



25. Sitzung Dialogforum Hanau–Fulda

27.08.2025 | Gelnhausen

1. Begrüßung

2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

1. Begrüßung
- 2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024**
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Abnahme des Protokolls 24. Dialogforum vom 23.09.2024



**Zum Protokoll sind keine
Änderungswünsche eingegangen**

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
- 3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda**
 - 3.1 Aktueller Planungsstand
 - 3.2 Berichte aus den Sitzungen der AG NBS und AG Kompensation
 - 3.3 Sachstand: Prozess der Parlamentarischen Befassung
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
 - 3.1 Aktueller Planungsstand**
 - 3.2 Berichte aus den Sitzungen der AG NBS und AG Kompensation
 - 3.3 Sachstand: Prozess der Parlamentarischen Befassung
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Ihre Ansprechpartner im Projekt



Bert Bohlmann

Leiter Technik
ABS/NBS Gelnhausen-Fulda



Christopher Schmidt

Projektleiter
ABS Gelnhausen-Wirtheim
NBS Schlüchtern-Kalbach



Matthias Kromer

Projektleiter
NBS Wirtheim-Schlüchtern

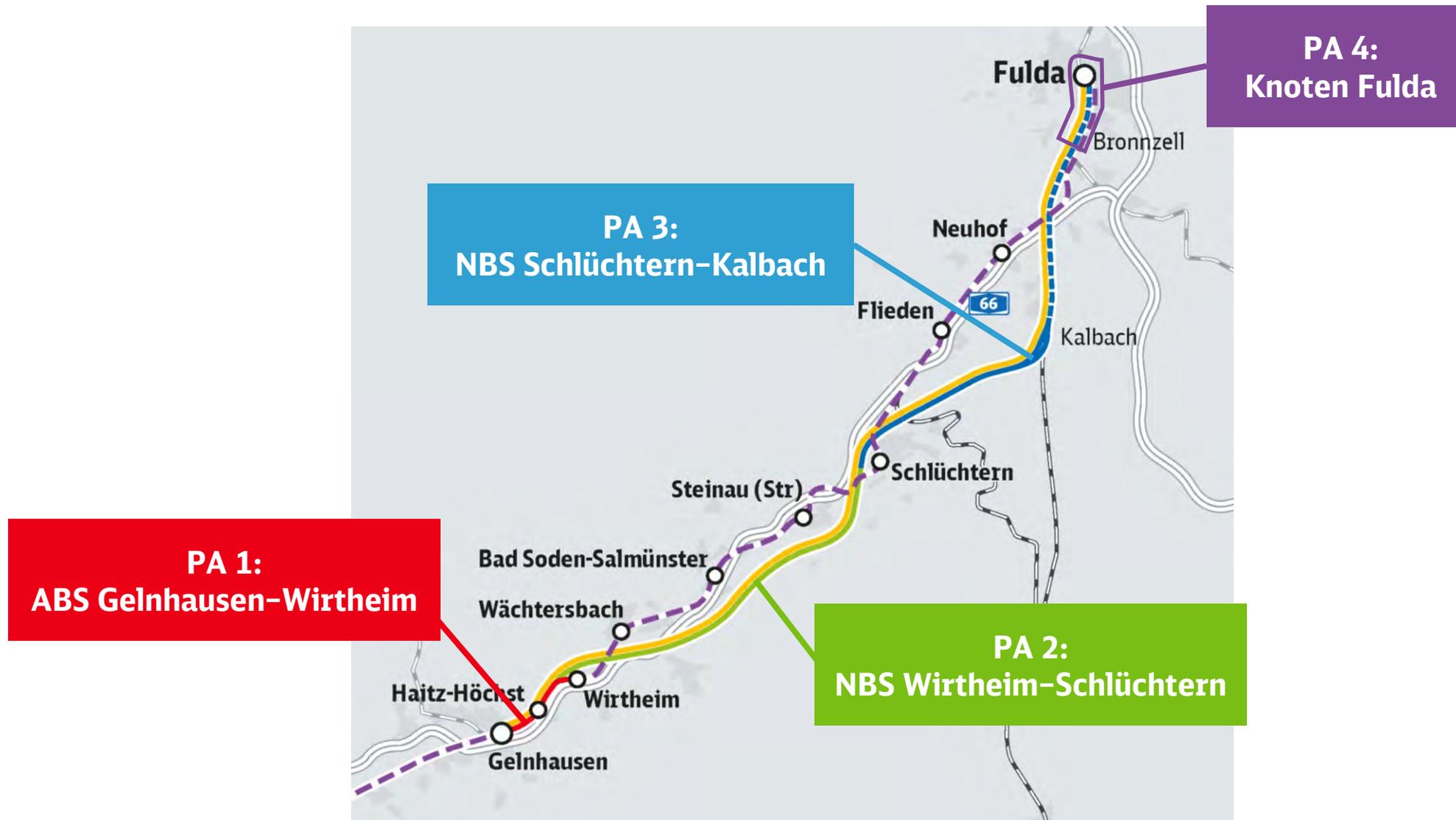


Carolin Handschuh

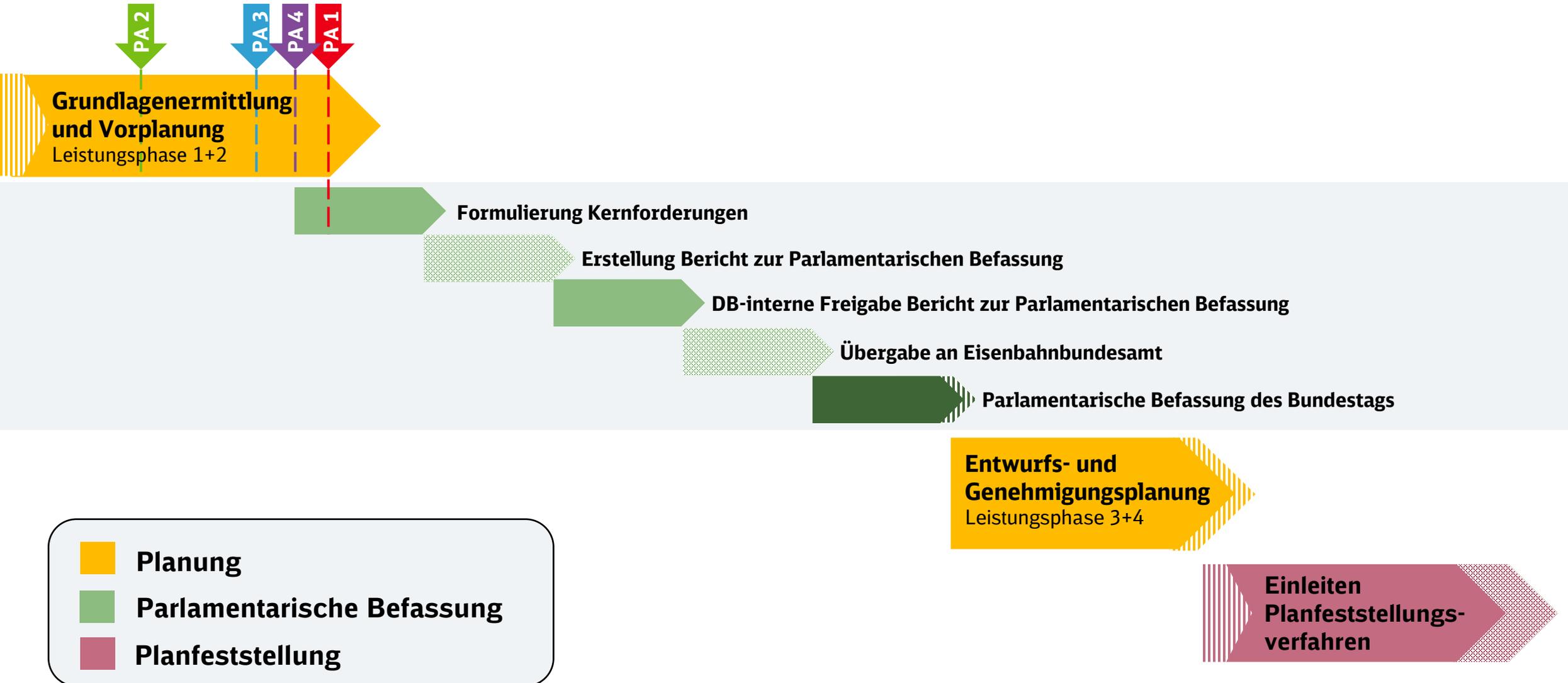
Projektkommunikation
Stakeholdermanagement

E-Mail: hanau-fulda@deutschebahn.com
Mobil: 01523 2118751

Die Neubaustrecke ist inzwischen planerisch in vier Planfeststellungsabschnitte (PA) untergliedert



Die Planung der Neubaustrecke befindet sich noch in den frühen Leistungsphasen (1 und 2)



1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
 - 3.1 Aktueller Planungsstand
 - 3.2 Berichte aus den Sitzungen der AG NBS und AG
Kompensation**
 - 3.3 Sachstand: Prozess der Parlamentarischen Befassung
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Rückblick auf die 4. Sitzung der AG NBS am 30. Oktober 2024 im **InfraGO** Stadtschloss Fulda



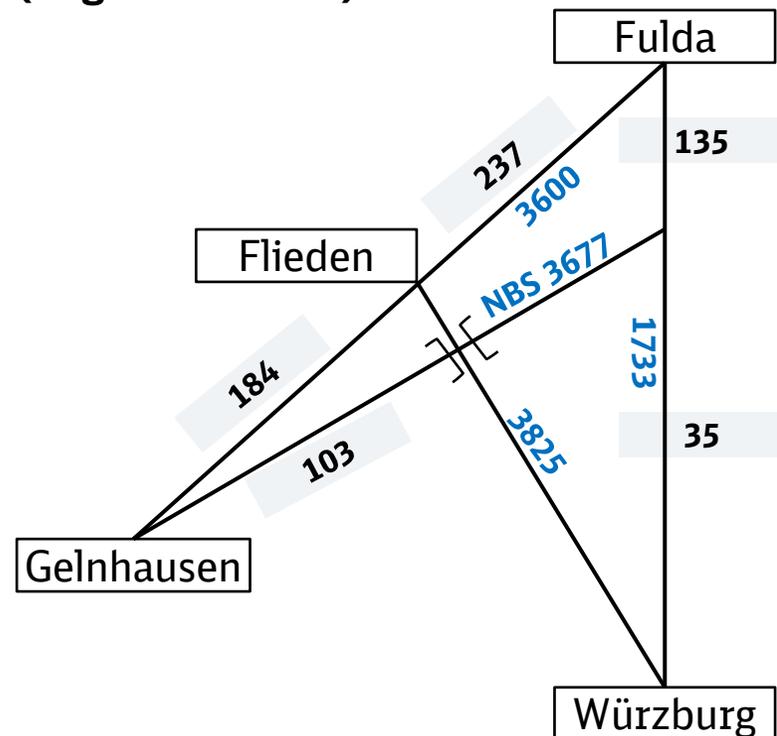
Agenda

- Zugzahlen Fulda Bronnzell
- Verkehrliche Situation Fulda Bronnzell
- Bewertung Schallschutz-Vorschlag Fulda Bronnzell

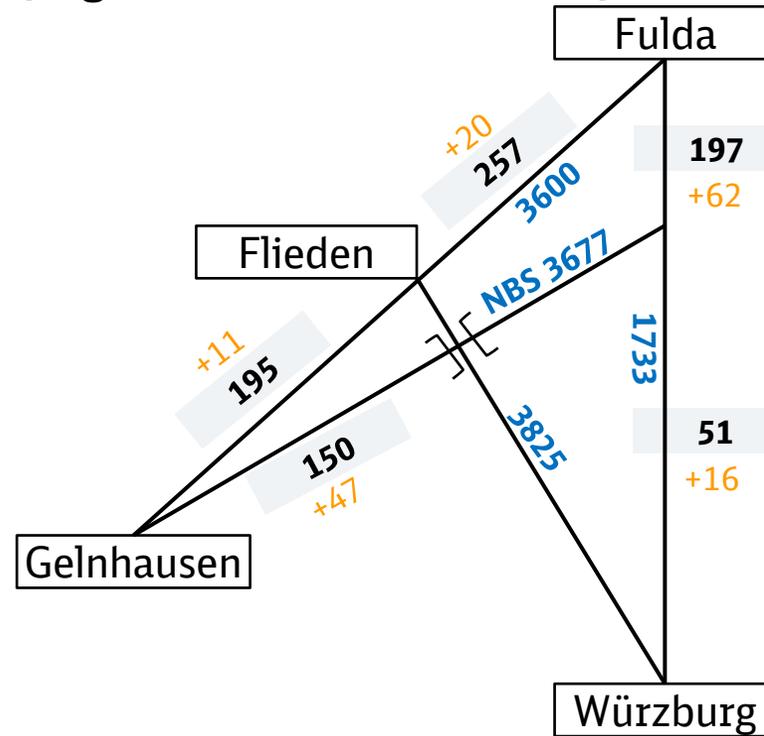
Seit dem Raumordnungsverfahren haben sich die Zugzahlen weiterentwickelt

TAG (06-22 Uhr) → alle Verkehrsarten*

**Zugzahlen ROV
(Zugzahlen 2030)**



**Zugzahlen 2030DT
(Zugzahlenmodell des Bundes)**



Zugzahlen 2030DT VL

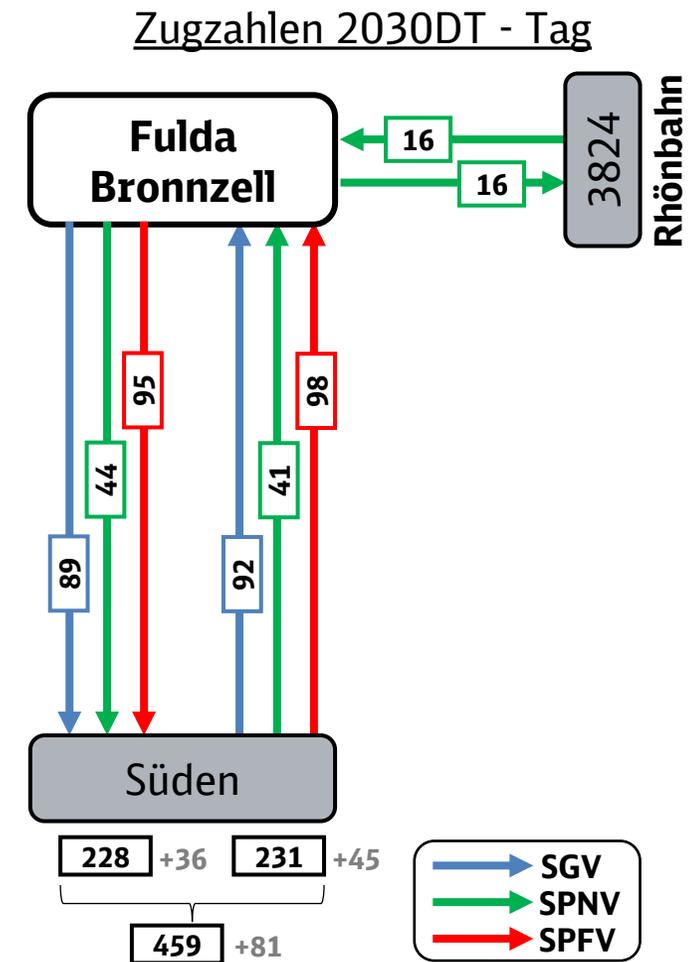
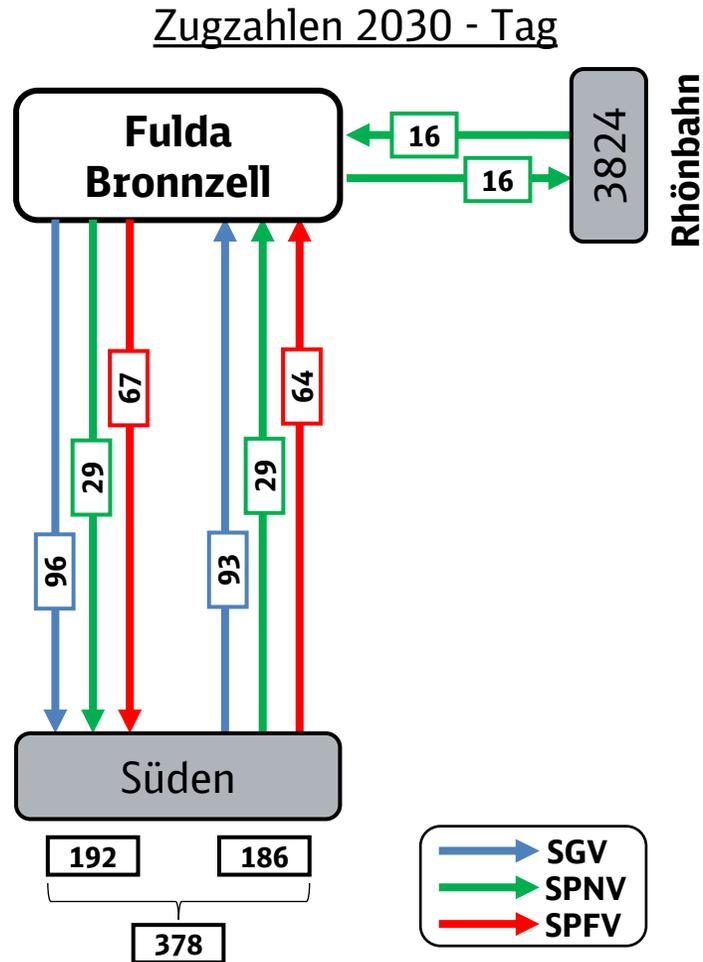
Keine Verkehrslenkung in der Zeit von 06-22 Uhr möglich, da die NBS nur durch den SPFV genutzt wird

Legende:

Streckenummer; **10** Anzahl der Züge 6-22 Uhr; **+10** Zuwachs an Zügen in der Prognose 2030 DT

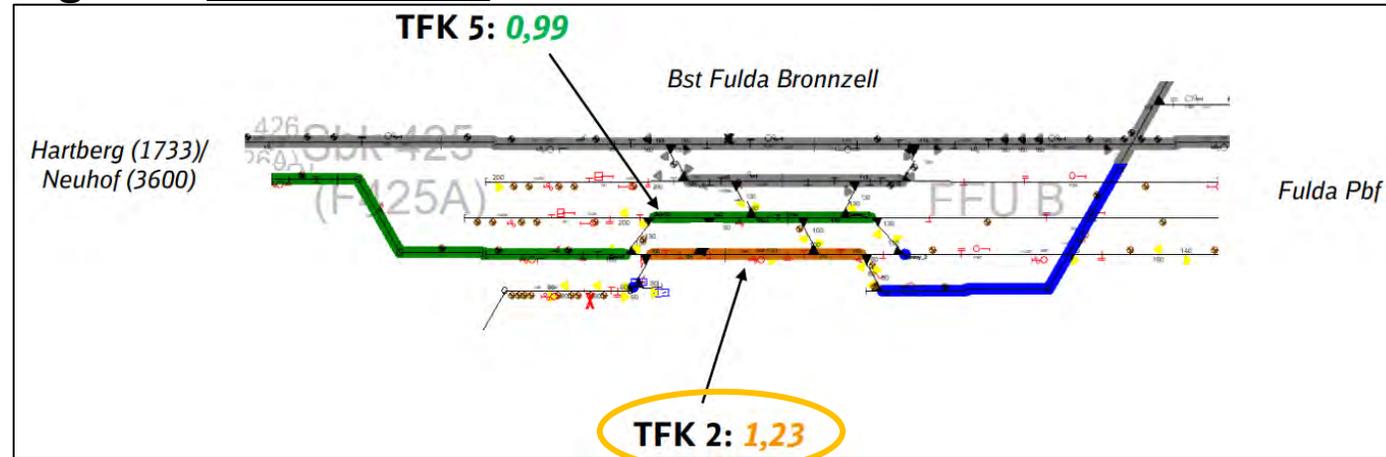
Auszug der Zugzahlen für Fulda Bronnzell

Zugzahlen TAG (06-22 Uhr)



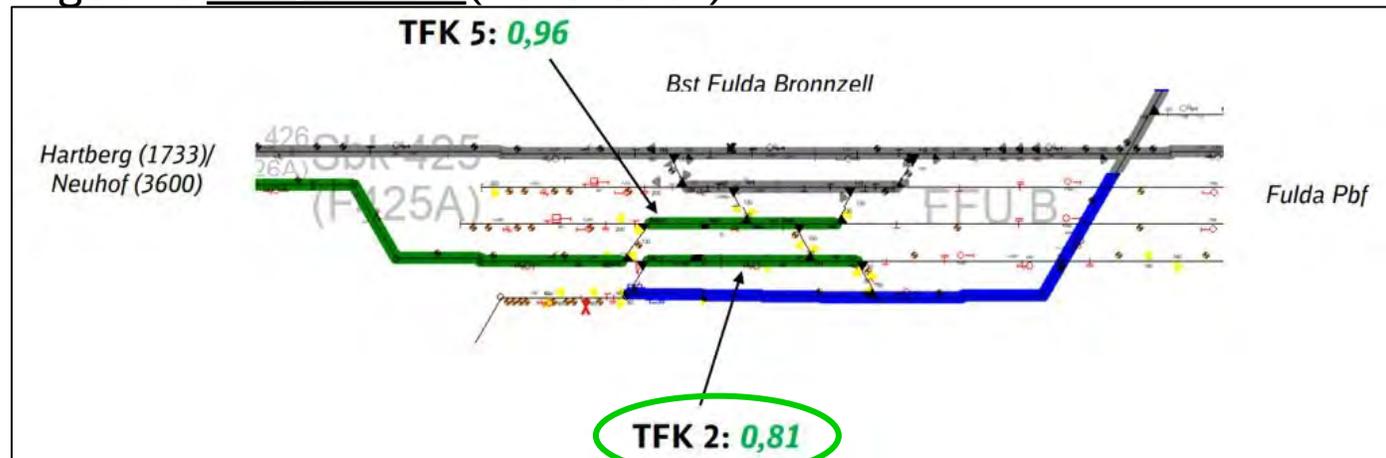
Eine neue Kapazitätsuntersuchung* auf Basis der Zugzahlen 2030 DT ergab eine punktuell risikobehaftete Betriebsqualität, auch unter Berücksichtigung der neuen Maßnahmen „Knoten Fulda PA 4“

Ergebnis ohne 5. Gleis



- Die Streckenauslastung des Gleises 3600-1 ist durch die Einbindung der Strecke 3824 sehr hoch.
- Ein zusätzliches Gleis und die damit ermöglichte Entflechtung der Verkehre würde die Streckenauslastung auf allen Gleisen und die Knotenbelastung im Knoten Fulda reduzieren.

