

**Ergebnisprotokoll**

der 5. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr  
(IX. Wahlperiode)  
am 24.10.2019

<b><u>Tagungsort:</u></b>	Sitzungssaal 8 B UG beim Regionalverband FrankfurtRheinMain, Poststraße 16 in Frankfurt am Main		
<b><u>Beginn:</u></b>	9:00 Uhr	<b><u>Ende:</u></b>	10:10 Uhr
<b><u>Teilnehmende:</u></b>	Herr Kraft, Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr		
Herr Böttcher	Herr Horn i. V.	Frau Rinn	
Herr Engemann	Frau Jäger	Herr Röttger i.V.	
Herr Fiedler	Herr Kandziorowsky	Herr Swirschuk	
Herr Gerfelder i.V.	Herr Kötter i.V.	Frau Wucherpfennig	
Herr Göllner i.V.	Frau Loizides		
<b><u>Fraktionsgeschäftsführerinnen/</u></b>	Herr Gerfelder	Herr Röttger	
<b><u>Fraktionsgeschäftsführer:</u></b>	Herr Dr. Rahn	Frau Rinn	
	Herr Vogt		
<b><u>Obere Landesplanungsbehörde:</u></b>	Herr Dr. Beck	Herr Hennig	
	Frau Güss	Frau Sander	
<b><u>Projektleiter der DB Netz AG:</u></b>	Herr Bohlmann		
	Herr Schütz		
<b><u>Schriftführerin:</u></b>	Frau Barthel		

### Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der 4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
2. Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen-SFS Fulda/Würzburg Vorstellung des Projektes durch die DB Netz AG
3. Anfragen und Mitteilungen

#### zu TOP 1: Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der 4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

Der Vorsitzende, **Herr Uwe Kraft**, begrüßte die Ausschussmitglieder sowie die Vertreterinnen und Vertreter des Regierungspräsidiums Darmstadt. Er stellte fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt ist, gegen die vorgeschlagene Tagesordnung keine Einwendungen erhoben werden und die Beschlussfähigkeit gegeben ist. Das Protokoll der vergangenen Sitzung wurde genehmigt. Des Weiteren hieß Herr Kraft die Damen und Herren der DB Netz AG im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr willkommen.

#### Zu TOP 2: Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen Fulda/Würzburg Vorstellung des Projektes durch DB Netz AG

Herr Kraft stellte die Herren Bohlmann und Schütz, beide technische Projektleiter der DB Netz AG, vor und übergab das Wort an Herrn Bohlmann.

**Herr Bohlmann, DB Netz AG**, führte in das Projekt der Bahn Neubaustrecke (NBS) zwischen Hanau und Fulda ein. Er erläuterte, dass die Schiene in der heutigen Zeit immer mehr an Bedeutung gewinne, z. B. in den Themenfeldern Infrastruktur, Kapazitäten als auch zum Thema Umwelt. Der Wirtschaftsstandort Rhein-Main müsse gestärkt werden. Aus diesem Grund sei es erforderlich, mehr Kapazitäten auf der Schiene herzustellen.

Herr Bohlmann gab einen Überblick über die geplanten Infrastrukturmaßnahmen in der Region. Die DB Netz AG plane zwischen Hanau und Fulda im Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen einen viergleisigen Ausbau (Ausbaustrecke (ABS)) und zwischen Gelnhausen und Fulda eine Neubaustrecke (NBS). Bei der ABS sei vorgesehen, die bestehende Infrastruktur um ein drittes bzw. viertes Gleis auszubauen. Hier sei kein Raumordnungsverfahren erforderlich, es laufen daher die Vorbereitungen für die Planfeststellungsverfahren. Nach Abschluss dieser Verfahren könnte voraussichtlich im Jahr 2025 abschnittsweise mit der Realisierung der Arbeiten zur ABS begonnen werden. Bei der NBS müsse zur Trassenfindung zunächst das Raumordnungsverfahren vorgeschaltet werden.

**Herr Schütz, DB Netz AG**, gab einen Überblick über die geplante Neubaustrecke (NBS). Er führte aus, dass der Abschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda einer der stärkst befahrenen Abschnitte im Schienennetz der Bundesrepublik und mit 129 % deutlich überlastet sei. Es

gäbe hier keine zusätzliche Möglichkeit mehr, den Nahverkehr weiter auszubauen. Die Lösung dieses Problems läge im Bau zweier zusätzlicher Gleise.

Die Vorteile der NBS für die Region lägen zum einen darin, dass es auf Grund der nächtlichen Umleitung des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke, welche vollwertigen Lärmschutz bietet, deutlich leiser werde. Zum Zweiten könnten die freiwerdenden Kapazitäten durch deutlich mehr Züge im Nahverkehr genutzt und das Thema „Pünktlichkeit“ positiv beeinflusst werden. Es könnten somit auch verbesserte Nahverkehrsangebote, die bisher auf Grund der Auslastung der Strecke heute nicht möglich sind, geschaffen werden.

Herr Schütz zeigte und erläuterte eine Animation des Streckenverlaufs. Die Präsentation der DB Netz AG ist dem Protokoll beigelegt.

Zum Ende seiner Ausführungen gab Herr Schütz einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: Im August 2019 habe die DB Netz AG die Raumordnungsunterlagen zur Vollständigkeitsprüfung beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht. Am 28.10.2019 finde im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung das nächste Dialogforum statt, in dem in der nunmehr 18. Sitzung über das Projekt berichtet werden soll. Aus Sicht der DB Netz AG habe sich die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren bewährt.

**Herr Kraft** bedankte sich bei den beiden Referenten und stellte die Frage nach Wortbeiträgen.

**Herr Fiedler, SPD-Fraktion**, stellte die Frage nach der Länge der Neubaustrecke (NBS) und ob 80 % der Strecke Tunnellösungen beinhalte? **Herr Schütz** bejahte diese Aussage und fügte hinzu, dass es sich bei der Länge der NBS um 44 km handelte.

**Herr Bohlmann** fügte ergänzend hinzu, dass die Tunnellösung dieses Projektes nicht dem Lärmschutz diene, sondern dem Umstand geschuldet sei, dass die Trasse durch ein Mittelgebirge führe und hier bestimmte Längs- und Querneigungsprofile eingehalten werden müssten.

**Herr Dr. Rahn, AfD-Fraktion**, bat darum die Präsentation dem Protokoll beizufügen und stellte die Frage, wie es sich mit den freiwerdenden Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Bestandsstrecke verhalte?

**Herr Schütz** sprach davon, tagsüber deutlich mehr Nahverkehrsprodukte anbieten zu können. Natürlich sei auch mehr Kapazität im Güterverkehr zu unterstellen. Dies hätte der Bund in seiner Verkehrsprognose 2030 und darüber hinaus auch beschrieben, dass mit der Zunahme des Güterverkehrs gerechnet werde. Dieser sei aber bereits in den Lärmimmissionswerten eingerechnet. Auch der Vorteil sogenannter „Flüsterbremsen“ sei zu nennen. Aktuell liefe ein Umrüstungsprogramm, dass bis Ende nächsten Jahres alle Güterzüge mit dieser Technik versehen werden müssten. Somit werde das einzelne Zugereignis nur noch halb so laut sein wie bisher.

**Herr Kandziorowsky, CDU-Fraktion**, bedankte sich für die Präsentation. Er ging ebenfalls auf die 80 % bergmännische Tunnelbauweise ein und verband hiermit die Frage, wann mit einer Eröffnung zu rechnen sei. Des Weiteren fragte er, wie es sich zeitlich und auf die Kosten auswirken würde, strukturell auf eine bergmännisch geführte Tunnelbauweise zu verzichten.

