

# Ausbau-/Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda

Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen der Vorplanung  
Planungsabschnitt 1 Gelnhausen–Wirtheim

---

6. November 2025 | Gelnhausen, Mehrzwekhalle Haitz



# Ihre Ansprechpartner im Projekt



**Bert Bohlmann**

Leiter Technik  
NBS Gelnhausen-Fulda



**Christopher Schmidt**

Projektleitung  
NBS Schlüchtern-Kalbach



**Nurettin Manav**

Teilprojektleiter PA 1  
Gelnhausen-Wirtheim



**Ariel Cedric  
Youssa Nuentsa**

Projektingenieur  
Baugrund, Geotechnik,  
Baulogistik, Verkehrsanlagen



**Dr. Petra Kubisch**

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



**Carolin Handschuh**

Projektkommunikation  
Stakeholdermanagement



E-Mail: [hanau-fulda@deutschebahn.com](mailto:hanau-fulda@deutschebahn.com)

- 1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke**
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Warum soll der Abschnitt Gelnhausen – Wirtheim viergleisig ausgebaut werden?



Die **Strecke Frankfurt-Fulda** ist eine der am stärksten befahrenen Strecken im deutschen Schienennetz. Hier entstehen viele **Engpässe**. Schnelle Züge sollen getrennt von den langsameren auf eigenen Gleisen fahren. Das schafft Platz für mehr und pünktlichere Züge.

Der Streckenabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen wird aktuell viergleisig ausgebaut (Bahnprojekt **Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen**).

Zwischen Gelnhausen und Fulda ist die Bestandsstrecke wegen Kinzig und Spessart kurvenreich. Der schnelle Verkehr wird dadurch ausgebremst. Ein durchgängiger viergleisiger Ausbau würde wegen der nötigen Begradigungen inakzeptable Konflikte erzeugen. Daher die Variante einer **Ausbau- und Neubaustrecke**:

- Viergleisiger Ausbau zwischen Gelnhausen und Wirtheim und
- ab Wirtheim eine Neubaustrecke bis zur Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Die Einbindung erfolgt bei Kalbach.

# Der Ausbau des Streckenabschnitts mit zusätzlichen Gleisen ermöglicht zusammengefasst:



## Mehr Kapazität:

Engpässe auflösen durch zusätzliche Gleise



## Verbesserten Schallschutz:

Rund 9 km neue Schallschutzwände zwischen Gelnhausen und Wirtheim



## Kürzere Reisezeiten:

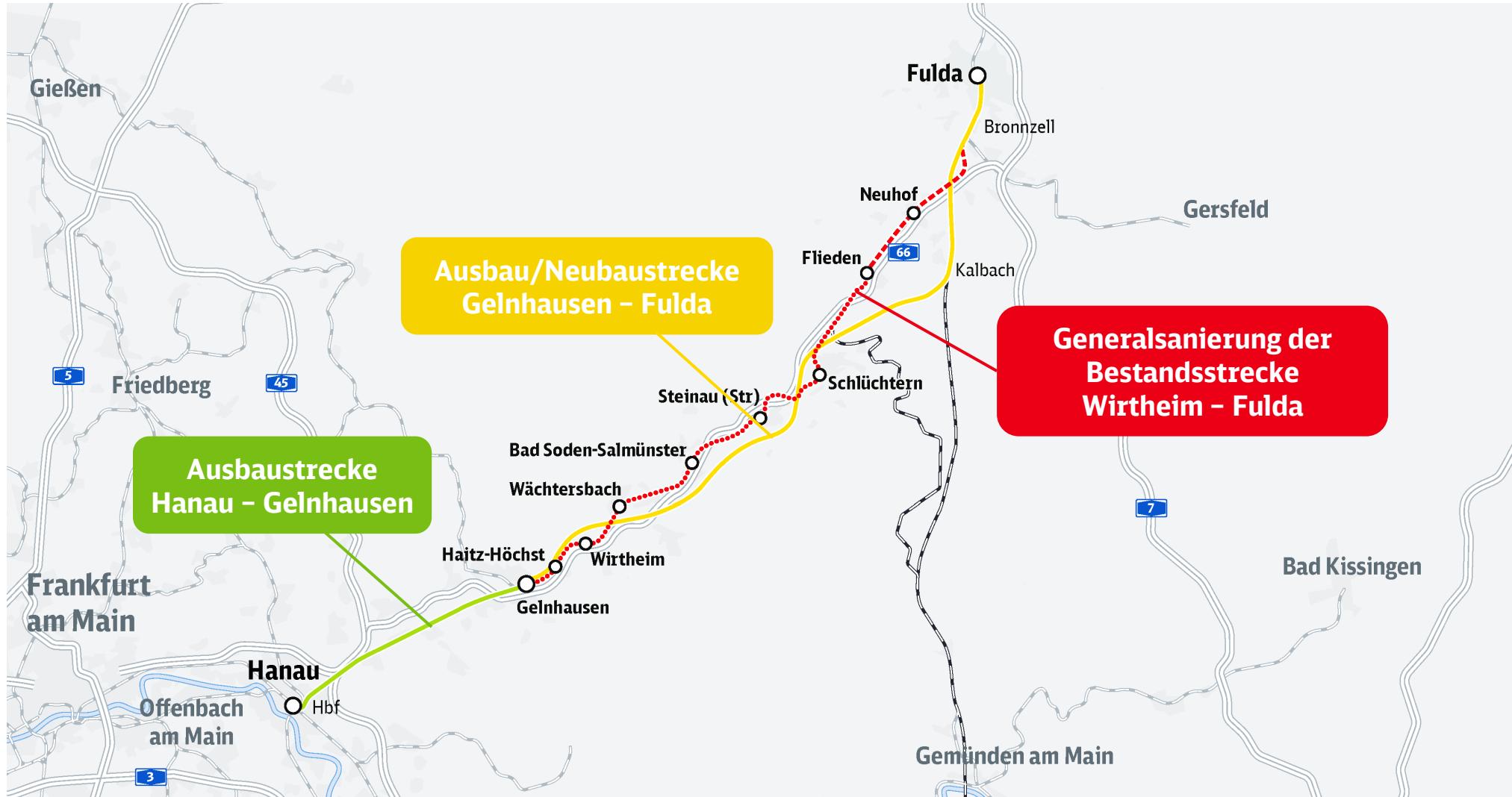
Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 230 km/h



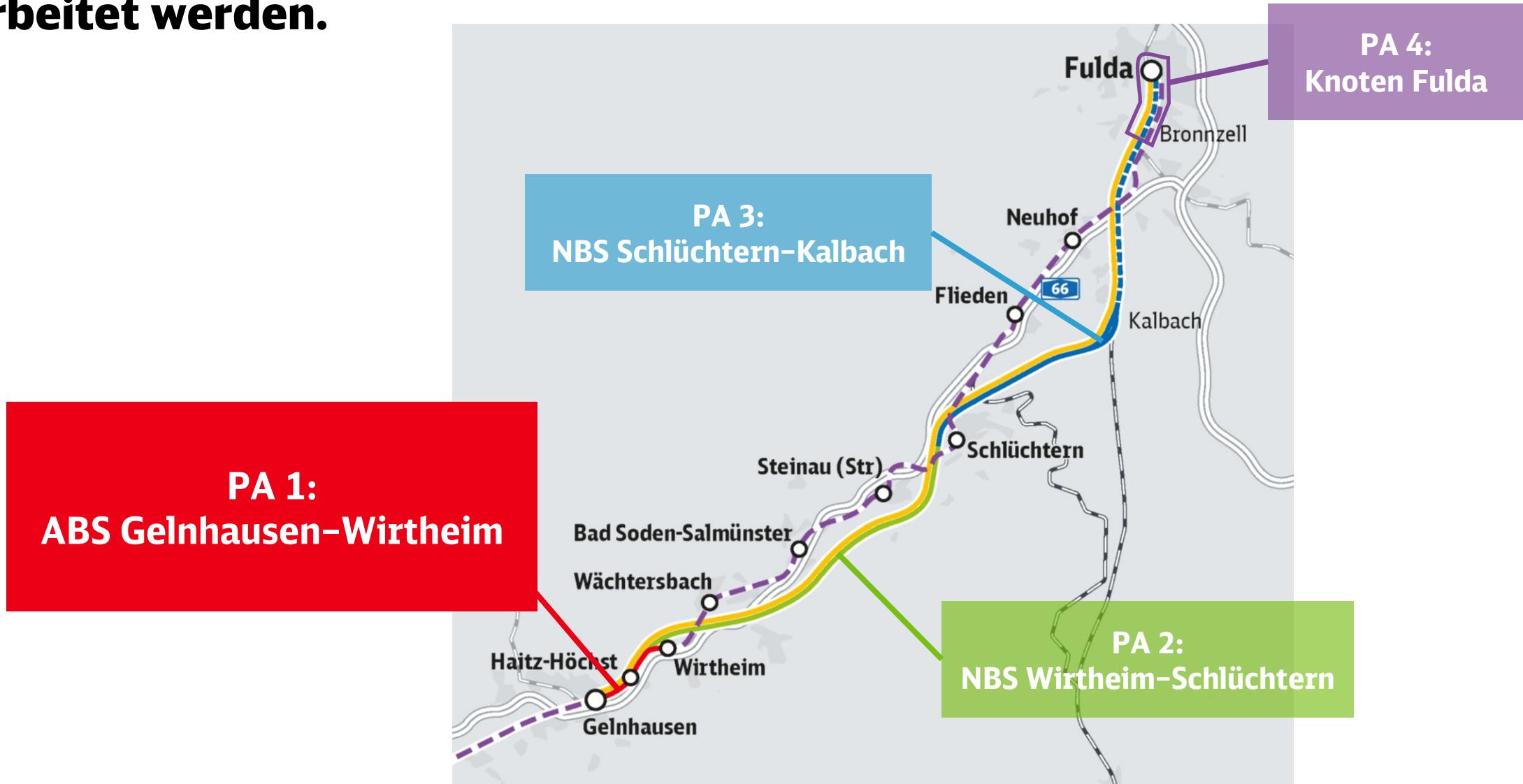
## Einen flexibleren und störungsfreieren Betrieb:

Durch die gewerkeübergreifende Modernisierung der Infrastruktur und die Entflechtung der Verkehre

**In Summe sorgen mehrere Bahnprojekte für die Entlastung der Strecke und die Modernisierung der Infrastruktur im Kinzigtal.**



