

Bahnprojekt Hanau – Fulda

Mehr Züge - weniger Lärm. Mehr Tempo - weniger CO₂.

September 2019

www.hanau-fulda.de

Inhalt

- 01 **Vier Gleise für Hanau – Fulda**
 Neue Bahnstrecke im Kinzigtal
 Es wird leiser in der Region
Mehr Züge! Weniger Lärm!?
- 02 **Mit der Bahn das Klima schützen**
 Die Bahn ist klimafreundlich
 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Dialogforum: Region redet mit
 Vorteile für Pendler
Chancen für den Nahverkehr
 Zahlen zur Antragsvariante
45 km Neubau – 31 km Tunnel
- 03 **Karte: Lärmänderung**
 Es wird leiser
- 04 **Karte: Verlauf Neubaustrecke**
 Meist unter der Erde

Vier Gleise für Hanau – Fulda

Die Strecke Hanau – Fulda ist überlastet. Verspätete Züge. Kein Platz für mehr Nahverkehr. Abhilfe schaffen mehr Gleise.

- Mehr Züge.**
Zusätzliche Züge für Pendler.
- Weniger Lärm.**
Mehr Abstand zu Orten.
- Mehr Tempo.**
Frankfurt-Fulda 13 Min. schneller.
- Weniger CO₂.**
Weniger Autos, LKW, Flugzeuge.



Vorteile des Aus- und Neubaus der Bahnstrecke Hanau–Fulda.

Die Ausbaustrecke (ABS) verläuft parallel zum Bestand, die Neubaustrecke (NBS) ab Gelnhausen getrennt.

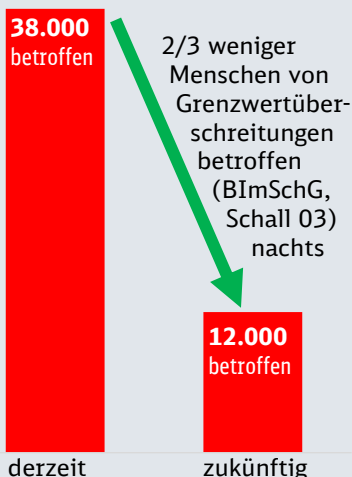
Die Bahnstrecke Frankfurt a.M.–Fulda ist eine der meistbefahrenen in Deutschland und überlastet. Die Folge sind verspätete Züge und kein Platz für mehr Regionalzüge. Das heißt auch: Mehr Staus auf Autobahnen.

(ABS), der Abschnitt Gelnhausen–Fulda erhält zwei zusätzliche Gleise (NBS).

Um den Engpass zu beseitigen, werden weitere Gleise gebaut. Der Abschnitt Hanau – Gelnhausen wird auf vier Gleise ausgebaut

Das nutzt allen. Mehr Gleise bieten einen Halb- statt Stundentakt bei der Regionalbahn und mehr Züge für Pendler. Die ICE werden 13 Minuten schneller für Frankfurt–Fulda. Mehr Fahrgäste heißt, weniger Autoverkehr, mehr Klimaschutz und weniger Lärm. ■

Zukünftig sind weniger Menschen von Lärm betroffen



Mehr Züge! Weniger Lärm!?

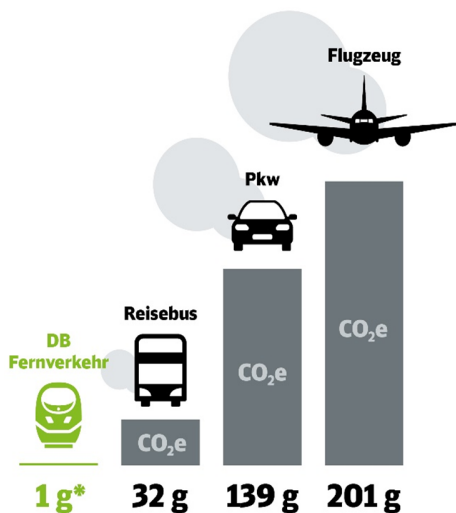
Es klingt überraschend, aber stimmt. Obwohl zukünftig mit der Neubaustrecke mehr Züge im Kinzigtal fahren, wird es leiser.

