



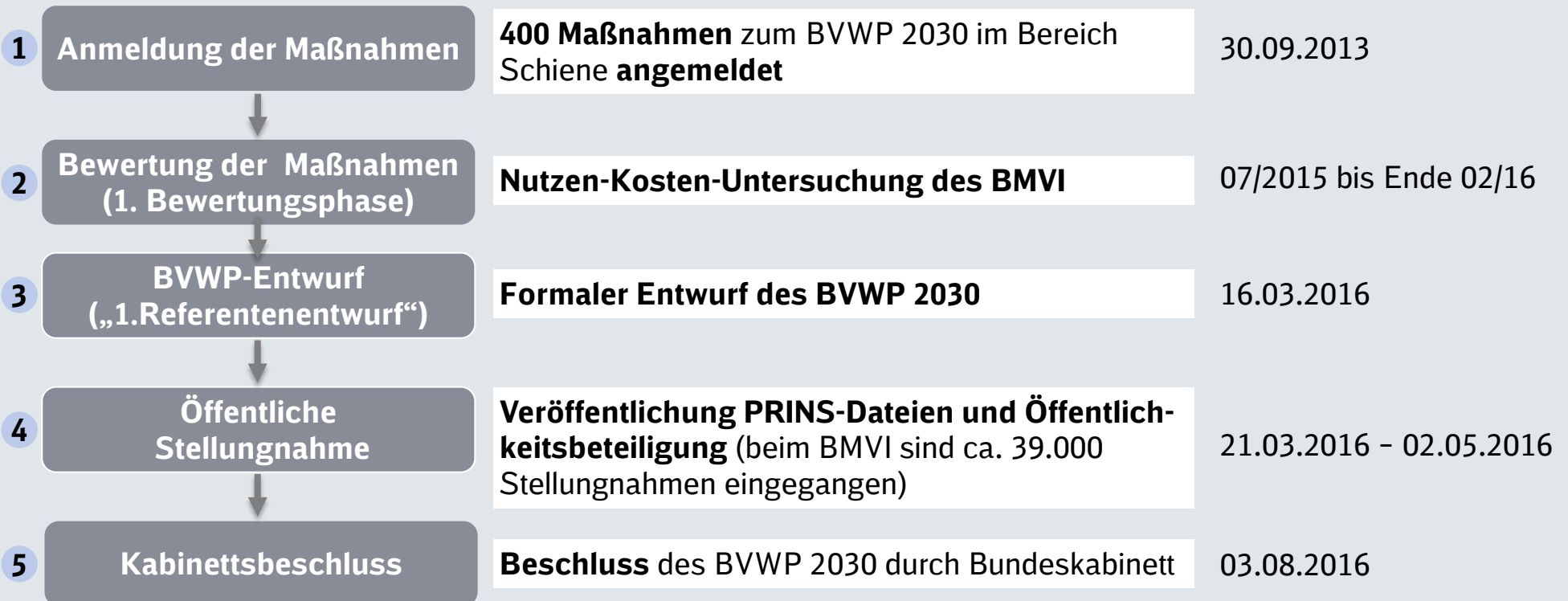
6. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 3 Betrachtung der Inhalte des BVWP 2030 und der sich daraus ergebenden Fragestellungen

Am 3. August 2016 wurde der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bundeskabinett beschlossen

Bewertungsprozess der Erstellung des BVWP 2030

Zeitplanung BMVI



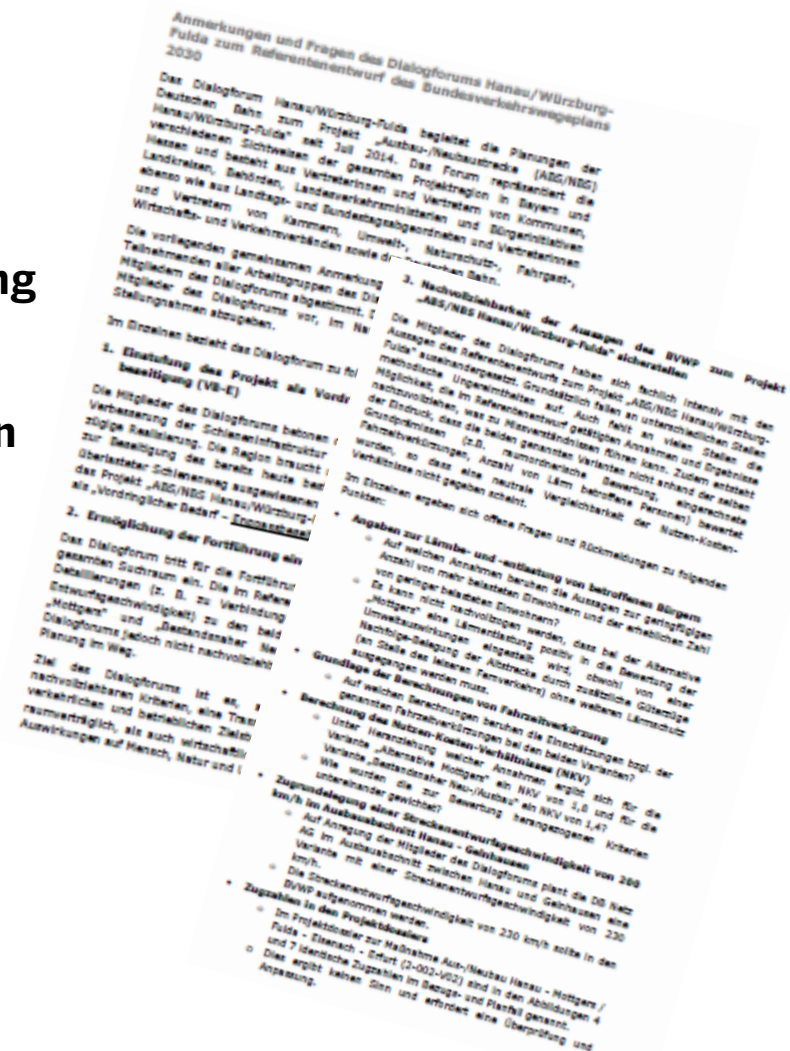
Das novellierte Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) inkl. Bedarfsplan soll voraussichtlich Ende des 1. Quartals 2017 in Kraft treten.