Ergebnis mit 5. Gleis (Durchstich)

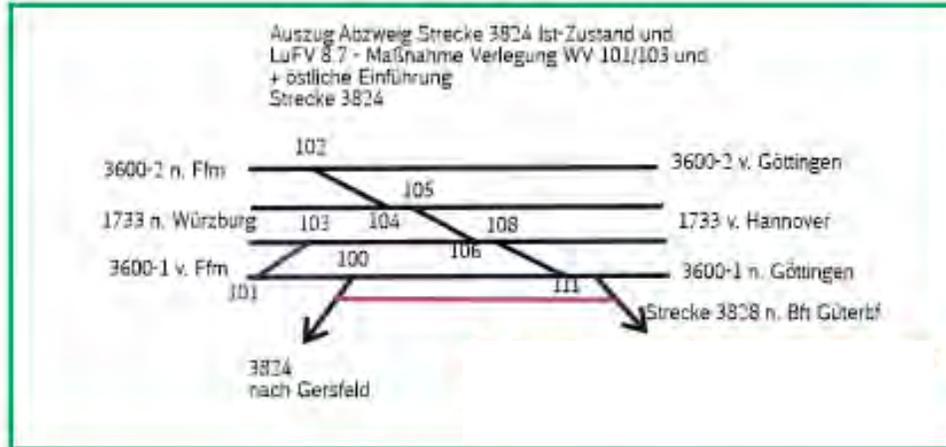


Maßstab Qualitätsfaktor Teilfahrstraßenknoten (TFK)

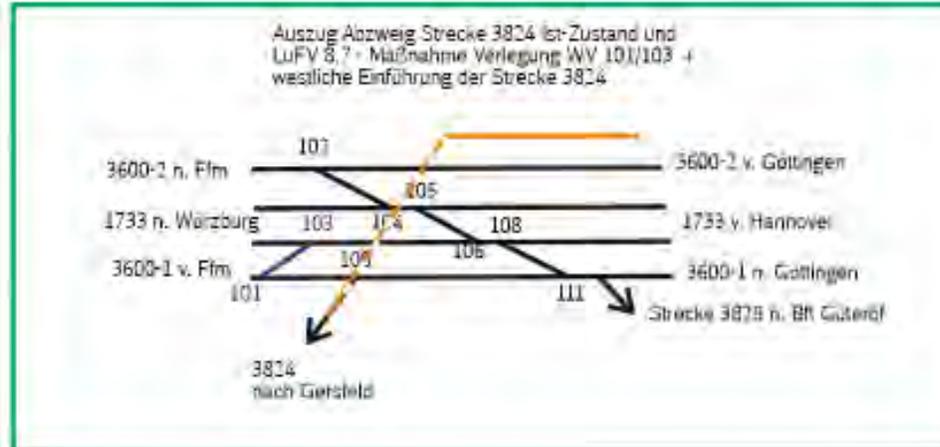
	< 0,5	premium
	0,5 - 1,2	optimal
	1,2 - 1,5	risikobehaftet
	> 1,5	mangelhaft

Die DB untersuchte die technische Machbarkeit für ein 5. Gleis, um die risikobehaftete Betriebsqualität zu verbessern

Ost-Varianten



West-Varianten



Legende

- Westvarianten
- Ostvarianten



Soll das fünfte Gleis in Fulda Bronnzell in die Planung aufgenommen werden?

Abstimmungsstand mit BMV/EBA:

Aktuell ist die Aufnahme des 5. Gleises in die Bedarfsplanmaßnahme in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium/EBA

→ **Bis zu einer Entscheidung ist ein 5. Gleis keine Planungsbestandteil des Projektes NBS Gelnhausen-Fulda. Aktuell gibt es daher keine weiteren Planungsaktivitäten.**

Zusammenfassung Machbarkeitsstudie Fulda-Bronnzell:

Diese erste grobe Untersuchung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der technischen und wirtschaftlichen Randbedingung ergab, dass ein mögliches 5. Gleis östlich der bestehenden Gleise besser zu errichten ist, als westlich der bestehenden Gleise.

*) dies ist lediglich eine erste grobe Näherung für einen Relativvergleich. Nicht enthalten sind Kosten für die technische Ausstattung, Umwelt, bauzeitliche Kosten sowie baubetriebliche Aspekte (Straße & Schiene)

Voraussetzungen für Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen der Generalsanierung

Generalsanierung = 5-monatige Totalsperrung einer Strecke zur Bündelung von Bautätigkeiten

Voraussetzungen für ergänzenden Lärmschutz aus dem Konzept der Generalsanierung

- Streckenabschnitt befindet sich innerhalb des Korridors, für den eine Totalsperrung für die Bautätigkeiten eingerichtet wird
- Nur Tätigkeiten möglich, die kein Planrecht erfordern (sonst kein ausreichender Planungsvorlauf)
- Bestehender Lärmschutz wird nur instandgesetzt, wenn hierfür ein technischer Grund vorliegt
→ Grundsätzlich ist Abriss- und Neubau von intakten Schallschutzwänden somit nicht möglich
- Der Umfang der Tätigkeiten muss innerhalb der Sperrpause abgewickelt werden können

Welche ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen sind innerhalb der Generalsanierung möglich?

- Ergänzender Lärmschutz ist nur innerhalb der **Randbedingungen des Lärmsanierungsprogramms (Ausführungsbestimmungen des Bundes)** möglich:
 - Auslösewerte müssen überschritten werden (z. B. 54 dB für Wohngebiete)
 - Maximale Wandhöhe = 3,0 m

Eine Ergänzung von Schallschutzwänden im Rahmen der Generalsanierung ist in Fulda-Bronnzell nicht möglich

Zusammenfassung

West-Seite:

- Die westlich der Bahnstrecke liegenden Wohngebiete liegen bereits unter Berücksichtigung der heutigen Schallschutzwände überwiegend unter den Auslösewerten der Lärmsanierung (54 dB / Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete). Der Vorschlag zur SSW-Erweiterung führt auf der West-Seite zu keinen nennenswerten Verbesserungen der Lärmbelastung.

› Der Vorschlag ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nicht finanzierungsfähig.

Ost-Seite:

- Die südliche Verlängerung der Schallschutzwände* auf der Ost-Seite führt lediglich zu einer minimalen Verbesserung im bestehenden Wohngebiet.

› Der Vorschlag ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nicht finanzierungsfähig.

- Eine Verlängerung der Schallschutzwand im Bereich des ehemaligen Gleisanschlusses für den Bhf. Bronnzell führt lediglich zu einer minimalen Verbesserung der Lärmbelastung.

› Der Vorschlag ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nicht finanzierungsfähig.

Rückblick auf die 4. Sitzung der AG Kompensation am 30. Juni 2025



Agenda

- Kompensationsbedarf der Neubaustrecke
- Bisher vorgeschlagene Maßnahmen aus der AG Kompensation
- Überblick über mögliche Maßnahmen im MKK
- Überblick über mögliche Maßnahmen im Landkreis Fulda
- Weitere Zusammenarbeit



Dr. Petra Kubisch

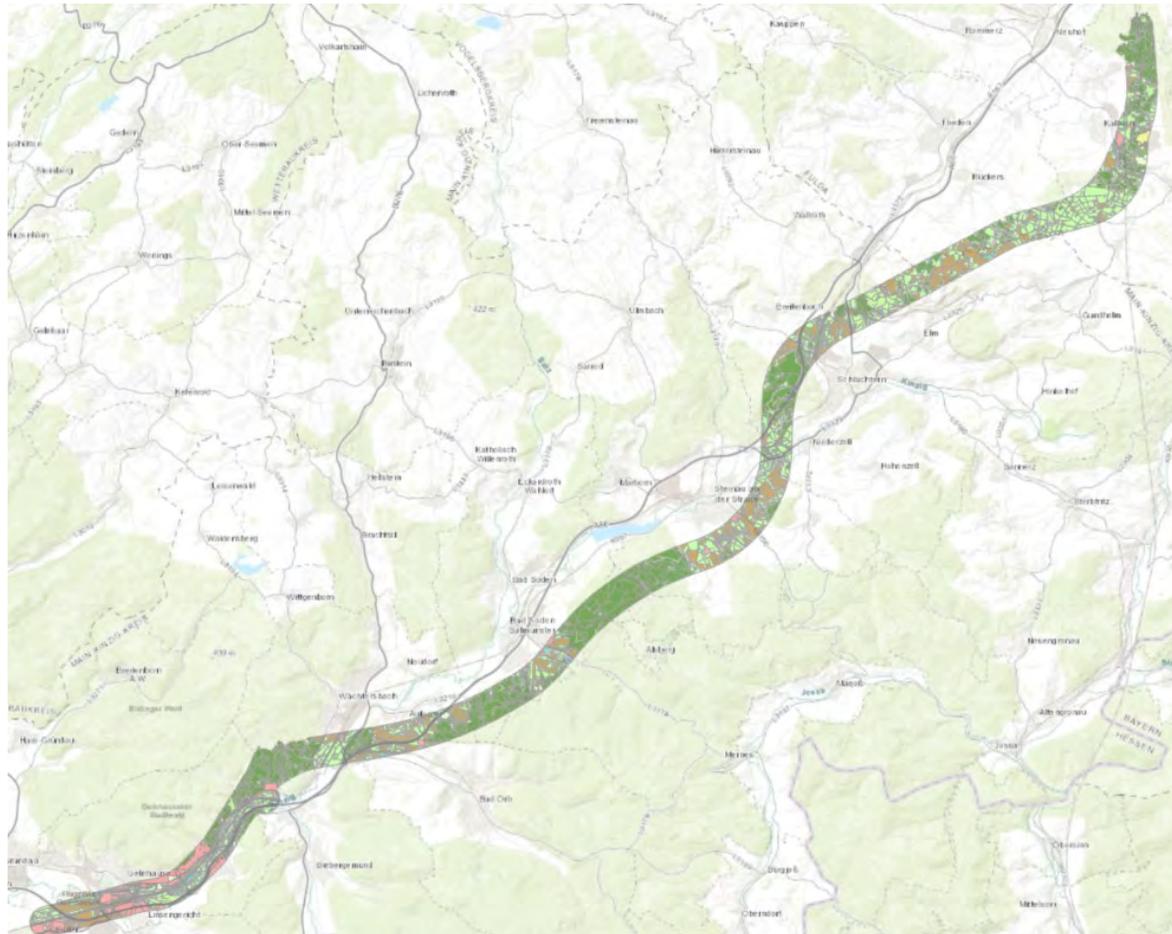
Natur-, Arten- und Umweltschutz-
Management
Umwelt- und Wasserrecht



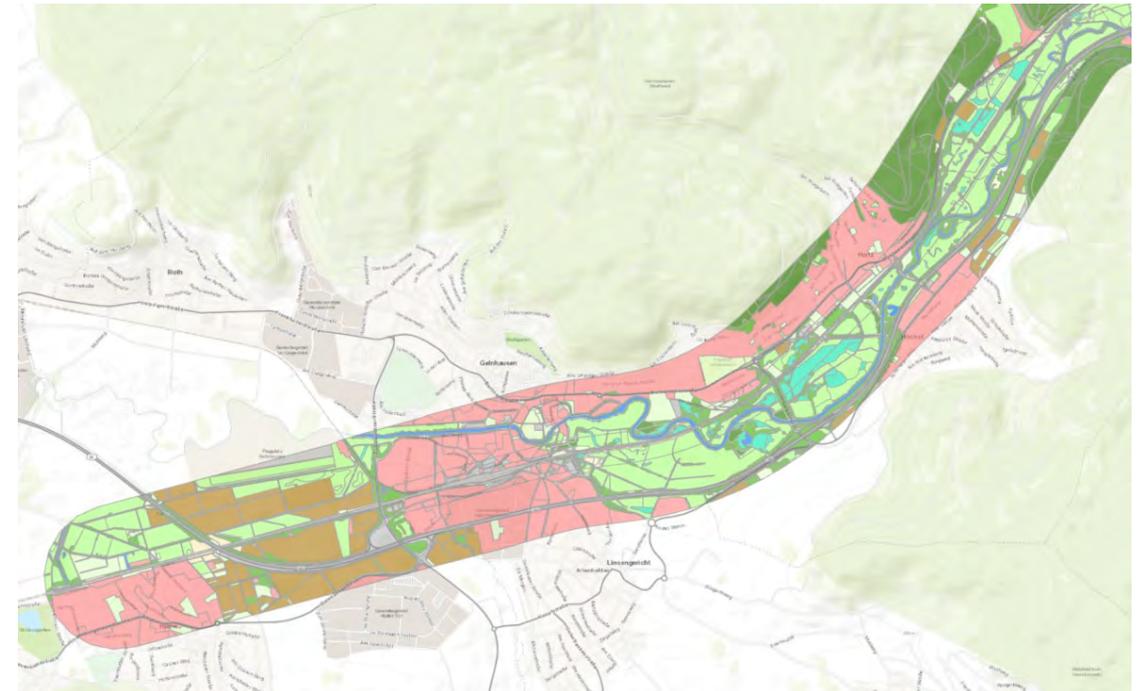
Johannes Bendele

Natur-, Arten- und Umweltschutz-
Management

Der Kompensationsbedarf der Neubaustrecke wurde vorgestellt. Zunächst erfolgte die Bestandserfassung der Biotoptypen im Untersuchungsraum



Übersichtsbiotopkartierung nach Bundeskompensationsverordnung (BKompV)
 im Zuge Vorplanung (PA 1 bis PA 3 – Gelnhäusen bis Kalbach)



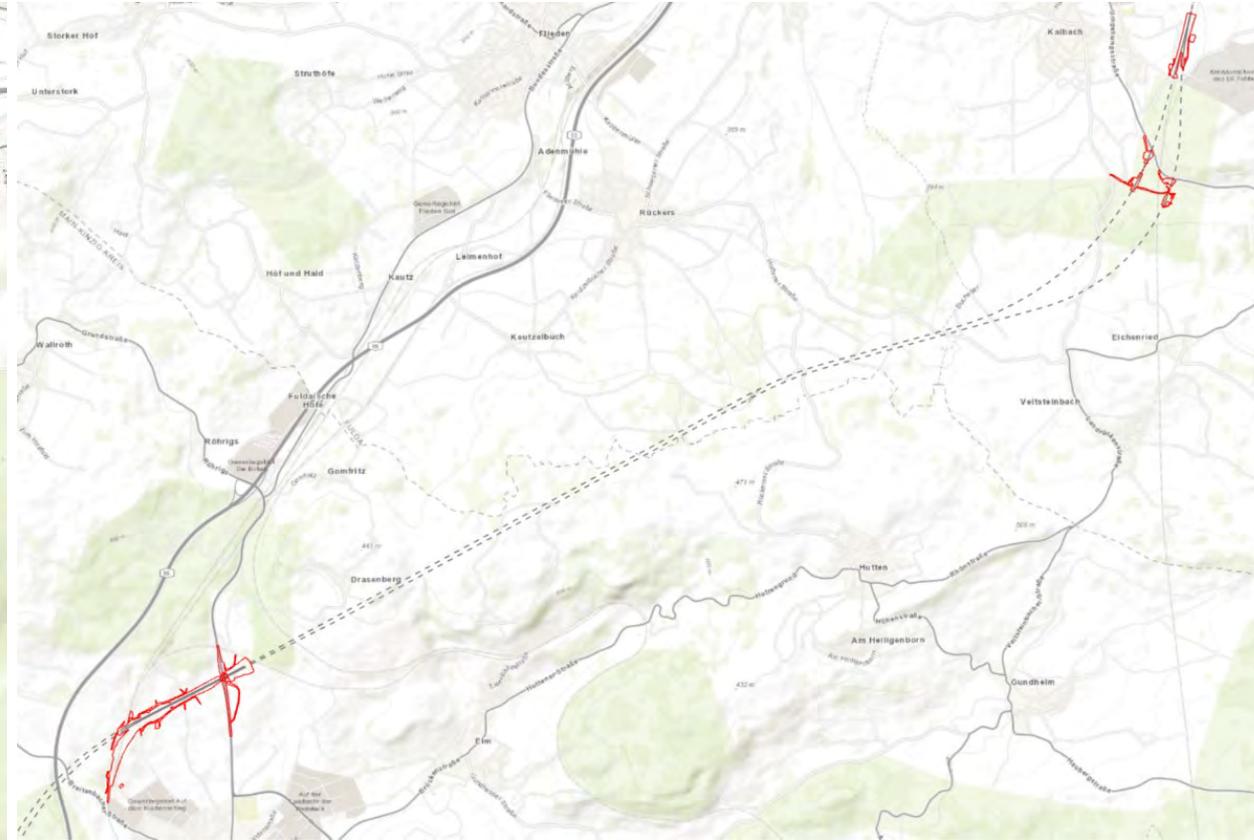
Ausschnitt Detailbiotopkartierung nach BKompV
 (PA1 Gelnhäusen–Wirtheim)

Eingriffe in den Abschnitten PA 1 und PA 3

Arbeitsstand Juni 2025



Eingriffsflächen bau- und anlagebedingt PA 1



Eingriffsflächen anlagebedingt PA 3



PA 1 Betroffenen LRT und geschützten Biotope (funktionsbezogene Kompensation)

Insgesamt betroffene LRT	LRT	Beschreibung LRT
Anlage- bedingt	3150	Natürliche und naturnahe nährstoffreiche Stillgewässer mit Laichkraut- oder Froschbiss-Gesellschaften
	3260	Fließgewässer mit flutender Wasservegetation
	6510	Magere Flachland-Mähwiesen
	9110	Hainsimsen-Buchenwälder
	91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder
Bau- bedingt	3260	Fließgewässer mit flutender Wasservegetation
	6510	Magere Flachland-Mähwiesen
	9110	Hainsimsen-Buchenwälder
	91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder

Betroffenheit von § 30-Biotopen	KV Nr.	Biotopbeschreibung	Wertpunkte
Anlage- bedingt	23.02	Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer	17
	23.07.02	Altarm	21
	24.04a	Natürliches eutrophes Altwasser und eutrophe Tümpel	19
	34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15
	35.02.03a.01	Sonstiges bewirtschaftetes extensives Feucht- und Nassgrünland	20
	35.02.03a.02	Sonstiges brachgefallenes extensives Feucht- und Nassgrünland	16
	35.02.05.01	Extensiv bewirtschafteter Flutrasen	18
	37.02	Nährstoffreiches Großseggenried	16
	38.02.02	Schilf-Landröhricht	15
	41.01.02	(Weiden-)Gebüsch mit überwiegend autochthonen Arten in Auen	16
	41.02.01A	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten alter Ausprägung	18
	41.02.01M	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten mittlerer Ausprägung	15
	43.02.02.01M	Erlenbruchwälder nährstoffreicherer mittlerer Ausprägung Standorte mit intaktem Wasserhaushalt	20
	43.04.01J	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder junger Ausprägung	14
	43.04.01M	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder mittlerer Ausprägung	17

Betroffenheit von § 30-Biotopen	KV Nr.	Biotopbeschreibung	Wertpunkte
Baubedingt	23.02	Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer	17
	23.03a.02	Anthropogen stark beeinträchtigte Fließgewässer besonderer Ausprägung mit Flachwasserzonen oder Wasserpflanzen	13
	23.07.02	Altarm	21
	32.01c	Naturnah entwickelte Felsen an Verkehrsanlagen	12
	34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15
	35.02.03a.01	Sonstiges bewirtschaftetes extensives Feucht- und Nassgrünland	20
	35.02.03a.02	Sonstiges brachgefallenes extensives Feucht- und Nassgrünland	16
	35.02.05.01	Extensiv bewirtschafteter Flutrasen	18
	37.02	Nährstoffreiches Großseggenried	16
	38.02.01	Schilf-Wasserröhricht	19
	38.02.02	Schilf-Landröhricht	15
	41.01.02	(Weiden-)Gebüsch mit überwiegend autochthonen Arten in Auen	16
	41.02.01A	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten alter Ausprägung	18
	41.02.01M	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten mittlerer Ausprägung	15
	43.02.02.01M	Erlenbruchwälder nährstoffreicherer mittlerer Ausprägung Standorte mit intaktem Wasserhaushalt	20
	43.04.01J	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder junger Ausprägung	14
	43.04.01M	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder mittlerer Ausprägung	17

 < 1.000 m²

 > 1.000 m²

 > 1 ha

PA 1 Beispiele für betroffene Biotoptypen und LRT



Artenreiche Frischwiese (LRT 6510) in der Kinzigaue



Erlengalerie an einem Gewässer

PA 3 Liste der betroffenen LRT und geschützten Biotope (funktionsbezogene Kompensation)

Insgesamt betroffene LRT	LRT-CODE	LRT- Beschreibung
Anlage- bedingt	3260	Fließgewässer mit flutender Wasservegetation
	6510	Magere Flachland-Mähwiesen
	9130	Waldmeister-Buchenwälder
	91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder
Bau- bedingt	3260	Fließgewässer mit flutender Wasservegetation
	6510	Magere Flachland-Mähwiesen
	9130	Waldmeister-Buchenwälder
	91E0*	Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder

Betroffenheit von §30-Biotopen	KV Nr.	Biotopebeschreibung	Wertpunkte
Anlage- bedingt	23.01	Natürliche und naturnahe Fließgewässer	22
	23.02	Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer	17
	34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15
	41.02.01A	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten alter Ausprägung	18
	41.02.01M	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten mittlerer Ausprägung	15
	41.06.01MA	Streuobstbestand auf Grünland mit mittlerem bis altem Baumbestand	20
	43.04.01J	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder junger Ausprägung	14
	43.04.01A	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder alter Ausprägung	20

Betroffenheit von §30-Biotopen	KV Nr.	Biotopebeschreibung	Wertpunkte
Baubedingt	23.01	Natürliche und naturnahe Fließgewässer	22
	23.02	Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer	17
	34.07b.01	Mäßig artenreiche, frische Mähwiese	15
	35.02.03a.02	Sonstiges brachgefallenes extensives Feucht- und Nassgrünland	16
	41.02.01A	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten alter Ausprägung	18
	41.02.01M	Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte mit überwiegend autochthonen Arten mittlerer Ausprägung	15
	41.06.01MA	Streuobstbestand auf Grünland mit mittlerem bis altem Baumbestand	20
	43.04.01J	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder junger Ausprägung	14
	43.04.01M	Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder mittlerer Ausprägung	17