Mit dem Bau zusätzlicher Gleise zwischen Gelnhausen und Fulda werden mehr Züge fahren. Dennoch wird es leiser in der Region, insbesondere nachts, wie das Balkendiagramm links und die Karte auf Seite 3 zeigen.

Im gesamten Suchraum sind derzeit rechnerisch rund 38.000 Menschen nachts von Grenzwertüberschreitungen durch Bahnlärm betroffen. Eine Simulation für die Zeit nach dem Bau zeigt: Diese Zahl wird sich mehr als dritteln, und zwar auf 12.000.

1. Die Neubaustrecke ist weiter von Siedlungen entfernt als die Bestandsstrecke.
2. Die Neubaustrecke hat mehr Schallschutz.
3. Die Güterzüge fahren nachts auf der Neubaustrecke und haben Flüsterbremsen.

Auch tagsüber wird es leiser. Der Unterschied ist aber geringer. Statt 3.000 werden in Zukunft 1.700 Menschen rechnerisch betroffen sein. ■



* Gramm Kohlendioxid-Äquivalent CO₂e berücksichtigt Kohlendioxid, Methan, Lachgas

Mit der Bahn das Klima schützen

Geht es um Reisen und Transporte, dann ist die Bahn die klimaschonendste Alternative. Deswegen ist der Ausbau der Bahn ein Beitrag zum Klimaschutz. Denn nur mit attraktiven Verbindungen nutzen mehr Menschen die Bahn.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Unterschiede. Um eine Person einen Kilometer zu befördern, benötigt die Schiene durch-

schnittlich 1 g Kohlendioxid-Äquivalent (CO₂e). Der Reisebus braucht dafür 32, das Auto 139 und das Flugzeug gar 201 g.

Die Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger sind in den Zahlen berücksichtigt. Quellen: Flugzeug, PKW, Bus: UBA 2018 (TREMOT 5.82, für 2017; Schiene DB AG für 2018). ■

Dialogforum: Region redet mit

Bahn plant erstmals von Beginn an mit früher Öffentlichkeitsbeteiligung, erläutert ihr Vorgehen, nimmt Anregungen auf.

Von 2014 bis 2019 tagten das Dialogforum und drei Arbeitsgruppen 47 Mal, um alle Aspekte der Linienfindung zu prüfen. Rund 300 Personen waren eingebunden.

Wie kann die Region, wie können Pendler profitieren? Wie den Nahverkehr verbessern? Wie werden möglichst wenige Menschen belastet? Welche Variante greift am wenigsten in die Natur ein?

All dies wurde besprochen und in der Planung der Bahn berücksichtigt. Das Ergebnis: Mit der Antragsvariante wird es leiser in der Region, obwohl mehr Züge fahren. Eingriffe in die Natur werden ausgeglichen. Der Nahverkehr kann deutlich ausgebaut werden.

Der Dialog geht weiter! Themen sind: Natureingriffe ausgleichen, Baulogistik planen, Brücken gestalten. ■



Chancen für Nahverkehr: Pünktlicher, mehr Züge

Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hanau und Fulda bietet auch dem Nahverkehr und damit den Pendelnden in der Region neue Chancen.

Der Nahverkehr wird pünktlicher. Da Nah- und Fernverkehr auf unterschiedlichen Gleisen fahren, müssen die Regionalzüge nicht mehr den ICEs den Vortritt lassen.

Die beiden zusätzlichen Gleise schaffen mehr Kapazitäten. Der Nahverkehr kann auf einen halbstündlichen Takt verdoppelt werden.

In Schlüchtern wird es Verbindungen zwischen der Neubau- und der Bestandsstrecke geben. Dies ermöglicht bei Störungen mehr Flexibilität bei der Streckenwahl. ■

45 km Neubau – 31 km Tunnel

Rund 45 km Neubaustrecke werden gebaut. Der größte Teil davon - 31 km oder 70 % - verläuft unterirdisch in Tunneln. Mensch und Natur werden geschont. 11 km verlaufen in freier Strecke und nur 3 km auf Brücken.