**Herr Schütz**, erläuterte hierzu, dass auf diese Art der Tunnelbauweise aus topographischen Gründen nicht verzichtet werden könnte. Außerdem gebe es bestimmte Trassierungsparameter (z. B. Steigung), welche nur die geplante Bauweise zuließen. Man dürfe davon ausgehen, dass auf Grund der Tiefe der Tunnel von einer bergmännischen Bauweise ausgegangen werden könnte. Zu den Kosten wolle man sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht äußern. Da erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt gebaut würde und es von einigen Faktoren abhängig sei (Inflation, Preissteigerungen), könnte man eine seriöse Auskunft hierzu nicht geben. Jedoch würden alle Varianten auf einem einheitlichen Preisniveau bewertet.

**Herr Bohlmann**, ergänzte, dass im Jahr 2025 mit dem Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen begonnen werde. Die NBS würde dann zu einem späteren Zeitpunkt parallel umgesetzt werden. Es sei davon auszugehen, dass Baubeginn für die NBS im Jahr 2030 +/- sein wird. Die Bauzeit beziffert Herr Bohlmann mit ca. sieben Jahren. Wenn der beantragten Trassenvariante gefolgt würde, bestünde die Möglichkeit Abschnittsweise zu bauen.

Auch **Herr Swirschuk, DIE GRÜNEN**, bedankte sich für die Präsentation und bedauerte, dass insbesondere im Bezug auf die Strecke Hanau - Gelnhausen, kein früherer Baubeginn möglich sei, da die Strecke zum derzeitigen Zeitpunkt mit 129 % ausgelastet ist.

**Herr Böttcher, DIE GRÜNEN**, lobte die vorbildliche und zügige Vorgehensweise der DB Netz AG seit der Einrichtung des Dialogforums. Er führte aus, dass der Grund, warum die Bahnstrecke trotz Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in den 80er Jahren, bisher noch nicht ausgebaut wurde, nicht an den Planungen lag, sondern an der in der Vergangenheit fehlenden Unterstützung des Bundes.

**Herr Kandziorowsky, CDU-Fraktion**, fragte auch vor den Hintergrund der aktuellen Tagesberichte bezüglich Klimaneutralität und dass man im Rhein-Main-Gebiet grundsätzlich das Problem von zu viel Verkehr hätte, ob es nicht eine schnellere Lösung gebe und wie diese aussehen könnte.

**Herr Bohlmann**, stellte in den Raum, das Verhältnis von Planungs- zu Bauzeit zu betrachten. Die Planungszeit sei i. d. R. länger als die Bauzeit. Im vorliegenden Fall war, nach der Einrichtung des Dialogforums, nach vier Jahren eine Antragsvariante gefunden. Er halte eine nachvollziehbarere, gut begründete Lösung in Abwägung zu Lärmschutz, Kosten und Linienführung für wichtig.

Auf Nachfrage von **Herr Swirschuk, DIE GRÜNEN**, warum nicht vor dem Jahr 2024 mit dem Bau der ABS begonnen werden könnte, entgegnete **Herr Bohlmann**, dass die Darstellung auf der Folie missverständlich sei. Es könnte im Jahr 2024 nicht gebaut werden, da sich mehrere Strecken im Umbau befänden und man Umleitungsstrecken brauche, damit Fahren und Bauen

harmonisiert werden könnten. Zwischen Hanau und Gelnhausen wurde der bereits genehmigte dreigleisige Ausbau nicht realisiert, da in der Zwischenzeit ein viergleisiger Ausbau präferiert werde. Insgesamt würden zwischen Hanau und Gelnhausen 80 km neue Gleisanlagen gebaut. Jedes Gleis werde den neuen Gegebenheiten angepasst.

**Herr Horn, CDU-Fraktion**, erklärte, dass er zum wiederholten Male bei einer Baustellenbesichtigung war und lobte wie die Projekte von den Ingenieuren umgesetzt wurden. Weiter führte er aus, dass mit dem derzeit bestehenden Planungsrecht leider die benötigte Kapazitätsmehrung nicht zu erreichen sei. Als Beispiel führte er hier die Planung zum „Riederwaldtunnel“ in Frankfurt an, die seit den 70er Jahren bestünde. Auch die Bundeskanzlerin habe von einer nötigen Änderung des Planungsrechtes gesprochen. Politisches Ziel müsse es sein, die Planungszeiten zu halbieren. Auch das Umweltrecht bedürfte seiner Meinung nach einer Evaluierung.

**Herr Böttcher, DIE GRÜNEN**, entgegnete, dass nach seiner Meinung die zentralen Verzögerungen in den letzten dreißig Jahren andere Gründe hatten. Er hielt es für elementar, die Beteiligungsrechte der Bürger und Träger öffentlicher Belange zu gewähren, um Akzeptanz für die Bauvorhaben zu erzielen. Da eine Neubaustrecke der Region nicht unmittelbar zu Gute käme, müsste unbedingt die rücksichtsvollste und ökologisch verträglichste Lösung gewählt werden. Er wies darauf hin, dass der Zugverkehr auf der neu geplanten Strecke nicht vernünftig und zuverlässig funktionieren könne, wenn nicht die Engpässe in den Knoten Frankfurt und Hanau beseitigt würden. Des Weiteren halte er es für unerlässlich, dass bei der Planung der NBS auf Reservekapazitäten für Überholungen im Kinzigtal geachtet werde.

**Herr Swirschuk, DIE GRÜNEN**, kritisierte die Ausführungen von Herrn Horn zum Thema Planungsrecht. Der Argumentation, umweltrechtliche Bedenken verhinderten kürzere Planungszeiten, könne er nicht folgen. Die Gründe lägen nach seiner Ansicht im finanziellen Bereich. Als Beispiel nannte er die Schweiz, wo für den Ausbau der Schiene im Vergleich zu Deutschland das zehnfache pro Kopf ausgegeben werde. Nicht die planungsrechtliche Seite, sondern die fehlende Finanzierung der Projekte verhindere deren Verwirklichung.

**Herr Bohlmann**, kam auf die Frage von Herrn Böttcher zurück und erklärte, dass die Schaffung von Strecke allein nicht ausreichte solange die Knoten die Kapazität nicht leisten könnten. Es käme nicht von ungefähr, dass man die Machbarkeit des Fernbahntunnels prüfe. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie werde voraussichtlich im Frühjahr 2021 vorliegen. Auch die Frage, wie der Verkehr durch die Knotenpunkte geleitet werden könnte, werde in der Machbarkeitsstudie behandelt.

**Herr Kraft** stellte fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gab. Darüber hinaus merkte er an, man habe in diesem Gremium bestehende Gesetze und Verordnungen zur Kenntnis zu nehmen und, soweit sie das Gremium betreffen, umzusetzen. Herr Kraft bedankt sich bei den Herren Bohlmann und Schütz für die umfassende Information zur Neubaustrecke.

**Zu TOP 3:** Anfragen und Mitteilungen

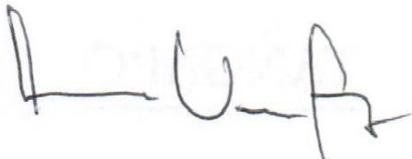
**Herr Kraft** machte in eigener Sache die Ankündigung den Vorsitz des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr in der nächsten Sitzung niederzulegen und bat die Verwaltung um die Aufnahme eines Tagesordnungspunktes für die Wahl einer/eines neuen Vorsitzenden auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung.

**Frau Jäger, CDU-Fraktion**, äußerte das im REK auf S. 52 bei Ziffer 7 (verbesserte Tangentialbeziehungen im S-Bahnnetz südlich des Mains (RTS)) Text und Karte nicht zusammenpassen würden. Sie bat die Verwaltung um Klärung des Sachverhaltes und **Herr Schwirschuk, DIE GRÜNEN**, bat darum, seiner Fraktion noch ein bis zwei Exemplare des REK zur Verfügung zu stellen.

**Herr Dr. Beck** sagte zu, dass der Sachverhalt von der Verwaltung, ggf. unter Einbeziehung der Gutachter des REK geprüft wird und das Ergebnis bei den weiteren Arbeiten zur Neuaufstellung des RPS/RegFNP entsprechend berücksichtigt wird.