Flächeninanspruchnahme

- < 1.000 m²
- > 1.000 m²
- > 1 ha

PA 3 Beispiele für betroffene Biotoptypen und LRT

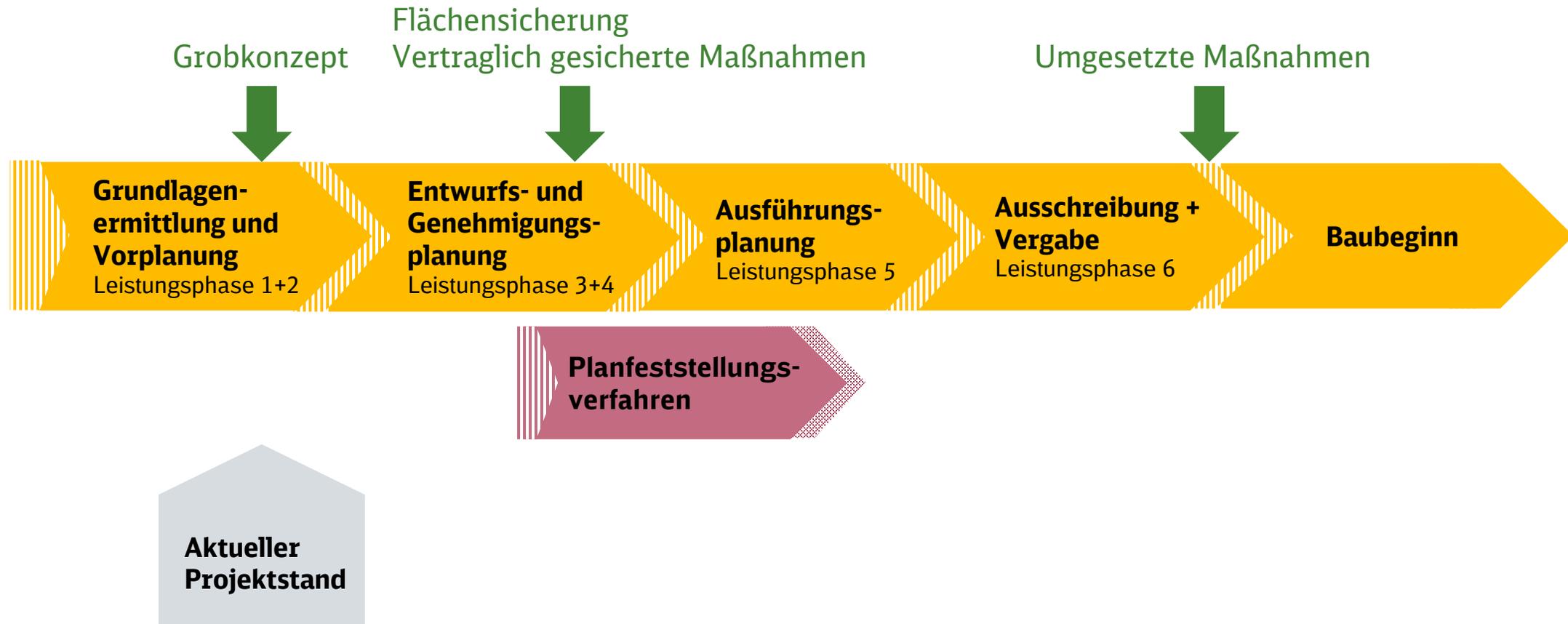


Streuobstbestand über artenreichem Grünland



Feuchtgrünland mit großem Bestand des Breitblättrigen Knabenkrautes (*Dactylorhiza majalis*)

Einordnung in den Gesamtprojektablauf der Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda (inklusive **Kompensation**)



Aus der Maßnahmenammlung der AG Kompensation sind folgende Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang zur NBS

Vorgeschlagene Maßnahme	vorgeschlagen von	Naturraum	N	F	A	FFH	R
Maßnahmen an Gewässern							
Renaturierung der Kinzig, Wiederanschluss der Altarme, Anlage von Auwald, Uferrandstreifen	Initiative ProBrachtal; räumlich nicht konkretisiert	D55	x	x	?	?	
Renaturierung der Bracht	Kinzigverband	D47, D55	x				?
Gewässerrandstreifen, Verbreiterung Bachbett Orbach und Haselbach (Bad Orb)	Bad Orb Bauamt, Initiative ProBrachtal	D55	x				
Biotopvernetzung							
Wildtierkorridor/Wildbrücke (A66 + DB) zwischen Gelnhäusen und Wächtersbach	u.a. BUND	D55	x		(x)		
(Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich)							
Hochwasserrückhaltebecken Bracht und Salz	Kinzigverband	D47	x				x
sonstige Maßnahmen							
Entsiegelung von Gewerbeflächen, Gründächer (z.B. Wächtersbach)	Prof. Dettmar (nicht weiter konkretisiert)	D55	x				



- Vorauswahl durch räumlichen Bezug (Naturraum)
- Prüfung Bedarf und Anwendbarkeit **im Zuge der nächsten Leistungsphasen** (Eingriffs-/Ausgleichsbewertung)

Anrechenbar für :

N = Naturschutzrechtlicher Ausgleich F = Forstrechtlicher Ausgleich A = Artenschutzmaßnahme FFH = Kohärenzsicherung R = Retentionsraumausgleich

Überblick über mögliche Maßnahmen im MKK

Vorgeschlagene Maßnahmen zur Deckung des Bedarfs



Naturraum
D55
„Odenwald,
Spessart und
Südrhön“



- NextEnergie
- Aufforstung durch HessenForst
- ConstantiaForst
- Private Angebote

- MKK-Konzept
- Aufforstung durch HessenForst
- Flächenangebote privater Anbieter:innen

= bereits umgesetzt

Überblick über umgesetzte Maßnahmen im MKK

Aufforstung von **12,5 ha** mit HessenForst

Frühjahr **2025**: Teilfläche 3 (5 ha) hergestellt



Quelle: DB InfraGO im April 2025 | Herstellung der Maßnahme



Quelle: DB InfraGO im April 2025 | Fertiggestellte Maßnahme

Grobbilanz MKK (D55):

Genauere Bilanzierungen werden in der nächsten Leistungsphase durchgeführt



Erfolgte Kompensation :

- wertpunktspezifischer Ausgleich kann für PA 1 über bestehende Ökokonten ausgeglichen werden

Keine weiteren Maßnahmen für den PA 1 erforderlich, für den PA 2 sind weitere Maßnahmen erforderlich (ca. 1,6 Mio. Ökopunkte aktuelle Schätzung)

Erfolgte Kompensation :

- Aufforstungen (Waldgesetz und funktional)

Weitere Maßnahmen erforderlich:

- Aufforstungsflächen (ca. 5-6 ha)
- Kompensation der Biotope (WP \geq 16):
Gewässerlebensräume/ Altarme mit Aue (Erlen) (ca. 0,5 ha) sowie Feuchtgrünländer (ca. 1 ha),
Flachlandmähwiesen (ca. 0,06 ha) etc.
- Kompensation der Lebensraumtypen (Gewässer, Feuchtwiesen etc.)
- FFH

Überblick über mögliche Maßnahmen im Landkreis Fulda

Vorgeschlagene Maßnahmen zur Deckung des Bedarfs



Naturraum
D47
„Osthessisches
Bergland“



Über die Rahmenvereinbarung mit der BImA

- seit 2018: Rahmenvereinbarung mit der BImA
- Flächen sind bereits gesichert und verfügbar
- Ökopunkte für Großprojekte reserviert
- langfristige Pflege ist geregelt
- Reservierung von Ökopunkten für die Neubaustrecke bereits in die Wege geleitet
- Kombination mit Artenschutzmaßnahmen angestrebt

Maßnahmenvorschläge aus der Region

- Wildpark Gersfeld
- Rotes Moor
- Naturpark hessische Rhön
- Flächenangebote privater Anbieter:innen
- Ideensammlung seitens Naturschutzverbänden

Grobbilanz Landkreis Fulda (D47):

Genauere Bilanzierungen werden in der nächsten Leistungsphase durchgeführt

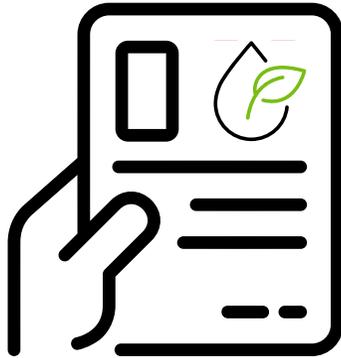


Geplante Kompensation:

- wertpunktespezifischer Ausgleich kann über BImA ausgeglichen werden

Weitere Maßnahmen erforderlich:

- Aufforstungsflächen (ca. 8-10 ha)
- Kompensation der Biotope (WP \geq 16):
Gewässerlebensräume mit Aue (Erlen) (ca. 0,2 ha)
sowie Gehölzbestände/Streuobst (ca. 0,65 ha) etc.
- Kompensation der Lebensraumtypen (Gewässer, Feuchtwiesen etc.)



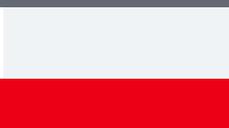
- Weitere Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen nehmen wir gerne entgegen.
- Wir bleiben im Austausch zur Verfügbarkeit und Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Anschlussgespräche zu möglichen Ausgleichskonzepten sind bereits gestartet.

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
 - 3.1 Aktueller Planungsstand
 - 3.2 Berichte aus den Sitzungen der AG NBS und AG Kompensation
 - 3.3 Sachstand: Prozess der Parlamentarischen Befassung**
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft



Die Planung der Ausbau- und Neubaustrecke berücksichtigt alle gesetzlichen Vorgaben und den anerkannten Stand der Technik zum jeweiligen Zeitpunkt der Einreichung der Planunterlagen.

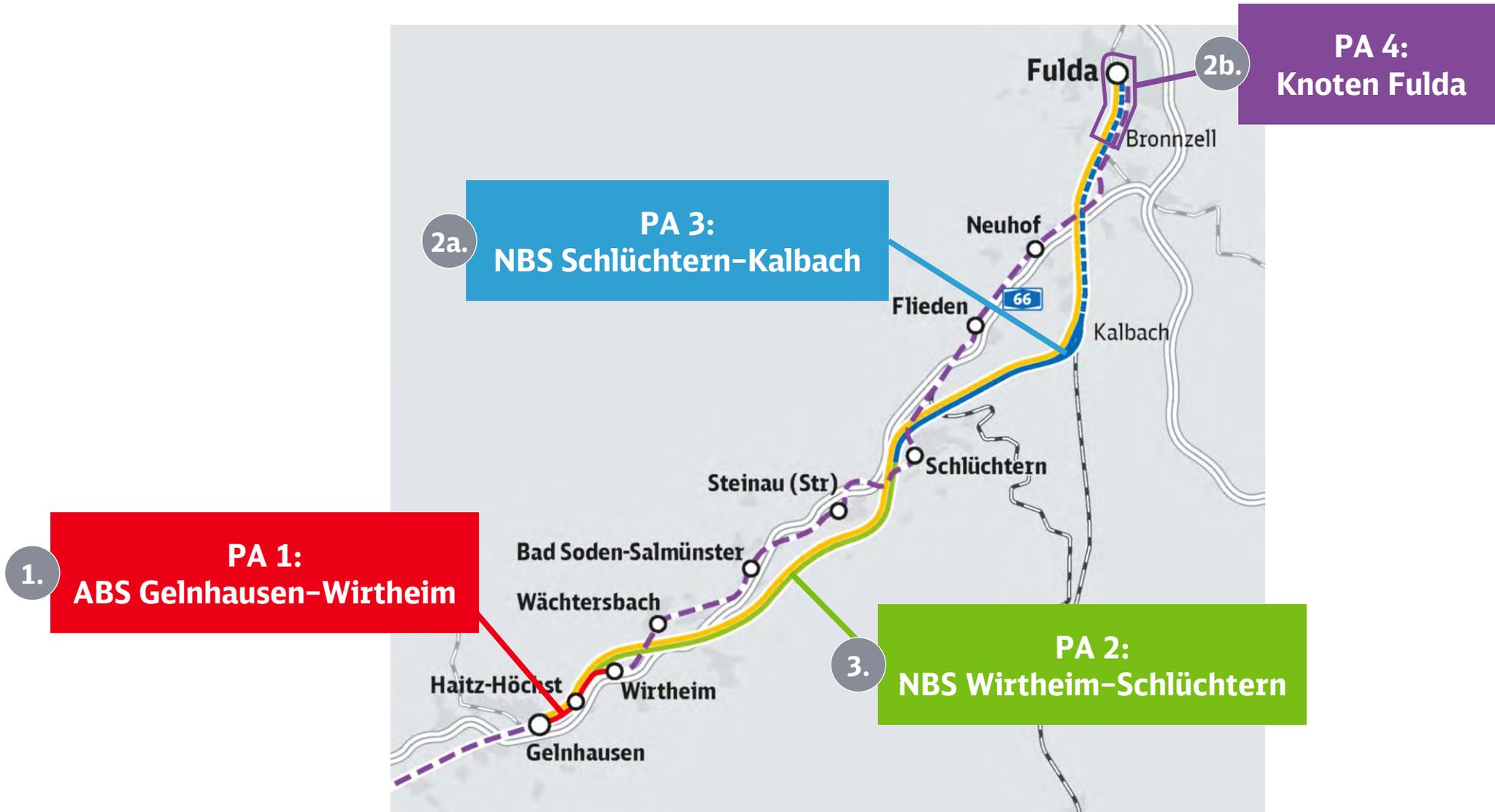
Dabei wägt die DB den Umfang der Planung stets nach wirtschaftlichen Grundsätzen ab.



Darüber hinaus hat die Region die Möglichkeit, übergesetzliche Forderungen, sog. „(Kern-)Forderungen“, im Rahmen der Parlamentarischen Befassung einzureichen.



Wir gehen bei der Abfrage der Forderungen abschnittsweise vor



Dabei begleiten wir die Region und stellen die Vorplanung vor



5. Sitzung AG NBS ✓

- Auftakt der Parlamentarischen Befassung



Auftaktgespräch vor Ort – PA 4 ✓

- Stadt Fulda



6. Sitzung AG NBS

- Vorstellung der Vorplanung PA 1 und PA 4

3. Juni 2025

Juni 2025

Juli 2025

27. August 2025

21. Oktober 2025



Auftaktgespräch vor Ort – PA 1 ✓

- MKK
- Gelnhausen, Linsengericht, Biebergemünd



25. Dialogforum

- Einblick in den Stand der Gespräche

Nach den Auftaktgesprächen erfolgen themenbezogene individuelle Termine

In den AG-Sitzungen und im Dialogforum geben wir Einblicke in den Stand der Beratungen



Auftaktgespräch vor Ort – PA 3

- MKK, Landkreis Fulda
- Schlüchtern, Kalbach

Oktober 2025



AG NBS

- Information zu finalen Kernforderungen PA 1 und PA 4

Q1 – Q2 / 2026



Finalisierung der Forderungen, Beschlussfassung und Einsendung an DB

- PA 3

Ende 2026



Finalisierung der Forderungen, Beschlussfassung und Einsendung an DB

- PA 1 und PA 4



Erstellung Bericht PaBe PA 1

Mitte 2026

Der Prozess wird bis ins Jahr 2027 hinein andauern



Auftaktgespräch vor Ort - PA 2

- MKK



Finalisierung der Forderungen, Beschlussfassung und Einsendung an DB

- PA 2

Ende 2026 - Anfang 2027

Mitte 2027

Mitte 2027

Ende 2027



Erstellung Bericht PaBe PA 3 und PA 4

Die Forderungen zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke werden in diesen Bericht integriert.



Erstellung Bericht PaBe PA 2



Die 6. Sitzung der AG NBS Gelnhäusen-Fulda findet am 21. Oktober 2025 statt.

- Vorstellung der Vorplanung für den PA 1 und PA 4
- Sachstand zu den eingegangenen Forderungen im Rahmen der Parlamentarischen Befassung



Die 5. Sitzung der AG Kompensation findet am 17. November 2025 statt.

- Aktualisierter Überblick Kompensationsbedarf der Biotope der NBS
- Sachstand der möglichen Maßnahmen im Main-Kinzig-Kreis und im Landkreis Fulda



Die 7. Sitzung der AG NBS Gelnhäusen - Fulda wird noch terminiert.

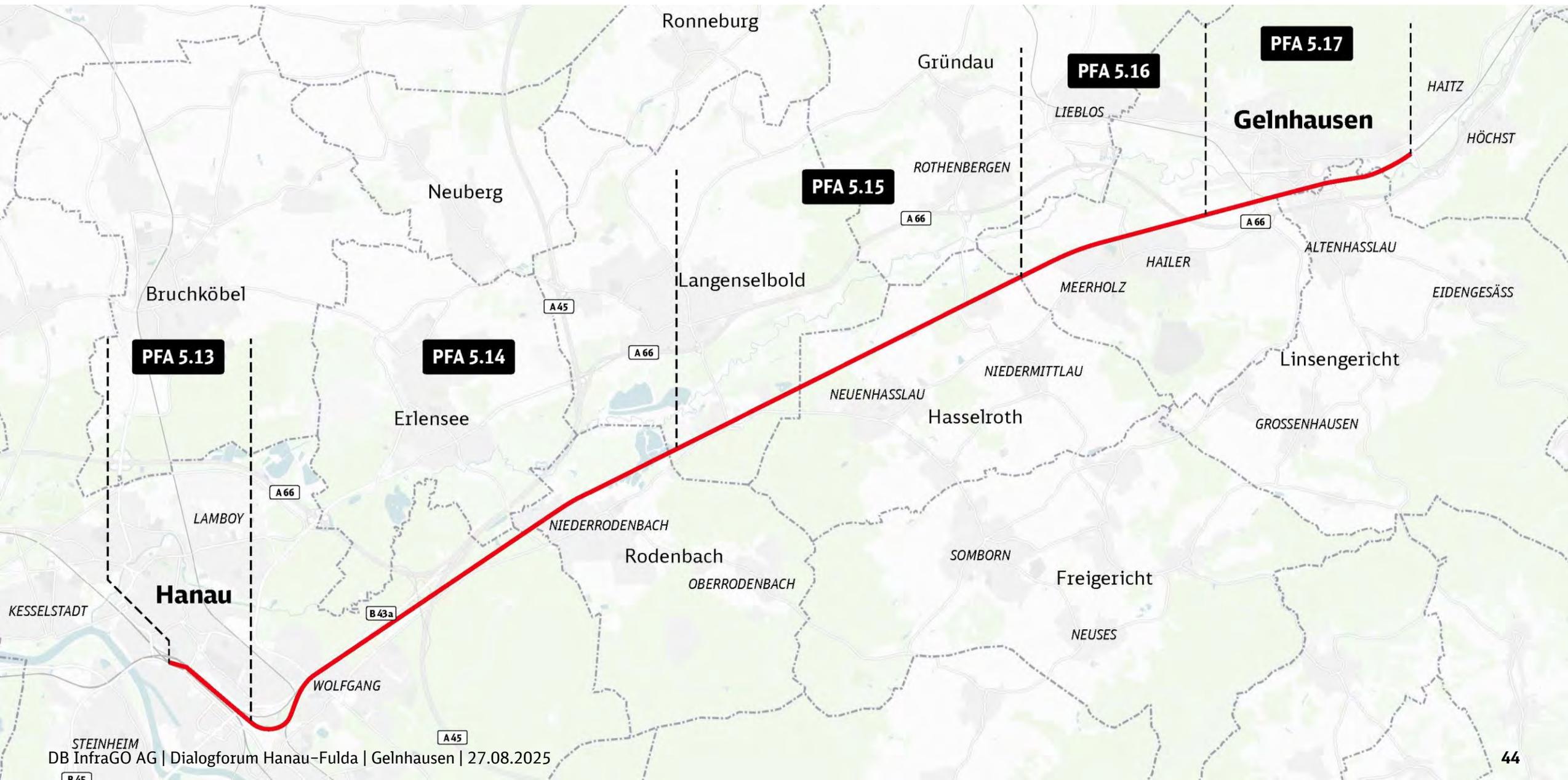
- Vorstellung der gutachterlichen Ergebnisse für den Lärmschutz im PA 2



In Q1 oder Q2 2026 stellen wir Ihnen in einer Sitzung der AG NBS die finalen Forderungen zur Parlamentarischen Befassung im PA 1 und PA 4 vor.

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
- 4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen**
 - 4.1 Einblicke in das Baugeschehen (PFA 5.17 + 5.16)
 - 4.2 Nächste Planfeststellungsabschnitte (PFA 5.15 ff.), Bericht aus der AG ABS
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Die Ausbaustrecke im Überblick



Ihre Ansprechpersonen im Projekt



Wolf-Dieter Tigges

Leiter Technik

S6 FFM-Friedberg / Gateway-Gardens
ABS Aschaffenburg-Hanau-Gelnhausen



Grischa Maaß

Projektleiter

ABS Hanau-Gelnhausen
PFA 5.17 + 5.16



Carsten Rohmann

Projektleiter

ABS Hanau-Gelnhausen
PFA 5.15 - 5.13
ABS Hanau-Aschaffenburg



Christina Laible

Projektkommunikation
Stakeholdermanagement



Carolin Handschuh

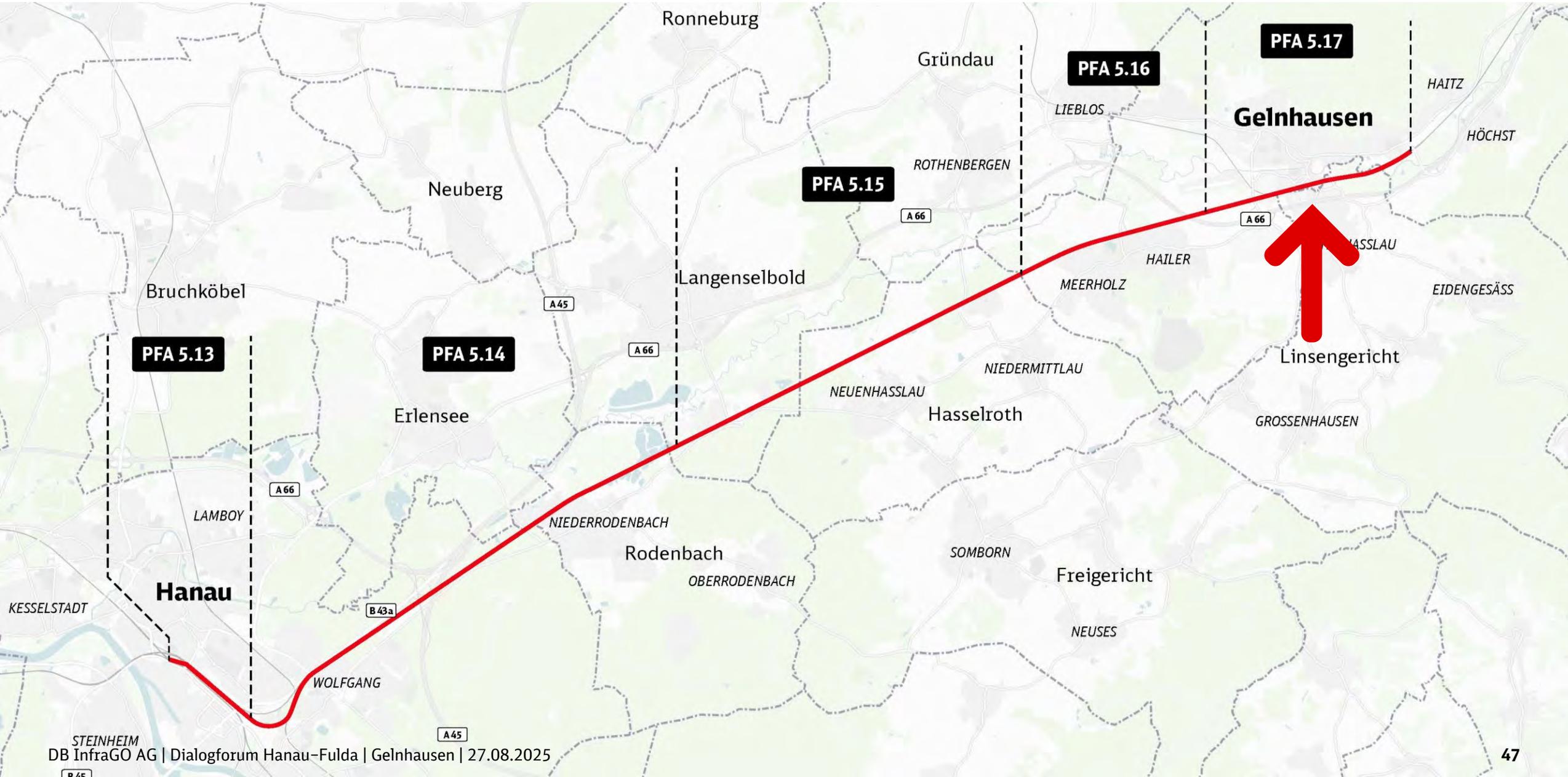
Projektkommunikation
Stakeholdermanagement



