

Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda

Kurzbeschreibung Variante IV

Übersicht

Verlauf

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, Überquerung des Stausees bei Steinau an der Straße. Alternativ: Umfahrung des Stausees, die östlich von Steinau verläuft und westlich von Niederzell (Schlüchtern) die Kinzig quert.

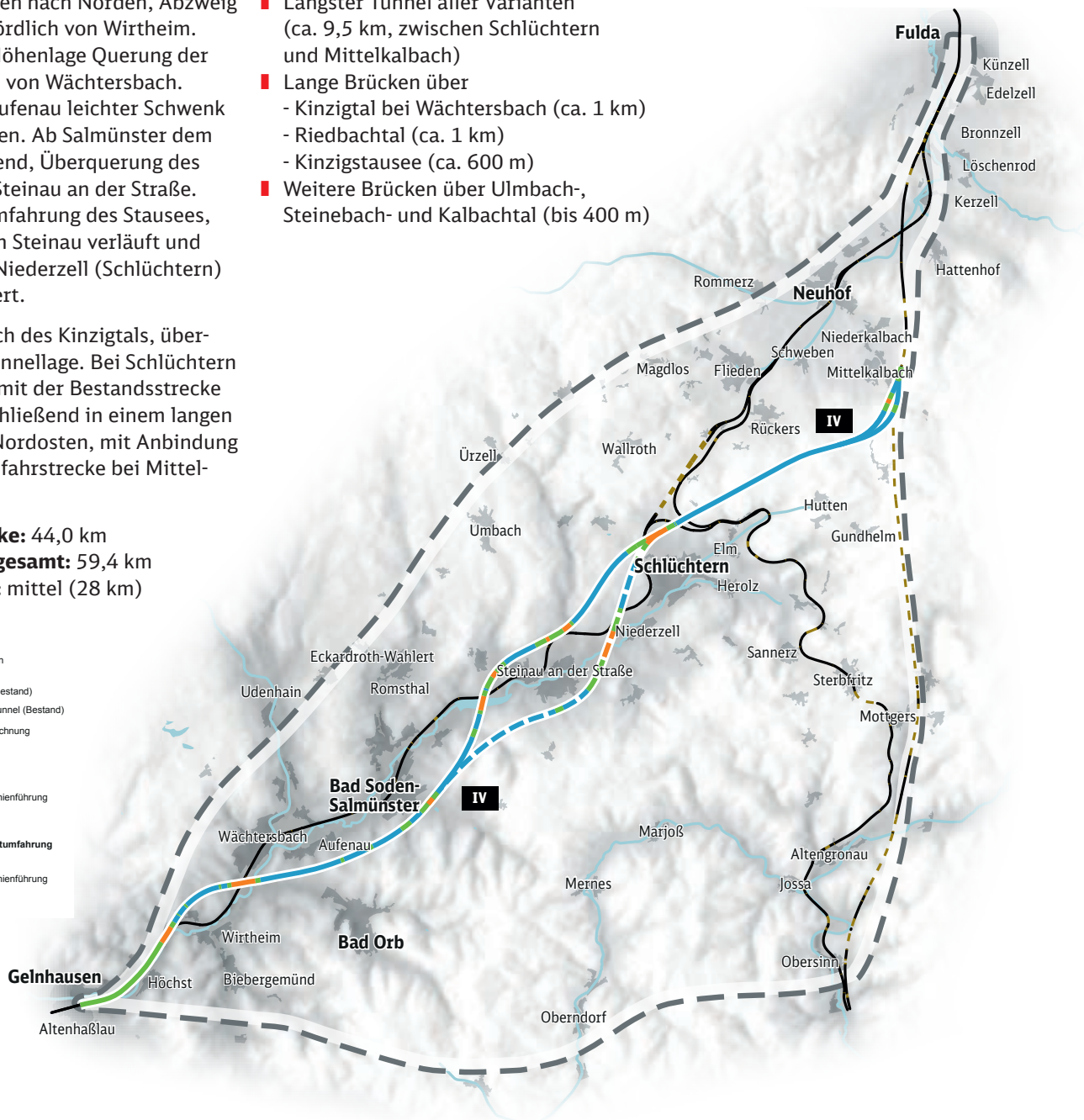
Weiter westlich des Kinzigtals, überwiegend in Tunnellage. Bei Schlüchtern Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich, anschließend in einem langen Tunnel nach Nordosten, mit Anbindung an die Schnellfahrstrecke bei Mittelkalbach

Neubaustrecke: 44,0 km
Fahrstrecke gesamt: 59,4 km
Tunnelanteil: mittel (28 km)