Zum Referenten-Entwurf des BVWP2030 hat das Dialogforum Anmerkungen und Fragen formuliert

Wichtigste Punkte des gemeinsamen Papiers

- Einstufung des Projekt als **Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)**
- Ermöglichung der Fortführung einer **ergebnisoffenen Planung**
- **Nachvollziehbarkeit** der Aussagen des BVWP zum Projekt „ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda“ **sicherstellen**

➔ Unterlage wurde am 2. Mai 2016 beim BMVI eingereicht



Im BVWP 2030 ist das Vorhaben weiterhin mit zwei Alternativen und im vordringlichen Bedarf aufgeführt

Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)													
2	2-002-V02	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt	Alternative „Mottgers“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 250 km/h, mit beidseitigen höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h	4.252,8	3.920,1	332,7	GE	VB (gewählte Alternative)	1,8	hoch	hoch	ja	Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers mit beidseitiger Anbindung nach Norden und Süden oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda / Aschaffenburg – Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt.
	2-007-V01		Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach	3.699,2	3.387,4	311,7	GE		1,4	hoch		ja	

Die Projektdossiers wurden überarbeitet und stehen wieder zur Verfügung

Alternative „Mottgers“

Aktualisiertes Projektdossier

Ursprüngliches Projektdossier

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Projektinfo

2-002-V02
ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt

Inhalt

- 1 Gesamtprojekt: 2-002-V02
- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 1.10 Ergänzende Betrachtungen

1 Gesamtprojekt

ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt

1.1 Übersicht

Abb. 1: Lage der Maßnahme

1 Gesamtprojekt

ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt

1.1 Übersicht

Abb. 1: Lage der Maßnahme

Neu: In der Übersichtskarte sind Räume und Korridore dargestellt, in denen die Lage der Gleise noch nicht fest steht.

Bei beiden Alternativen wurden Räume und Korridore dargestellt

Alternative „Bestandsnaher Aus-/Neubau“

Aktualisiertes Projektdossier

ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg - Nantenbach

1.1 Übersicht

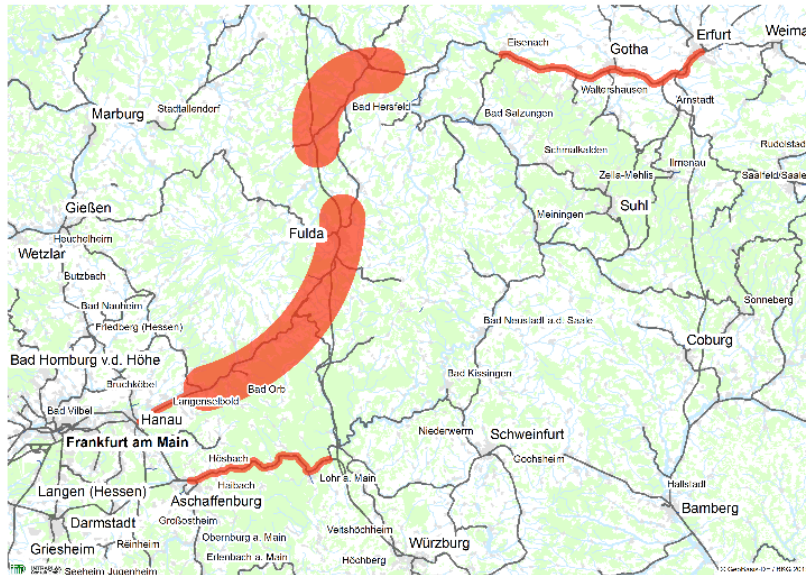


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Ursprüngliches Projektdossier

ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg - Nantenbach

1.1 Übersicht

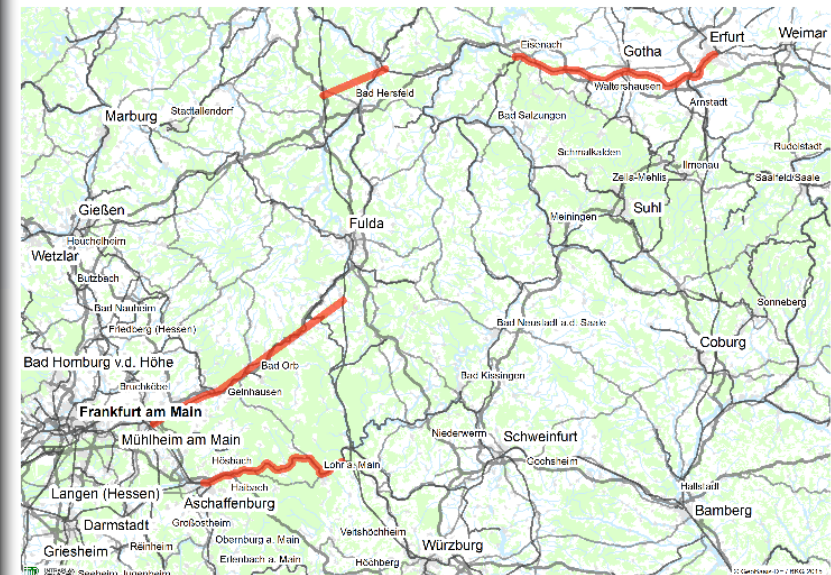
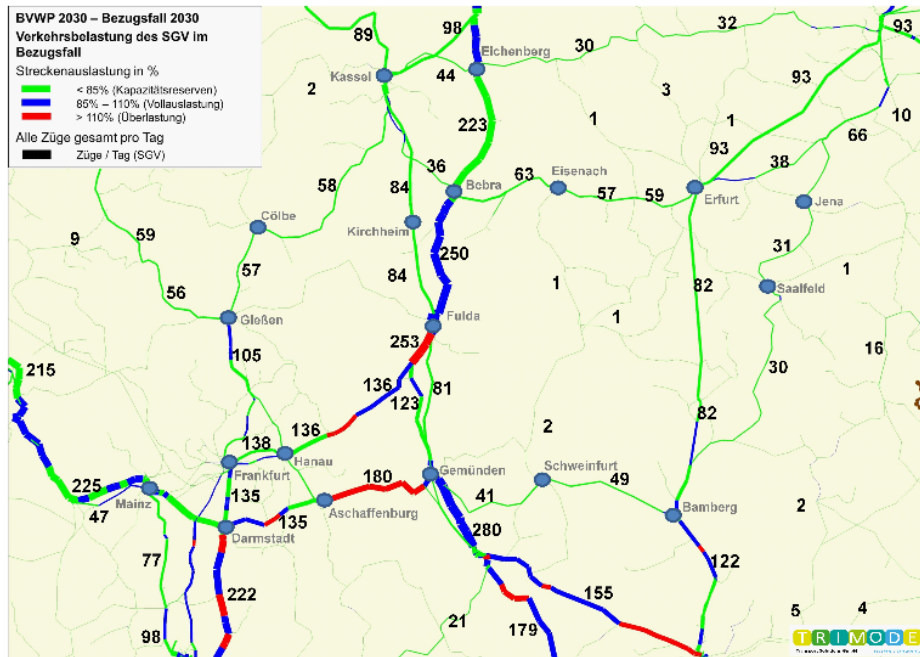


Abb. 1: Lage der Maßnahme

Neu: In der Übersichtskarte sind Räume und Korridore dargestellt, in denen die Lage der Gleise noch nicht fest steht.

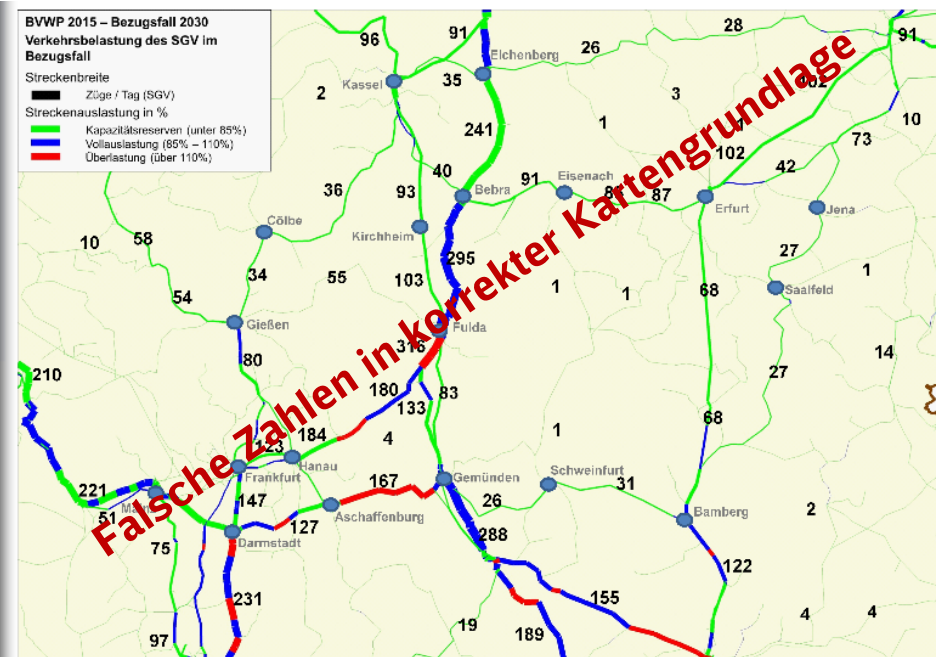
Die Zugzahlen im Projektdossier wurden korrigiert

Aktualisiertes Projektdossier



Verkehrsbelastung in SGV-Zügen/Tag Bezugsfall 2030
 Abb. 4: Verkehrsbelastungen des SGV im Bezugsfall 2030 (Züge/Tag)

Ursprüngliches Projektdossier



Verkehrsbelastung in SGV-Zügen/Tag Bezugsfall 2030
 Abb. 4: Verkehrsbelastungen des SGV im Bezugsfall 2030 (Züge/Tag)

Dialogforum hatte auf Unstimmigkeit im Entwurf hingewiesen.