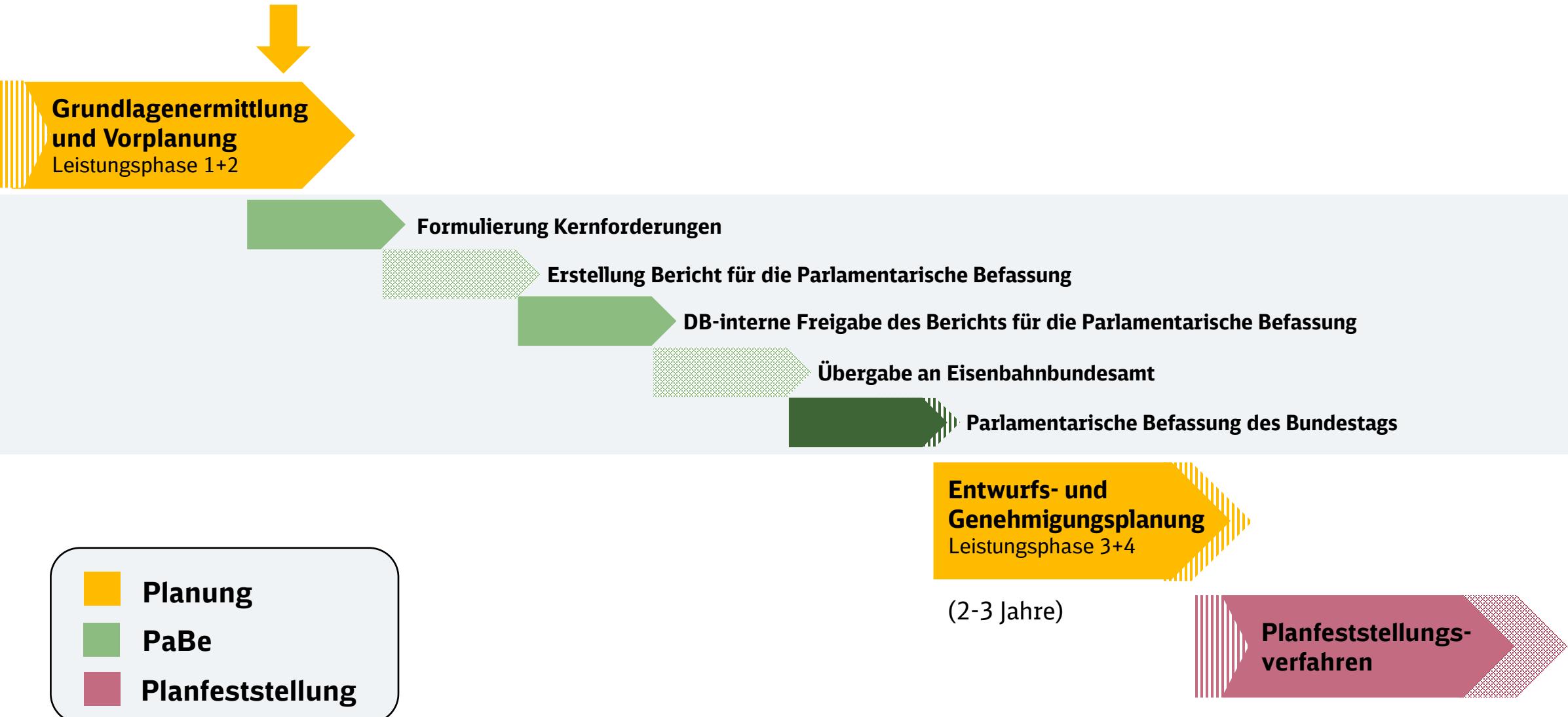
**Die Ausbau-/Neubaustrecke ist planerisch in vier Planungsabschnitte (PA) untergliedert, die zeitlich versetzt bearbeitet werden.**



1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. **Einordnung des aktuellen Planungsstands**
  - 2.1 In welcher Phase befindet sich das Projekt?
  - 2.2 Was ist die Parlamentarische Befassung?
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
4. Zusammenfassung & Ausblick

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
  - 2.1 **In welcher Phase befindet sich das Projekt?**
  - 2.2 Was ist die Parlamentarische Befassung?
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Einordnung des Projektstands und der Parlamentarischen Befassung in den Gesamtprojektablauf der Neubaustrecke



1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
  - 2.1 In welcher Phase befindet sich das Projekt?
  - 2.2 Was ist die Parlamentarische Befassung?**
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Ausgangssituation der Planung und Einordnung der Parlamentarischen Befassung

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

**Dabei wähgt 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.**

# Was ist die Idee der Parlamentarischen Befassung?



Das Bundesverkehrsministerium (BMV) unterrichtet den Deutschen Bundestag **in einer frühen Planungsphase** (nach Abschluss der Vorplanung) über den aktuellen Projektstand. Das sorgt für mehr Transparenz bei den politischen Entscheidern.

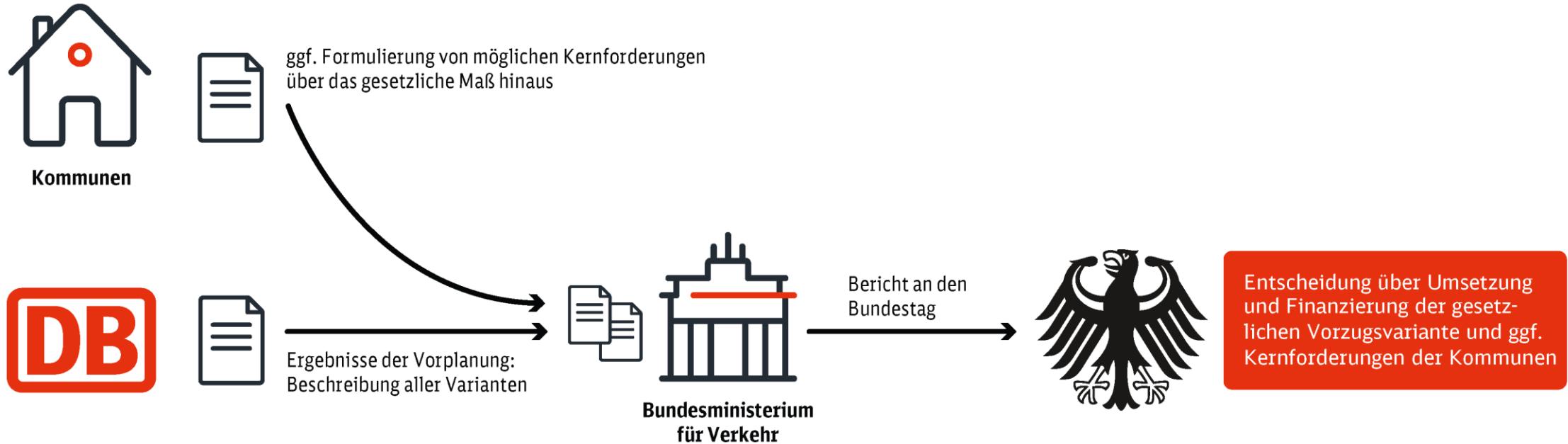


Die Bahn bereitet für das BMV den **Bericht zur Parlamentarischen Befassung** vor, der eine **Beschreibung der Planung, Zeit- und Kostenpläne** sowie die **Auswirkungen auf Mensch und Umwelt** enthält. Kommunen haben zudem die Möglichkeit, **Kernforderungen** zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. **Ziel ist es, den Bericht für den Planungsabschnitt 1 (Gelnhausen – Wirtheim) Mitte des Jahres 2026 zu erstellen.**



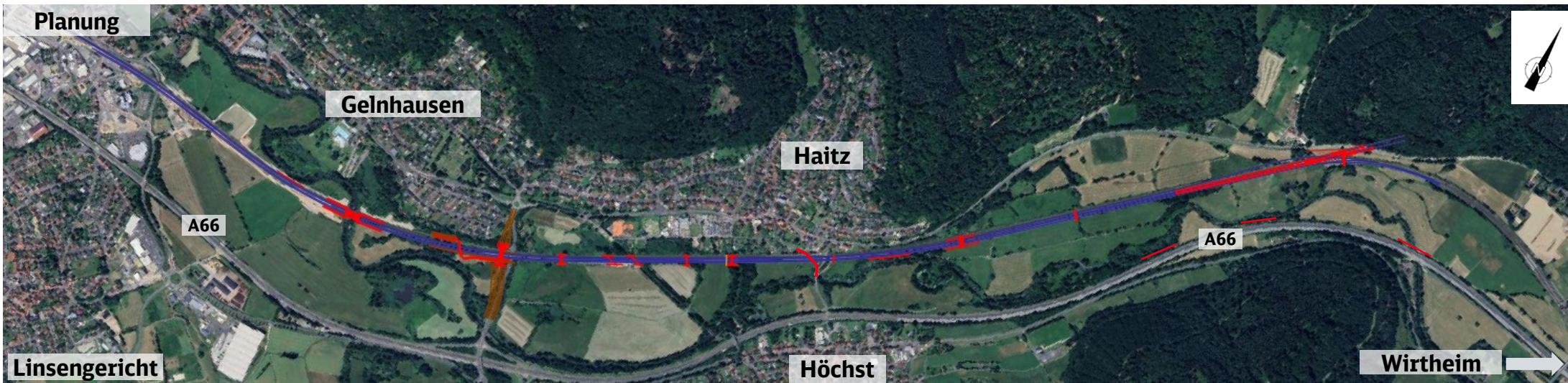
Das Parlament entscheidet anschließend im Rahmen der Bundestagsbefassung über die **Finanzierung der regionalen Forderungen**. Entscheidend ist dabei, dass die Variante wirtschaftlich bleiben muss und die Projektziele erfüllt werden. Die **Genehmigungsfähigkeit (Planrecht) der Forderungen** ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht geprüft. Dies erfolgt erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

# Der Ablauf auf einen Blick



1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. **Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim**
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Der Planungsabschnitt 1 im Überblick



— geplante Bahntrasse

— geplante Ingenieurbauwerke

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege**
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße
4. Zusammenfassung & Ausblick

