten Fahrzeitverbesserung erhöht die Flexibilität für zukünftige Fahrplankonzepte in die bestimmenden Netzknoten (zum Beispiel Frankfurt, Fulda und Erfurt). Jede Minute Fahrzeitverbesserung erhöht die Pünktlichkeit und die Sicherung der Anschlüsse der Reisenden in Fulda, Hanau und Frankfurt.

F frühe Teil-Inbetriebnahme

Auch die Tatsache, dass die Variante IV es ermöglicht, den Streckenabschnitt zwischen Schlüchtern und Fulda frühzeitig in Betrieb zu nehmen und damit rasch für Entlastung des Engpasses an dieser Stelle zu sorgen, werten die Planer der DB als Pluspunkt für die gewählte Trassenführung.

F frühe Öffentlichkeitsbeteiligung / **D**ialogforum

Die Deutsche Bahn und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung begleiten das Projekt mit einer umfassenden und frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Vertreter der gesamten Region waren so von Anfang an in die Trassenfindung einbezogen. Sie kamen in einem Dialogforum regelmäßig zusammen, um Hinweise und Anregungen in die Planungen einfließen zu lassen. Zwischen 2014 und 2018 hat sich das Dialogforum 16 Mal getroffen. Darüber hinaus fanden 30 Arbeitsgruppensitzungen und mehrere Workshops statt. Das Pilotprojekt gilt mittlerweile als Musterbeispiel für andere große Bahnprojekte deutschlandweit.

Mit der Auswahl der Vorzugsvariante für das Raumordnungsverfahren ist ein wichtiger Meilenstein im Projekt erreicht. Der Dialog ist damit aber nicht zu Ende. Jetzt geht es darum, die ausgewählte Variante gemeinsam mit der Region weiter zu optimieren und an den Themen Lärmschutz, verträglicher Bauablauf und Ausgleichsmöglichkeiten zu arbeiten.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Volker Vorwerk, Kommunikation
Aus- und Neubauprojekt Hanau-
Würzburg/Fulda
Tel. +49 (0) 69 265-43383
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de



Hintergrundinformationen von A - Z

Lärmschutz an Bestandsstrecken

Die DB setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der so genannten parlamentarischen Befassung mit dem Projekt frühzeitig über die Finanzierung von zusätzlichem Lärmschutz an der Kinzigtalbahn nordöstlich von Gelnhausen entschieden wird. Gleiches gilt für den barrierefreien Umbau der Bahnhöfe.
-> siehe auch barrierefreie Bahnhöfe

Projektziele und Nutzen

Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der wichtigsten und meistfrequentierten Bahnstrecken Deutschlands. Mit dem Aus- und Neubauprojekt sollen Engpässe aufgelöst, die Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden. Hiervon profitiert neben dem Fernverkehr, vor allem auch der Nahverkehr. Das Nahverkehrsangebot für die Landkreise Main-Kinzig und Fulda kann verbessert werden.

Raumordnungsverfahren / Nächste Schritte

Die DB wird die Variante IV nun als so genannte Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringen. Die Unterlagen hierfür sollen bis Mitte 2019 erarbeitet und bei den Behörden eingereicht werden. Im Anschluss findet mit dem Planfeststellungsverfahren das eigentliche Baugenehmigungsverfahren für die neue Bahntrasse statt.

Schutzgut Mensch / Lärmschutz

Aufgrund ihrer ortskerngebietsfernen Lage hat die Variante IV relativ geringe Schallauswirkungen auf die Menschen. Im Kinzigtal werden die Menschen nachts von Güterverkehrslärm entlastet. Es wird deutlich leiser.
Siehe auch -> Verkehrslenkung

Verkehrslenkung

Der nächtliche Güterverkehrslärm im Kinzigtal wird durch die neuen Gleise in erheblich verringert. Dies gelingt, indem die Güterzüge nachts auf die Neubaustrecke umgeleitet werden. Die Neubaustrecke verläuft im Unterschied zur bestehenden Strecke kaum durch Ortschaften.



Hintergrundinformationen von A - Z

Verlauf der Variante IV

Die als Variante IV bezeichnete Strecke ist 44,5 km lang, davon 31 km im Tunnel verlaufen. Die Strecke verläuft von Gelnhausen nach Norden, Abzweig nach Osten nördlich von Wirtheim. In niedriger Höhenlage Querung der Kinzig südlich von Wächtersbach. Südlich von Aufenau leichter Schwenk nach Nordosten. Ab Salmünster dem Kinzigtal folgend und den Kinzigstausee südöstlich umfahrend und erneute Querung des Kinzigtals westlich von Niederzell (Schlüchtern). Bei Schlüchtern Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich, anschließend in einem langen Tunnel nach Nordosten, mit Anbindung an die Schnellfahrstrecke bei Mittelkalbach.

www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Frankfurt am Main, 15. Januar 2019

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Volker Vorwerk, Kommunikation
Aus- und Neubauprojekt Hanau-
Würzburg/Fulda
Tel. +49 (0) 69 265-43383
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de