Da keine Wortmeldungen mehr vorlagen, dankte **Herr Kraft** den Teilnehmenden für die kollegiale Zusammenarbeit und schloss um 10:10 Uhr die Sitzung.

Der Vorsitzende des Ausschusses für  
Wirtschaft und Verkehr



Uwe Kraft

Die Schriftführerin



Manuela Barthel



# Bahnprojekt Hanau-Fulda

-  Mehr Züge.
-  Weniger Lärm.
-  Mehr Tempo.
-  Weniger CO<sub>2</sub>.

5. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr  
Regionalversammlung Südhessen 24.10.2019

**Neubaustrecke (NBS) Gelnhäuser-SFS Fulda/Würzburg**

# Themen

- 1. Einführung**
- 2.** Hanau-Würzburg/Fulda (HWF)  
Ausbaustrecke (ABS):  
Mit Vorabmaßnahmen begonnen
- 3.** HWF Neubaustrecke (NBS):  
Variantensuche mit früher  
Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgreich

# Schiene ist am klimafreundlichsten

## Personenverkehr:

Treibhausgas-Emissionen (CO<sub>2</sub>e) in Gramm pro Person und Kilometer (Pkm) in Deutschland

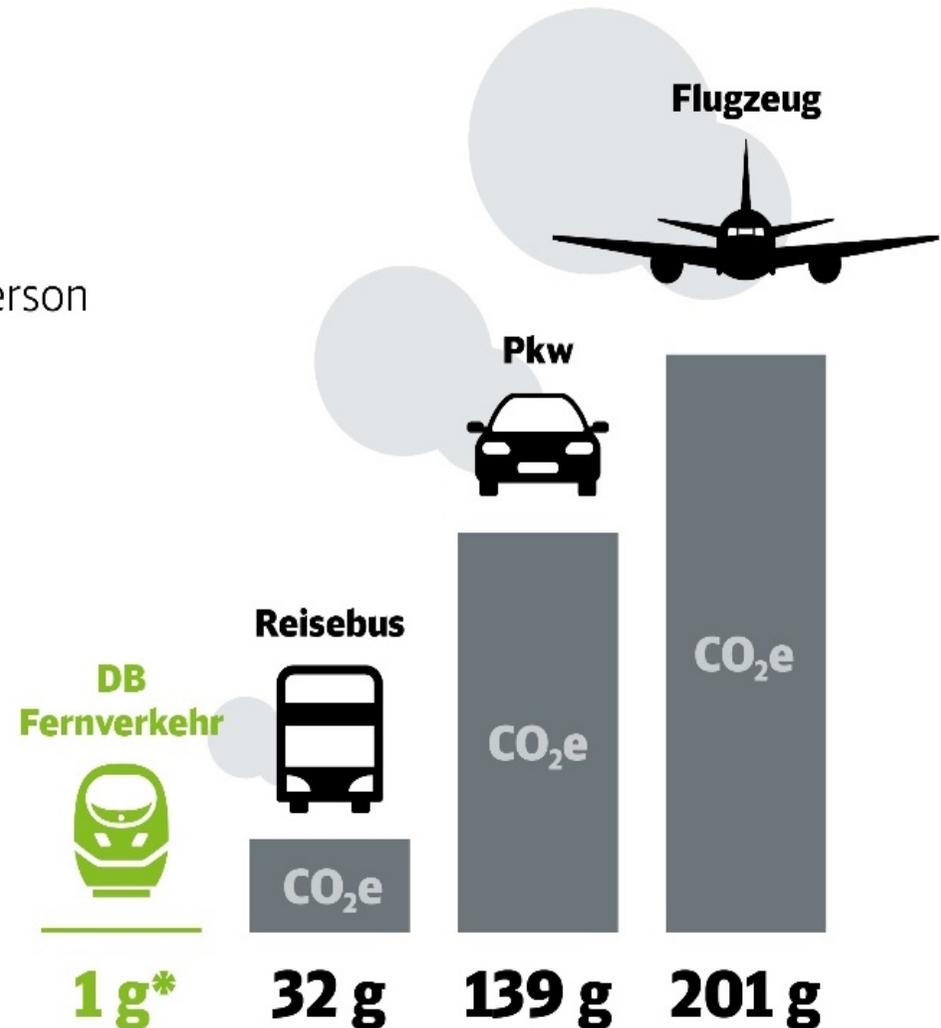
CO<sub>2</sub>e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas, gerundete Werte

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger sind berücksichtigt

\*DB Fernverkehr: Inklusive nicht elektrifizierter Fahrten (<2%)

Flugzeug: unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

Quellen: Flugzeug, Pkw, Bus: UBA 2018 (TREMOD 5.82, Bezugsjahr 2017); Schiene: DB AG (Bezugsjahr 2018)



# Vom Schienenausbau profitieren die Menschen und die Wirtschaft in Hessen

Infos unter [FRMplus.de](http://FRMplus.de)

## MEHR ZUG FÜR DIE REGION.

Durch den Ausbau des Schienennetzes für Frankfurt Rhein-Main in Zukunft noch schneller, bequemer und barrierefrei ans Ziel kommen.

**FRANKFURT RHEINMAIN plus**

Eine Kooperation für den Ausbau der Infrastruktur.

Mehr für den Wirtschaftsstandort

Mehr Umwelt- und Lärmschutz

Mehr Kapazität

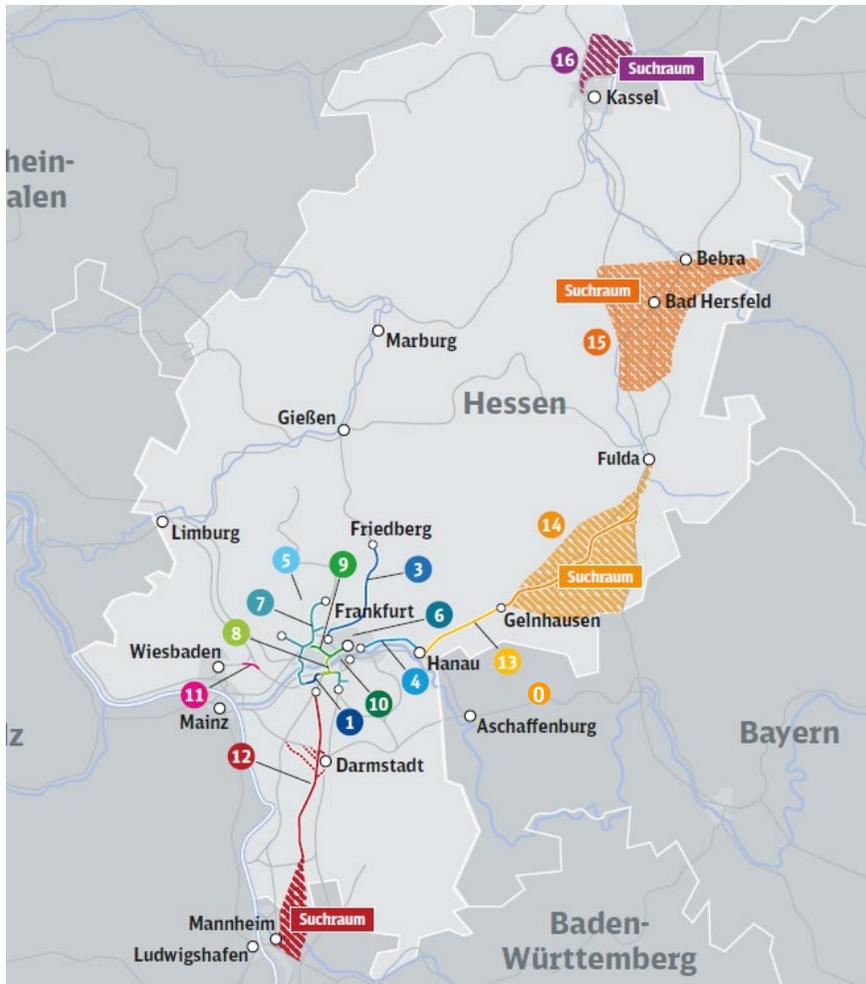
Mehr Schnelligkeit

Mehr Verbindungen

Mehr Komfort

# Mit dem Programm Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> wird die Infrastruktur in Hessen bis 2030 Schritt für Schritt ausgebaut