E-Mail: hanau-fulda@deutschebahn.com
Mobil: 01523 2118751

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
 - 4.1 Einblicke in das Baugeschehen (PFA 5.17 + 5.16)**
 - 4.2 Nächste Planfeststellungsabschnitte (PFA 5.15 ff.), Bericht aus der AG ABS
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

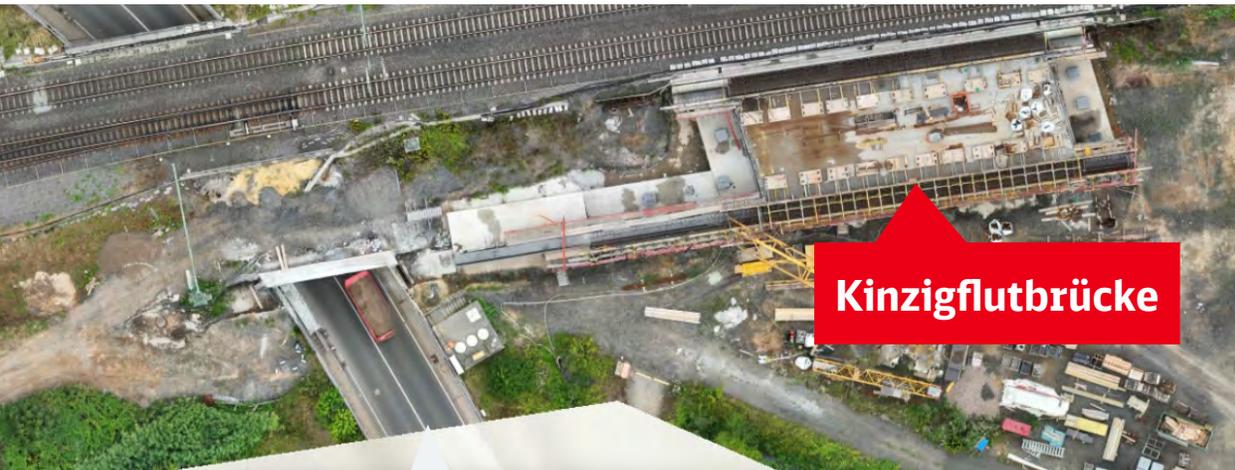
Das Baugeschehen im PFA 5.17



Neubau der „Kinzigflutbrücke“



Luftbild (Juli 2025)



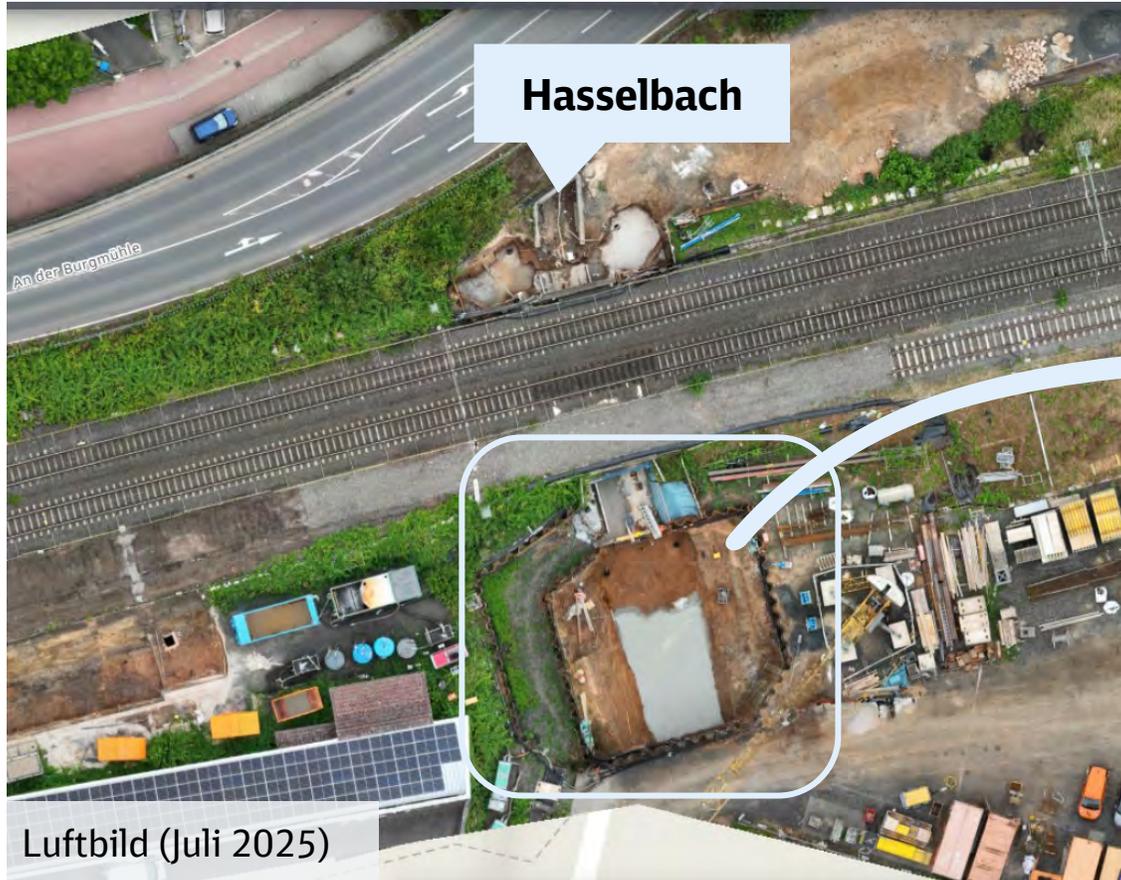
Kinzigflutbrücke

L 2306



Betonage der Brückenoberfläche (April 2025)

Neubau und Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hasselbach



Luftbild (Juli 2025)



Baugrube Südseite (April 2025)

Bahnhof Gelnhausen: Barrierefreier Ausbau und Modernisierung

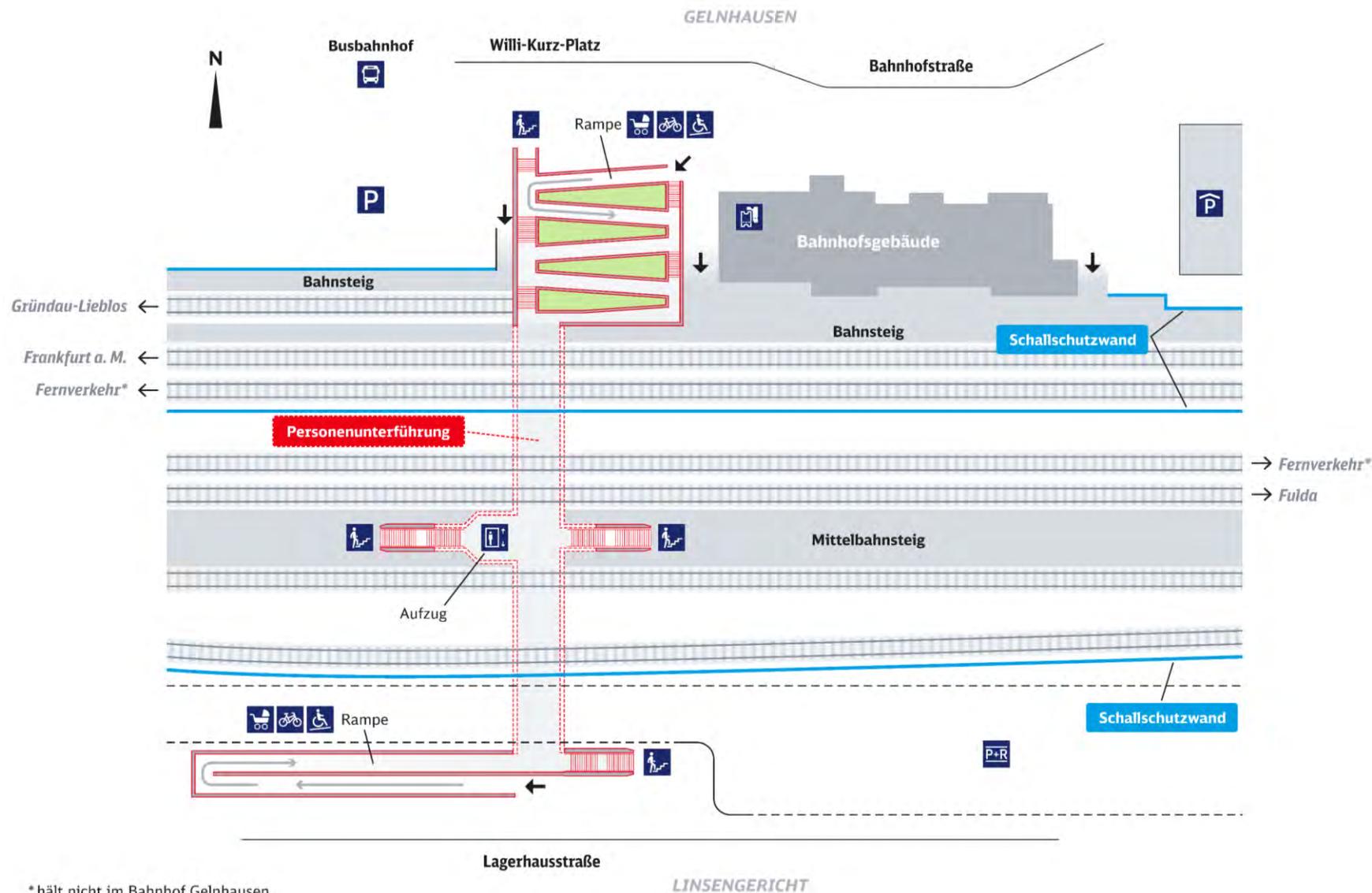


Auf der Bahnhof Nordseite entsteht das Treppen-Rampen-Bauwerk als Zugang zur neuen Personenunterführung.



Aufgrund des hohen Grundwasserstands wurde die Betonsohle im August 2025 unter Wasser mit der Hilfe von Berufstauchern hergestellt.

Bahnhof Gelnhausen – Der Endzustand im Überblick



* hält nicht im Bahnhof Gelnhausen

Bahnhof Gelnhausen - Barrierefreie Zugänge zur neuen Personenunterführung

Visualisierung
gemäß
derzeitiger
Planung



Nordseite: Die Fertigstellung der Treppen-Rampen-Kombination und Personenunterführung ist für 2027 vorgesehen. Sie löst dann die temporäre Fußgängerbrücke ab.

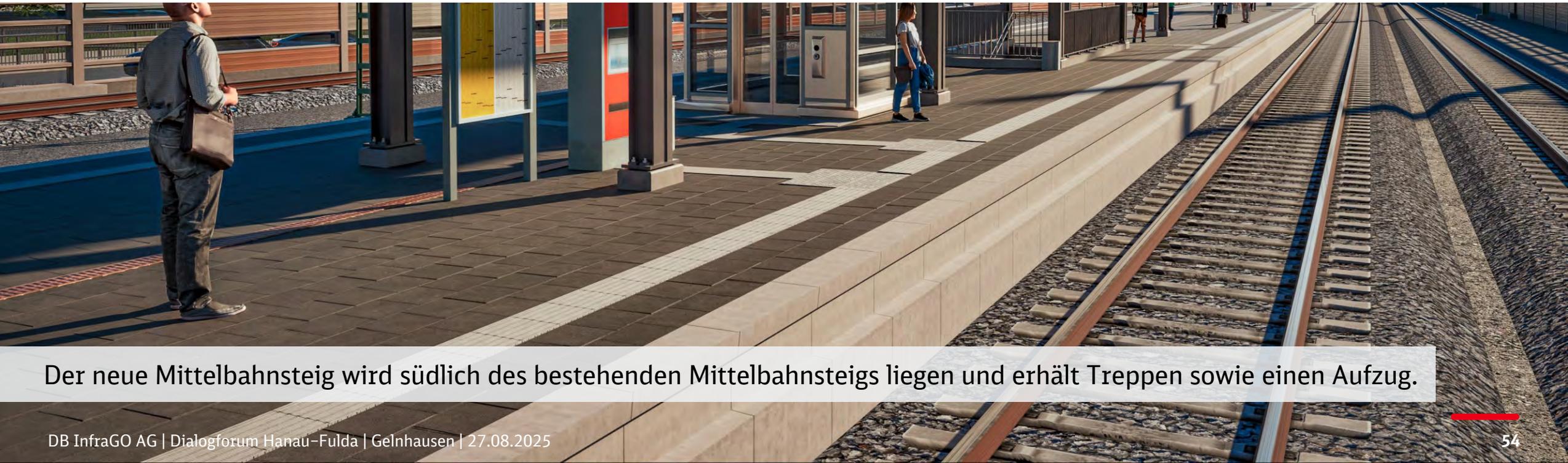


Südseite: Separate Treppen und eine Rampe ermöglichen im Endzustand den barrierefreien Zugang.

Bahnhof Gelnhausen - Neuer Mittelbahnsteig



Visualisierung
gemäß
derzeitiger
Planung



Der neue Mittelbahnsteig wird südlich des bestehenden Mittelbahnsteigs liegen und erhält Treppen sowie einen Aufzug.

Neue Gleise, Bahnsteige, die Unterführung sowie Lärmschutzwände prägen den zukünftigen Bahnhof Gelnhausen.

Visualisierung
gemäß
derzeitiger
Planung



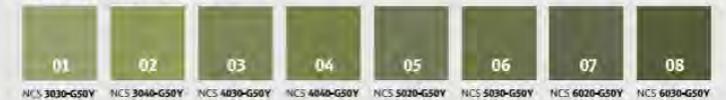
Die Gestaltung der Lärmschutzwände erfolgte nach einem umgebungsorientiertem Farbkonzept und transparenten Elementen für relevante Sichtachsen.



Farbtonübersicht

Das Konzept besteht aus 21 verschiedenen NCS Farbtönen. Zur besseren Übersicht, wurde jedem dieser NCS Farbtöne eine Zahl von 1 bis 21 zugeordnet.

Farbfelder - Natur



Farbfelder - Stadt



Farbfelder - Altstadt-Sandstein



Farbtonübersicht für Pfosten:



Visualisierung der Lärmschutzwände mit umgebungsorientiertem Farbkonzept

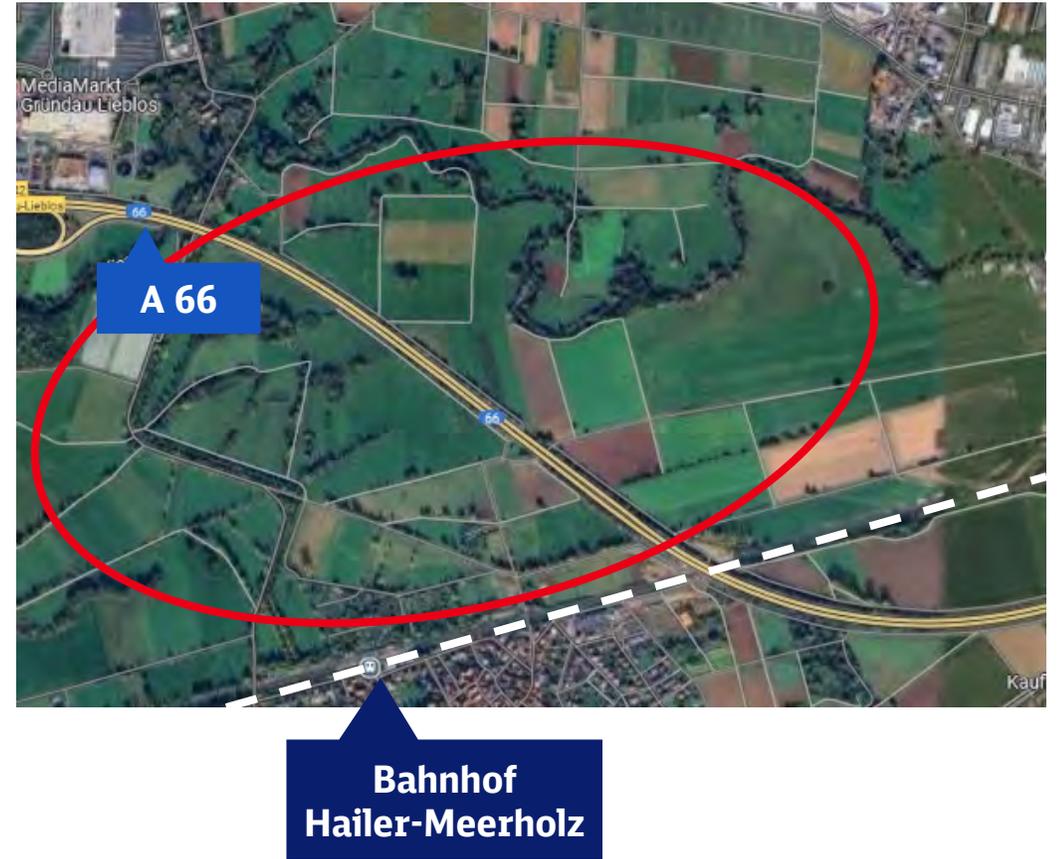
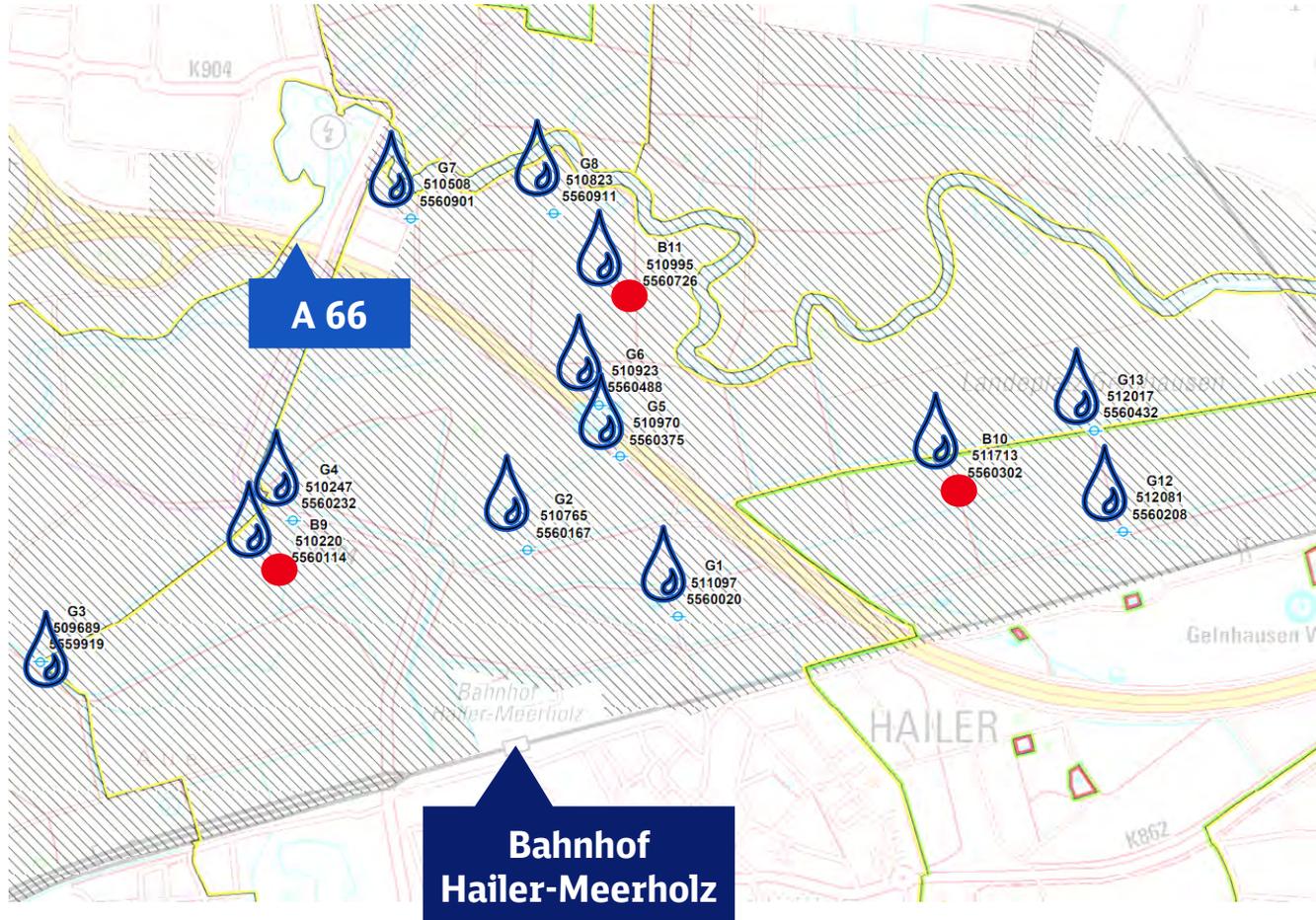


Neubau der Straßenbrücke an der L 3202 „Westspange“



Der Rückbau erfolgte im April 2025.
In der Oster-Sperrpause 2026 werden die
ersten Elemente der neuen Brücke eingehoben.

Trinkwasserversorgung Brunnenbohrungen in der Hailerer Aue



 potenzielle Brunnenstandorte

 tatsächliche Standorte mit erfolgter Brunnenbohrung

Erweiterung des Bahndamms unter Einsatz des Fräs-Misch-Injektions-Verfahrens (FMI) auf der Nordseite des Bahndamms



Fräs-Misch-Injektionsmaschine



Gelnhausen, Hailerer Aue im Mai 2025

Einbau eines neuen Durchlasses in Niedermittlau im April/Mai 2025



Einschub des ersten Blocks von
der Nordseite



Einschub des zweiten Blocks von
der Südseite



Zusammenführung und Endmontage
der beiden Blöcke

Retentionsraumausgleich: Im August begann der Bodenaushub für die Flutmulde.



Die Bauarbeiten für die Flutmulde sollen im Oktober 2025 abgeschlossen sein.