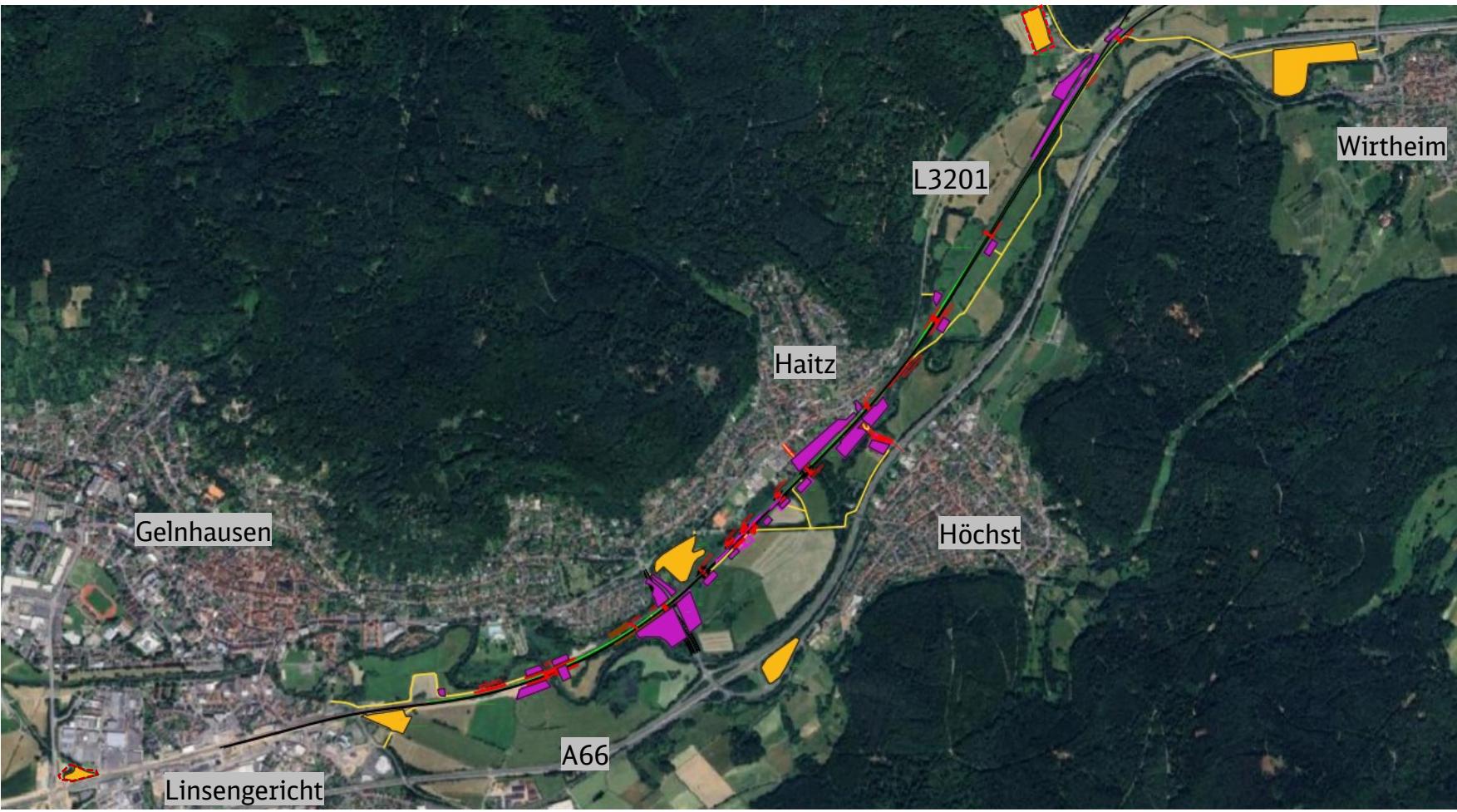
# Der Verlauf der Rad- und Wirtschaftswege muss im Zuge des Bahnausbau angepasst werden.



— Neue Wirtschaftswege   — Neuer Radweg   — Umverlegte Straßen   — Bestandswege

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)**
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße
4. Zusammenfassung & Ausblick

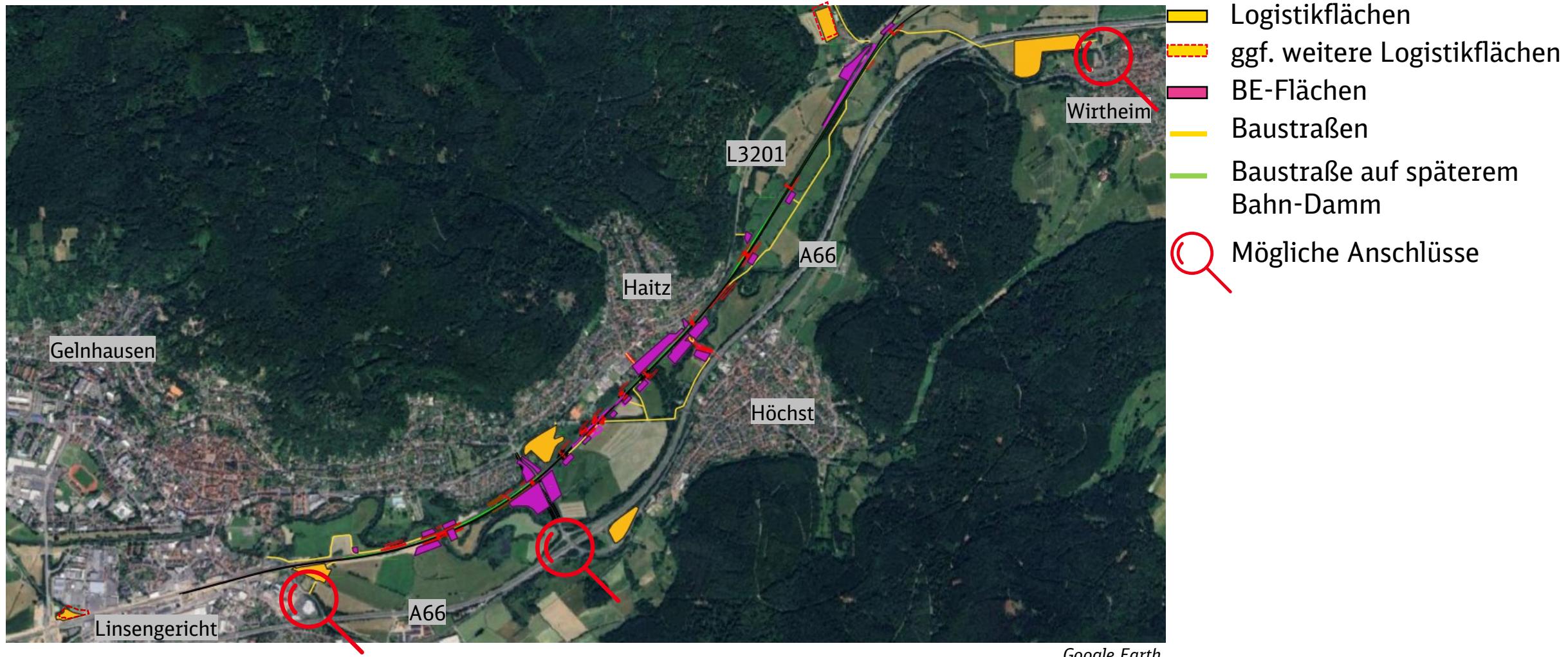
# Für die Baulogistik werden Baustelleneinrichtungsflächen sowie Baustraßen auf und neben dem Bahndamm benötigt.