## Infrastrukturausbau in Hessen

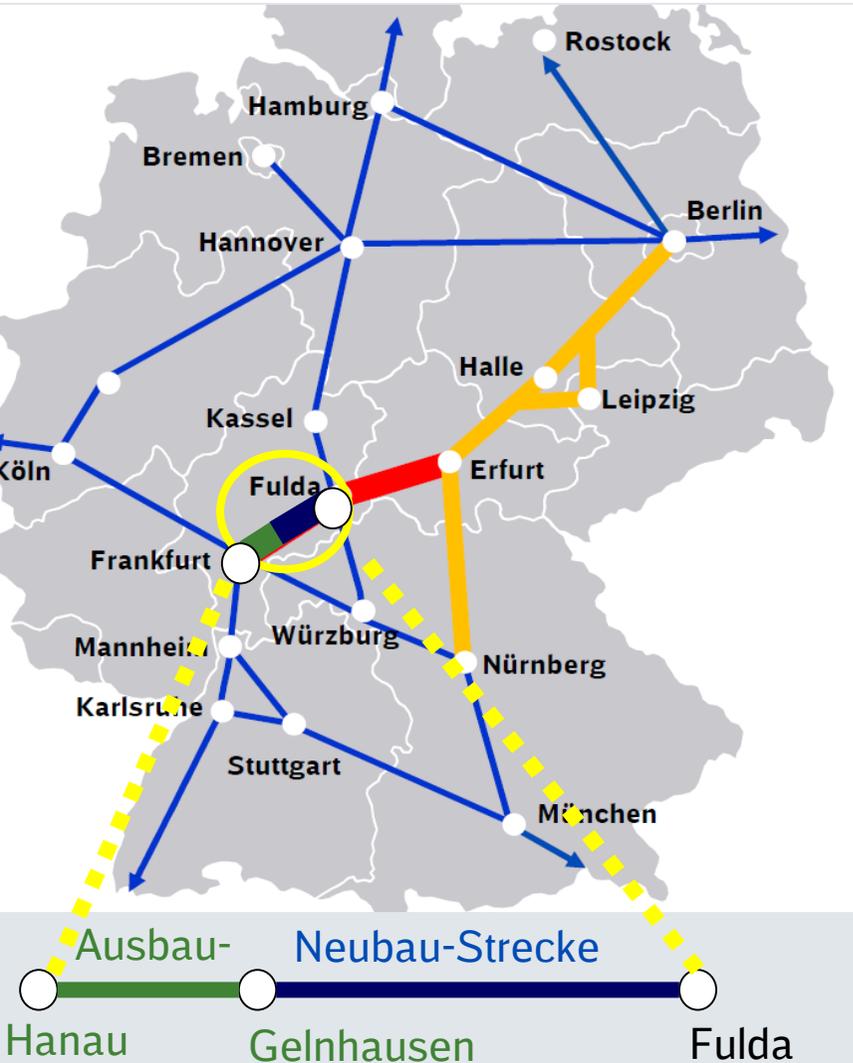


## Inbetriebnahmen



# Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda

**Nutzen:** mehr Züge, pünktlicher, schneller



## Nutzen für Anwohner, Kunden, Klima

- für Nah-, Fern-, Güter-Verkehr
- mehr Züge
- pünktlicher
- schneller
- Schallschutz
- modernere Stationen

## Stand

- Finanzierung mit Bund vereinbart für ESTW, Vorabmaßnahmen (12/2018)
- Vorabmaßnahmen laufen
- Parlamentarische Befassung steht an