Die Detaillierungen zur Streckenführung sind bei der Alternative „Bestandsnaher Aus-/Neubau“ weggefallen

Aktualisiertes Projektdossier

1.2 Grunddaten	
Projektnummer	2-007-V01
Maßnahmetitel	ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg - Nantenbach
Teilmaßnahmen	Aus-/Neubau Hanau - Fulda - Eisenach - Erfurt, Ausbau Aschaffenburg - Nantenbach
Maßnahmenbeschreibung	3. u. 4. Gleis Hanau - Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen - Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg, Vmax 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim - Bad Hersfeld - Kirchheim / Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel - Fulda; Ertüchtigung Eisenach - Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg - Nantenbach
Länge	189,90 km
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)

Ursprüngliches Projektdossier

1.2 Grunddaten	
Projektnummer	2-007-V01
Maßnahmetitel	ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg - Nantenbach
Teilmaßnahmen	Aus-/Neubau Hanau - Fulda - Eisenach - Erfurt, Ausbau Aschaffenburg - Nantenbach
Maßnahmenbeschreibung	3. u. 4. Gleis Hanau - Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen - Bad Soden-Salmünster - Schlüchtern - Abzw. Kalbach, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg, Vmax 200 km/h; 1-gleisige, höhengleiche Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600 in den Knoten Abzw. Neuwirtheim, Abzw. Bad Soden-Salmünster u. Abzw. Schlüchtern; 2-gleisige NBS Blankenheim - Kirchheim, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel - Fulda; Ertüchtigung Eisenach - Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg - Nantenbach
Länge	189,90 km

Änderung in der Maßnahmenbeschreibung:

Bisher: ... 2-gleisige NBS Gelnhausen - Bad Soden-Salmünster - Schlüchtern - Abzw. Kalbach, ... 1-gleisige, höhengleiche Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600 in den Knoten Abzw. Neuwirtheim, Abzw. Bad Soden-Salmünster u. Abzw. Schlüchtern

Neu: ... 2-gleisige NBS Gelnhausen - Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600

Lage der neuen Gleise der Neubaustrecke und der Verbindungskurven zur Kinzigtalbahn bleibt offen.

Ergänzt wurden Hinweise zur Verkehrslenkung und zur Kantenfahrzeit Fulda - Erfurt

Aktualisiertes Projektdossier

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Der Korridor zwischen Hanau und Fulda bzw. Würzburg stellt mit bis zu 440 Zügen pro Tag einen hoch belasteten Abschnitt im deutschen Schienennetz dar. Hier überlagern sich der schnelle Personenfernverkehr, der zwischen Frankfurt sowie dem süddeutschen Raum in Richtung Norddeutschland geführt wird, mit dem langsamen Personennahverkehr sowie dem intensiven Güterverkehr, der die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet. Insbesondere zwischen Flieden und Fulda kann die Strecke die mit dem Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs verbundenen Mehrverkehre nicht aufnehmen. Zur Schaffung der dringend benötigten Kapazitäten ist daher ein viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen sowie eine möglichst trassennah auszuführende Aus-/Neubaustrecke in Richtung Fulda vorgesehen. Die Anbindung in Richtung Erfurt wird über eine Aus-/Neubaustrecke im Korridor Wildeck / Blankenheim - Bad Hersfeld - Kirchheim / Langenschwarz hergestellt. Bad Hersfeld bleibt dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden. Neben der Entmischung der Verkehre und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung wird durch die Maßnahmen zwischen Hanau und Bebra auch eine Beschleunigung sowie eine Angebotsausweitung im Personenverkehr ermöglicht. Mit den Aus- und Neubaumaßnahmen werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung geschaffen, die nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist. Verkehrslenkende Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber zu planen und umzusetzen. Durch den Ausbau der Strecke Eisenach – Erfurt für Geschwindigkeiten bis 200 km/h wird eine zusätzliche Reisezeitersparnis von 3 Minuten erzielt. Für die Strecke Fulda - Erfurt ist in einem Deutschland-Takt eine Kantenfahrzeit von unter 60 Minuten erforderlich.

Ursprüngliches Projektdossier

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Der Korridor zwischen Hanau und Fulda bzw. Würzburg stellt mit bis zu 440 Zügen pro Tag einen hoch belasteten Abschnitt im deutschen Schienennetz dar. Hier überlagern sich der schnelle Personenfernverkehr, der zwischen Frankfurt sowie dem süddeutschen Raum in Richtung Norddeutschland geführt wird, mit dem langsamen Personennahverkehr sowie dem intensiven Güterverkehr, der die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet. Insbesondere zwischen Flieden und Fulda kann die Strecke die mit dem Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs verbundenen Mehrverkehre nicht aufnehmen. Zur Schaffung der dringend benötigten Kapazitäten ist daher ein viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen sowie eine bis Schlüchtern trassennah verlaufende Neubaustrecke in Richtung Kalbach zur Anbindung an die bestehende Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg vorgesehen. Die Anbindung in Richtung Erfurt wird über eine Neubaustrecke zwischen Kirchheim und Blankenheim (bei Bebra) hergestellt. Neben der Entmischung der Verkehre und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung wird durch die Maßnahmen zwischen Hanau und Bebra auch eine Beschleunigung sowie eine Angebotsausweitung im Personenverkehr ermöglicht. Durch den Ausbau der Strecke Eisenach – Erfurt für Geschwindigkeiten bis 200 km/h wird eine zusätzliche Reisezeitersparnis von 3 Minuten erzielt.

Änderung in der Projektbegründung:

Neu: ...Mit den Aus- und Neubaumaßnahmen werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung geschaffen, die nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist. Verkehrslenkende Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber zu planen und umzusetzen.