\* Flächenbedarf grob geschätzt

Google Earth

# Zudem braucht es Anschlussmöglichkeiten des Baufeldes an das überregionale Straßennetz.

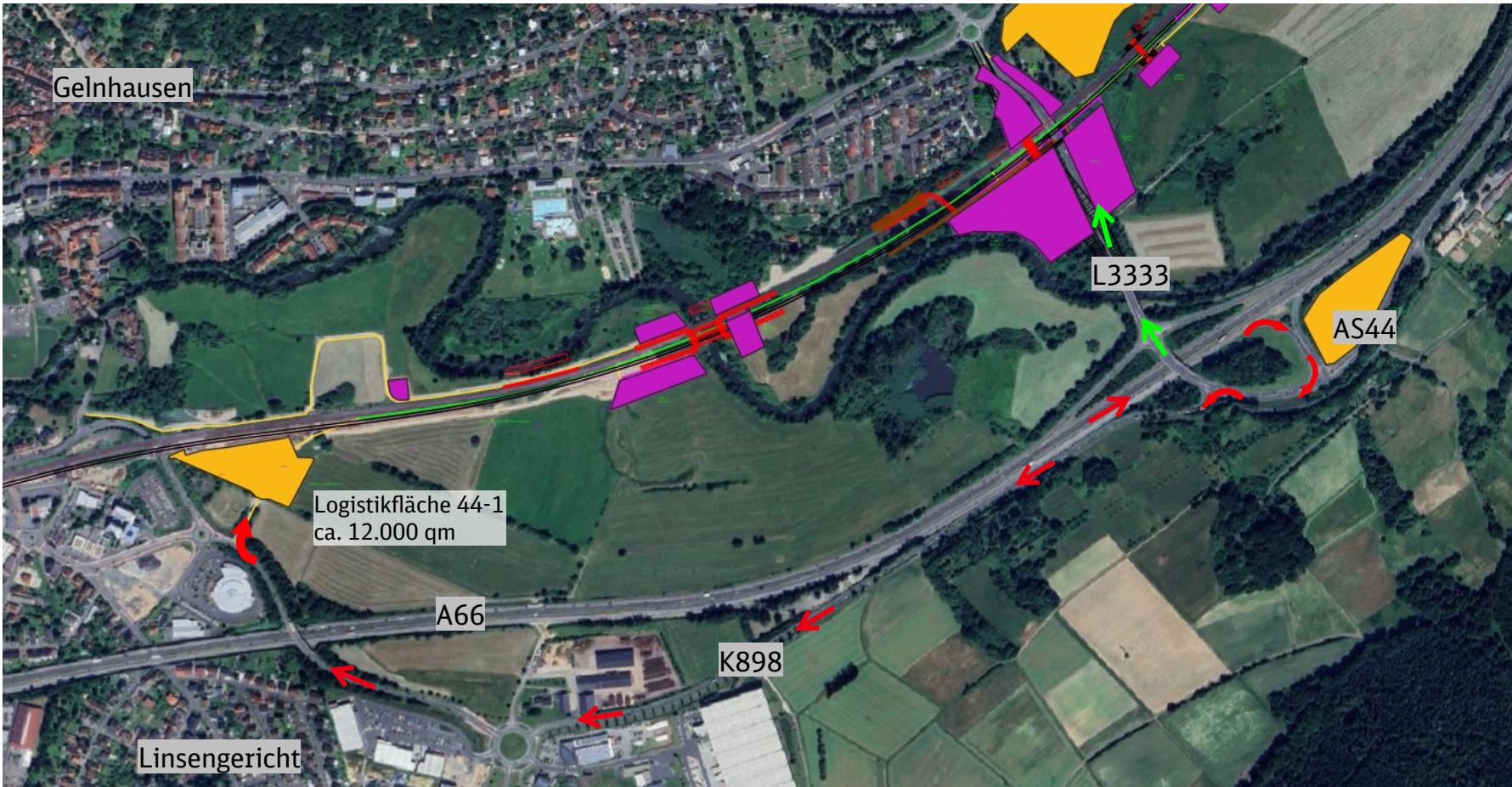


# Verlauf des Anschlusses „Nord-Ost“ als Anschluss des Baufelds an das überregionale Straßennetz



Google Earth

# Verlauf der Anschlüsse „Süd-West“ und „Mitte“ als Anschluss des Baufelds an das überregionale Straßennetz

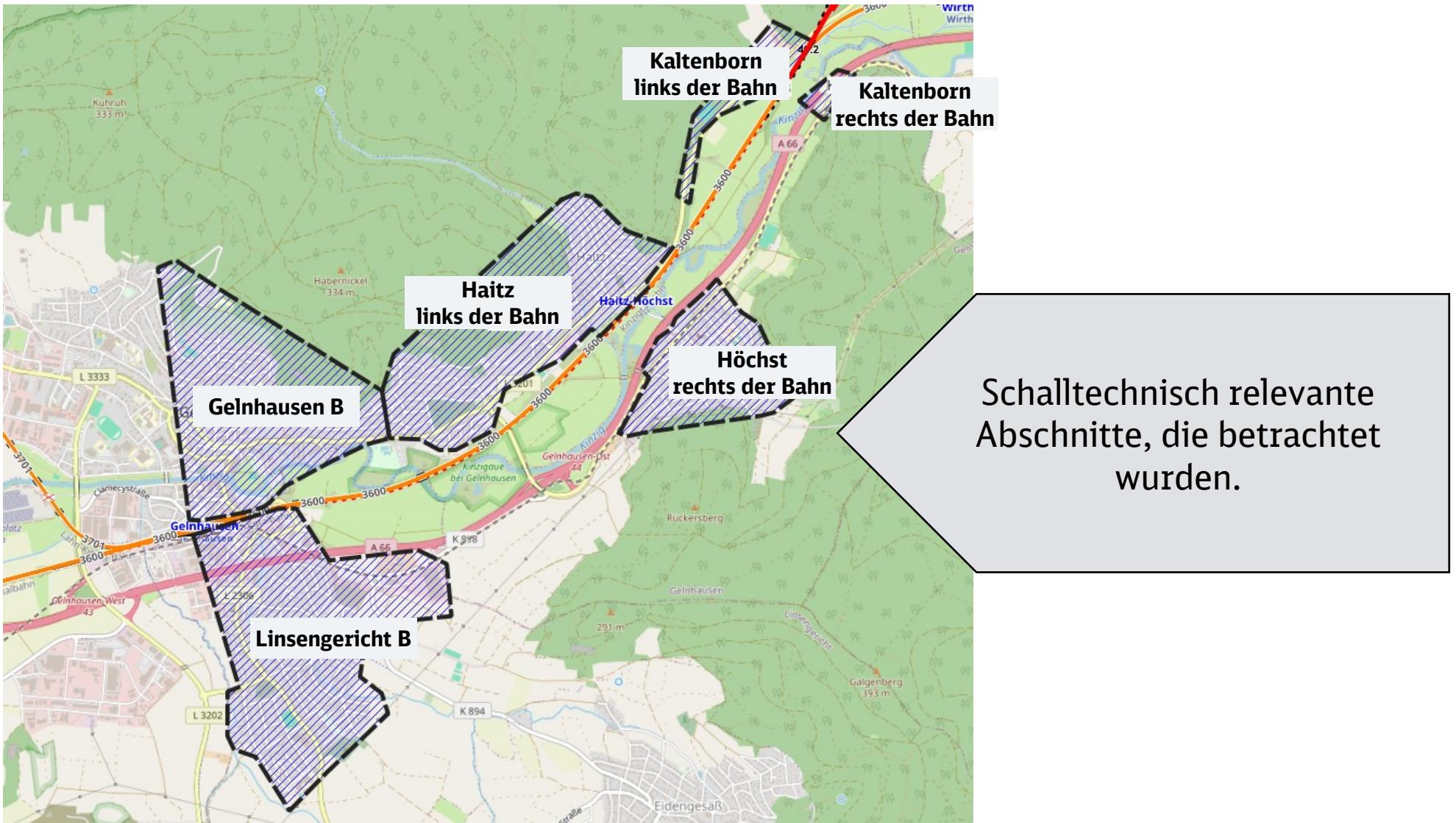


Quelle: Google Earth, Sept. 2025

- █ Logistikflächen
- █ BE-Flächen
- Baustraßen
- Baustraße auf späterem Bahn-Damm
- Zugang Baufeld Süd-West
- Zugang Baufeld Mitte

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz**
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Die Schallausbreitung wurde in den markierten Bereichen geprüft.



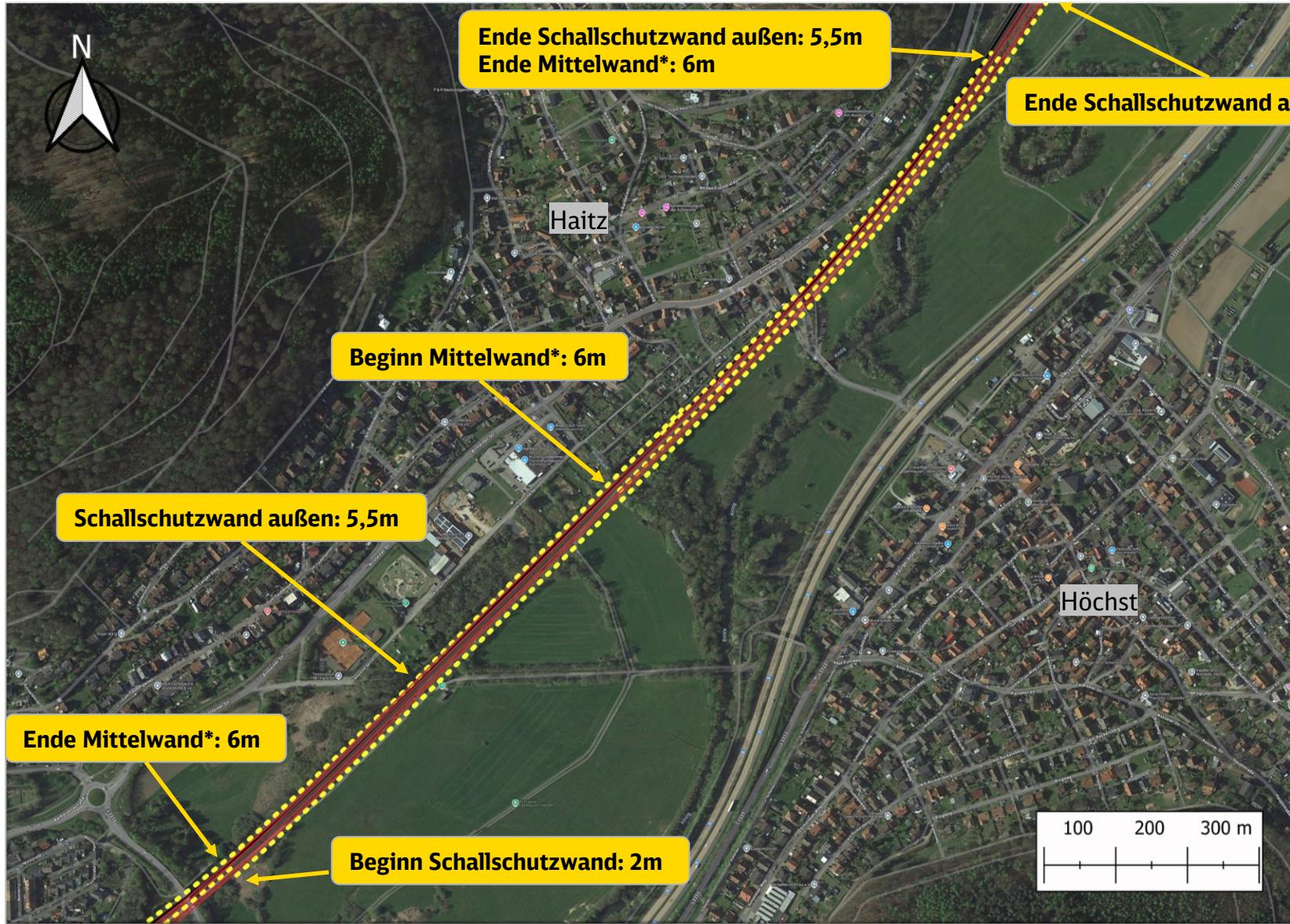
# Ergebnis: Es besteht umfassender Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden.



..... Schallschutzwände  
— Bauliche Erweiterung / Bahndamm

\*) Mittelschallschutzwand (zwischen 2. und 3. Gleis)

# Aktive Schallschutzmaßnahmen im Endzustand mit 4-gleisigem Ausbau



\*) Mittelschallschutzwand (zwischen 2. und 3. Gleis)

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst**
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Zwei neue Eisenbahnüberführungen über die Kinzig sind geplant, sodass zukünftig vier Gleise die Kinzig queren können.

**DB** InfraGO

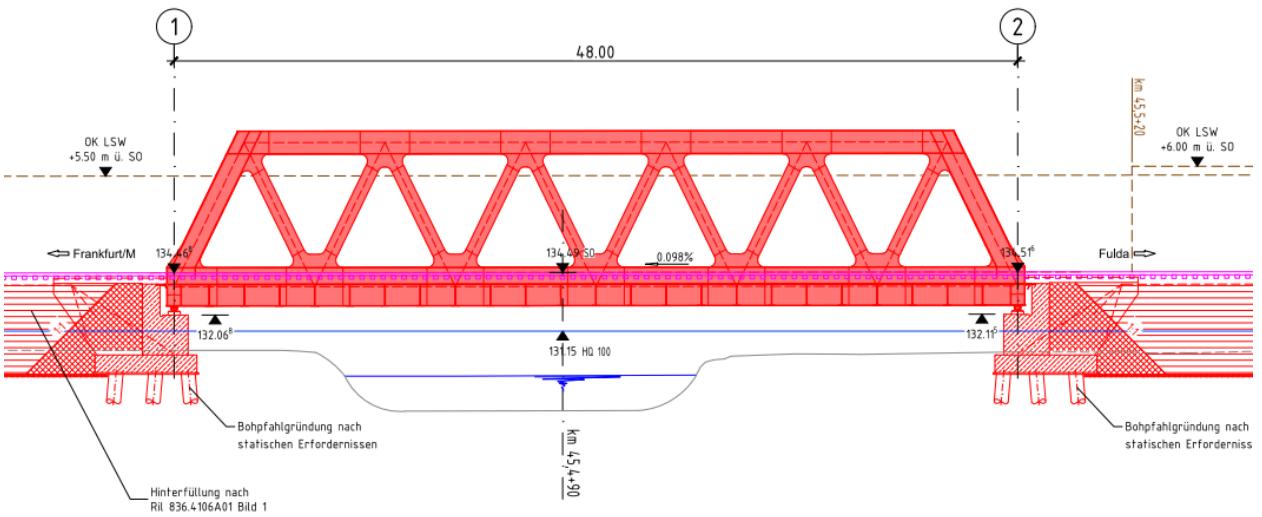
Arbeitsstand Okt. 2025



# Stand der Planung: Eisenbahnüberführung Kinzig

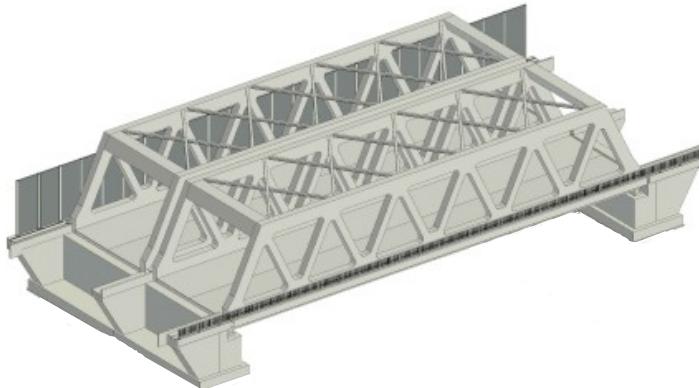
## Längsschnitt 1-1

Maßstab 1:200



Brücke im Bestand (Januar 2024)