## Baubeginn 2020

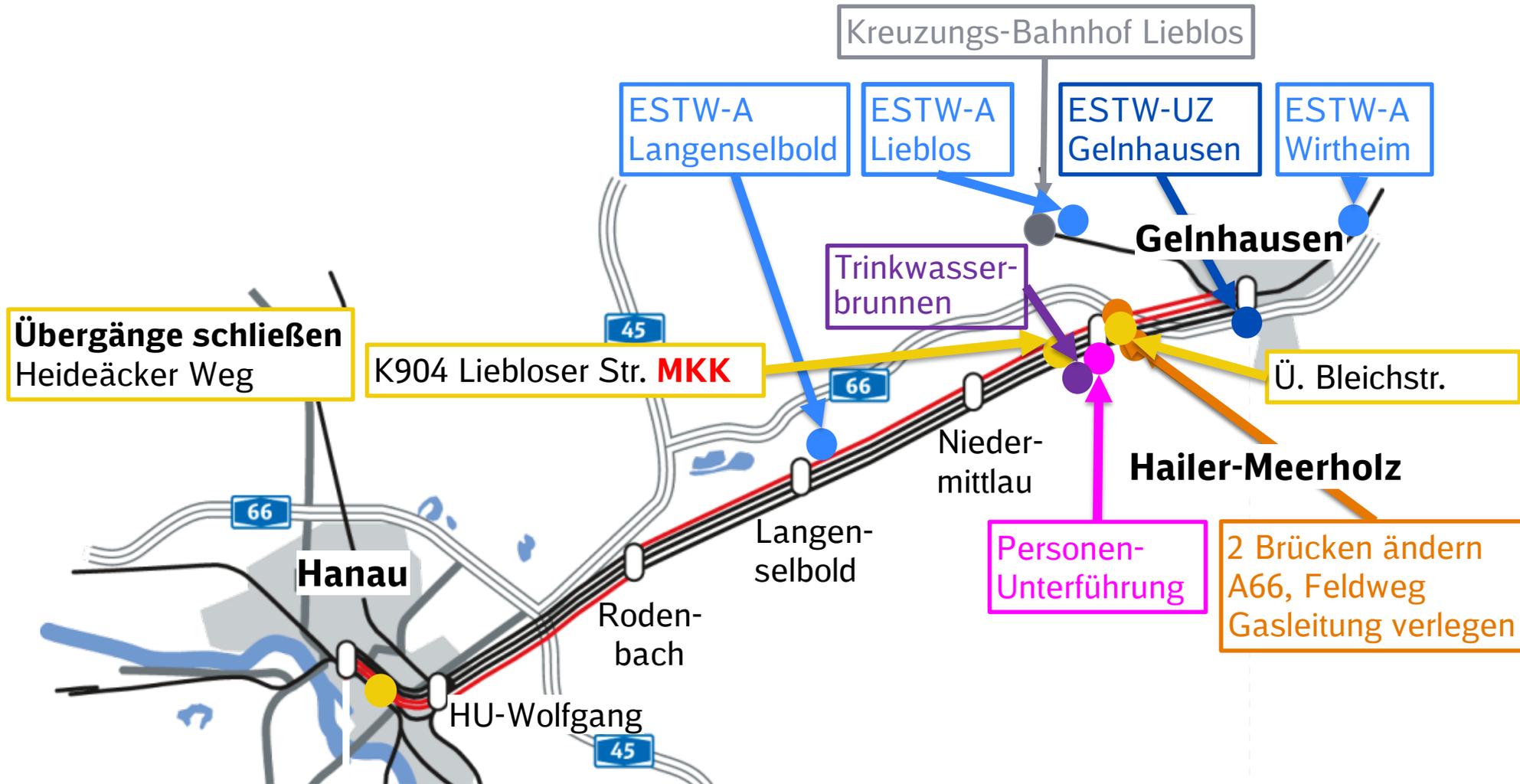
- ESTW, Vorabmaßnahmen

# Themen

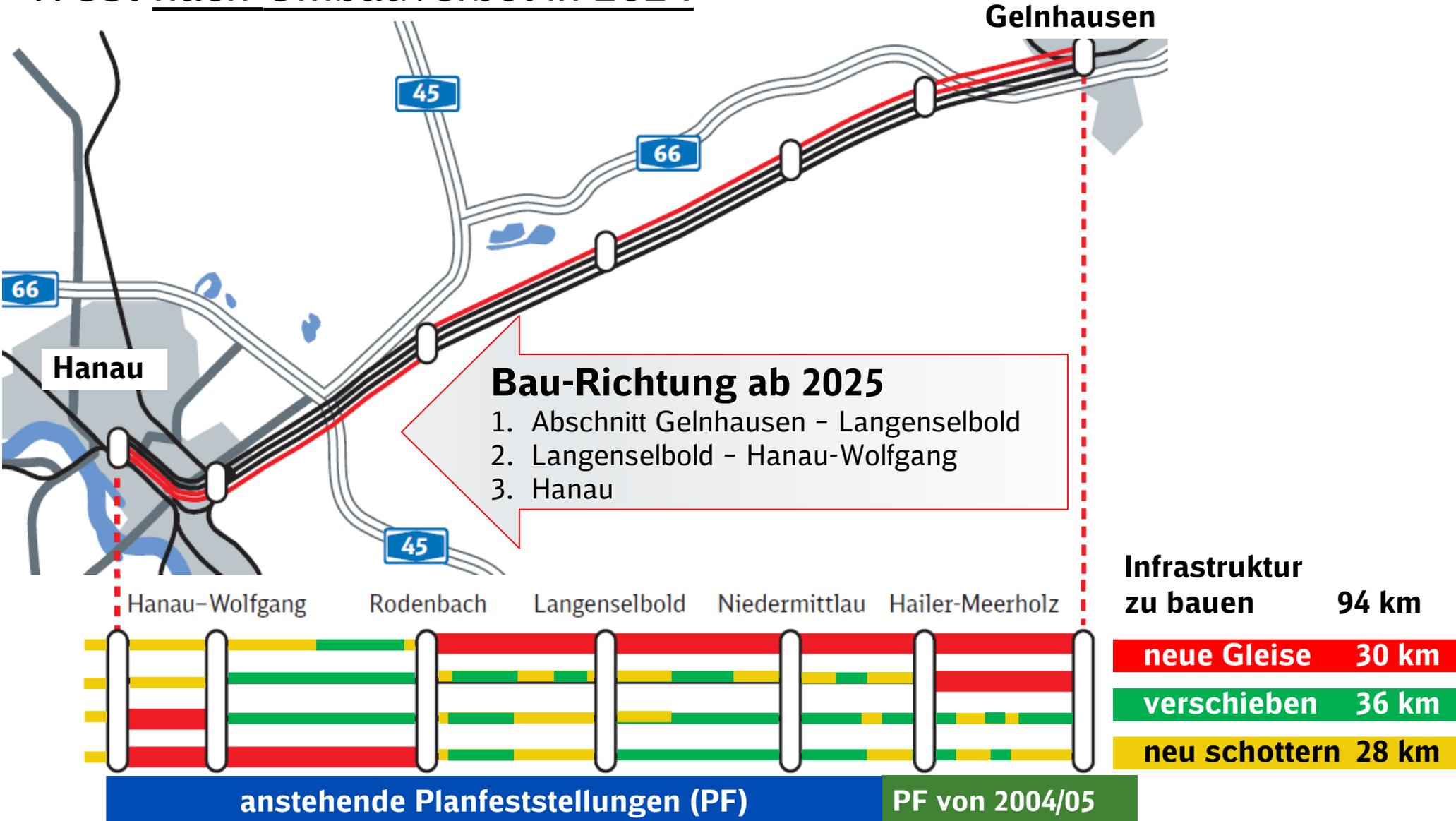
1. Einführung
2. **Hanau-Würzburg/Fulda (HWF)  
Ausbaustrecke (ABS):  
Mit Vorabmaßnahmen begonnen**
3. HWF Neubaustrecke (NBS):  
Variantensuche mit früher  
Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgreich

# Vorabmaßnahmen 2020 bis 2023 (räumlich)

Elektronisches Stellwerk (ESTW), Brücken, Unterführung, Übergänge, Bahnhof

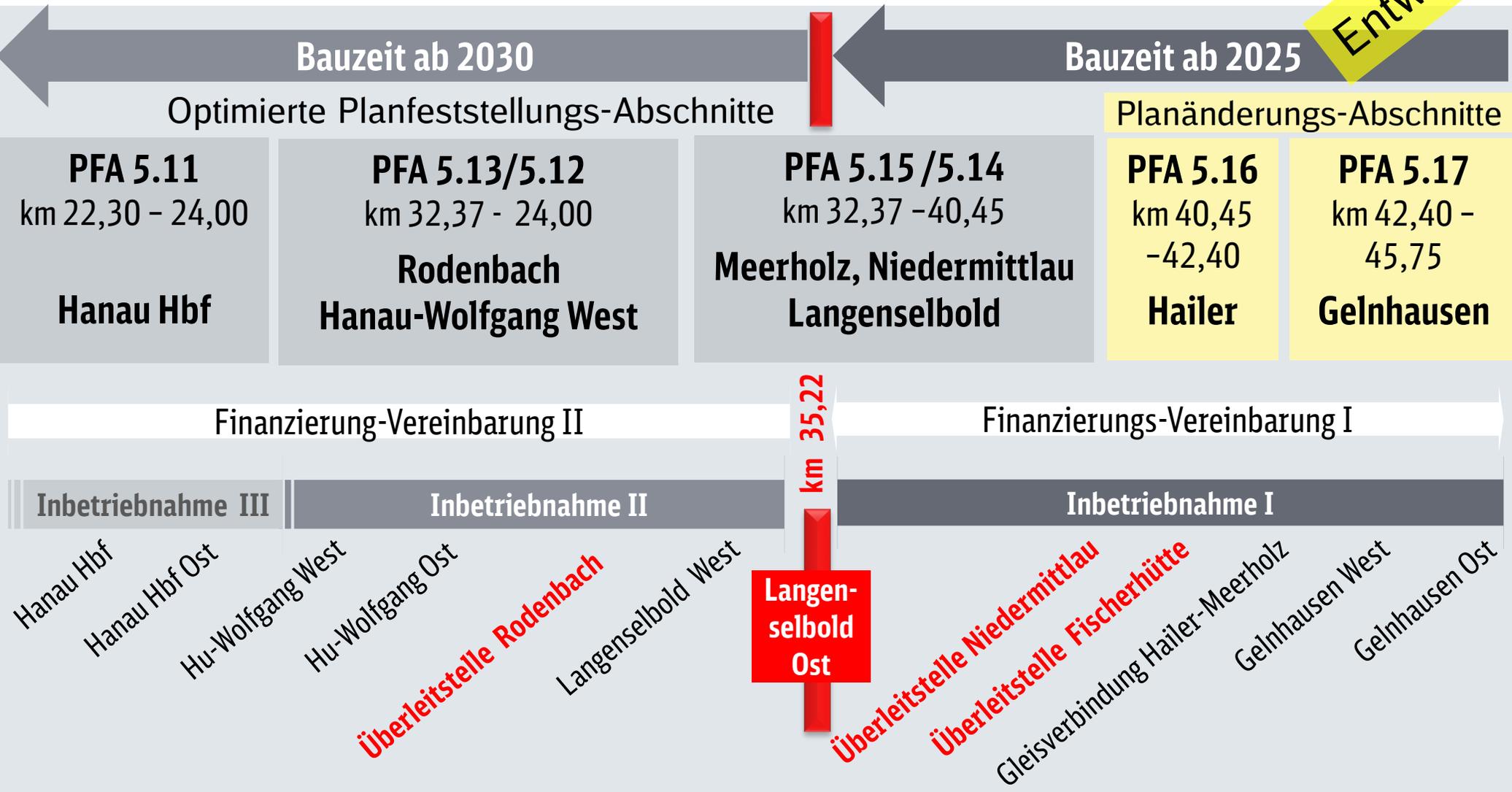


# ABS: Start 2025 Ausbau auf 4 Gleise von Ost nach West nach Umbauverbot in 2024



# Optimierte Planungsabschnitte (2024 Bauverbot) **DB NETZE** Finanzierungs-Vereinbarung & Teil-Inbetriebnahmen

**Entwurf**



**Technisch mögliche Inbetriebnahme-Abschnitte**

# Themen

1. Einführung
2. Hanau-Würzburg/Fulda (HWF)  
Ausbaustrecke (ABS):  
Mit Vorabmaßnahmen begonnen
3. **HWF Neubaustrecke (NBS):  
Variantensuche mit früher  
Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgreich**

# Die Bahn-Strecke Hanau-Fulda ist überlastet

## Ist-Zustand

- Die Strecke Hanau-Fulda ist eine der am **stärksten belasteten Bahnstrecken** Deutschlands.
- Bereits 2008 wurden Teile zum **überlasteten Schienenweg** erklärt.