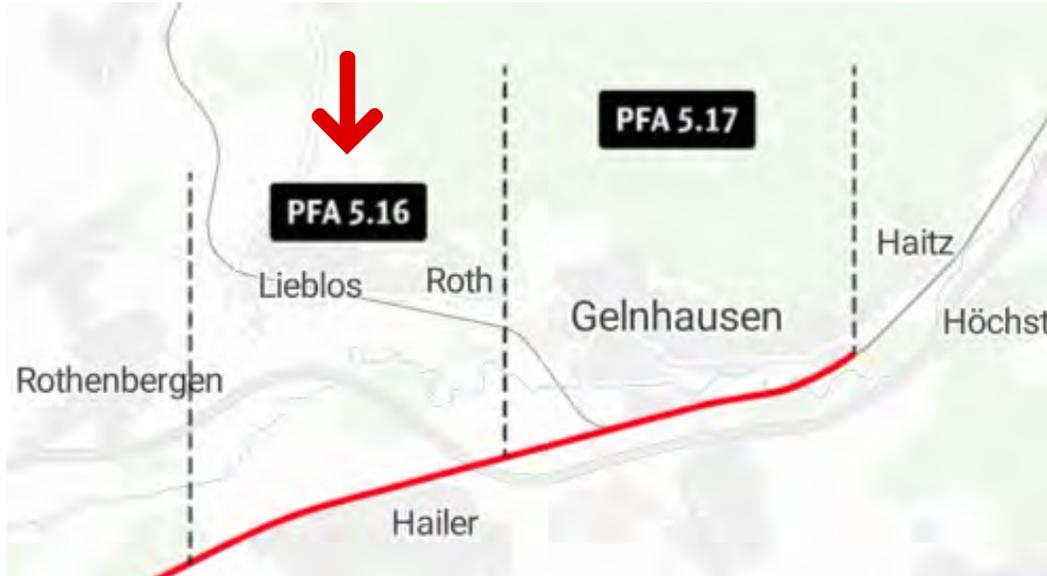
Die 700 Meter lange und im Durchschnitt 40 Meter breite Abgrabung nimmt im Hochwasserfall große Wassermengen auf und schützt so angrenzende Wohngebiete vor Überschwemmungen.

Die Erweiterung des Bahndamms in der Kinzigaue östlich von Gelnhausen startet im September 2025.



Die Baustelleneinrichtung hat bereits begonnen. Das dritte und vierte Gleis werden in diesem Bereich südlich der Bestandsgleise gebaut.

PFA 5.16 – Der Bau im nächsten Planfeststellungs- und Bauabschnitt soll noch in diesem Jahr beginnen



Das Planungsgebiet umfasst...

- ca. 3,4 km elektrifizierter Abschnitt
- viergleisiger Ausbau
- Bahnhof Hailer-Meerholz
- Auflassung von zwei Bahnübergängen Bleichstraße, K 904
- Ersatzneubau Straßenbrücke Am Bruchweg
- neue Schallschutzwände

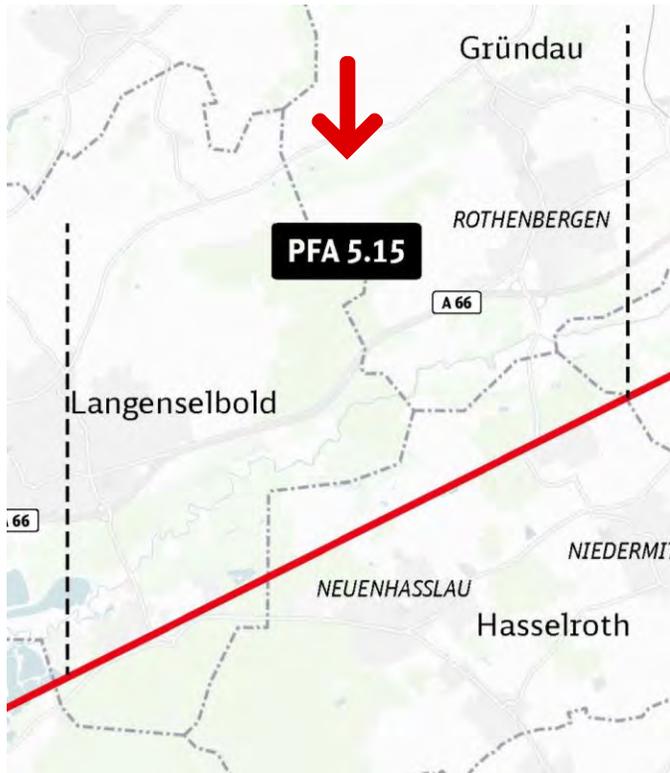
Sachstand Planung und Vergabe

- Planfeststellungsbeschluss – vsl. Q3 / 2025
- Beauftragung Bautechnik Hauptmaßnahme – vsl. Q3 / 2025
- Beauftragung Oberleitung Hauptmaßnahme- vsl. Q3 / 2025

**vsl. Baubeginn im
Herbst 2025**

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
 - 4.1 Einblicke in das Baugeschehen (PFA 5.17 + 5.16)
 - 4.2 Nächste Planfeststellungsabschnitte (PFA 5.15 ff.), Bericht aus der AG ABS**
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

PFA 5.15 – Informationen zum Umfang der Baumaßnahmen und Zeitplan



Das Planungsgebiet umfasst...

- ca. 8 km elektrifizierter Abschnitt
- viergleisiger Ausbau (bisher 3-gleisig)
- Bahnhof Langenselbold
- Haltepunkt Niedermittlau
- Ersatzneubau Straßenüberführung, Fuß- und Radweg, Durchlass
- neue Schallschutzwände

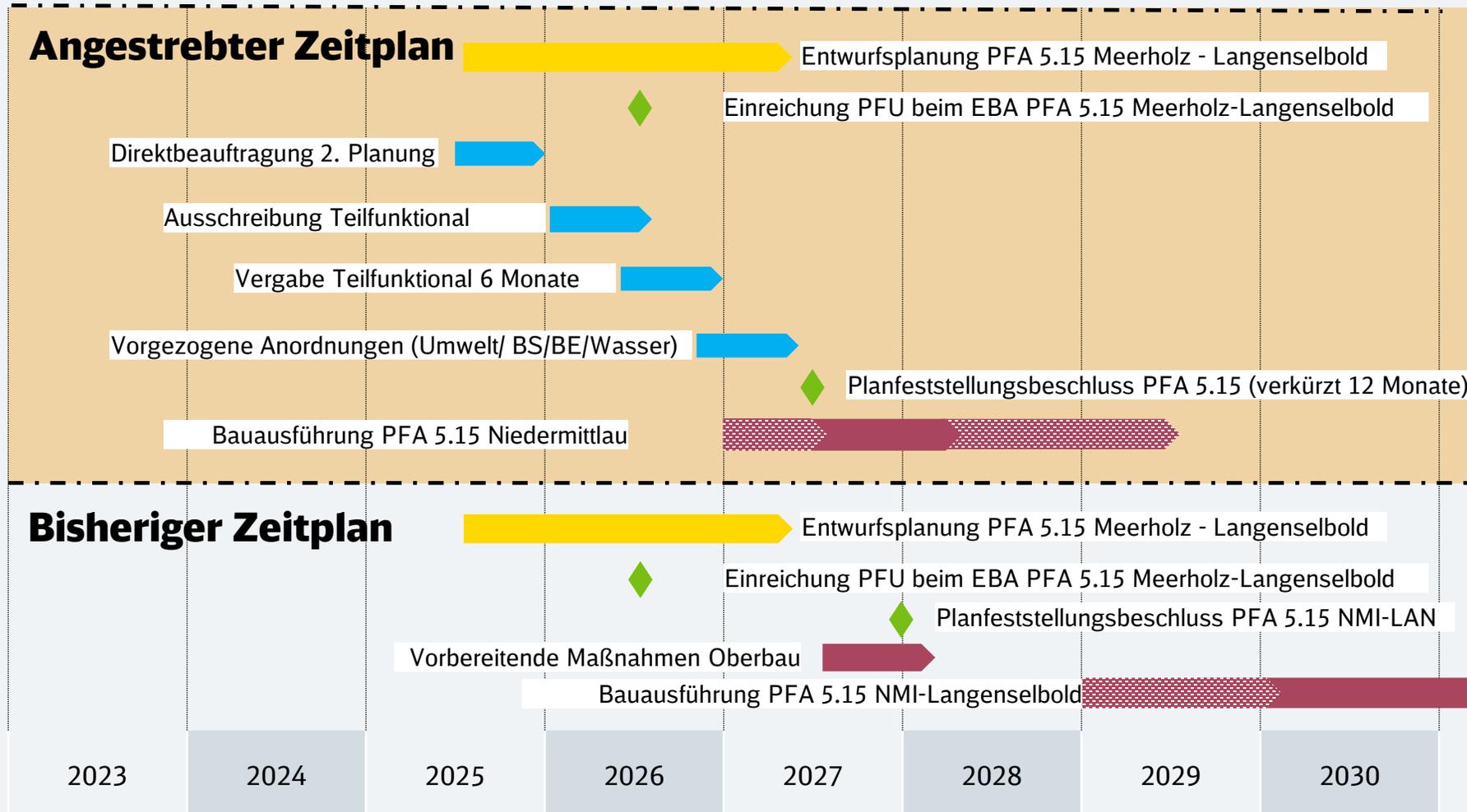
Sachstand Planung und Vergabe

- Abschluss Entwurfsplanung – vsl. Q1/2026
- Planfeststellungsbeschluss – vsl. 2027
- Beauftragung Bauausführung Hauptmaßnahme – ab vsl. Q3/2028

**vorgezogener
Baubeginn
2027**

ABS Hanau–Gelnhausen PFA 5.15

Zur Nutzung der Synergie mit der Totalsperrung während der Generalsanierung in 2027 sollen Anteile des PFA 5.15 um 2 Jahre vorgezogen werden

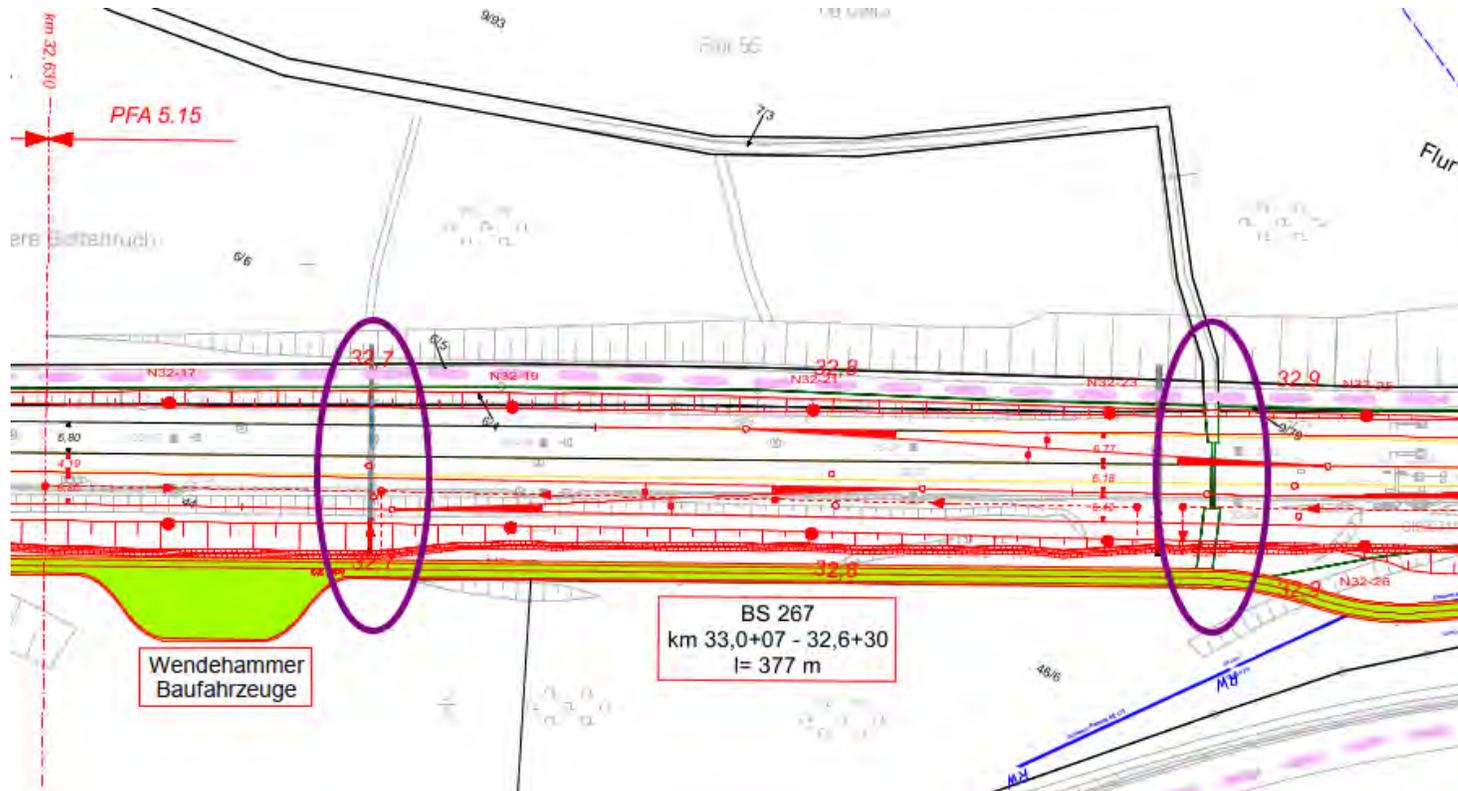


Prämissen:

- Parallelisieren von Ausschreibung und Planung
- Vergabe 2027 Teilfunktional
- Vergabedauer verkürzt (6 Monate statt 12)
- Planfeststellungsverfahren verkürzt (12 Monate statt 18) und vorgezogene Anordnung!
- Direktbeauftragung 2. Planungsbüro
- ESTW Wolfgang in Zugpausen 18.08. - 14.10.2027
- Personenverkehr zwischen Hanau und Langenselbold
- Logistik Generalsanierung ab 15.10.2027 im Bau-Gleis Langenselbold über Gelnhausen

ABS Hanau – Gelnhausen PFA 5.15

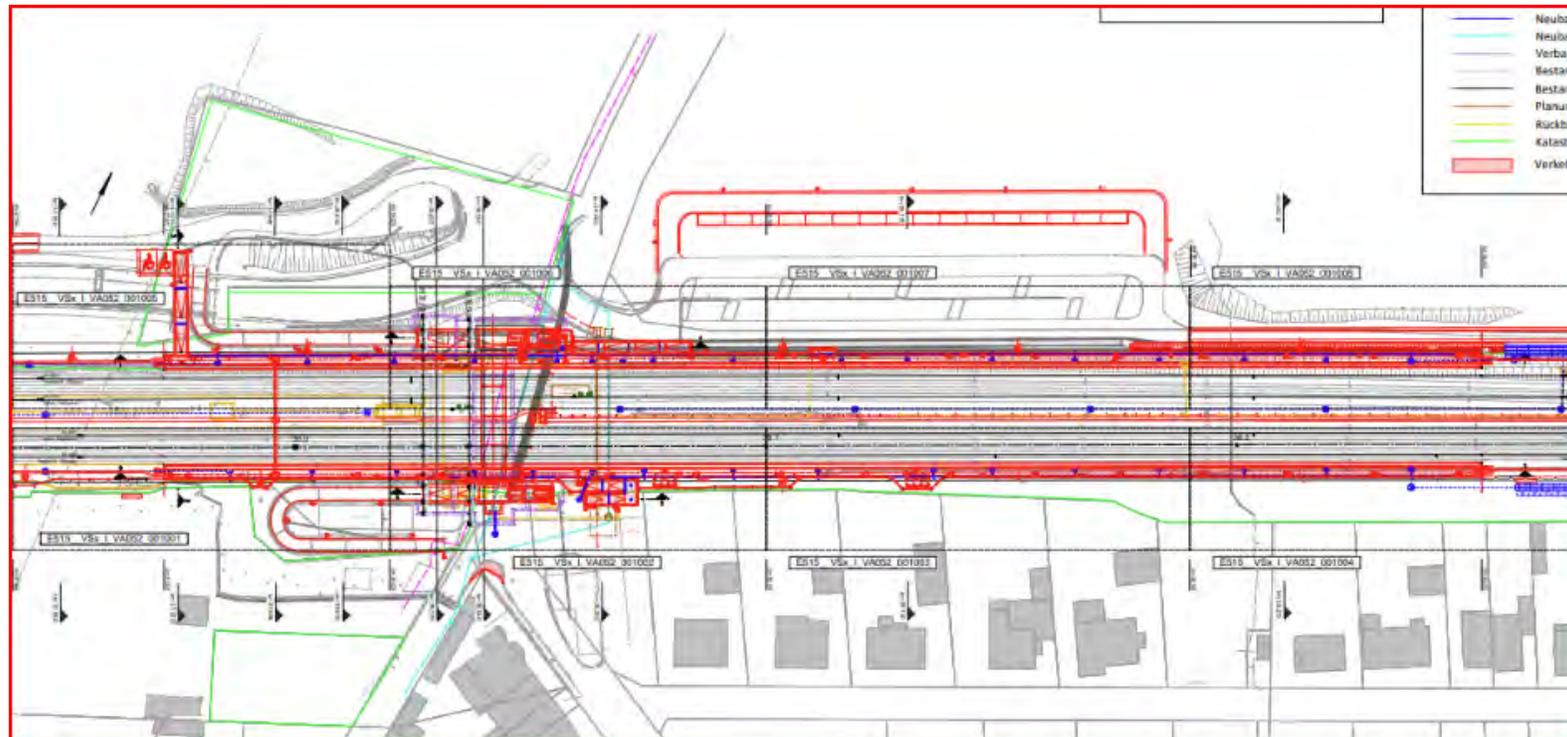
Beispiele für Herausforderungen im Umgang mit Querungen



- Reduzierung Schwachpunkte / dauerhafte Instandhaltung
- NEUE Ermittlung der Kapazitäten auf Basis KOSTRA Daten und HW-Vorsorge
- Optimierung des Abflusses
- Ökologisch sinnvolle Lage

ABS Hanau – Gelnhausen PFA 5.15

Beispiele für Herausforderungen an Verkehrsstationen

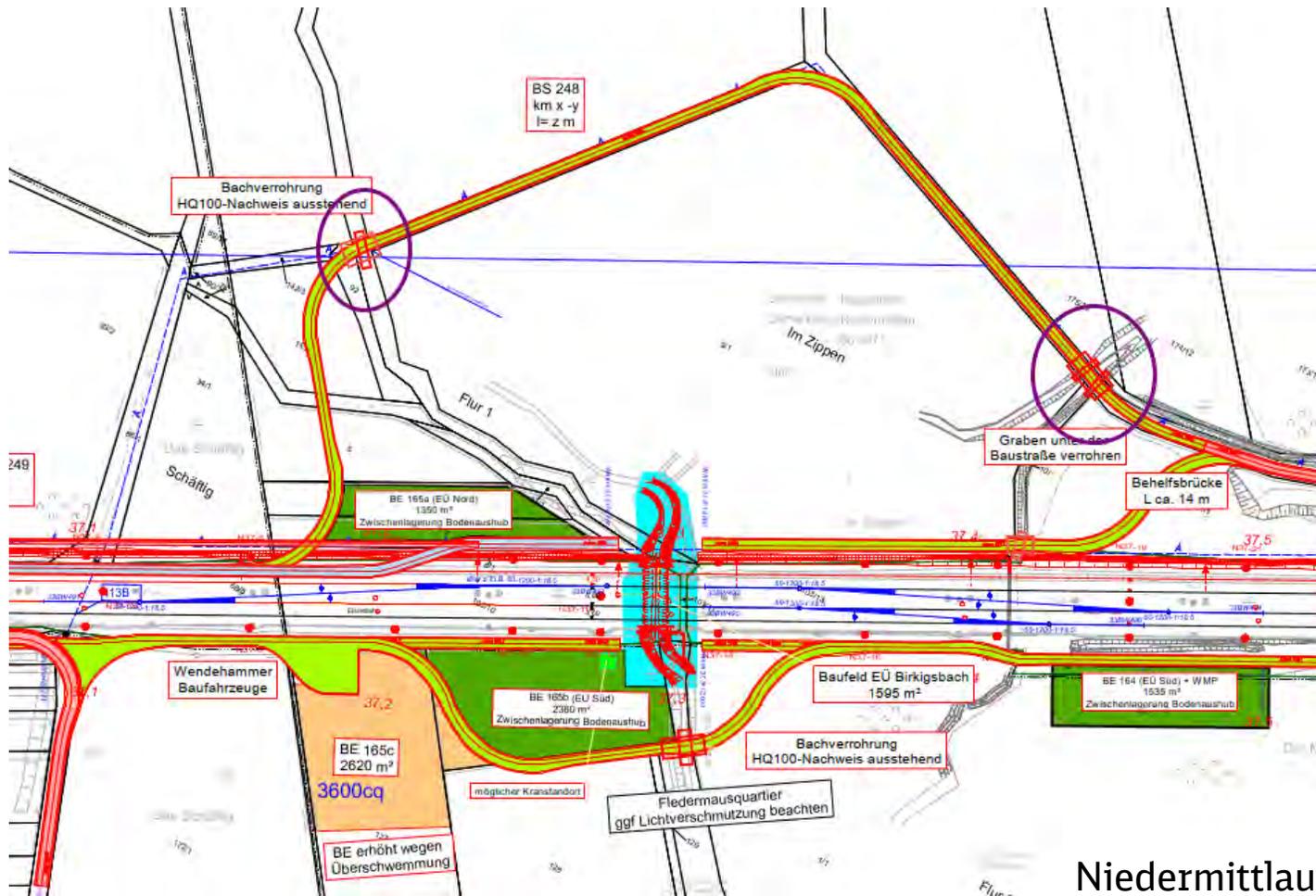


Verkehrsstation
Niedermittlau

- Neubau Personenunterführung
- Neubau Bahnsteige
- Umwandlung vom Bahnhof zum Haltepunkt
- Bauzeitliche Personenüberführung, da keine Zustimmung zum temporär verlegten Zughalt