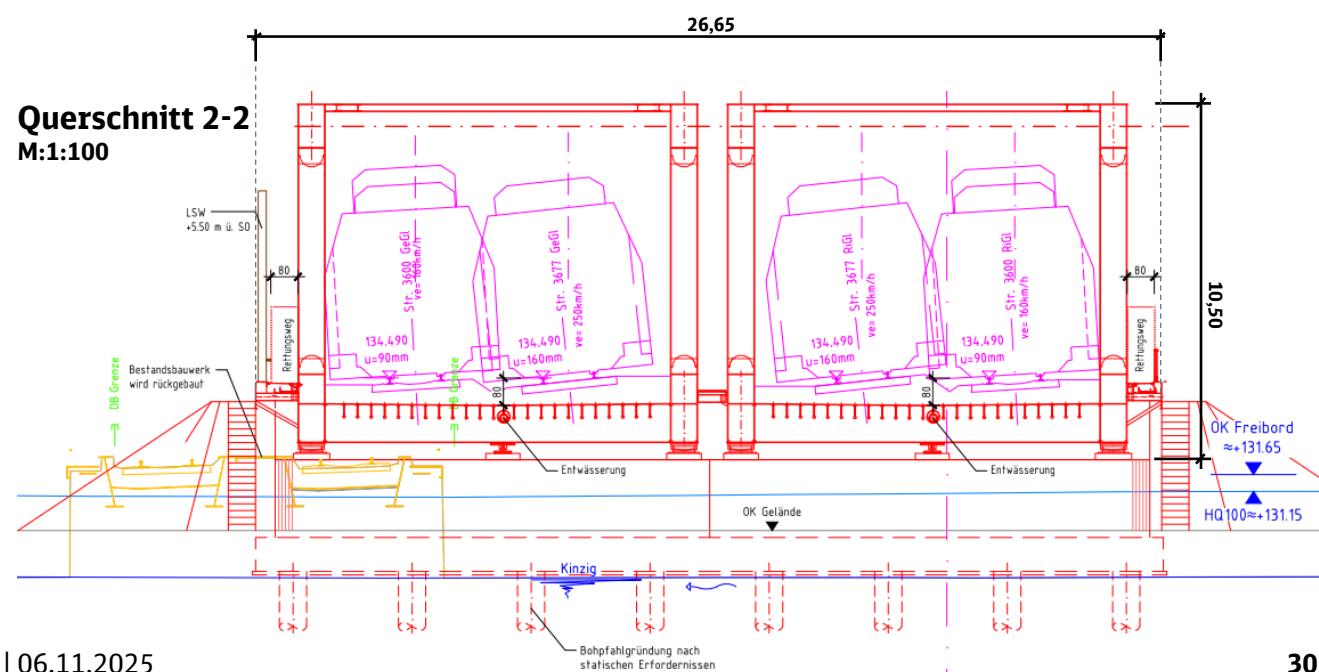
## 3D-Ansicht



— Bestand  
— Planung

## Querschnitt 2-2

M:1:100

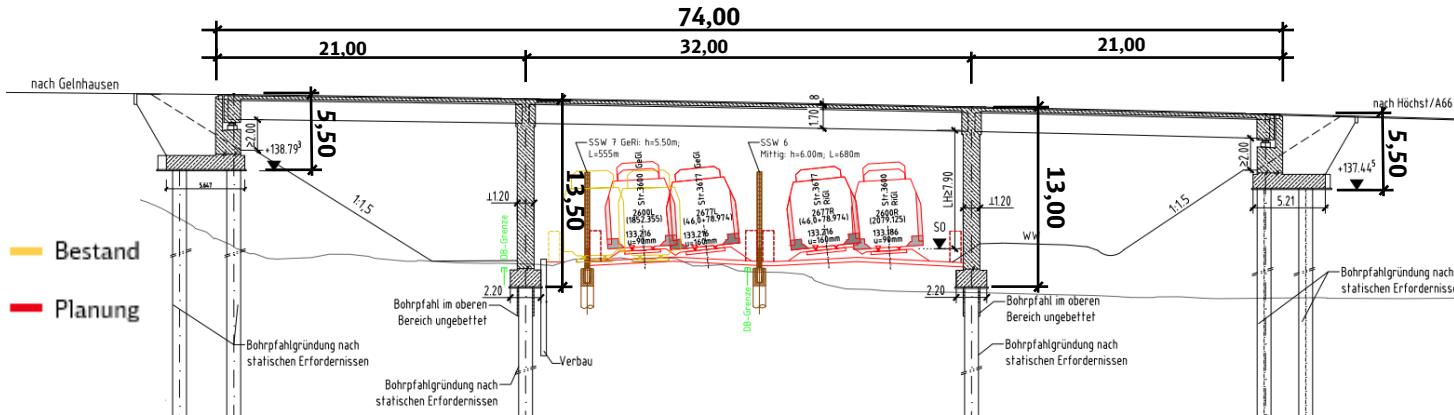


# Die Straßenüberführung an der Ostspange (L 3333) wird erneuert und verbreitert.

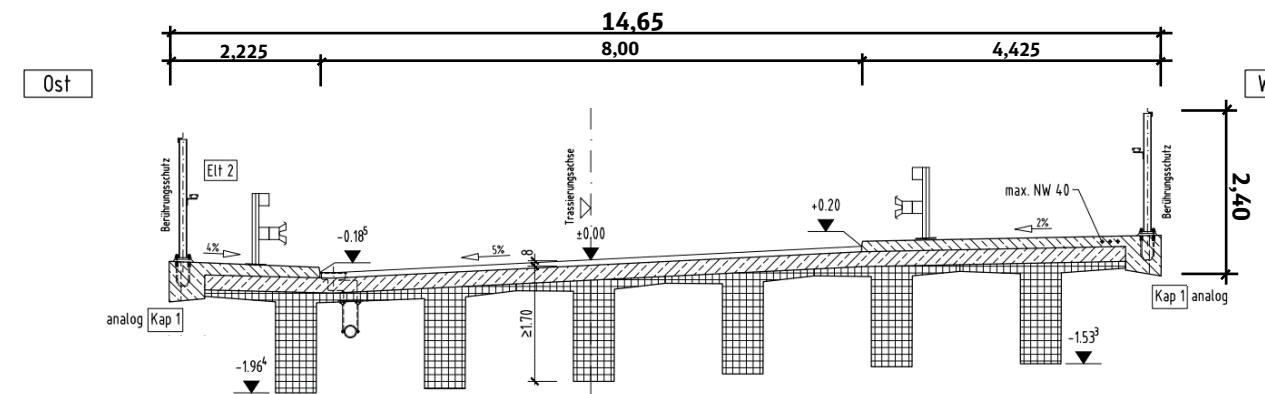


# Stand der Planung: Neubau der Straßenüberführung an der Ostspange

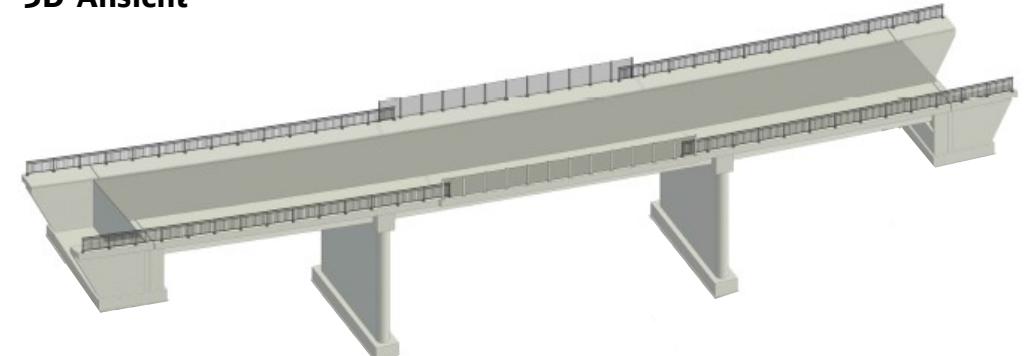
Längsschnitt 1-1 M:1:200  
in der Brückenachse



Regelquerschnitt M:1:50



3D-Ansicht



# Ein neues Kreuzungsbauwerk ermöglicht die Trennung der Gleise am Übergang zur Neubaustrecke.



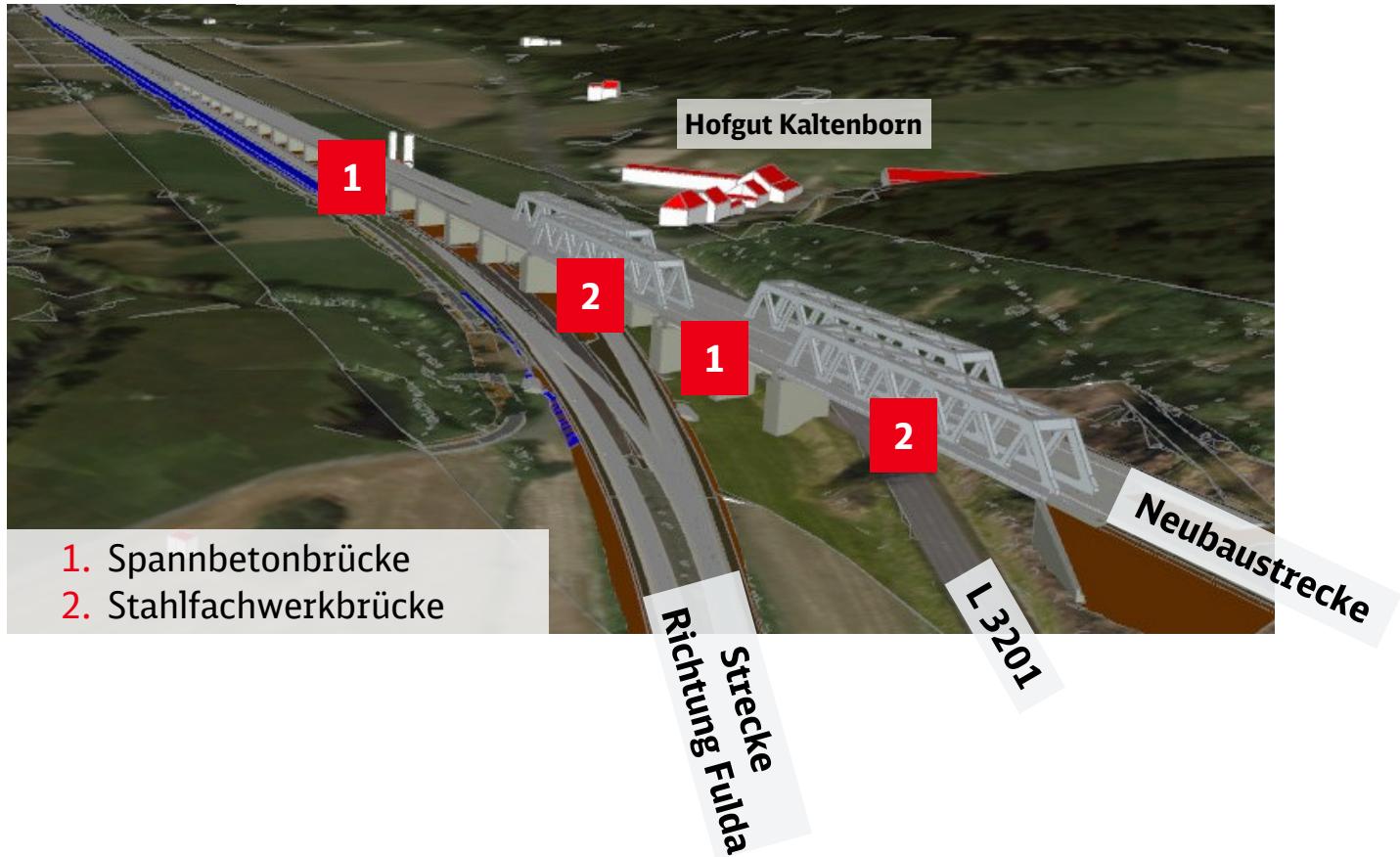
# **Stand der Planung: Kreuzungsbauwerk (KrBw)**