Der gesamte Verlauf von Gelnhausen bis Fulda umfasst 58 km. Die Fahrzeit der ICE wird **13 Minuten kürzer**. Der künftige Hessenexpress gewinnt 21 Minuten. Das kommt Reisenden zu Gute und passt in den geplanten Deutschlandtakt. Mehr Reisende werden die klimafreundliche Bahn nutzen.

Talbrücken mit Schallschutz

Die Talbrücken liegen weit von Orten entfernt. Die Grenzwerte werden - wo nötig - durch Schallschutz eingehalten. Mit 1 km ist die Brücke bei Wächtersbach die längste.

Die höchste Brücke, etwa 30 m, wird zwischen Steinau a. d. Straße und Schlüchtern gebaut, 550 m lang und 750 m vom Ort entfernt.

1 Suchraum, 1.000 Varianten, 1 Antragsvariante

Um die beste Strecke zu finden, wurde zusammen mit Dialogforum und Behörden zuerst ein Suchraum bestimmt. Darin wurden dann in 4 Grobkorridoren aus 1.000 Linien-Kombinationen mittels 5 Raumwiderstandsklassen und 64 Kriterien 13 aussichtsreiche Varianten identifiziert.

Anschließend wurden die 13 Varianten verglichen. Wie viele Menschen werden von Lärm betroffen? Wie viele Naturschutzgebiete durchfahren? Was kostet die Variante? Und vieles mehr. Im Ergebnis erwies sich die jetzt von der Bahn für das Raumordnungsverfahren vorgelegte Antragsvariante als die beste aller Alternativen. Sie hat in Summe die geringsten Folgen für Mensch, Raum und Umwelt. ■

Bahnprojekt Hanau – Fulda

Mehr Gleise. Weniger Lärm.

Es wird leiser in der Region

- Die neuen Gleise sind weiter von Orten entfernt.
- Güterzüge nutzen nachts die neue Strecke.
- Die neuen Gleise erhalten Lärmschutz.

Dargestellt ist zum Vergleich der Unterschied der Überschreitungen der Grenzwerte (gültig zur Lärmvorsorge bei Aus- und Neubau) heute und zukünftig mit Neubaustrecke sowie pauschalem Schallschutz (3 Meter hohe Schallschutzwand).

In der Planfeststellung werden für die Neubaustrecke alle notwendigen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV (Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung) festgelegt.

Berücksichtigt werden die jeweiligen Grenzwerte für Wohn-, Misch-, Gewerbe- (mit Industrie) und Sondergebiete (wie Krankenhäuser) von 22 bis 6 Uhr, nach 16. BImSchV.