ABS Hanau – Gelnhausen PFA 5.15

Beispiel für umfangreiches Baustelleneinrichtungs-/ Baustraßen-Netz und Folgen

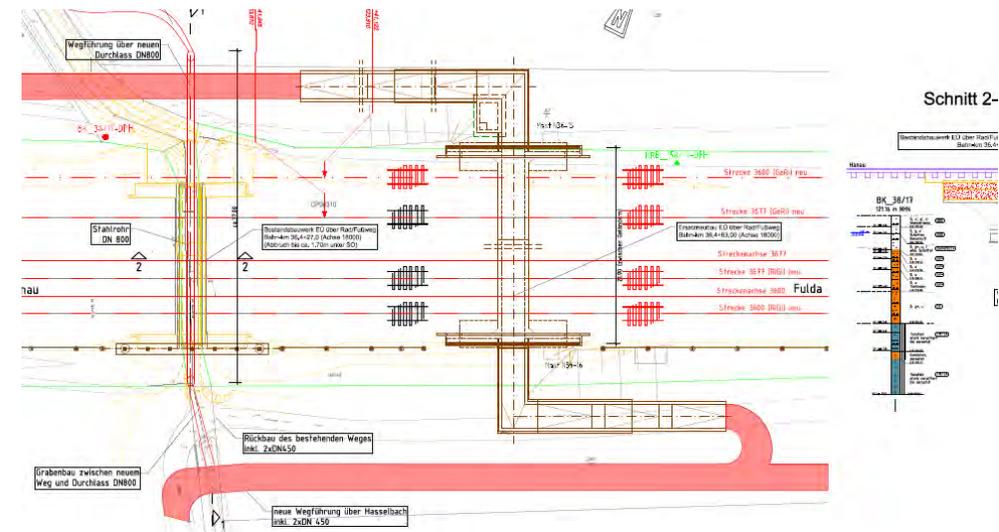
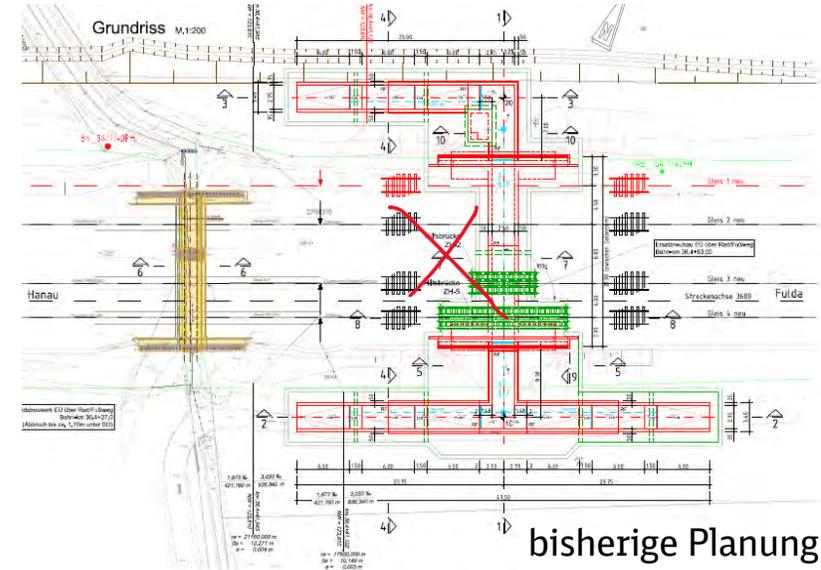


- Zuwegung erfordert zusätzliche Querungen und umfangreiche Eingriffe
 - Verrohrung für bauzeitliche Straßen
 - Rahmenbauwerke für dauerhafte Straßen
- BE-Flächen werden mit größtmöglicher Sorgfalt gewählt und flächenmäßig konzipiert
- Zwischenlagerflächen für Böden und Erdaushub sind trassennah notwendig
- Temporäre Verlegung von Gewässern nicht vermeidbar

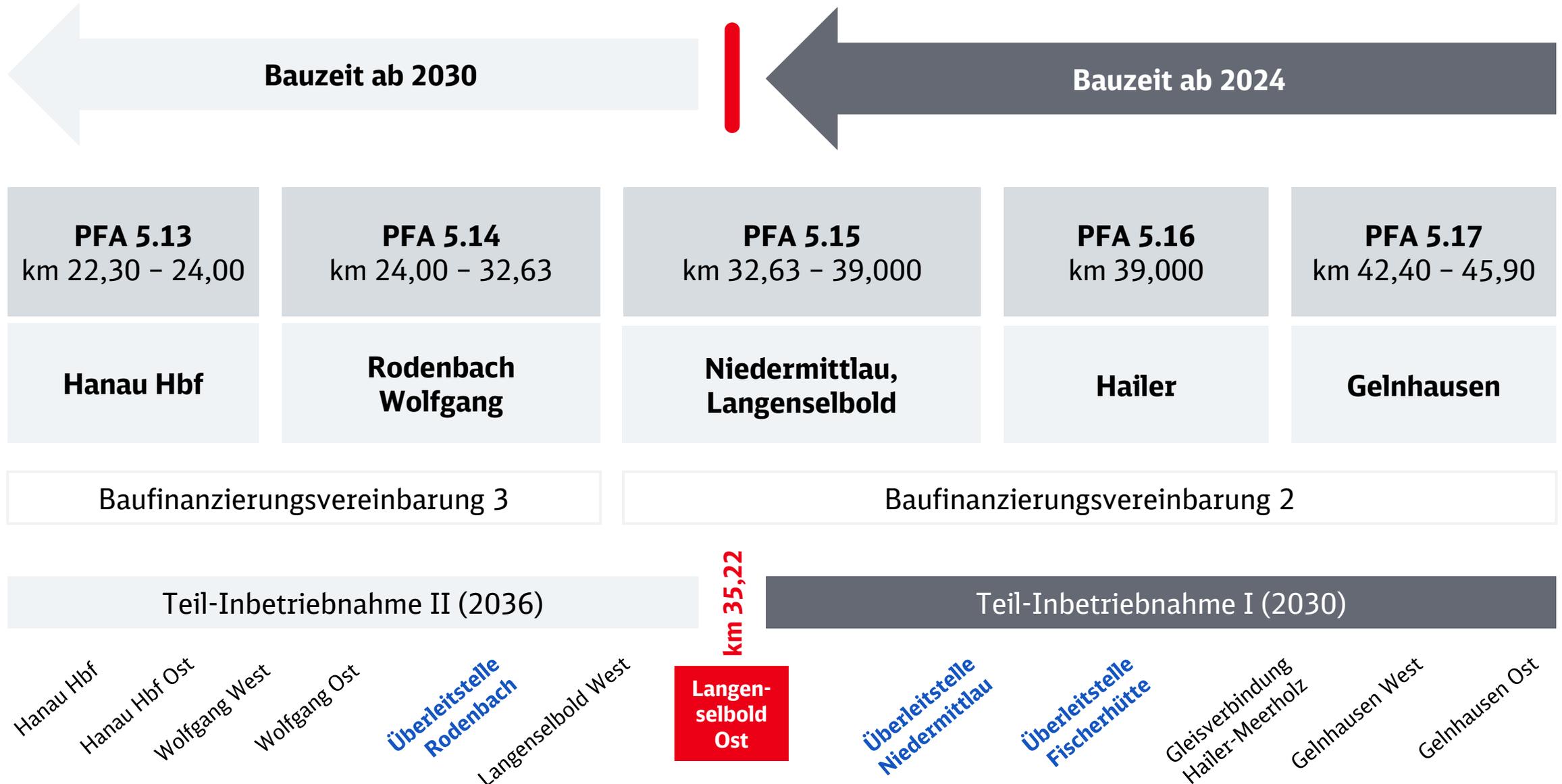
ABS Hanau – Gelnhausen PFA 5.15

Beispiel EÜ Kreuzungsbauwerke und Folgen

- Kreuzungsmaßnahme mit Gemeinde Hasselroth Fuß- und Radweg
- Anpassung der Lage ist notwendig
 - Offene Wasserhaltung mit Unterwasserbeton-Sohle
 - Wasserhaltung vorhandener Bachlauf
- Zukünftige Erschließung an das neue Wegenetz



ABS: Überblick der Planfeststellungsabschnitte



1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
- 5. Generalsanierung Kinzigtal**
 - 5.1 Ansprechpartner und aktueller Projektstatus
 - 5.2 Sachstand: Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
 - 5.1 Ansprechpartner und aktueller Projektstatus**
 - 5.2 Sachstand: Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Ihre Ansprechpartner im Projekt



Julian Fassing

Leiter
Generalsanierungen
Riedbahn (Frankfurt–Mannheim)
Hamburg–Berlin
Frankfurt–Heidelberg



Johanna Elsebach

Leiterin
Generalsanierung Kinzigtal



Julia Katzenbach-Trosch

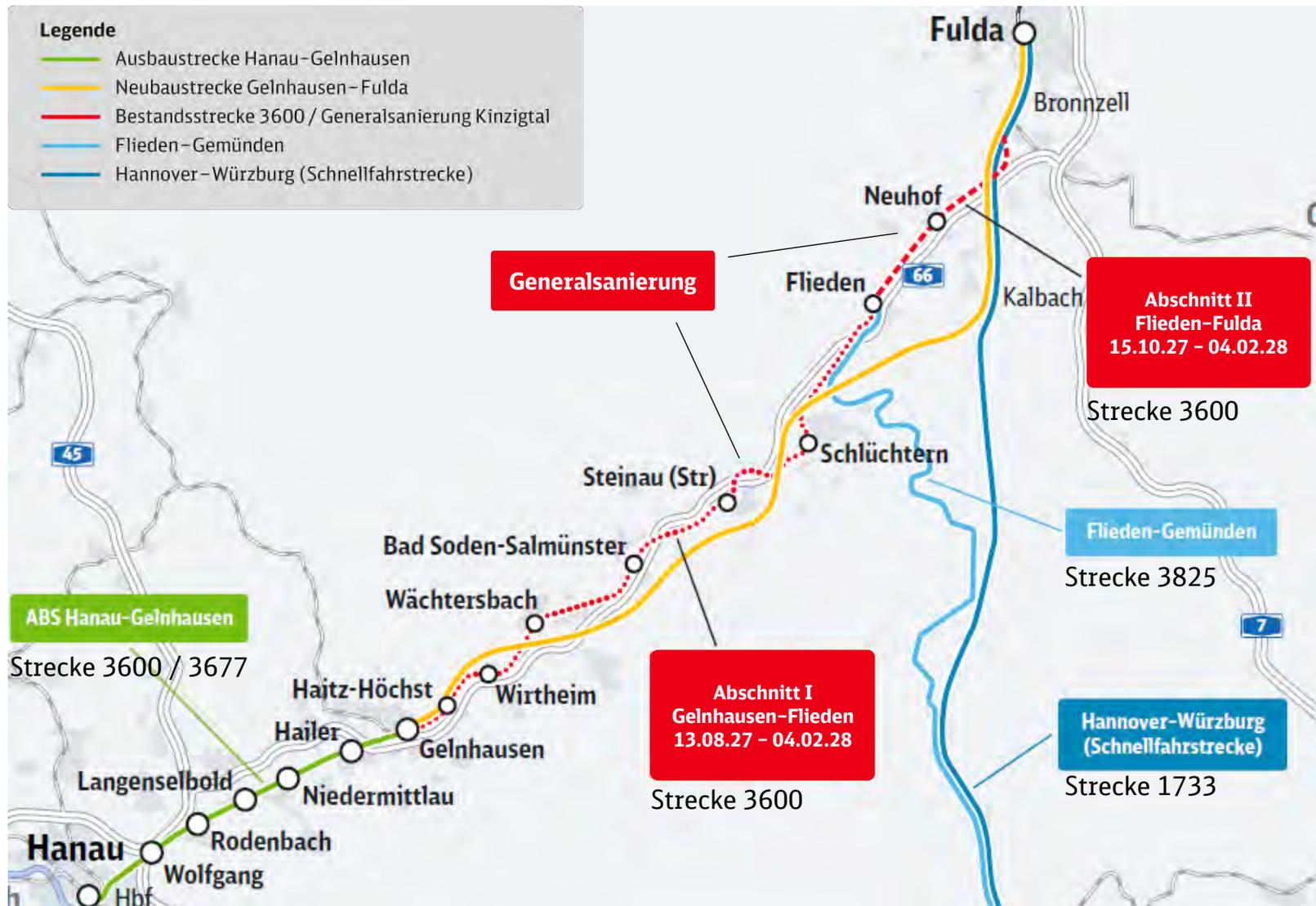
Leiterin
Projektkommunikation
Stakeholdermanagement



Carolin Handschuh

Projektkommunikation
Stakeholdermanagement

E-Mail: hanau-fulda@deutschebahn.com
Mobil: 01523 2118751



Erläuterung der Maßnahmen

- Die umfassende gewerkeübergreifende Generalsanierung erfolgt zwischen Wirtheim und Fulda (Stadtteil Bronnzell) auf der Strecke 3600.
- Zwischen Gelnhausen und Wirtheim erfolgt nur ein Schwellenwechsel im Gleis Gelnhausen-Wirtheim (als Vorabmaßnahme zur ABS Gelnhausen-Wirtheim als Teil der NBS Gelnhausen-Fulda)

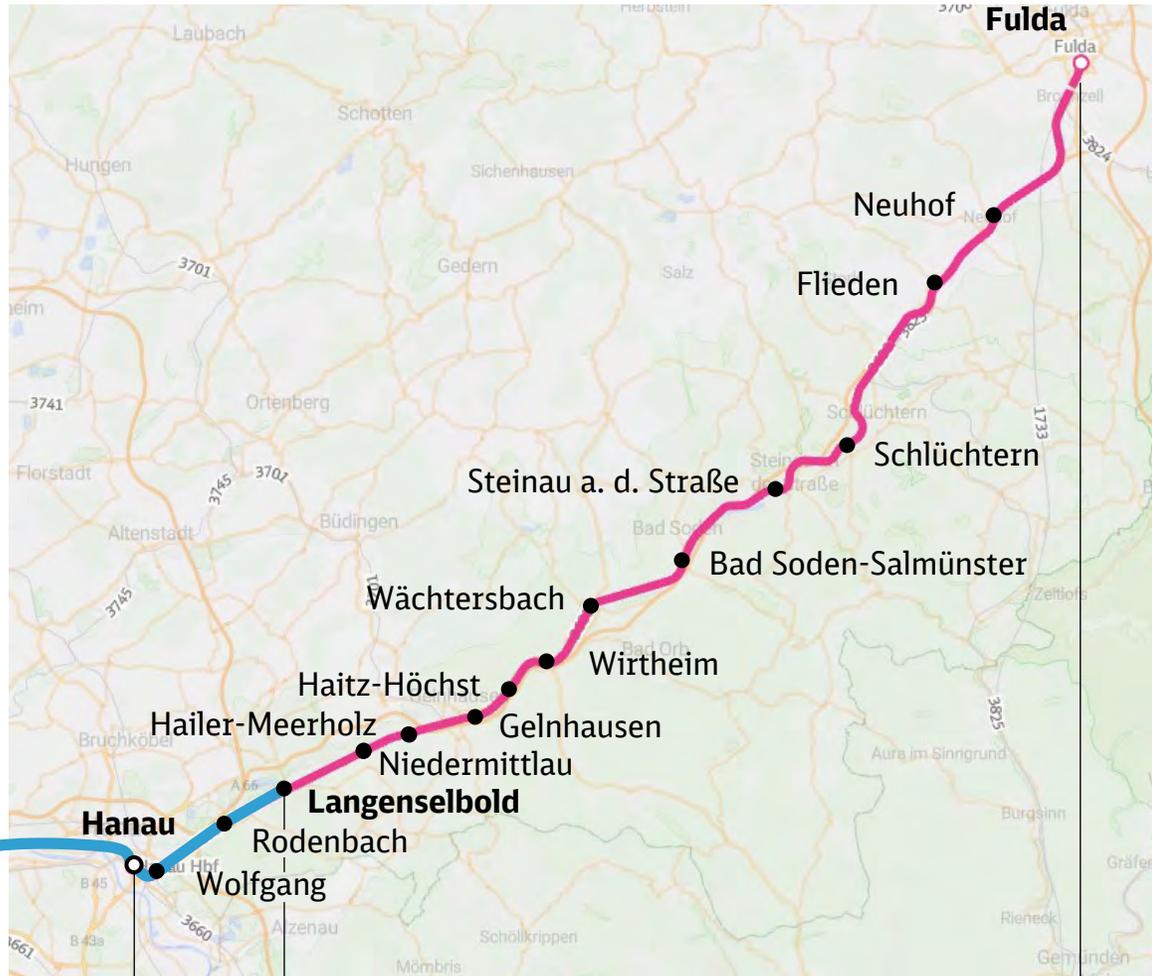
Vorabmaßnahmen in 2025 und 2026

- Zur Überbrückung des notwendigen technischen Bedarfs werden in den Ostersperrpausen (2025 + 2026) notwendige Oberbaumaßnahmen umgesetzt.

Tangierende Projekte

- **ABS Hanau-Gelnhausen**
PFA 5.17, 5.16, 5.15 (im Bau seit 2024)
- **Strecke 3825 Flieden-Burgsinn**
Baubeginn 15.10.2027
- **Sanierung Rutschhang Schlüchtern**
Vorab-Maßnahme im Zuge der TSP 2027 (Hauptmaßnahme nach Vorliegen der Planfeststellung)

Aktuell weiterverfolgtes Szenario: Zwischen Fulda und Langenselbold wird SEV eingerichtet. In Langenselbold erfolgt der Umstieg auf Züge nach Frankfurt.



SPNV mit Zügen:
Langenselbold – Hanau – Frankfurt



SEV mit Bussen:
Langenselbold – Fulda

- Zwischen Frankfurt und Langenselbold sollen weiterhin Züge verkehren.
- In Langenselbold soll der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erfolgen.
- Ab Langenselbold sollen der RE 50 und die RB 51 (halbstündlich) via Hanau bis Frankfurt fahren.



Die Bauumfänge wurden innerhalb des letzten Jahres konkretisiert.

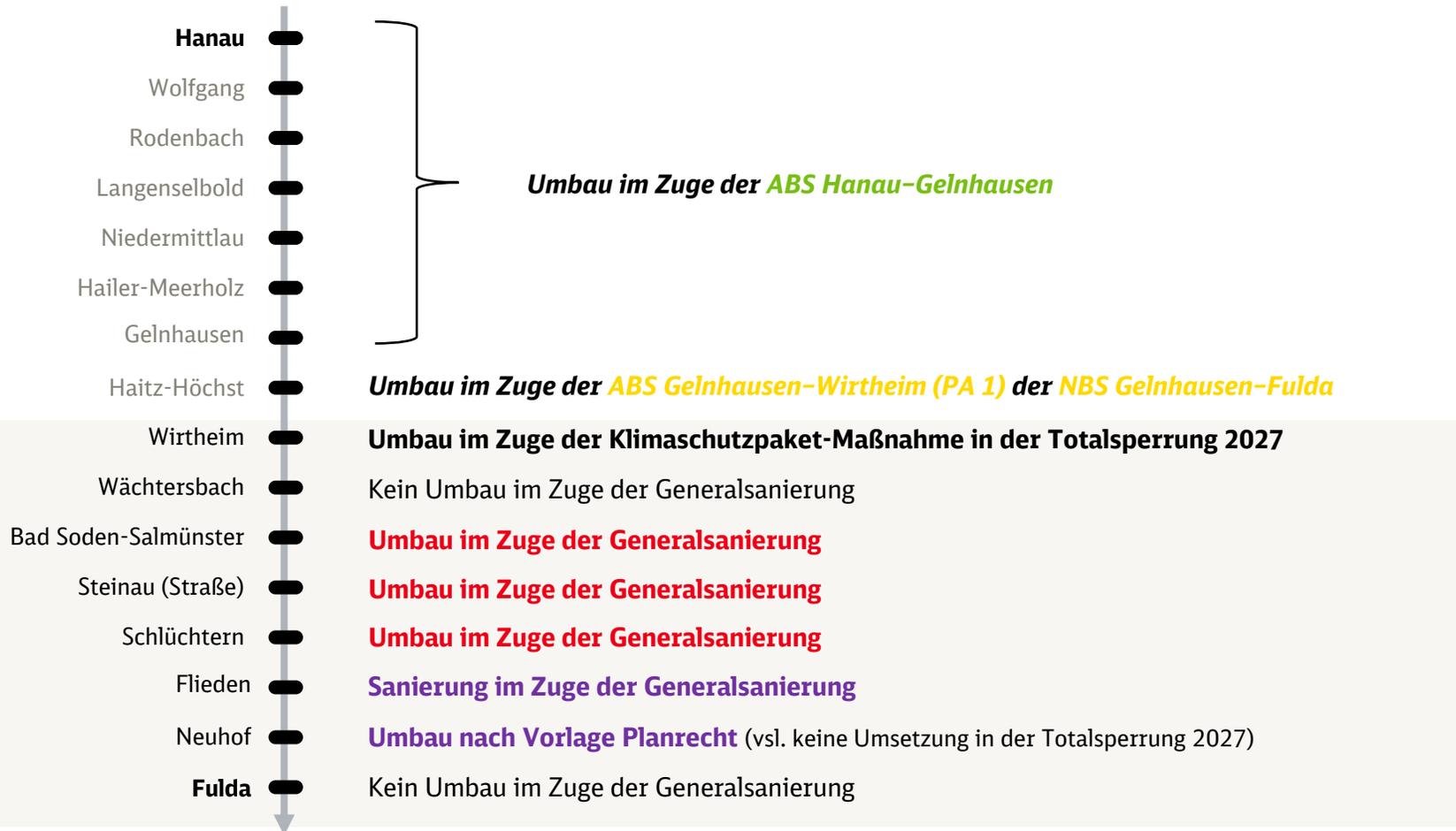
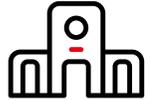


**Die Totalsperrung vom
13.08.27 bis 04.02.28
ermöglicht uns die
dringend benötigte
gewerkeübergreifende,
gebündelte Erneuerung.**

Erneuerung und Neubau

- 82** Gleiskilometer
- 88** Weichen Bestandserneuerung
- 1** Überleitstelle
- 783** Stelleinheiten
- 5** Stellwerke
- 5** Verkehrsstationen
- 2** Eisenbahnüberführungen
- 8** Durchlässe
- 4** Erdkörper und **6** Schwergewichtsmauern
- 12** km Oberleitungsanlage
- 9.470** m Lärmschutzwandmeter → nach Lärmsanierung

An den Verkehrsstationen werden innerhalb der Totalsperrung 2027 zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.