## **3D-Ansicht zum Kreuzungsbauwerk**

Arbeitsstand Oktober 2025

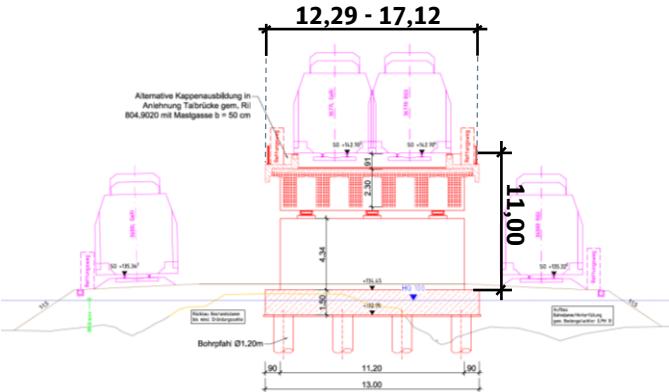
## **Arbeitsstand im Rahmen der Vorplanung (2025)**

Anpassungen in den nächsten Leistungsphasen noch möglich



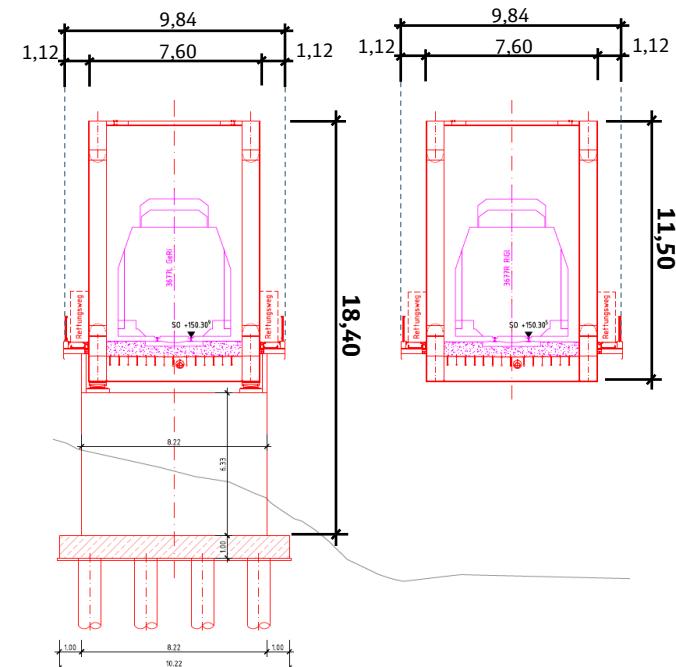
1

Querschnitt Spannbetonbrücken M:1:100

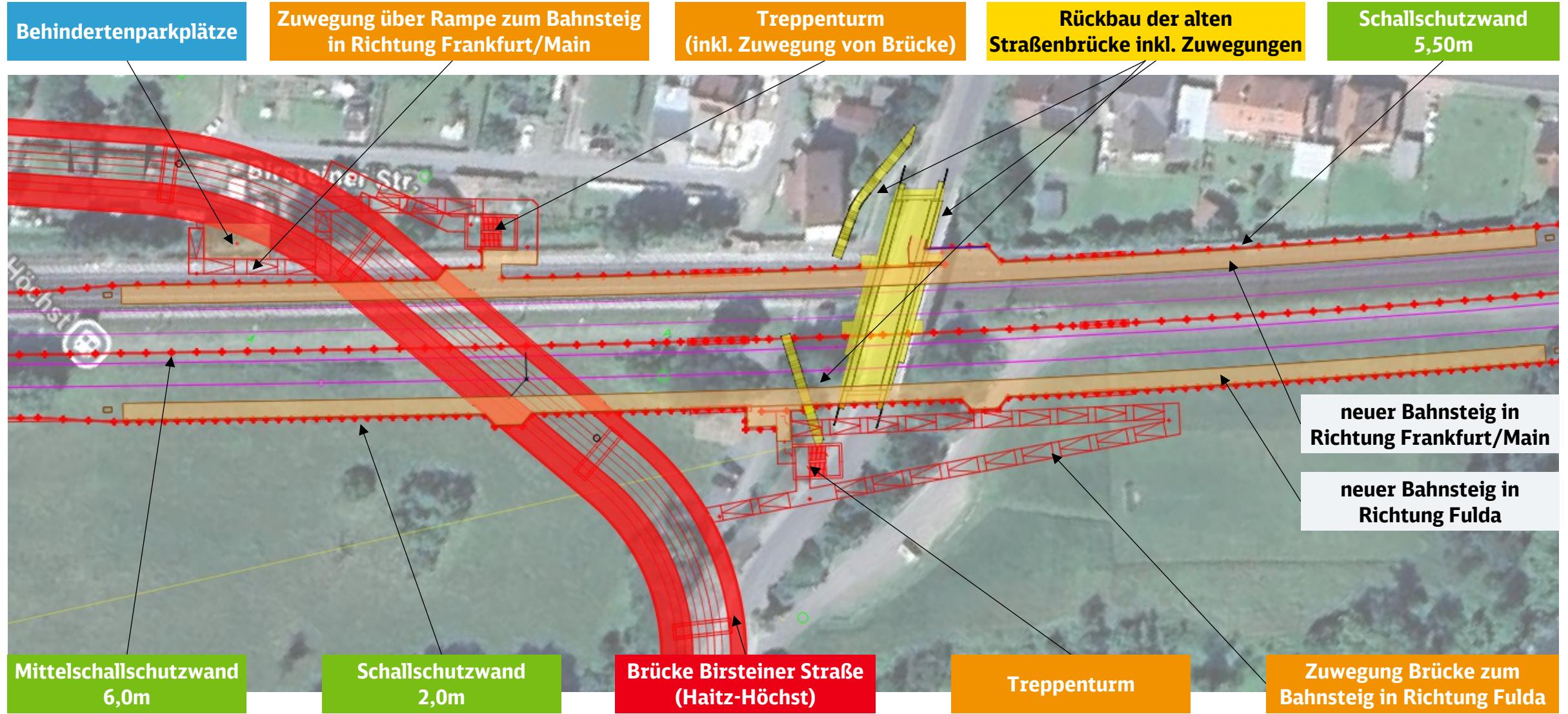


10

## **Querschnitt Fachwerkbrücke M:1:100**



# Stand der Planung: Bahnhof Haitz-Höchst mit neuen Außenbahnsteigen und barrierefreien Zugängen mittels Rampen



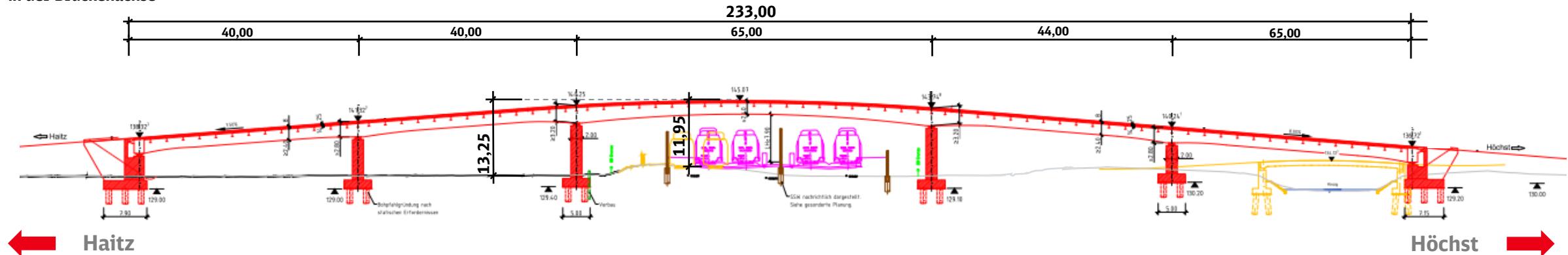
1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
  - 3.1 Planung der zukünftigen Straßen- und Wege
  - 3.2 Betroffenheiten während der Bauphase (Baulogistik)
  - 3.3 Maßnahmen für den Schallschutz
  - 3.4 Bauwerke und Bahnhof Haitz-Höchst
  - 3.5 Straßenüberführung an der Birsteiner Straße**
4. Zusammenfassung & Ausblick

# Die Straßenüberführung Haitz-Höchst muss für die Viergleisigkeit verbreitert und erneuert werden.



# Stand der Planung: Straßenüberführung Haitz-Höchst

Längsschnitt 1-1 M:1:250  
in der Brückenachse



Brücke im Bestand (Juni 2024)



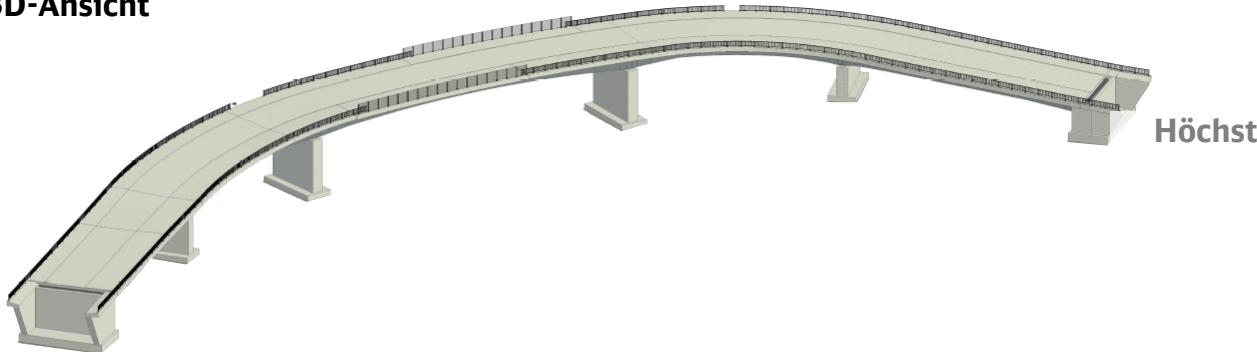
Brücke im Bestand (Juni 2024)



Brücke im Bestand (Juni 2024)