## Folgen

- **Verspätungen** im Nah-, Fernverkehr.
- Keine zusätzlichen Züge möglich.

## Lösung

- Zwei zusätzliche Gleise.



Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Bahnstrecke Hanau-Fulda ohne Neubau bis zu **129% überlastet**.

Quelle: [www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/img/bvu/2-007-V01\\_Bezugsfall\\_Auslastung.jpg](http://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/img/bvu/2-007-V01_Bezugsfall_Auslastung.jpg)

# Suchraum mit Dialogforum und RP abgestimmt am 21.1.2015 auf Antragskonferenz

## Grenzen des Suchraums

- **Westen, Norden:**  
geologische Grenze Rand Fuldaer Senke
- **Süden:**  
maximale Fahrzeit von 45 Minuten  
Frankfurt - Fulda bildet die Grenze
- **Osten:**  
an Schnellfahrstrecke  
Fulda - Würzburg anbinden



# Planung mit früher Öffentlichkeitbeteiligung

seit 2014: 17 Dialogforen | 30 AG-Treffen | **300 Beteiligte**



„Es ist gut, dass wir teilnehmen und unsere Fragen einbringen können. Ich hoffe, dass es in dieser Art und Weise weitergeht.“

„Danke an die Bahn für das Angebot des Dialogforums. Ansonsten wird der Bürger bei solchen Projekten ja häufig vor vollendete Tatsachen gestellt.“



# Planung mit früher Öffentlichkeitbeteiligung

Die Teilnehmenden sind mit dem Dialogforum zufrieden.

**2014**

**DB Netz AG & Land Hessen** starten frühe Öffentlichkeitsbeteiligung mit **Dialogforum**

**2016**

**13 Varianten** festgelegt, dann bewertet, geprüft, diskutiert

**2018**

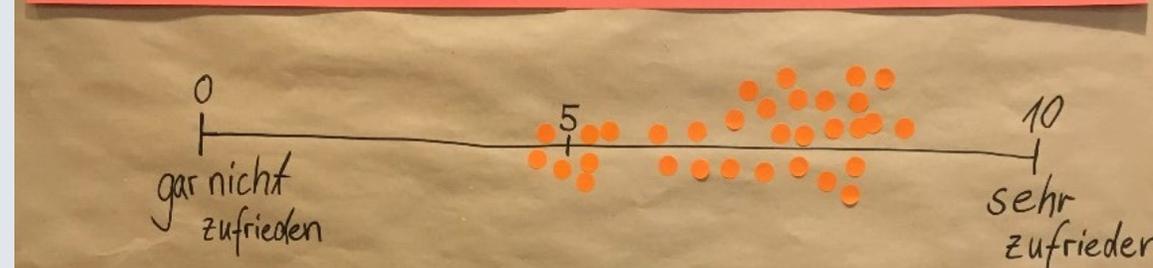
**Antragsvariante** gewählt

**ab 08/2019**

**Vollständigkeitsprüfung**  
**Raumordnungsunterlagen**

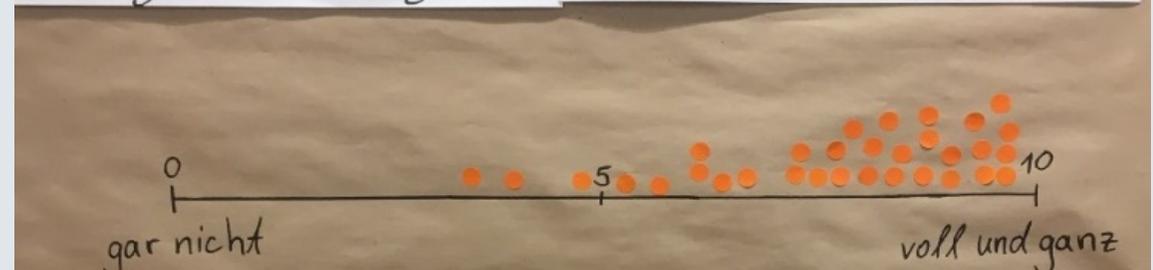
**Teilnehmer sind überwiegend zufrieden!**

Wie zufrieden sind Sie bislang insgesamt mit dem Dialogprozess?



**Anregungen werden ernst genommen!**

Inwieweit setzt sich das Dialogforum ernsthaft mit Ihren Hinweisen, Fragen und Meinungen auseinander?



17. Dialogforum 13.05.2019: Klebpunkte Teilnehmende an Pinnwand



## Vorteile für die Region



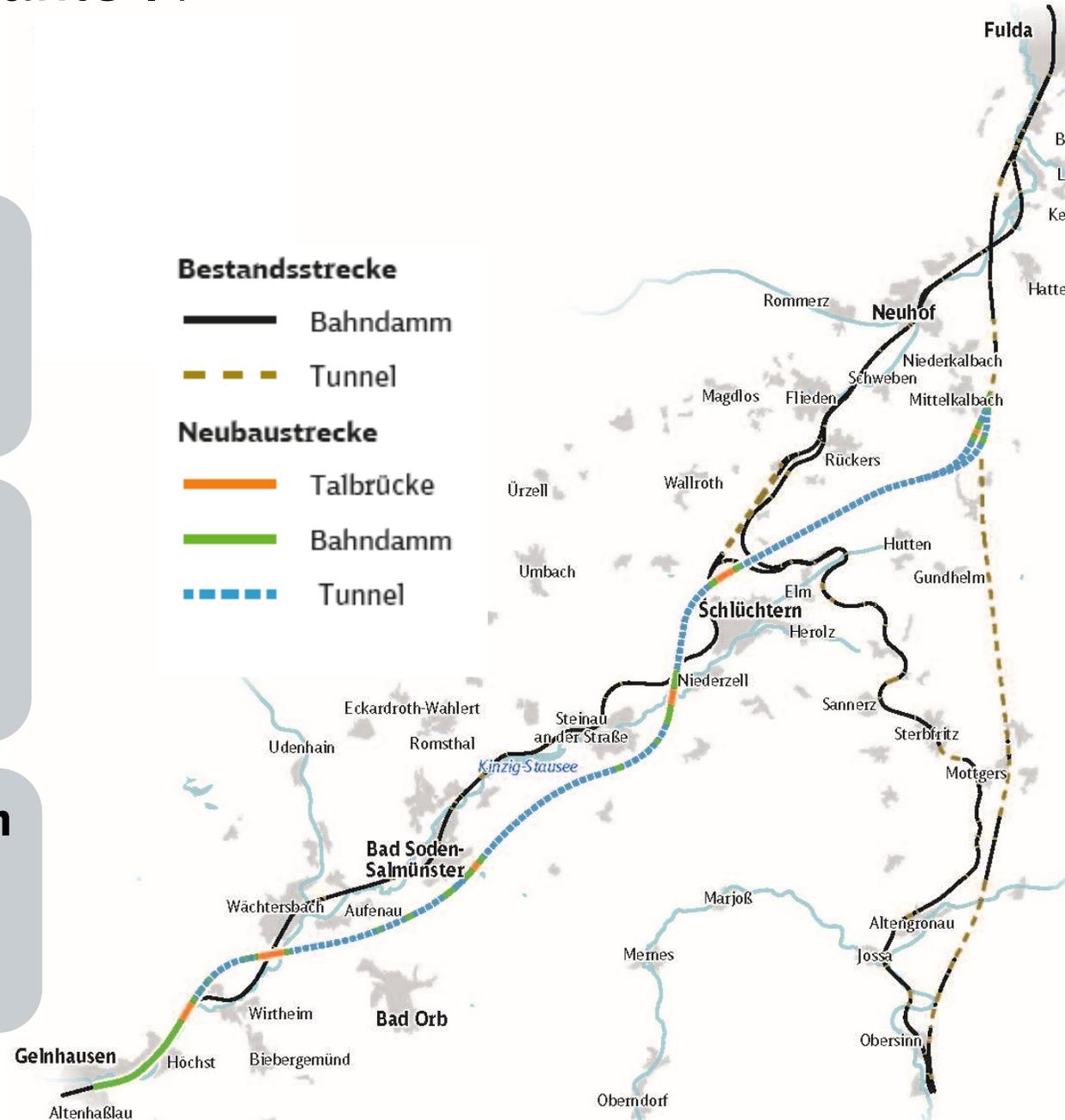
**Nachts weniger Lärm**  
durch Güterzüge auf  
Neubaustrecke



