



## Hintergrundinformationen von A - Z

# Bahnausbau zwischen Gelnhausen und Fulda

## Variante IV

### **B**arrierefreie 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.

### **B**aulogistik

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.

### **B**ewertung 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.

### **B**undesverkehrswegeplan

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.

### **F**ahrzeit

Die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Frankfurt und Fulda verkürzt sich mit der Variante IV um elf Minuten. Damit ist die Variante drei Minuten schnell-

Julia Katzenbach-Trosch  
Sprecherin Aus- und Neubauprojekt  
Hanau-Würzburg/Fulda  
Tel. +49 (0) 69 265-47136  
presse.f@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse

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



## Hintergrundinformationen von A - Z

ler als die Variante VII, was von sehr hohem volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzen ist. Der Nutzen der Variante IV durch die kürzere Fahrtzeit liegt um circa 20 Prozent höher als bei der Variante VII. Jede Minuten Fahrtzeitverbesserung erhöht die Flexibilität für zukünftige Fahrplankonzepte in die bestimmenden Netzknoten (z. B. Frankfurt, Fulda und Erfurt). Jede Minuten Fahrtzeitverbesserung erhöht die Pünktlichkeit und die Sicherung der Anschlüsse der Reisenden in Fulda, Hanau und Frankfurt.

### **F**rühe 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**rühe 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. In den letzten vier Jahren hat sich das Dialogforum 14 Mal getroffen. Darüber hinaus fanden 30 Arbeitsgruppensitzungen und 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. Die nächsten Sitzungen des Dialogforums und seiner Arbeitsgruppen sind für August und September geplant.

### **K**inzigstausee

Die Variante IV sieht vor, den Kinzigstausee zu queren. Falls sich dies im Verlauf der weiteren Planung als nicht praktikabel erweisen sollte, ist von der DB geprüft worden, den Stausee zu umfahren. Dies wäre möglich. Auch mit einer östlichen Umfahrung bliebe die Variante IV in Summe noch die beste und verträglichste Trasse.

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

Julia Katzenbach-Trosch  
Sprecherin Aus- und Neubauprojekt  
Hanau-Würzburg/Fulda  
Tel. +49 (0) 69 265-47136  
presse.f@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse



## 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 Anfang 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 erheblichem Maße verringert. Dies gelingt, indem die Güterzüge nachts von der bestehenden Strecke, die weitgehend durch die Siedlungen führt, auf die Neubaustrecke umgeleitet wird, die weitgehend fern der Ortschaften verläuft.



## Hintergrundinformationen von A - Z

### **V**erlauf der Variante IV

Die als Variante IV bezeichnete Strecke ist 44 km lang, wobei davon 28 km im Tunnel verlaufen. Die Strecke führt von Gelnhausen nach Nordosten und biegt dann nördlich von Wirtheim nach Osten ab. Südlich von Wächtersbach quert sie dabei die Kinzig, um dann ab Aufenau aus leicht nach Nordosten abzuschwenken. Ab Salmünster folgt die Variante dem Kinzigtal und überquert bei Steinau an der Straße den Kinzigstausee. Alternativ gibt es eine südöstliche Umfahrung des Stausees, die östlich von Steinau verläuft und erst westlich von Niederzell (Schlächtern) die Kinzig quert. Die Variante IV folgt dann dem Kinzigtal weiter westlich überwiegend in Tunnellage. Bei Schlächtern ist eine Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich. Die Variante führt schließlich in einem langen Tunnel nach Nordosten und bindet bei Mittelkalbach an die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg ein.

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

Frankfurt am Main, 15. Juni 2018