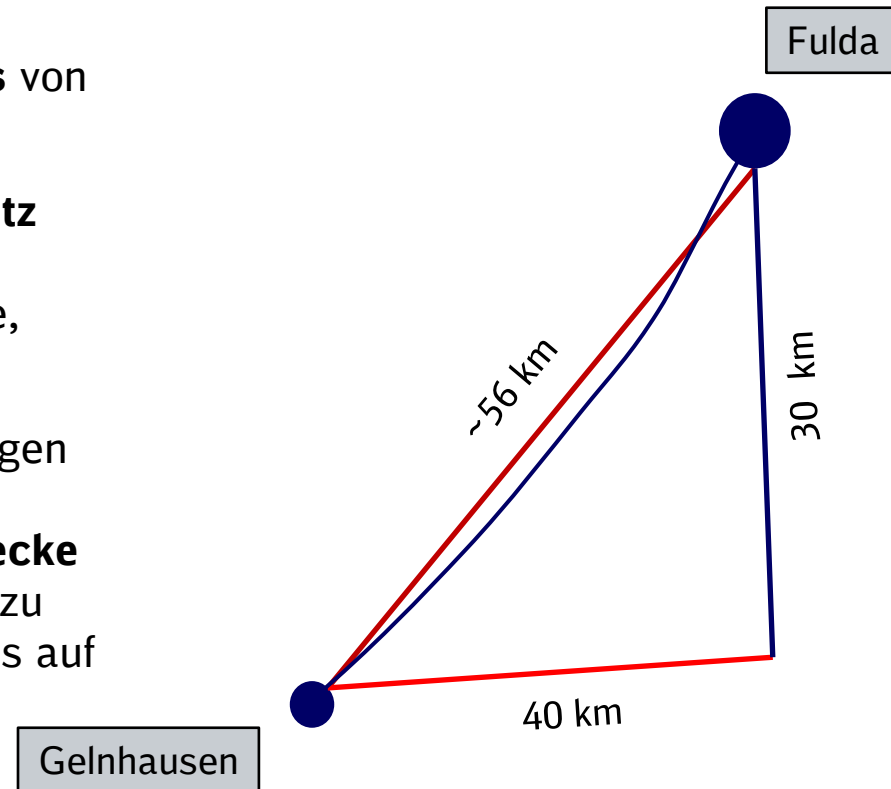
... Für die Strecke Fulda - Erfurt ist in einem Deutschland-Takt eine Kantenfahrzeit von unter 60 Minuten erforderlich.

Verkehrslenkung zur Lärmentlastung / 60 Minuten Fulda - Erfurt

Verkehrslenkung bietet die Möglichkeit, die Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehrslärm zu entlasten

Lärmschutz und Verkehrslenkung

- **Verkehrslenkung** bedeutet, den **Güterverkehr nachts** von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke zu **lenken**.
- Die **Neubaustrecke** wird mit viel **besserem Lärmschutz** ausgestattet sein als die bestehende Strecke durchs Kinzigtal (-> Lärmvorsorge, neue Berechnungsmethode, schärfere Grenzwerte).
- Bei einer kinzigalnahen Trassenführung mit Verbindungen zur Bestandsstrecke bestehen mehr Möglichkeiten, **Güterverkehr von der Bestands- auf die Neubaustrecke zu leiten** und so Lärm durch nächtlichen Güterverkehr zu reduzieren (-> aufgrund des verbesserten Lärmschutzes auf der neuen Strecke als auf der bestehenden).



Die beiden Alternativen für die Streckenführung ermöglichen es, die Arbeit des Dialogforums so wie begonnen fortzuführen

Kernaussagen BVWP 2030 für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda

- Für die Maßnahme ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt wurden im Entwurf des BVWP die beiden Alternativen „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ geprüft.
- Beide Varianten weisen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und werden als vordringlicher Bedarf eingestuft.
- Der Alternativenentscheid muss durch die Planungen des Vorhabenträgers DB Netz AG getroffen werden.
- Die Trassierung wird in der weiteren Planung festgelegt. Trassenvorschläge des Bundes sind als „Konzeptentwürfe“ zu verstehen.

Aus Sicht der DB Netz ist das Aufzeigen zweier Maßnahmenalternativen im BVWP grundsätzlich zu begrüßen. So ist es möglich, dass die begonnene Trassenfindung im definierten Suchraum weitergeführt und die Arbeit des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda fortgesetzt werden kann.

Die DB Netz hat nun die Aufgabe, der vertieften Untersuchung der unterschiedlichen Varianten

Sich aus dem BVWP 2030 ergebende weitere Aufgabenstellungen

■ **Entwurfsgeschwindigkeit im Ausbauabschnitt (200 / 230 km/h)**

- > Angegeben wurde immer die mindestens erforderliche Streckengeschwindigkeit. Im Rahmen der Variantenuntersuchung kann der Vorhabenträger weitere Varianten mit höherer Streckengeschwindigkeit und deren Wirtschaftlichkeit untersuchen.
- > DB Netz wird beide Varianten (schnelle Gleise innen/schnelle Gleise außen) jeweils für beide Geschwindigkeiten (200 + 230 km/h) untersuchen.

■ **Nutzbarkeit der Fahrzeitverkürzung Richtung Würzburg**

- > Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, inwiefern die vom Bund angenommene Fahrzeitverkürzung von 18 Min. in Richtung Würzburg fahrplantechnisch nutzbar ist.
- > Anschließend wirtschaftliche Bewertung Südanbindung vs. qualitativer Ausbau der Strecke Hanau-Nantenbach.