**Pünktlicher und mehr  
Züge im Nahverkehr**  
durch eigene Gleise  
ohne Fernverkehr



**Chance auf „schnellen  
Nahverkehr“** durch  
Verknüpfung bei  
Schlüchtern



# Flug Variante IV

# Mit Neubau: Mehr Nahverkehr und pünktlicher

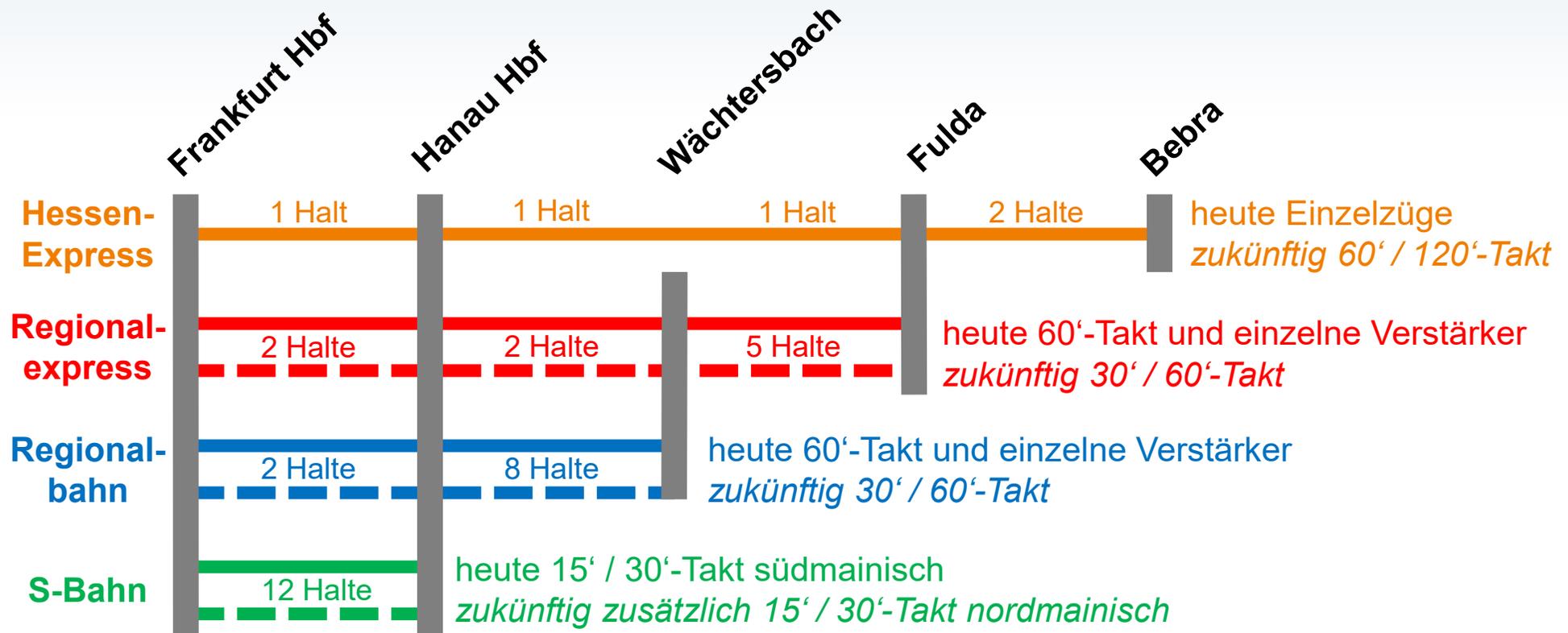
	Heute überlastete Kinzigtalbahn	Künftig Kinzigtalbahn	Neubaustrecke
Tag	  	 	
Nacht			

- langsame und schnelle Züge teilen sich **eine Strecke**
  - hohe Unpünktlichkeit
  - kein Platz für neue Angebote

- gleich-schnelle Züge teilen sich jeweils eine von **zwei Strecken**
  - **Züge pünktlicher und schneller**
  - **Platz für neue Angebote**
- **es wird nachts leiser**

# SPNV-Angebot im Korridor zwischen Frankfurt und Fulda

SAMMELFUNKTION UND SCHNELLE DIREKTVERBINDUNGEN INS RHEIN-MAIN-GEBIET

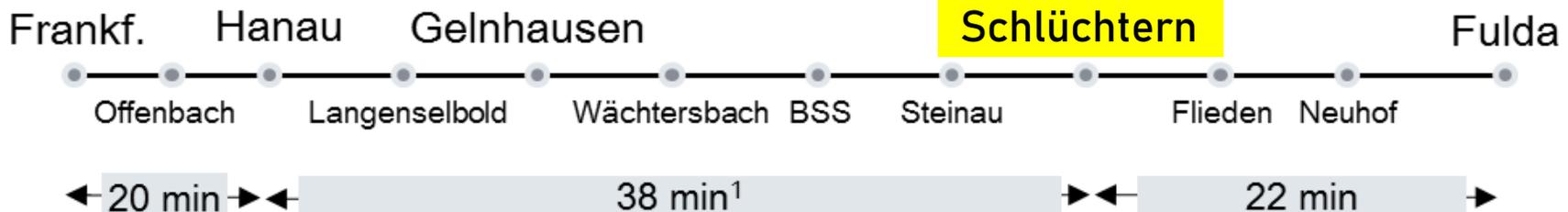


# Fahrzeitverkürzungen zwischen Osthessen und dem Rhein-Main-Gebiet

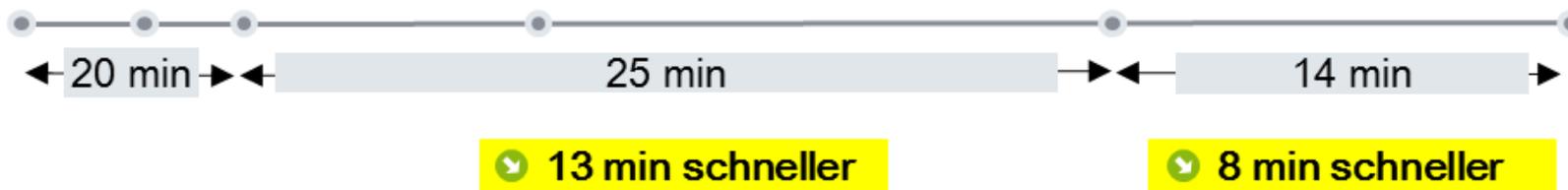


Mit der Neubaustrecke kann der Nahverkehr zwischen Fulda - Hanau 21 Min. schneller werden