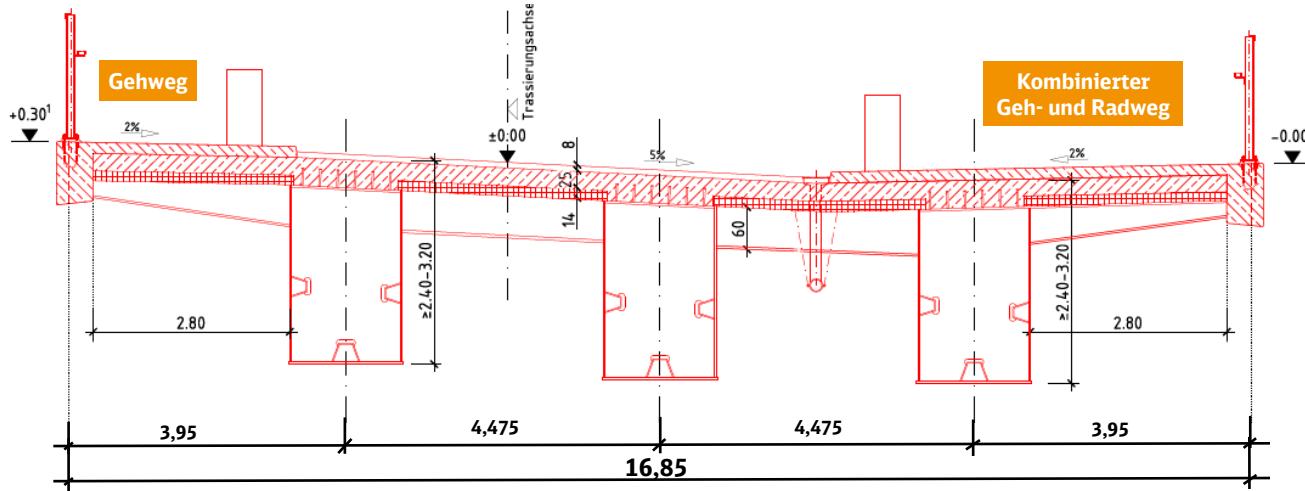
# Stand der Planung: Straßenüberführung Haitz-Höchst

3D-Ansicht



Haitz

Regelquerschnitt M:1:50



Brücke im Bestand (Juni 2024)

## Querschnittsbestandteile:

- Fahrbahn gemäß RAST 06
- kombinierter Geh- und Radweg, inkl. Beachtung R3 gemäß ERA 2010 und RAST 06
- reiner Gehweg gemäß RAST 06

## Ziel:

Erhaltung des Status Quo und Integration des Radfernwegs R3 bei gleichzeitiger Minimierung von Konflikten zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen

# An den Neubau der Brücke zwischen Haitz und Höchst werden besondere Anforderungen gestellt.



Brücke im Bestand (Juni 2024)

## Technische und konstruktive Anforderungen in der aktuellen Planungsphase

- Vermeidung einer Änderung der aktuellen Bahntrassierung (viergleisiger Ausbau)
- Herstellung der Brücke unter Betrieb der Bahnstrecke und unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs
  - Überbrückung der sowohl der bestehenden als auch der neuen Gleise, inkl. der Bahnsteige
- Anpassung an den zukünftigen Höhenbedarf der Bahnstrecke
- Berücksichtigung aktueller Richtlinien und Normen für den Straßen- und Brückenbau
- Integration des Radfernwegs R3 und eines separaten Gehwegs sowie die Zuwegungen zu den Bahnsteigen
- Möglichst geringe Eingriffe in schützenswerte Bereiche von Umwelt, Natur und Mensch

# Die DB hat in einem mehrstufigen Prozess für den Verlauf der Ortsverbindung Haitz-Höchst eine Vorzugsvariante ermittelt.

## 1 In einem ersten Schritt wurde die Einhaltung übergeordneter Randbedingungen geprüft.

- Einhaltung der geltenden Regelwerke und Normen
- Keine Änderung oder Anpassung der Bahntrassierung
- Keine hohen Einsatz-Fahrzeiten der Feuerwehr zwischen Höchst und Haitz (max. 10 Min.)
- Keine offensichtlichen umwelttechnischen Ausschlussgründe

## 2 In einem zweiten Schritt wurde die Planungstiefe der verbliebenen Varianten erhöht und anschließend verglichen.

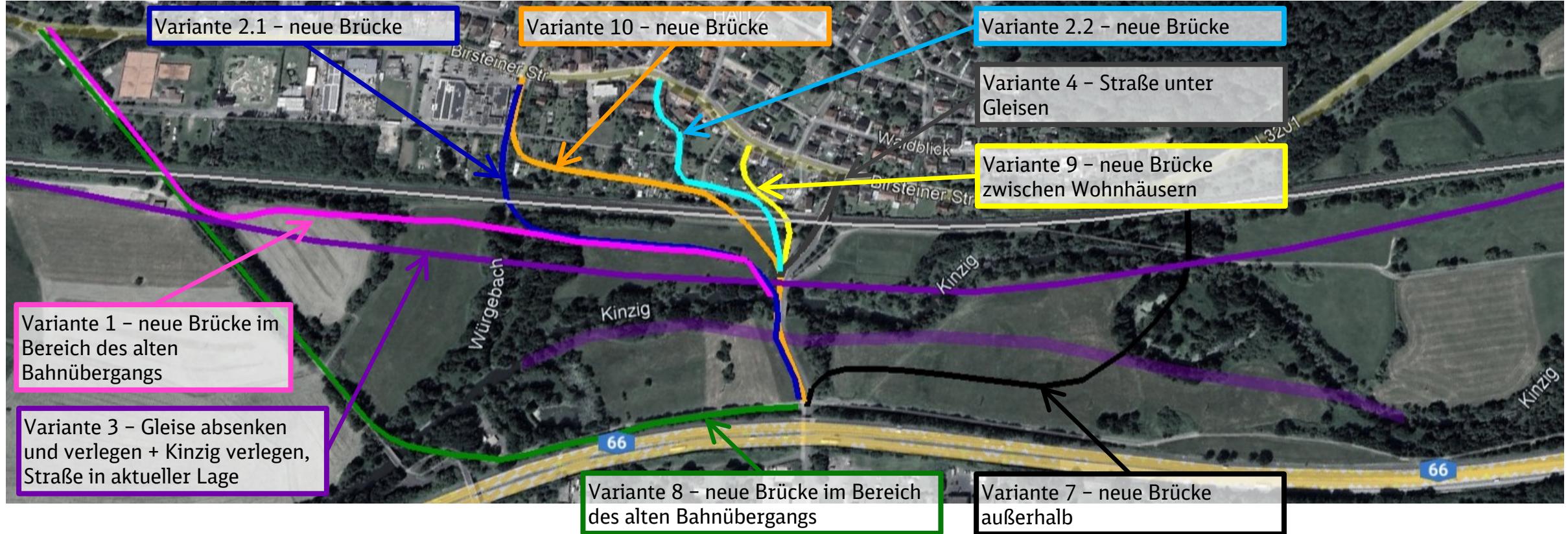
11 ausgewählte Varianten im Ideenstatus, die auf grundsätzliche Machbarkeit geprüft wurden

**Vertiefte Variantenuntersuchung von 4 Varianten**

**Vorzugsvariante**

Variantenauswahlprozess

# Es wurden zahlreiche Ideen für eine geeignete Straßenführung geprüft.



## Weitere Varianten (nicht in der Karte dargestellt):

**Variante 5** – Gleise absenken und Straßenüberführung in derzeitiger Lage

**Variante 6** – neues Feuerwehrhaus in Haitz

# 7 von 11 Varianten wurden aufgrund offensichtlicher Nachteile nicht weiter verfolgt.

## Weiter zu betrachtende Varianten

- **Variante dunkelblau (2.1)** Alle Kriterien positiv erfüllt
- **Variante dunkelgrün (8)** Alle Kriterien positiv erfüllt
- **Variante gelb (9)** Alle Kriterien positiv erfüllt
- **Variante orange (10)** Alle Kriterien positiv erfüllt

## Auszuschließende Varianten

- Variante magenta (1) analoger Ansatz wie Variante 2.1 aber deutlich längere Wegeführung und höhere Umweltbetroffenheit, daher keine weitere Betrachtung
- Variante hellblau (2.2) Regelwerksanforderungen an maximale Straßenlängsneigung kann nicht eingehalten werden
- Variante lila (3) Massive Umweltbetroffenheit durch Kinzig-Umverlegung (unverhältnismäßig) sowie massive Eingriffe in Bahntrassierung mit ggf. Geschwindigkeitsreduktion
- Variante grau (4) Regelwerksanforderungen an maximale Straßenlängsneigung kann nicht eingehalten werden
- Variante braun (5) Regelwerks- sowie Bahntrassierungsanforderungen nicht erfüllt
- Variante rot (6) Entfall der Straßenüberführung und dadurch weiteres Feuerwehrhaus auf Haitzer Seite erforderlich
- Variante schwarz (7) Aufgrund der zu geringen Höhendifferenz zwischen der L 3201 und den Bahngleisen sowie dem Anschluss an den Bestand.

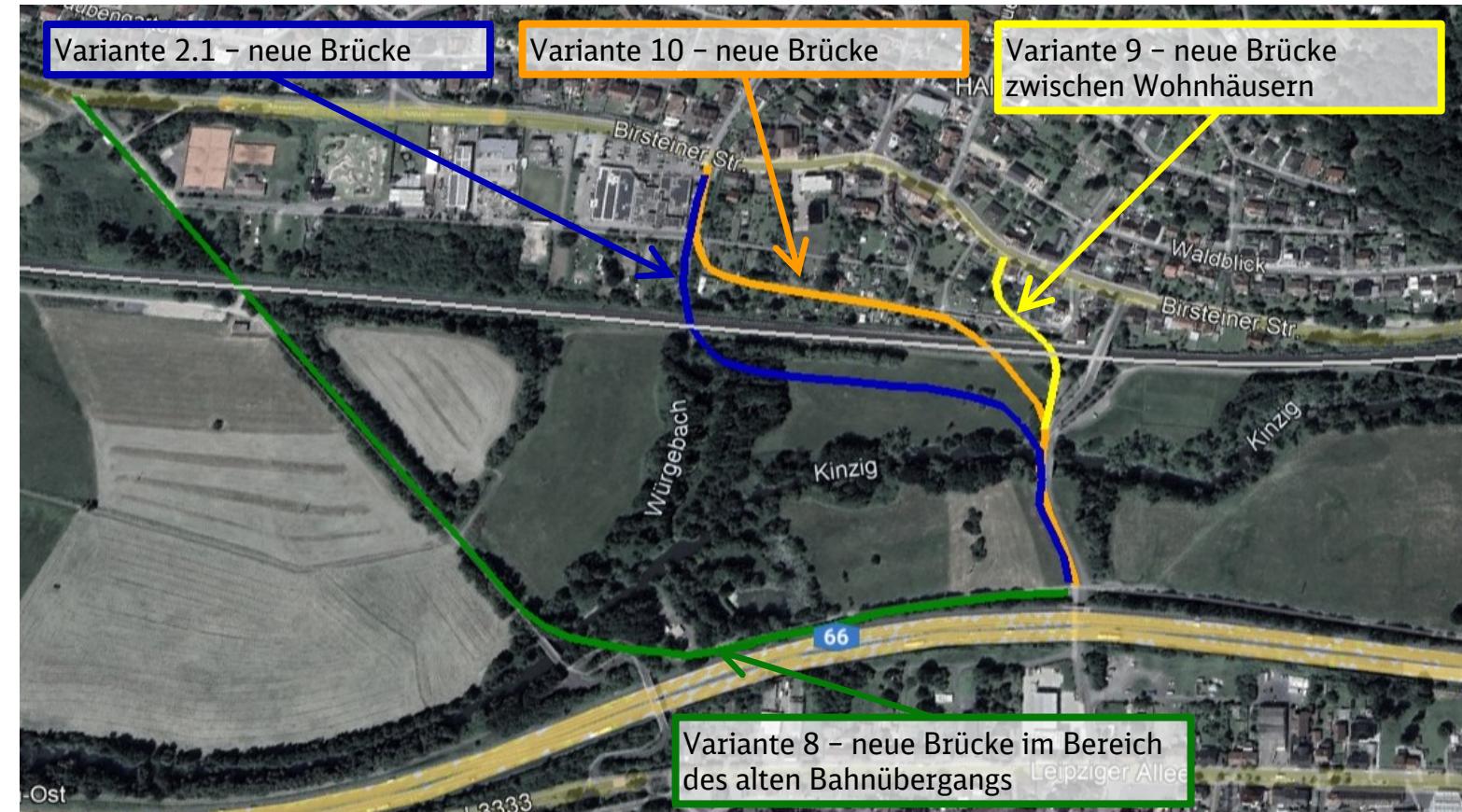
# 4 Varianten wurden vertieft betrachtet und verglichen

Der Fokus der Untersuchung lag auf einer Einschätzung der **Genehmigungsfähigkeit**, ergänzt um weitere Kriterien zur Differenzierung der Varianten.