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

Südkorridor

2. Sitzung der AG „Verbesserung/Konzeption Südkorridor“ am 11. April 2016

Inhalte

- Auseinandersetzung mit dem Referenten-Entwurf zum **BVWP 2030**
- **Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebots auf der Strecke Hanau – Gemünden (Würzburg)**
 - Vortrag der **Arge Bahndreieck Spessart**
 - > verkehrliche Koordination zw. Bayern und Hessen notwendig
 - > Bahndreieck Spessart sollte in bundesweiten ITF eingebunden werden
 - > Möglichkeiten zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Strecke Hanau – Nantenbach aufgezeigt
 - Vortrag der **Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)**
 - > Vorstellung der erfolgten und geplanten Angebotsausweitungen, schnelleren Verbindungen, Anschlussoptimierungen im Streckennetz Bayerischer Untermain – Rhein/Main-Gebiet
 - > ebenfalls Notwendigkeit zur fahrplanbasierten Infrastrukturplanung (ITF) hervorgehoben

Nächstes AG-Treffen wird terminiert, wenn die konkreten Zugzahlen des BVWP 2030 (Zugzahlenprognose 2030) vorliegen.

Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Entscheidung zu „schnellen Gleisen innen“ oder „schnellen Gleisen außen“ kann noch nicht getroffen werden

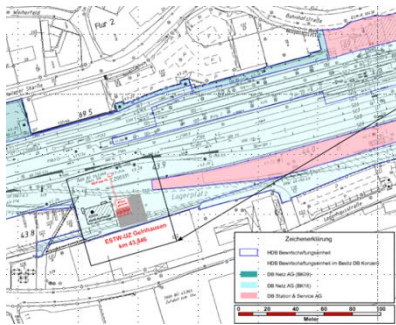
Aktueller Planungsstand Abschnitt Hanau – Gelnhausen

- Beide Varianten (schnelle Gleise innen und schnelle Gleise außen) sind grundsätzlich realisierbar.
- Beide Varianten haben jeweils Vor- und Nachteile (unterschiedliche Auswirkungen auf die Notwendigkeit zur Anpassung der Stationen, Gleisanlagen oder Bahnsteige).
- Die Planung ist daher weiterhin ergebnisoffen.
- 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.

Die Vorplanung für das ESTW Gelnhausen ist abgeschlossen

Aktueller Planungsstand ESTW Gelnhausen

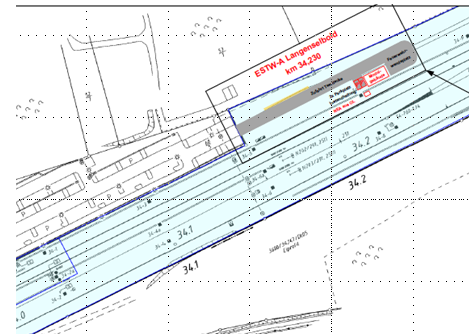
- **Neubau von Modulgebäuden** in Langenselbold und in Gelnhausen



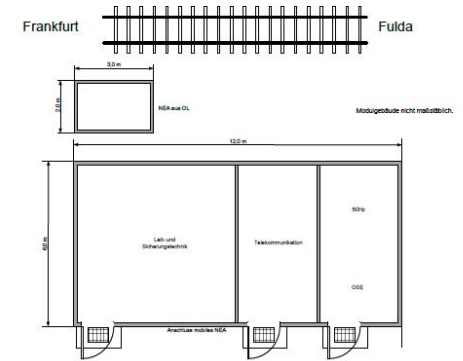
Lageplan Gelnhausen



Stellwerk Gelnhausen heute



Lageplan Modulgebäude Langenselbold



Innenaufteilung eines Modulgebäudes

- vorhandene **Signalausleger** bleiben bis zum viergleisigen Ausbau **bestehen**



Signalausleger

- Invest: rd. **52 Mio.** (reale Baukosten)

➔ **Baubeginn: 2019**

Die Beseitigung von Bahnübergängen muss vor Beginn des viergleisigen Ausbaus abgeschlossen sein

Aktueller Sachstand zum Ersatz der Bahnübergänge

- **Bahnübergang Heideäcker Hanau**

Planungsvereinbarung für Straßenüberführung ist noch in Abstimmung.

- **Bahnübergang Bleichstraße Hailer Meerholz**

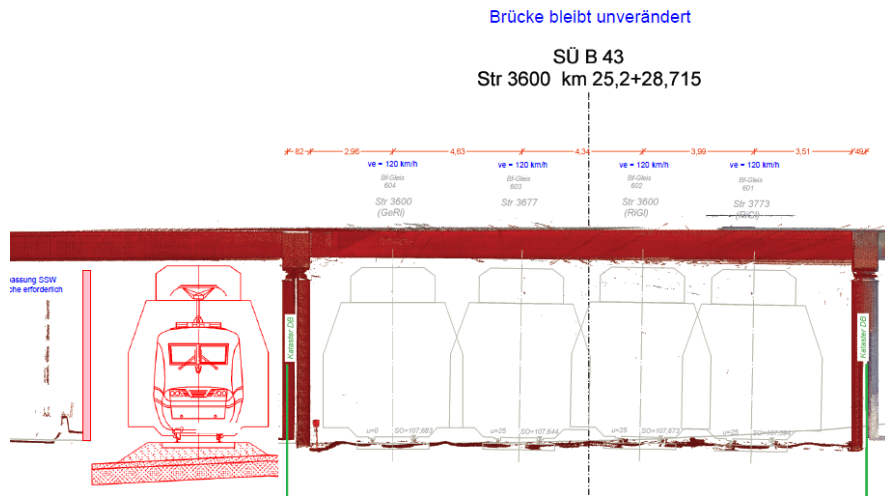
Planrecht für Ersatzmaßnahme ist bereits vorhanden und ggf. anzupassen. Beseitigung erfolgt vorgezogen im Rahmen des Streckenausbaus. Keine Maßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz.