Verkehrsstationen – Die Maßnahmen in der Totalsperrung 2027 im Überblick

Bad Soden-Salmünster

- Erhöhung Haus- und Mittelbahnsteig auf 76 cm
- Einbau eines Aufzugs am Mittelbahnsteig
- Errichtung einer Rampe am Hausbahnsteig

Steinau a. d. Straße

- Erhöhung der 3 Bahnsteige auf 76 cm
- Einbau eines Aufzugs am Mittelbahnsteig
- Erneuerung der Personenunterführung

Schlüchtern

- Erhöhung Außenbahnsteig auf 76 cm
- Einbau eines Aufzugs am Außenbahnsteig

Flieden

- Sanierung der 2 Modulbahnsteige (Dehnungsfugen)
- Sanierung der 2 Bahnsteigdächer und Stützfußsanierung
- Sanierung der Rampe (insbesondere Bodenbeläge)

Neuhof

- Neubau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs (*Umbau erst nach Vorlage des Planrechts*)

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
 - 5.1 Ansprechpartner und aktueller Projektstatus
 - 5.2 Sachstand: Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung**
6. Ausblick und Termine
7. Gemeinsame Pressebotschaft

Voraussetzungen für die Verbesserung des Lärmschutzes im Rahmen der Generalsanierung

Generalsanierung = 5-monatige Totalsperrung einer Strecke zur Bündelung von Bautätigkeiten

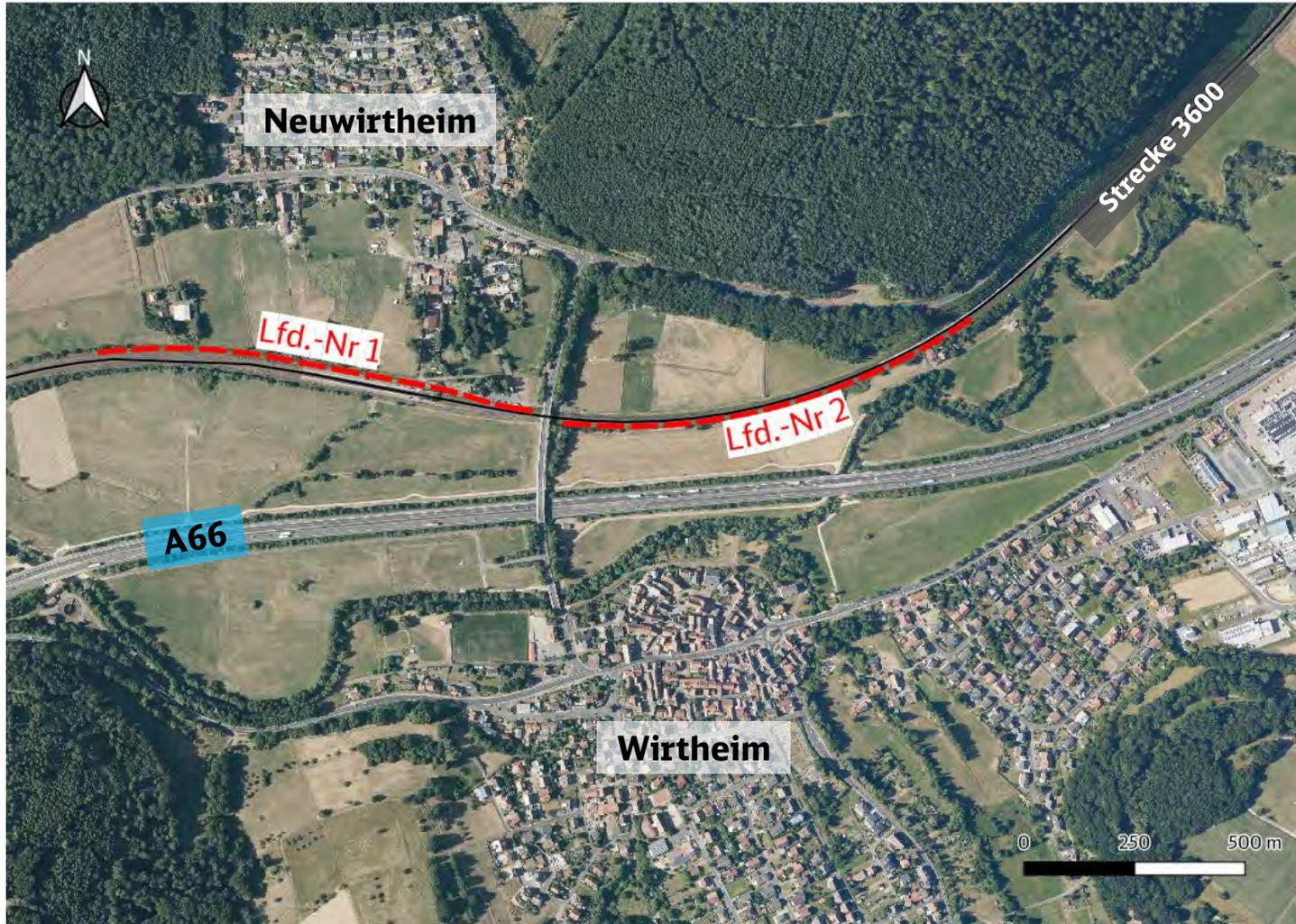
Voraussetzungen für ergänzenden Lärmschutz aus dem Konzept der Generalsanierung

- Streckenabschnitt befindet sich innerhalb des Korridors, für den eine Totalsperrung für die Bautätigkeiten eingerichtet wird
- Nur Tätigkeiten möglich, die kein Planrecht erfordern (sonst kein ausreichender Planungsvorlauf)
- Bestehender Lärmschutz wird nur instandgesetzt, wenn hierfür ein technischer Grund vorliegt
→ Grundsätzlich ist Abriss- und Neubau von intakten Schallschutzwänden somit nicht möglich
- Der Umfang der Tätigkeiten muss innerhalb der Sperrpause abgewickelt werden können

Welche ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen sind innerhalb der Generalsanierung möglich?

- Ergänzender Lärmschutz ist nur innerhalb der **Randbedingungen des Lärmsanierungsprogramms (Ausführungsbestimmungen des Bundes)** möglich:
 - Auslösewerte müssen überschritten werden (z. B. 54 dB für Wohngebiete)
 - Maximale Wandhöhe = 3,0 m

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Gemeinde Biebergemünd (Wirtheim)



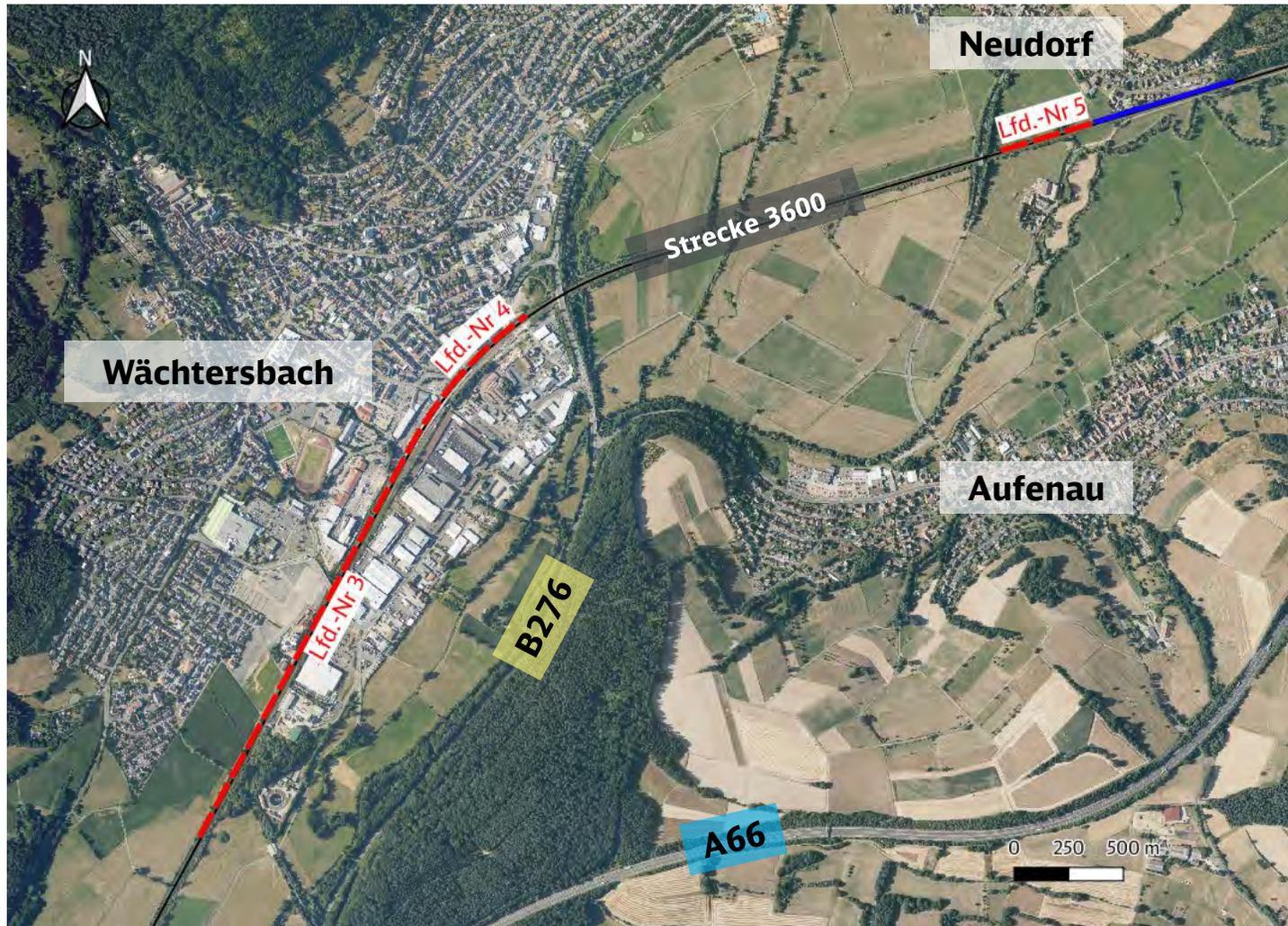
Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
1	3600	ldB	627	3,0
2	3600	rdB	615	2,0
$\Sigma =$			1.242	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz

	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Stadt Wächtersbach



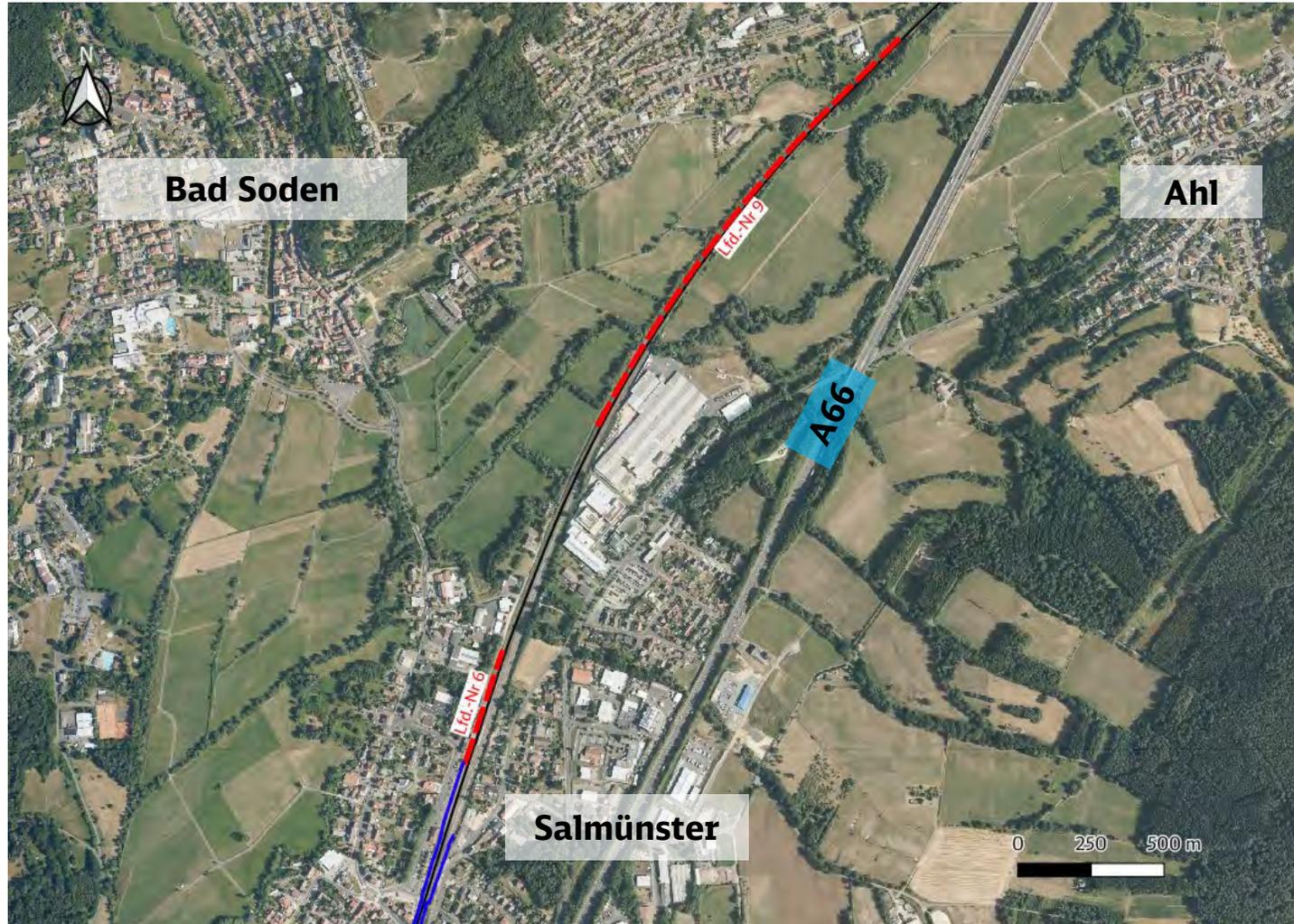
Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
3 + 4	3600	1dB	1.777	3,0
5	3600	1dB	283	2,5
$\Sigma =$			2.060	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz

	Bestandsschallschutz
	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Stadt Bad Soden-Salmünster



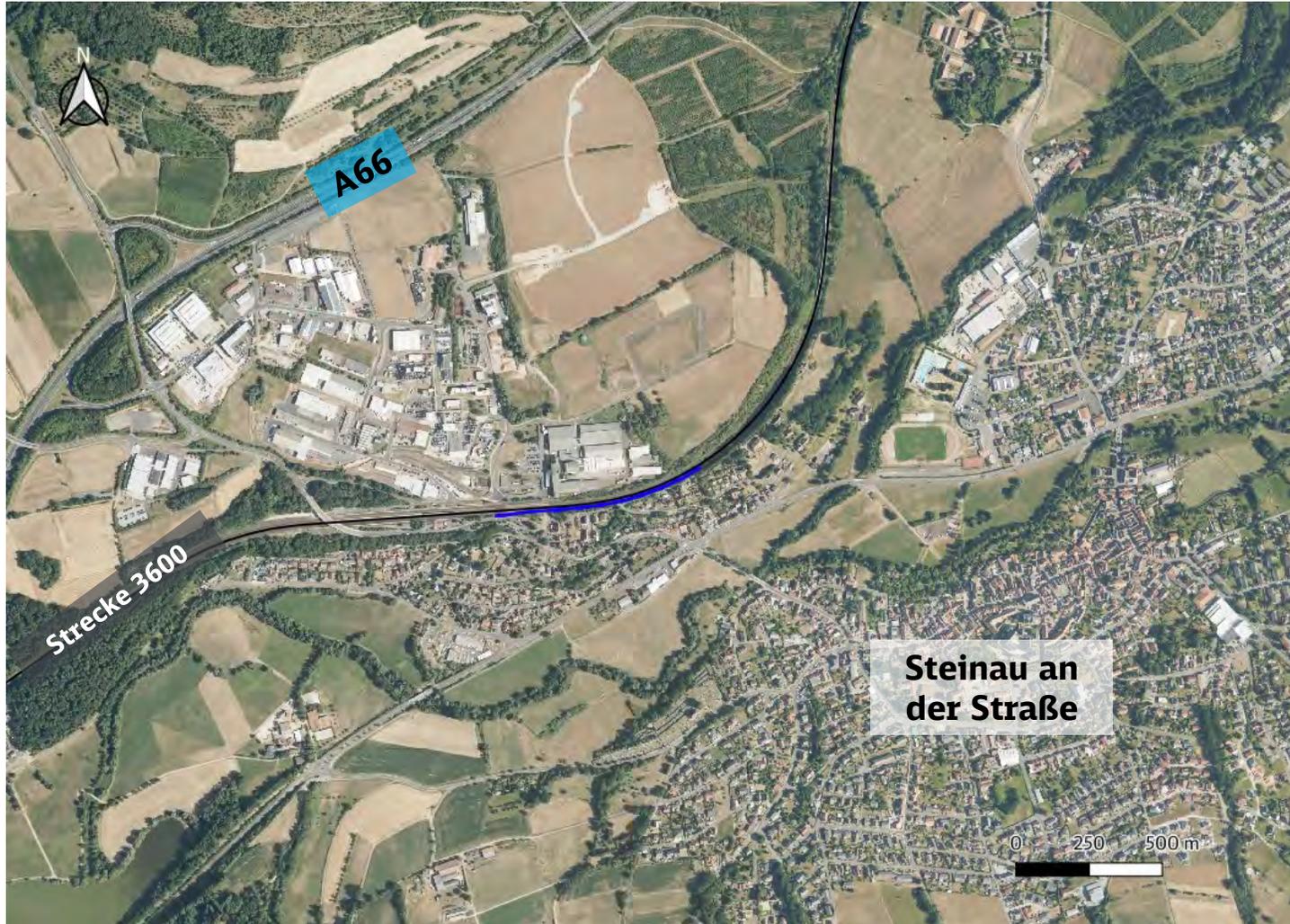
Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
6	3600	1dB	250	2,5
9	3600	1dB	1.064	3
$\Sigma =$			1.314	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz

	Bestandsschallschutz
	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Stadt Steinau an der Straße



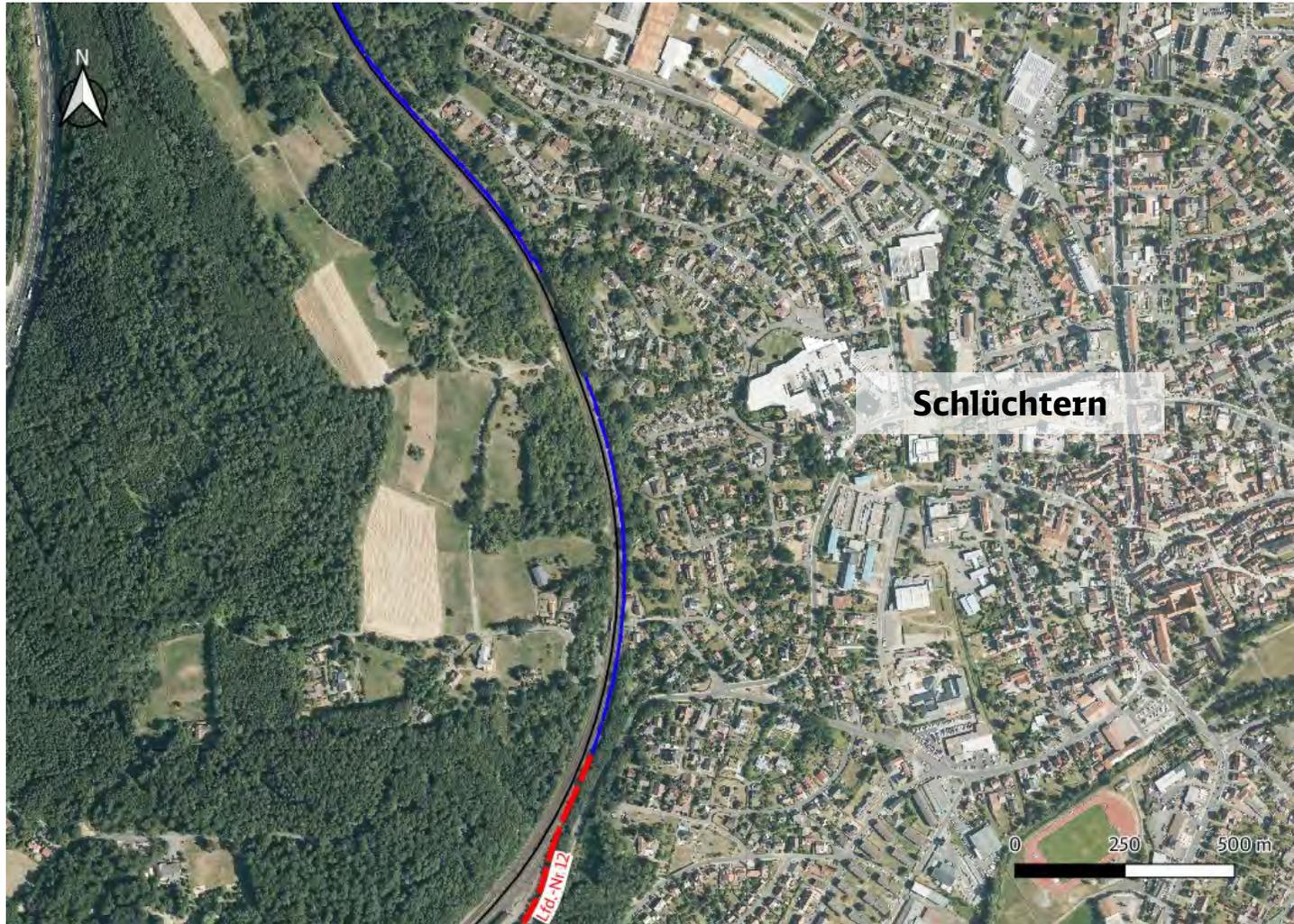
Im Rahmen der Lärmsanierung & Lärmvorsorge ergibt sich kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz für die Stadt Steinau an der Straße.

Hintergrund:

- Längliche Ausdehnung der Bebauung und damit ungünstiges Verhältnis von gelösten Schutzfällen zu Kosten der Lärmschutzwand



Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Stadt Schlüchtern



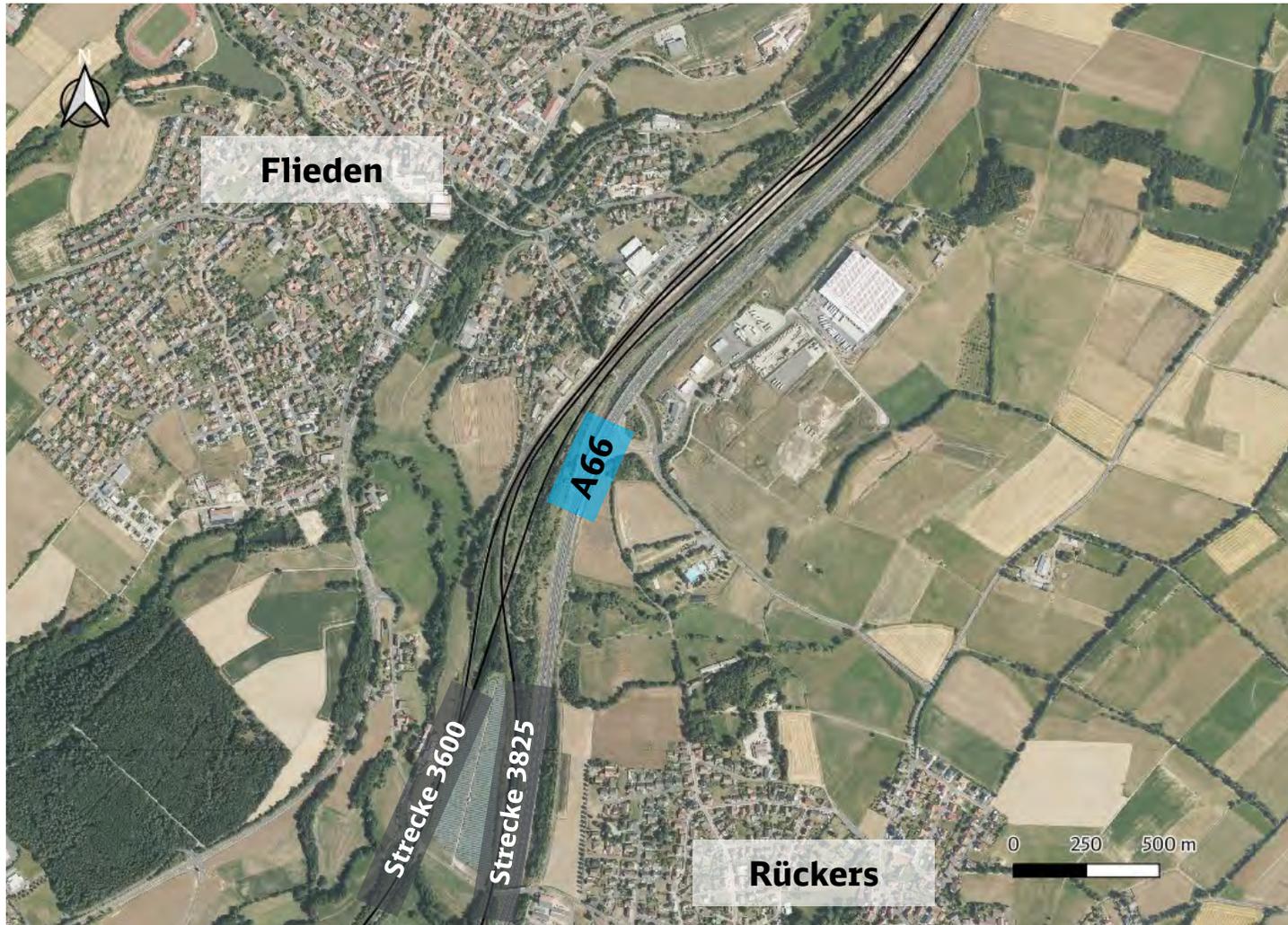
Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
12	3600	rdB	253	2,5
$\Sigma =$			253	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz

	Bestandsschallschutz
	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Gemeinde Flieden



Im Rahmen der Lärmsanierung ergibt sich kein Anspruch auf Lärmschutz für die Gemeinde Flieden.