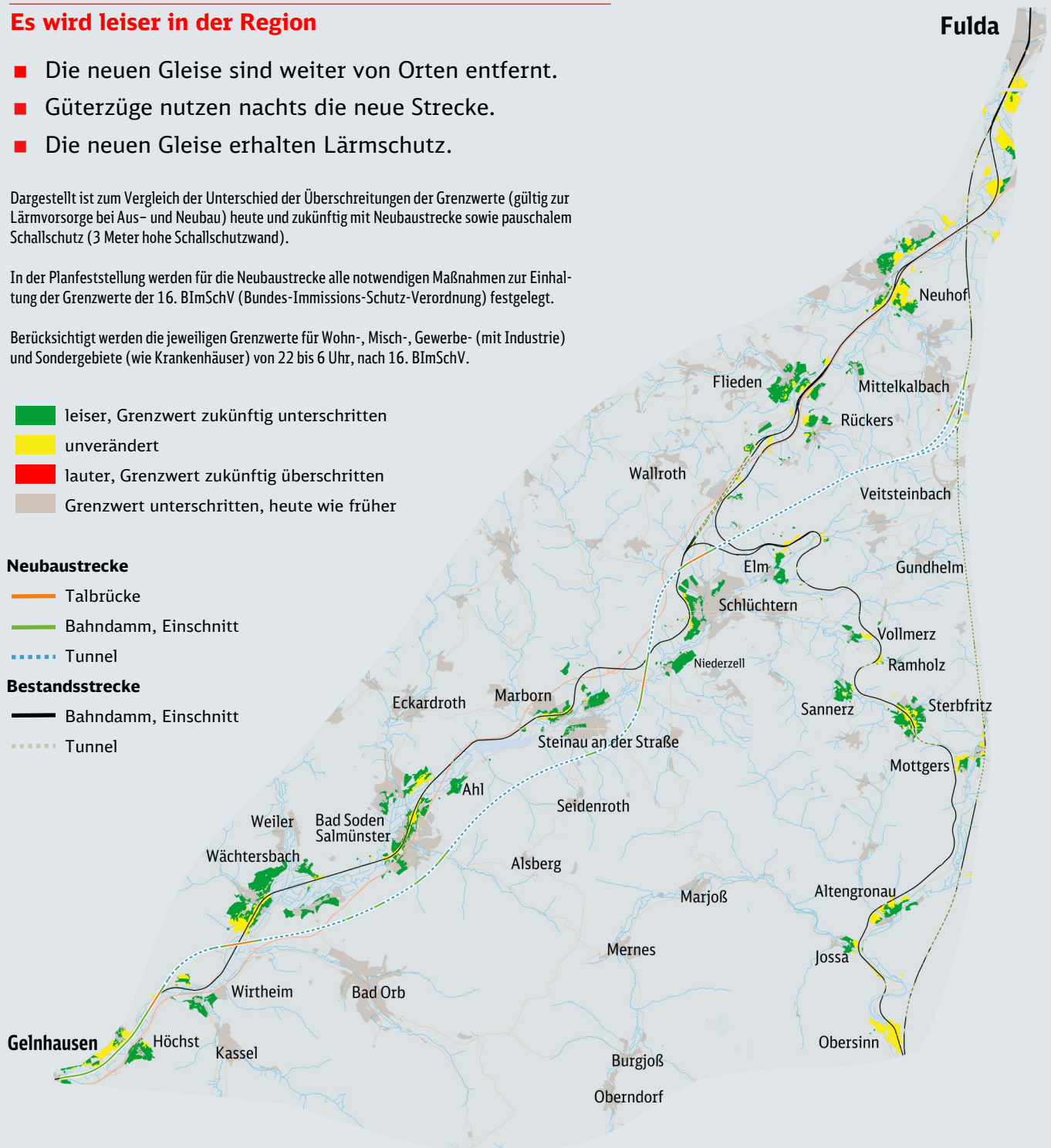
- leiser, Grenzwert zukünftig unterschritten
- unverändert
- lauter, Grenzwert zukünftig überschritten
- Grenzwert unterschritten, heute wie früher

Neubaustrecke

- Talbrücke
- Bahndamm, Einschnitt
- Tunnel

Bestandsstrecke

- Bahndamm, Einschnitt
- Tunnel



Bahnprojekt Hanau – Fulda

Mehr Züge - weniger Lärm.

Mehr Tempo - weniger CO₂.

Vorteile zusätzlicher Gleise



Mehr Züge.

Zusätzliche Züge für Pendler.



Weniger Lärm.

Mehr Abstand zu Orten.



Mehr Tempo.

Frankfurt – Fulda 13 Minuten schneller.



Weniger CO₂.

Weniger Autos, LKWs, Flugzeuge.



Nebenstrecke

— Talbrücke

— Bahndamm, Einschnitt

— Tunnel

Bestandsstrecke

— Bahndamm, Einschnitt

— Tunnel

Mehr lesen auf:
www.hanau-fulda.de

Herausgeber

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Hahnstr. 49
60528 Frankfurt am Main

Kontakt

Volker Vorwerk
069 265-43383
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-fulda.de