- **Bahnübergang der K904 in Hailer-Meerholz**

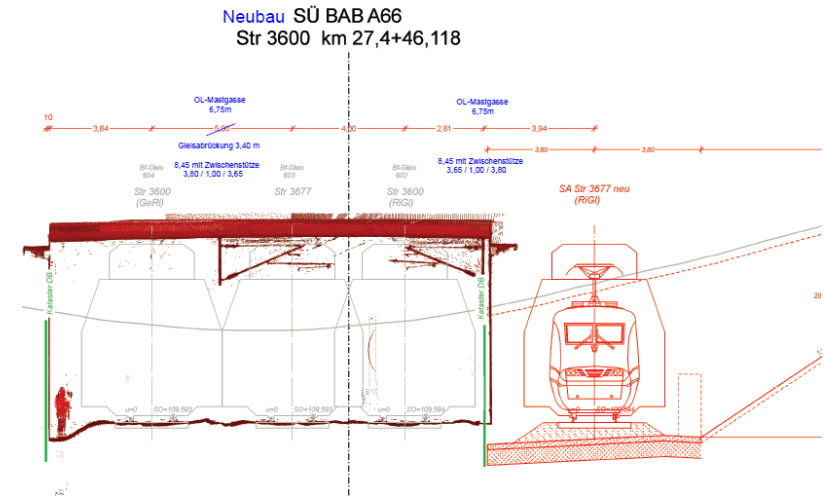
Straßenüberführung im Planfeststellungsverfahren. Anpassung der Planung nach Variantenentscheid zum 4-gleisigen Ausbau zur Optimierung der Brückenpfeiler. Aktualisierung bestehender Gutachten und neue Auslegung sowie Anhörung. Nach Inbetriebnahme der Straßenüberführung Beseitigung des Bahnübergangs mit Beginn des viergleisigen Ausbaus 2022.

Auch 13 Straßenbrücken müssen angepasst werden, bevor die neuen Gleise gebaut werden können

Einige Brücken können unverändert bleiben, während andere neu oder umgebaut werden müssen
Für Brücken im Abschnitt Hailer – Gelnhausen besteht Planrecht, das ggf. angepasst wird.



Hanau-Wolfgang, Brücke über die Aschaffener Straße



Wolfgang - Rodenbach, Brücke über die A 66

Die Planungsvereinbarungen zum Umbau der Straßenbrücken sind im Abstimmungsprozess

6. und 7. Sitzung der AG „Hanau – Gelnhausen“ (19.04. + 21.06.16)

Inhalte

- Betrachtung der Vorgaben des Entwurfs des **BVWP** 2030 für die Strecke Hanau – Gelnhausen
- Vorstellung und Diskussion der **Trassierungsentwürfe** für „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“
Hinweise u.a.:
 - Zugang zur Park & Ride-Anlage gewährleisten (Niedermittlau)
 - verkürzte Wegstrecke für Nutzer im Vergleich zur heutigen Wegführung in Hailer – Meerholz bei Planung und Umbau der Autobahnbrücke beachten
- Betrachtung der Thematik „**Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen**“ (Frage der AG-Teilnehmer: Ist es möglich, diesen umzubauen bevor im Suchraum nordöstlich eine Trassenentscheidung getroffen wurde?)
Hinweise u.a.:
 - Fahrgastperspektive mit bedenken/kundenorientierte Planung des Bahnhofs gewährleisten
 - lange Wegezeiten und Personenstaus auf den Zu- und Abgängen vermeiden
- Zentrale **Informationsveranstaltung** für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen

Der viergleisige Ausbau kann unabhängig davon begonnen werden, wie die Gleise östlich von Gelnhausen weitergeführt werden

Ostkopf Gelnhausen – Fazit der Untersuchung

- Am Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen ist die Abschwenkung in Richtung Spessart ebenso umsetzbar wie eine Weiterführung in Bündelung.
- Sowohl die Variante „schnelle Gleise innen“ als auch die Variante „schnelle Gleise außen“ lassen eine Weiterführung in Bündelung als auch mit Abschwenkung zu.
- Für die von Gelnhausen in den Suchraum verlaufenden Korridore sind derzeit keine Ausschlusskriterien aus der Anordnung „schnelle Gleise innen“ oder „schnelle Gleise außen“ erkennbar.
- Die Planung für den viergleisigen Ausbau des Abschnitts Hanau – Gelnhausen kann weitergeführt werden, ohne dass bereits entschieden ist, wie die Neubautrasse hinter Gelnhausen verlaufen wird.
- Die ergebnisoffene Planung im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen verursacht keine zeitliche Verzögerungen im viergleisigen Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen.