Heute: Nahverkehr via überlasteter Kinzigtalbahn



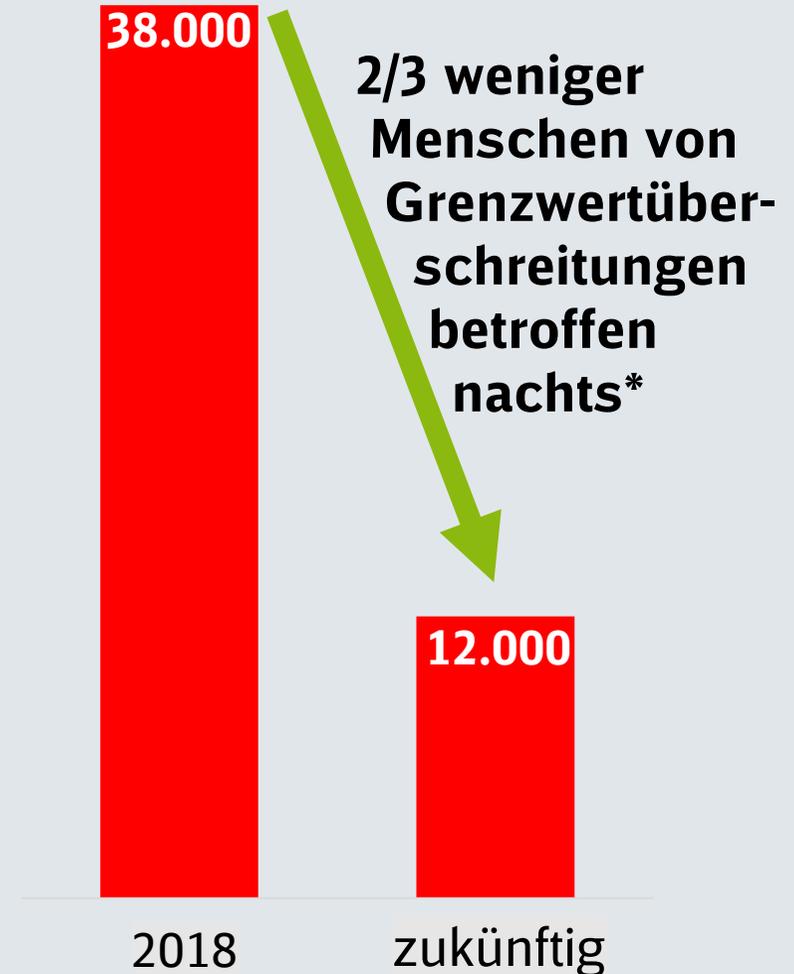
Zukünftig: Schneller und zusätzlicher Nahverkehr mit Hessen-Express möglich



1 Bisherige Expresszüge: 6:22 Uhr Schlüchtern - Wächtersbach - Hanau 31 Min.; 7:14 Uhr Schlüchtern – Bad Soden-Salmünster – Hanau 32 Min.; von Hanau nach Schlüchtern gibt es aktuell keine Expresszüge

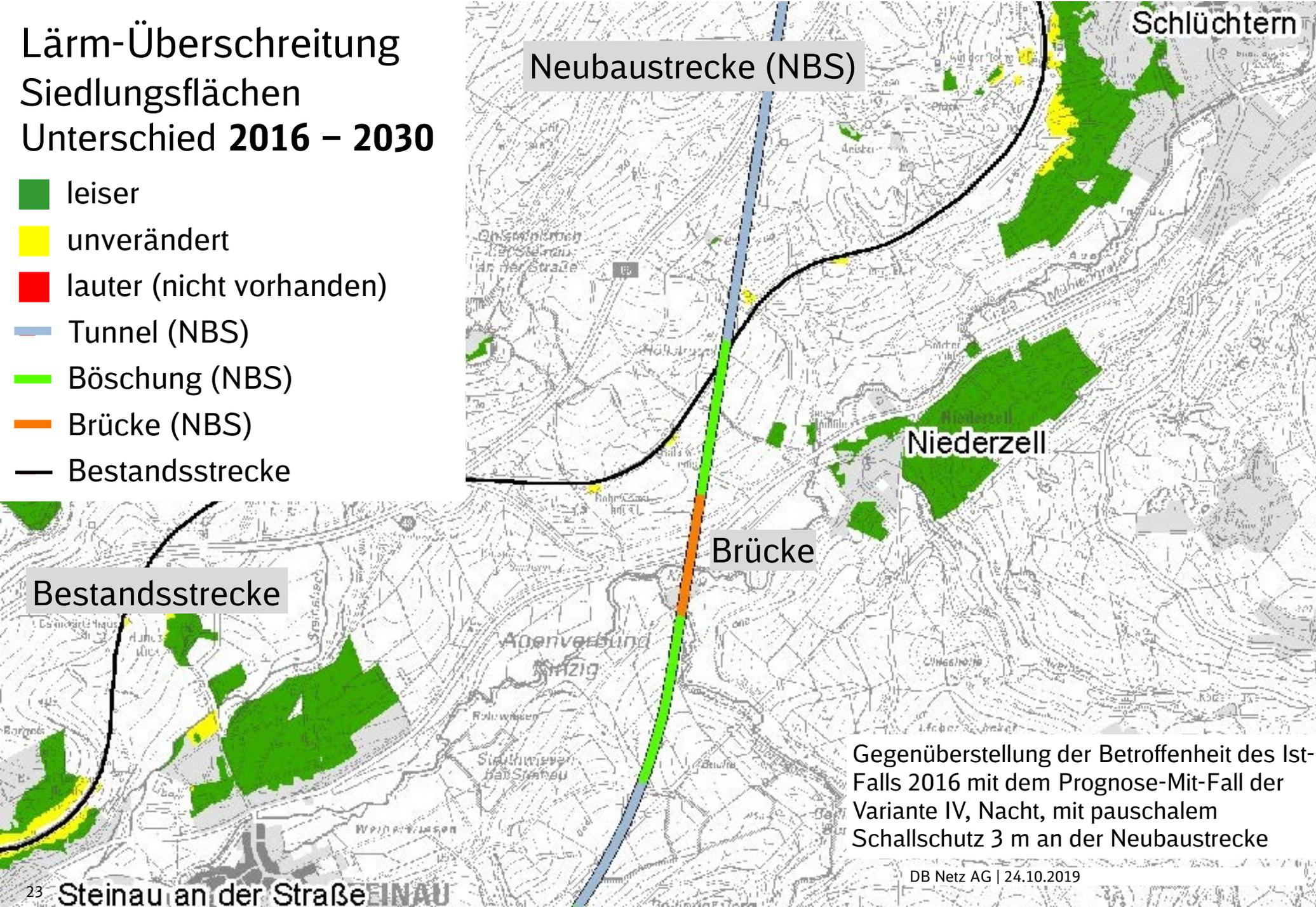
# Vorteile der neuen Bahnstrecke für die Region: weniger Menschen von Lärm betroffen, vor allem nachts

- Es wird **spürbar leiser**.  
Nachts nutzen fast alle Güterzüge die Neubaustrecke und haben 2030 Flüsterbremsen.
- Die Neubaustrecke ist **weiter von Siedlungen entfernt** als die Bestandsstrecke.
- Die **Neubaustrecke** hat neueren gesetzlichen **Lärmschutz**.



# Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

- leiser
- unverändert
- lauter (nicht vorhanden)
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke



Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

# Ausblick

## ■ **Raumordnungsverfahren (ROV) der NBS:**

- August 2019 Teil der Unterlagen zur Vollständigkeitsprüfung beim Regierungspräsidium abgegeben. Abschluss der Prüfung in IV. Quartal 2019 erwartet.

## ■ **Nächste Termine:**

- 18. Dialogforum 28.10.2019: Ergebnisse der projektseitigen Qualitätsprüfung der Antragsunterlagen erläutern

Danke für Ihr Interesse! |  
Fragen?

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