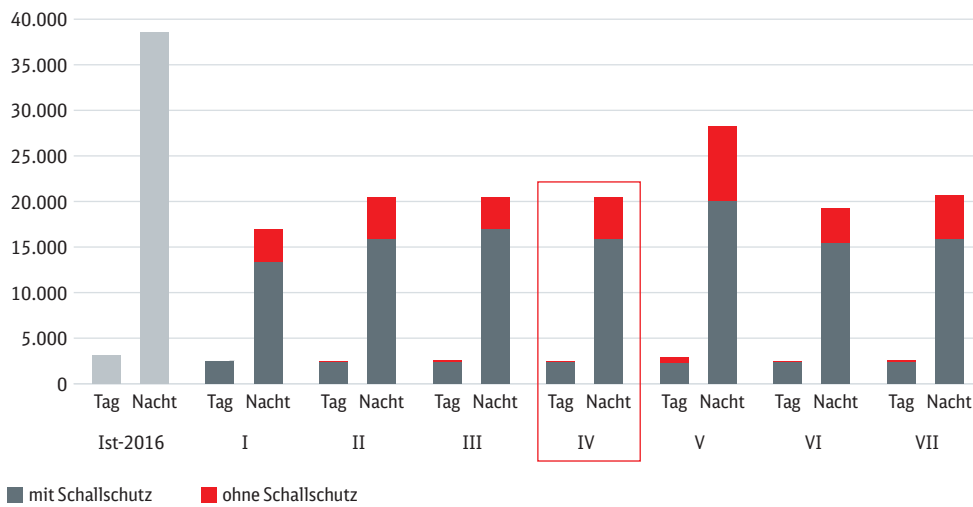
Besonderheiten

- Längster Tunnel aller Varianten (ca. 9,5 km, zwischen Schlüchtern und Mittelkalbach)
- Lange Brücken über
 - Kinzigtal bei Wächtersbach (ca. 1 km)
 - Riedbachtal (ca. 1 km)
 - Kinzigstausee (ca. 600 m)
- Weitere Brücken über Ulmbach-, Steinebach- und Kalbachtal (bis 400 m)

Suchraum Bahn
 Bahnstrecke (Bestand)
 Bahnstrecke Tunnel (Bestand)
 Variantenbezeichnung
Optimierte Linien
 Brücke
 oberirdische Linienführung
 Tunnel
Alternative Stausee-Ostumfahrung
 Brücke
 oberirdische Linienführung
 Tunnel



Variantenvergleich Schall



- Entlastung von rund 600 Menschen am Tag und 18.000 Menschen nachts im Vergleich zur Situation heute
- Positiver Effekt verstärkt sich merklich bei zusätzlicher Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen

Bewertung

Technik/Verkehr/Wirtschaft

Bewertung

- Gesamtstreckenlänge ähnlich Kinzigtalbahn, gleichwertige Alternative für den nächtlichen Güterverkehr
 - Wirksame Entlastung vom Güterverkehrslärm durch alternative Führung des nächtlichen Güterverkehrs über die Neubaustrecke möglich
 - Verknüpfung mit der Kinzigtalbahn bei Schlüchtern und somit Teilinbetriebnahme möglich
 - Lage zur A 66 sichert logistisch günstige Abwicklung und ermöglicht eine zügige Realisierung
 - Relativ geringe direkte Belastung des bestehenden Eisenbahn- und Straßenverkehrs
 - Geringe Anzahl von betroffenen Bewohnern während der Bauausführung
 - Geringe Beeinträchtigung durch bauzeitlichen Straßenverkehr (Ortsdurchfahrten weitgehend vermeidbar)
- **Relativ günstige Bewertung**



Rotmilan

Umwelt

Im Fokus

- Kinzigaue (FFH-Gebiete, Überschwemmungsbereich, geschützte Biotope/Nasswiesen)
- Waldweiher bei Salmünster (Naturschutzgebiet)
- Stausee-Querung mit großem Brückenbauwerk (entfällt bei Umfahrung)
- Unteres Steinaubachtal bei Schlüchtern (Naturschutzgebiet, FFH)
- Kalbach (Einbindung Schnellfahrstrecke)
- Direkte Inanspruchnahme zweier Wohngebäude (südöstlich Hausen, östlich Mittelkalbach)

Bewertung

- Vergleichsweise sehr geringe Flächeninanspruchnahmen, lediglich bauzeitlich relativ hoch
- Starke Auswirkung auf das Landschaftsbild durch Brücke über Stausee (entfällt bei Umfahrung)
- Evtl. Abriss zweier Wohngebäude erforderlich
- Relativ geringe FFH-Flächenbeanspruchung, aber Konflikte in fünf Gebieten
- Konfliktpotenziale beim Artenschutz vorhanden, jedoch keine Art mit besonders hoher Empfindlichkeit betroffen

→ **Relativ konfliktarme Variante**

Raumordnung

Im Fokus

- Vorranggebiete für Natur und Landschaft von Gelnhausen bis nördlich Höchst und nordwestlich Schlüchtern
- Vorranggebiet regionaler Grünzug von Gelnhausen bis nördlich Höchst und nordwestlich Schlüchtern

Bewertung

- Günstige Bewertung in Bezug auf Land- und Forstwirtschaft und Schutzgut Wasser
- Ungünstige Bewertung in Bezug auf Natur und Landschaft, Freiraumsicherung

→ **Relativ konfliktarme Variante**

Auch mit der östlichen Umfahrung des Kinzigstausees nahezu identische Gesamtbewertung.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Aus- und Neubauprojekt
Hanau-Würzburg/Fulda
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main
E-Mail: h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Foto:
Gabriela Neumeier – pixelio

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juni 2018