Visualisierung: Weiterführung der Gleise ab Gelnhausen in Richtung Osten (schnelle Gleise innen/außen)

Trassendarstellung in KorFin



Überführung eines Gleises bei „schnelle Gleise außen“



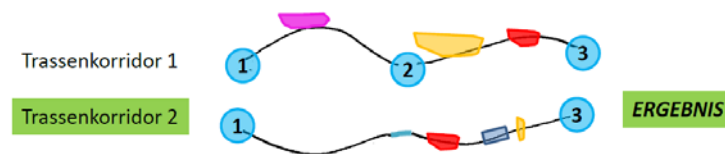
Überführung beider Gleisen bei „schnelle Gleise innen“

Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

5. Treffen der AG „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ (28.04.2016)

Inhalte

- **Vielzahl** der mit Hilfe von KorFin und nach dem Prinzip der Umfahrung der höchsten Raumwiderstände ermittelten **Trassenkorridor-Varianten** vorgestellt und diskutiert
- Verfahren zur **Segmentierung, Abschichtung** der **Trassenkorridore** vorgestellt und diskutiert
- **Methodenkonzept Kartierung** / Berücksichtigung von Artenschutzrecht und Natura 2000 vorgestellt und diskutiert



Hinweise/Diskussion

- 250 m **Abstand zu Wohnsiedlungen** erschien einigen AG-Teilnehmern nicht ausreichend
-> Erhöhung auf 400 m
- Wunsch nach Aufnahme von FFH- und Vogelschutzgebieten in die höchste **Raumwiderstandsklasse** (RWK IVa anstatt IVb)
-> Feindifferenzierung notwendig, Raumwiderstandsklasse IVa nur bei Raumwiderständen, die einer Zulassung des Vorhabens grundsätzlich entgegenstehen

6. Treffen der AG „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ (07.09.2016)

Inhalte

- **Ernsthaft** in Betracht kommende **Trassenkorridore** vorgestellt (1 km breit)
- Vertiefte Untersuchung und Weiterentwicklung zu Trassenvarianten bis November
- Ermittlung der Vorzugsvariante aus Sicht der Umwelt- und Raumordnung bis Sommer 2017

Hinweise/Diskussion

- **Transparenz/Nachvollziehbarkeit** gewährleisten -> vollständige Bewertungstabellen werden zur Verfügung gestellt, gut lesbares, höher aufgelöstes Kartenmaterial
- Notwendigkeit zusätzlicher **Informationsveranstaltungen**
- **Verkehrslenkung** und **Lärmschutz** – Wie kann sichergestellt werden, dass der Güterverkehr nachts tatsächlich über die Neubaustrecke geführt wird.

TOP 6 Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen

Großes Interesse an Informationen zum Neubauvorhaben

Informationsveranstaltung der Kinzigtal-Nachrichten am 22.06.2016



Kinzigtal Nachrichten
Heimatzeitung für Kinzigtal, Spessart und Vogelsberg
Kinzigtal Nachrichten
Freitag, 24. Juni 2016

21-Jähriger stirbt
Schwere Verkehrsunfälle / S. 11 u. 18

Höwedes lobt Kimmich
Das EM-Interview / S. 23

Bad Hersfeld
Festspiele in Startlöchern

Fußball-EM
EUROSCOP 2016

Großes Interesse an KN-Forum zum Aus- oder Neubau der Kinzigtalbahn
SCHLÜCHTERN Der Saal der Stadthalle war gestern Abend gut gefüllt: Etwa 250 Besucher folgten unserer Einladung, um mit Experten der Deutschen Bahn sowie Vertretern von Bürgerinitiativen und Umweltschutzbänden über den Aus- oder Neubau der Bahnstrecke Fulda-Frankfurt zu sprechen. / Foto: Sabine Schuchardt

- Großes Interesse (250 Besucher)
- hohes fachliches Niveau, sachliche Diskussion auf dem Podium (Mitglieder des Dialogforums)
- im Gegensatz dazu: viel Emotion, Unwissenheit bei den Bürgerinnen und Bürgern, die sich zu Wort gemeldet haben
- Hauptsorge: **Lärm**

-> große Unterschiede im Kenntnisstand zwischen Mitgliedern des Dialogforums und den Bürgerinnen und Bürgern

Für den Ausbauabschnitt wird im Oktober eine zentrale Info-Veranstaltung für Parlamentarier stattfinden

Vorgehensweise

Termin: 10. Oktober 2016 (Montag), 18 Uhr

Veranstaltungsort: Rodenbach-Halle, Rodenbach

Teilnehmer: Sämtliche (haupt- und ehrenamtlichen) Mandatsträger aus

- Hanau
- Rodenbach
- Langenselbold
- Hasselroth
- Gelnhausen
- Linsengericht

- Abgeordnete des Kreistages des Main-Kinzig-Kreis
- Mitglieder des Kreisausschusses des Main-Kinzig-Kreises

- Mitglieder der AG HU-GN

Einladung: per E-Mail von DB, die von den Kommunen und dem Main-Kinzig-Kreis an den entsprechenden TN-Kreis weitergeleitet wird (vier Wochen vor Veranstaltung)

Aufgrund seiner Größe sind im Suchraum mehrere dezentrale Veranstaltungen notwendig

Vorschlag für Informationsveranstaltungen zur Neubaustrecke

- Veranstaltung im Raum Neuhaus/Fliesen/Fulda/Kalbach – für alle Interessierten (Kommunalpolitik und Bevölkerung)
 - Veranstaltung im Raum Wächtersbach/Bad Soden-Salmünster/Schlüchtern – für alle Interessierten (Kommunalpolitik und Bevölkerung)
 - Veranstaltung für Parlamentarier in der Region Bayerischer Untermain
 - Termine: Oktober/November 2016
- > Weitere Vorschläge, Ideen, Anregungen?