Hintergrund

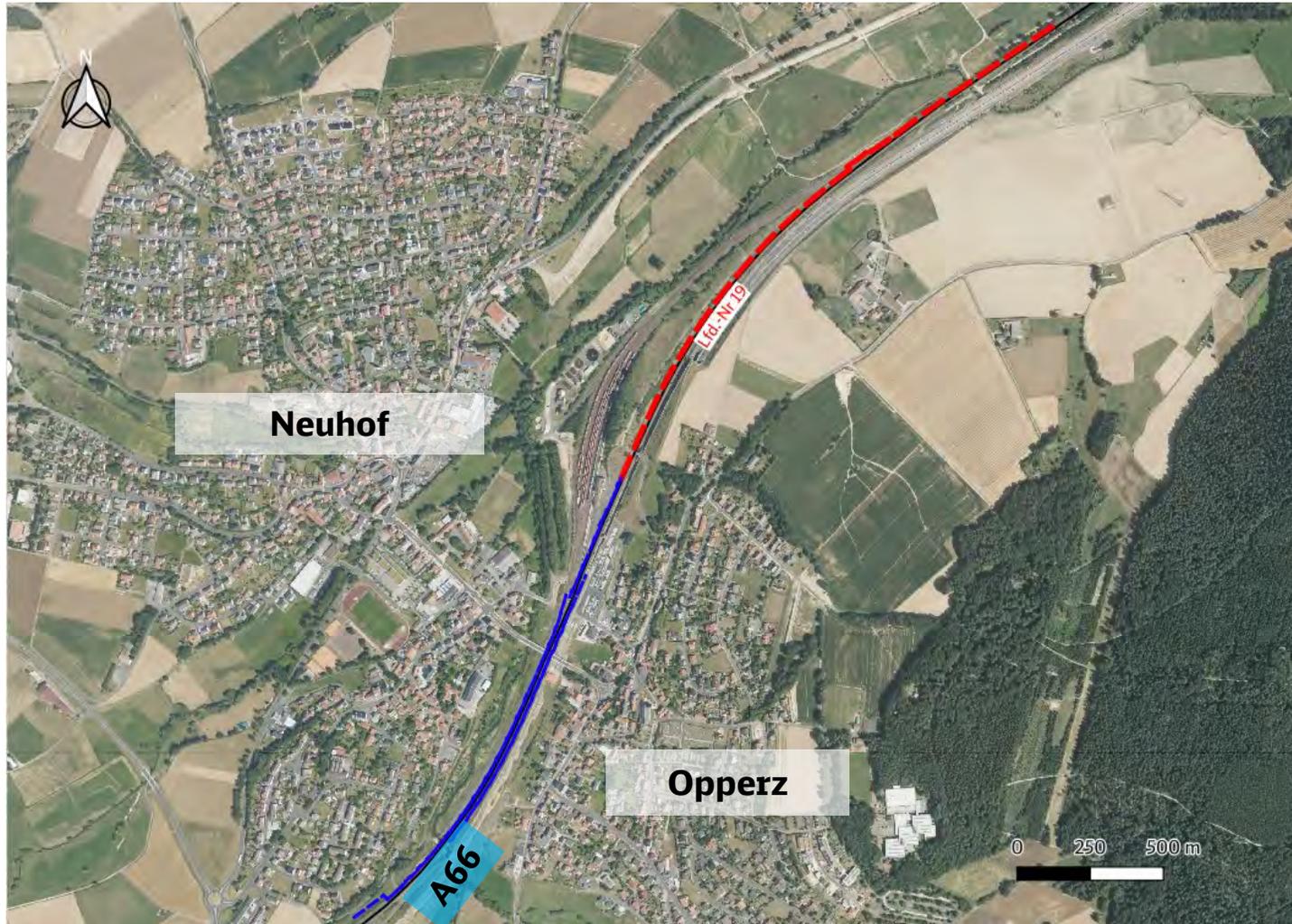
- Ungünstiges Verhältnis von geschützten Wohneinheiten zu Kosten der Lärmschutzwand

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge wären zusätzliche Lärmschutzwände möglich
→ Parlamentarische Befassung

— Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Gemeinde Neuhof



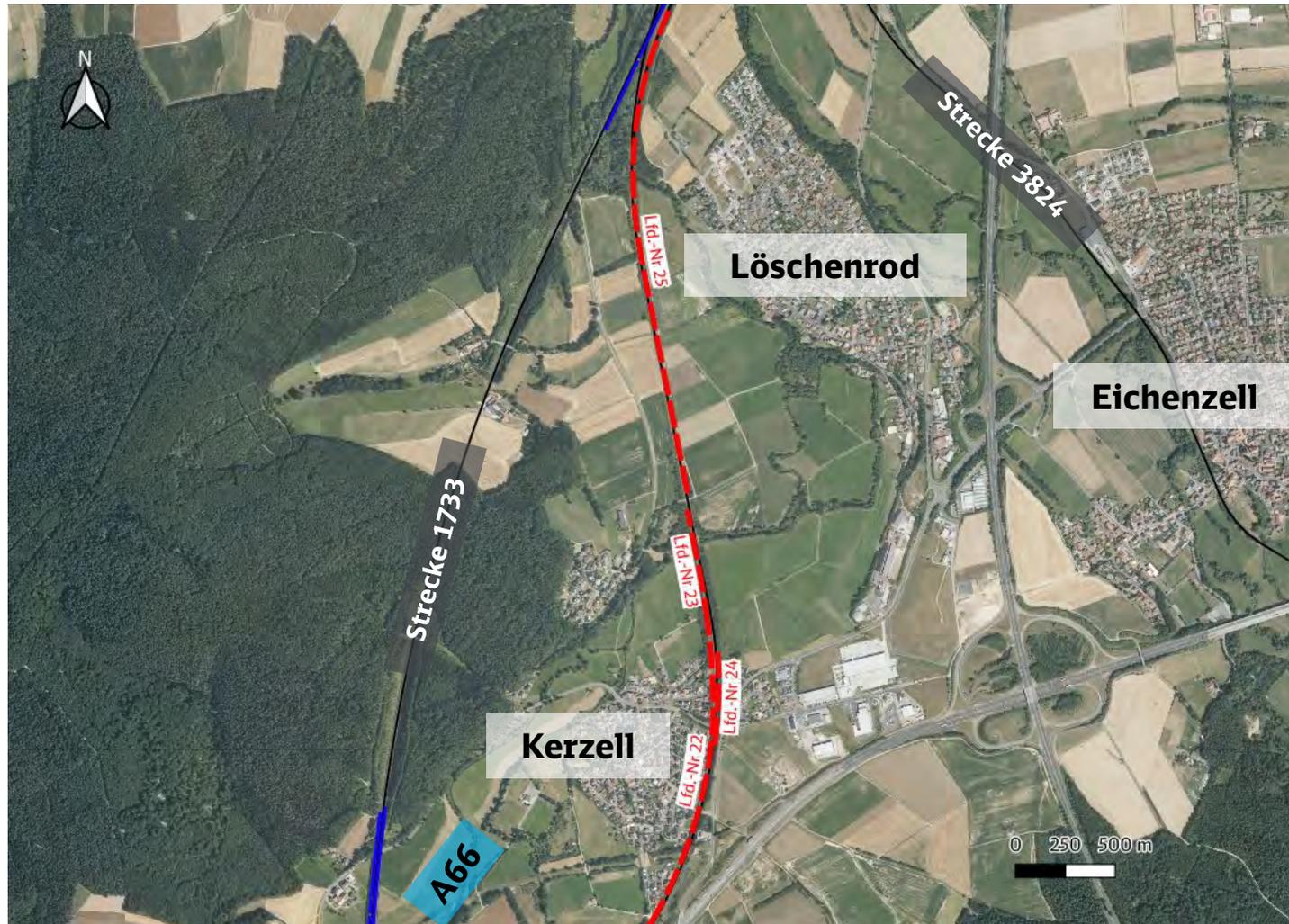
Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
19	3600	1dB	1.415	3,0
$\Sigma =$			1.415	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge wären zusätzliche Lärmschutzwände möglich
→ Parlamentarische Befassung

	Bestandschallschutz
	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Generalsanierung in der Gemeinde Eichenzell



Nr.	Strecke	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
22 + 23	3600	ldB	1.345	3,0
24	3600	rdB	304	3,0
25	3600	rdB	1.550	2,5
$\Sigma =$			3.199	

Information:

- Auf Basis der Lärmvorsorge besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz

	Bestandsschallschutz
	Gemäß Lärmsanierung finanzierungsfähige Schallschutzwände
	Bahnstrecke

Überblick der finanzierungsfähigen Lärmschutzmaßnahmen nach Lärmsanierung im Rahmen der Generalsanierung

Lfd. Nr.	Gemeinde	Stadtteil	förderfähige Höhe [m]	LSW-Länge [m]
1	Wirtheim	Neuwirtheim	3,0	627
2	Wirtheim	Wirtheim	2,0	615
3+4	Wächtersbach	Wächtersbach Süd + Nord	3,0	1777
5	Wächtersbach	Neudorf	2,5	283
6	Bad Soden-Salmünster	Salmünster	2,5	250
9	Bad Soden-Salmünster	Bad Soden	3,0	1064
12	Schlüchtern	Schlüchtern Süd	2,5	248
19	Neuhof	Neuhof	3,0	1415
22 + 23	Eichenzell	Kerzell	3,0	1365
24	Eichenzell	Kerzell	3,0	276
25	Eichenzell	Löschenrod	2,5	1550

Σ = 9.470 m

Nächste Schritte

Ergebnisse aus den Lärmschutzuntersuchungen werden in den kommenden Wochen zwischen den Kommunen und der DB erörtert.

Die Kommunen beschließen / bestätigen die weitere Vorgehensweise.

Im Falle der Bestätigung wird diese Bauleistung in die Erstellung der Leistungsverzeichnisse übernommen.

Ausschreibung der Lärmschutzmaßnahmen - vsl. Ende 2025

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
- 6. Ausblick und Termine**
7. Gemeinsame Pressebotschaft

ABS Hanau–Gelnhausen

- 16. Sitzung der AG ABS
Q1/Q2 2026
- November-Sperrpause mit Ersatzverkehr
Totalsperrung von 14. – 17.11.2025
vor- und nachgelagert eingleisige Sperrungen
- Oster-Sperrpause mit Ersatzverkehr
vgl. 27.03. - 13.04.2026
- PFA 5.16 - Planfeststellungsbescheid
vgl. Q3 2025
- Einreichung Plangenehmigungsunterlage PFA 5.15
vgl. Mitte 2026

NBS Gelnhausen–Fulda

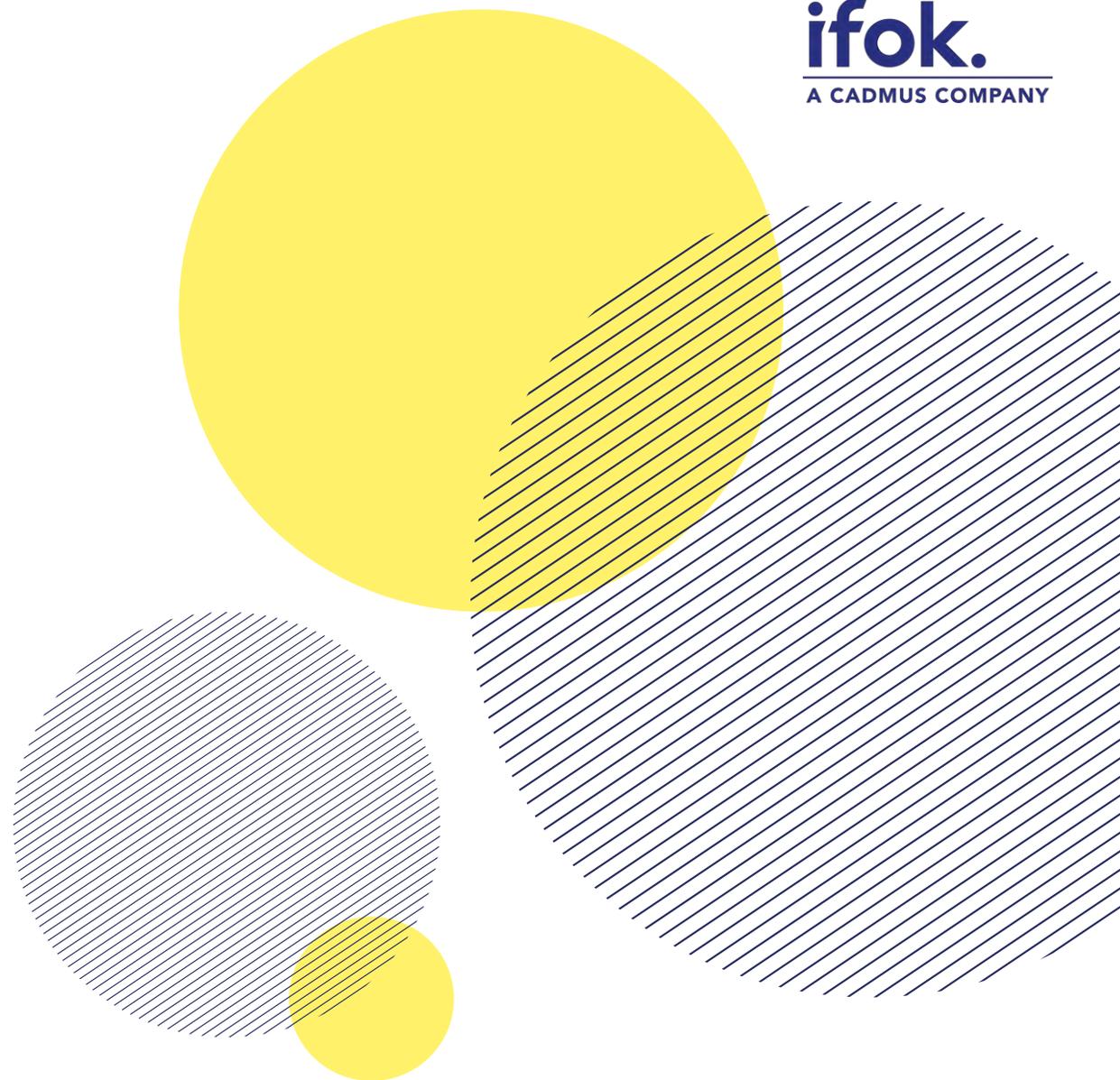
- 6. Sitzung der AG NBS (Vorstellung der Vorplanung für den PA 1 und PA 4; Sachstand Parlamentarische Befassung)
21.10.2025
- 5. Sitzung der AG Kompensation (Sachstand Ausgleichsmaßnahmen)
17.11.2025
- 7. Sitzung der AG NBS (Lärmbetrachtung Abschnitt 2 & Knoten Fulda)
Q4 2025 oder Q1 2026
- Finalisierung Vorplanungsheft Abschnitt 3 (Nord)
Q4 2025; Anschließend Vorbereitung PaBe
- Finalisierung Vorplanungsheft Abschnitt 2 (Mitte)
Q3 2026; Anschließend Vorbereitung PaBe

Generalsanierung Kinzigtal

- Stakeholder-Informationsveranstaltung
Ende 2025
- Oster-Sperrpause 2026 für relevante Vorab-Maßnahmen
vsl. 27.03. - 13.04.2026
- Start der projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit
Mitte 2026

1. Begrüßung
2. Abnahme Protokoll der 24. Sitzung am 23.09.2024
3. Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
4. Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
5. Generalsanierung Kinzigtal
6. Ausblick und Termine
- 7. Gemeinsame Pressebotschaft**

**Gemeinsame
Pressebotschaften zum
25. Dialogforum am
27.08.2025**



Deutsche Bahn gibt Überblick über die Planung der Ausbau- /Neubaustrecke Hanau-Fulda

- › Die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau–Gelnhausen schreiten im Bereich Gelnhausen seit dem Baubeginn vor rund 1,5 Jahren planmäßig voran. Zum Ende dieses Jahres sollen die Hauptbauarbeiten im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Hailer-Meerholz beginnen.
- › Für den dritten Planfeststellungsabschnitt zwischen Niedermittlau und Langenselbold hat die DB in enger Abstimmung mit der Region erste konkrete Vorschläge zur Beschleunigung der Planung vorgestellt. Die DB plant hier einen vorzeitigen Baubeginn ab 2027, zusammen mit dem Zeitraum der Totalsperrung, um Synergien mit der Generalsanierung der Bahnstrecke im Kinzigtal (zwischen Wirtheim und Fulda) zu nutzen – zwei Jahre früher als ursprünglich vorgesehen.

Vorbereitungen zur parlamentarischen Befassung laufen – Region fordert Freigabe der Planungsmittel

- › Die Bahn erläuterte, dass die Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen–Fulda inzwischen in vier Planungsabschnitte (PA) unterteilt ist. Maßnahmen im Bereich des Knotens Fulda wurden als „Planungsabschnitt 4“ ergänzt.
- › Mit dem Abschluss der Vorplanungsphase beginnt nun die Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung. In diesem Verfahren kann der Deutsche Bundestag über die Finanzierung des Vorhabens und möglicher übergesetzlicher Forderungen aus der Region entscheiden.
- › Dazu steht die DB aktuell im Austausch mit den Kommunen im ersten und vierten Planungsabschnitt (PA 1: Gelnhausen–Wirtheim und PA 4: Knoten Fulda), deren Planung bereits am weitesten fortgeschritten sind.
- › Die Abstimmungen zu den weiteren Planungsabschnitten erfolgen in den Jahren 2026 und 2027.
- › Die Mitglieder des Dialogforums sprechen sich mit Nachdruck für die zügige Planung und Umsetzung des Projekts Hanau-Fulda aus. Sie fordern die Freigabe der notwendigen Mittel für eine fortlaufende Planung des regional und bundesweit bedeutsamen Projekts.

Umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen in der Region

- Für die Neubaustrecke sind umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, darunter Aufforstungen, Biotopvernetzungen und die Aufwertung von Grünland durch naturnahe Bewirtschaftung (Extensivierung).
- Die DB strebt einen Ausgleich im Naturraum an. Dafür wurden bereits rund 12,5 Hektar aufgeforstet sowie mit der Reservierung von Ökopunkten begonnen. Vorschläge für weitere Maßnahmen werden von der DB entgegengenommen.

Planungen zur umfassenden Modernisierung der Bestandsstrecke laufen

- › Die DB informiert über den Zeitraum der Generalsanierung der Bestandsstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda ab August 2027 bis Februar 2028. Diese wird zusätzlich zur Aus- und Neubaustrecke Hanau–Fulda vorgenommen.
- › Eine Überprüfung der Lärmschutzansprüche hat ergeben, dass sich in sechs Kommunen an der Bestandsstrecke die Möglichkeit ergibt, den Lärmschutz im Zuge der Generalsanierung zu erweitern. Biebergemünd, Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, Schlüchtern, Neuhoof und Eichenzell könnten hiervon profitieren. Für die Gemeinden Flieden und Neuhoof besteht die Option, die Erweiterung des Lärmschutzes als übergesetzliche Forderung im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zur Neubaustrecke einzubringen. Die lokalen Rahmenbedingungen in Steinau an der Straße lösen wiederum keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz aus. Die DB stellt im Dialogforum die Ergebnisse der Überprüfungen dar und kündigt Gespräche mit den betroffenen Gemeinden an.
- › Mit der Generalsanierung wird eine umfassende Sanierung der Infrastruktur erfolgen, die nach derzeitigem Arbeitsstand Gleise, Weichen, Stellwerke, Bahnhöfe und Oberleitungsanlagen sowie zusätzliche Lärmschutzwände umfasst.
- › Für die Planung des Ersatzverkehrs während der Streckensperrung wird derzeit das Szenario weiterverfolgt, einen Pendelverkehr mit Zügen zwischen Frankfurt über Hanau bis Langenselbold aufrecht zu erhalten. Für die restliche Strecke zwischen Langenselbold und Fulda soll in diesem Szenario ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden. Die konkreteren Abstimmungen mit den Verkehrsverbänden zum Verkehrskonzept finden noch statt.
- › Ende dieses Jahres informiert die DB die betroffenen Kommunen in einem Informationstermin konkreter über die Abläufe. Im nächsten Jahr soll dann auch für die Generalsanierung die breite projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit starten.

Über das Projekt

- › Das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Fulda ist sowohl ein Projekt für den Deutschlandtakt als auch Teil des Infrastrukturprogramms Frankfurt RheinMain plus (FRMplus).
- › Es umfasst den viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke Hanau–Gelnhausen und den Neubau einer zweigleisigen, rund 45 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Gelnhausen nach Fulda.
- › Die Neubaustrecke wird die Überlastung des Schienenwegs zwischen Gelnhausen und Fulda auflösen. Dadurch wird sie mehr Kapazität für den Fern, Güter- und Regionalverkehr schaffen und die Qualität der Anbindungen in der Region verbessern. Als bundesweit bedeutsames Projekt wird sie für Entlastungen im gesamten deutschen Schienennetz sorgen.
- › Das Dialogforum Hanau–Fulda gilt als Pilotprojekt für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bahnprojekten. Im Dialogforum begleiten regionale Interessengruppen, Bürgerinitiativen, Kommunen, Landkreise und Behörden die Planungen seit 2014. Präsentationen und Protokolle der nicht-öffentlichen Sitzungen des Dialogforums und seiner Arbeitsgruppen werden auf der Projektwebseite veröffentlicht: hanau-fulda.deutschebahn.com.
- › Bei Fragen oder Anliegen erreichen Interessierte das Projektteam per E-Mail unter: hanau-fulda@deutschebahn.com.



InfraGO