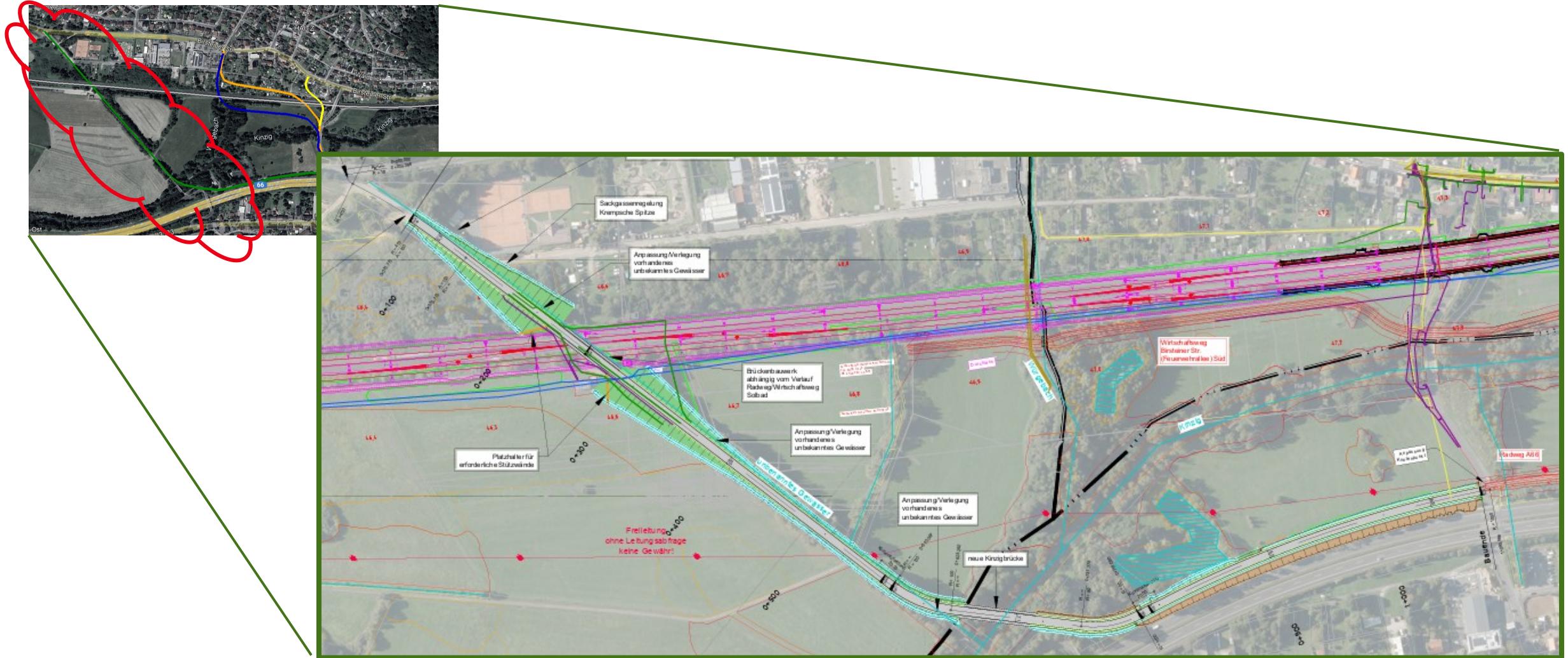
## Verwendete Bewertungskriterien:

- Umwelt-Schutzgüter (Mensch, Umwelt,...)
- Technische Belange
- Kosten



# Variante 8 – Dunkelgrün

## Neubau in Lage alter Bahnübergang und Verlauf nördlich der Autobahn



# **Variante 8 – Dunkelgrün**

## **Neubau in Lage alter Bahnübergang und Verlauf nördlich der Autobahn**

### **Vorteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Einhaltung technischer Richtlinien möglich
- Voraussichtlich geringere bauzeitliche Lärmbelastung

### **Nachteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Größere Inanspruchnahme Biotope nach §30 Bundesnaturschutzgesetz sowie von Lebensraumtypen
- Dauerhafte Beanspruchung von Bodenfunktionen durch Versiegelung
- Größere Flächeninanspruchnahme im Endzustand

### **Sonstige Vorteile**

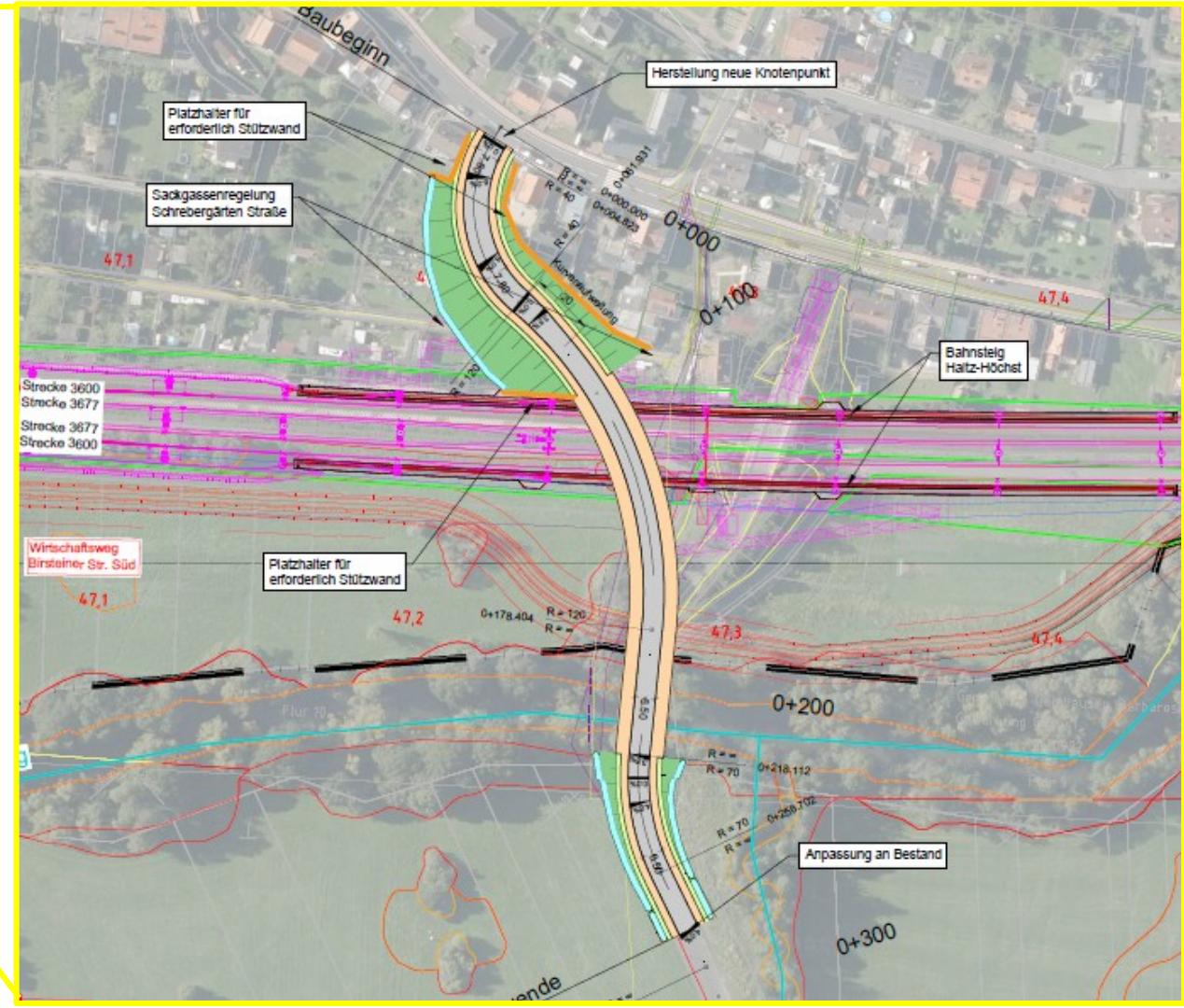
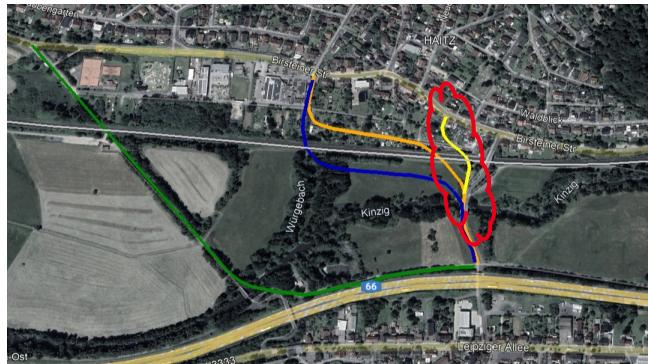
- Geringere bauzeitliche Auswirkung auf Verkehr (Schiene und/Straße/Baustellenverkehr)

### **Sonstige Nachteile**

- Keine direkte Verbindung der beiden Ortsteile
- Separate Bauwerke zum Erreichen der Bahnsteige sowie zur Querung der Gleise für Fußgänger/Fahrgäste erforderlich
- Größerer Verlust von Retentionsraum durch den Straßendamm

\* Die Genehmigungsfähigkeit wird erst in der Leistungsphase 4 durch das Eisenbahnbundesamt geprüft.

# Variante 9 – Gelb Neubau zwischen Privatgrundstücken



# **Variante 9 – Gelb**

## **Neubau zwischen Privatgrundstücken**

### **Vorteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Geringere Flächeninanspruchnahme Endzustand
- Geringere Flächeninanspruchnahme geschützter Biotope
- Geringere Versiegelung

### **Nachteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Richtlinienkonformität (max. mögliche Längsneigung erforderlich, kein Radverkehr möglich)
- Direkte Betroffenheit von Schutzgut Mensch (Wohnbebauung)

### **Sonstige Vorteile**

- Integration einer Zuwegung zu den Bahnsteigen von der Brücke aus möglich
- Geringerer Retentionsraumverlust

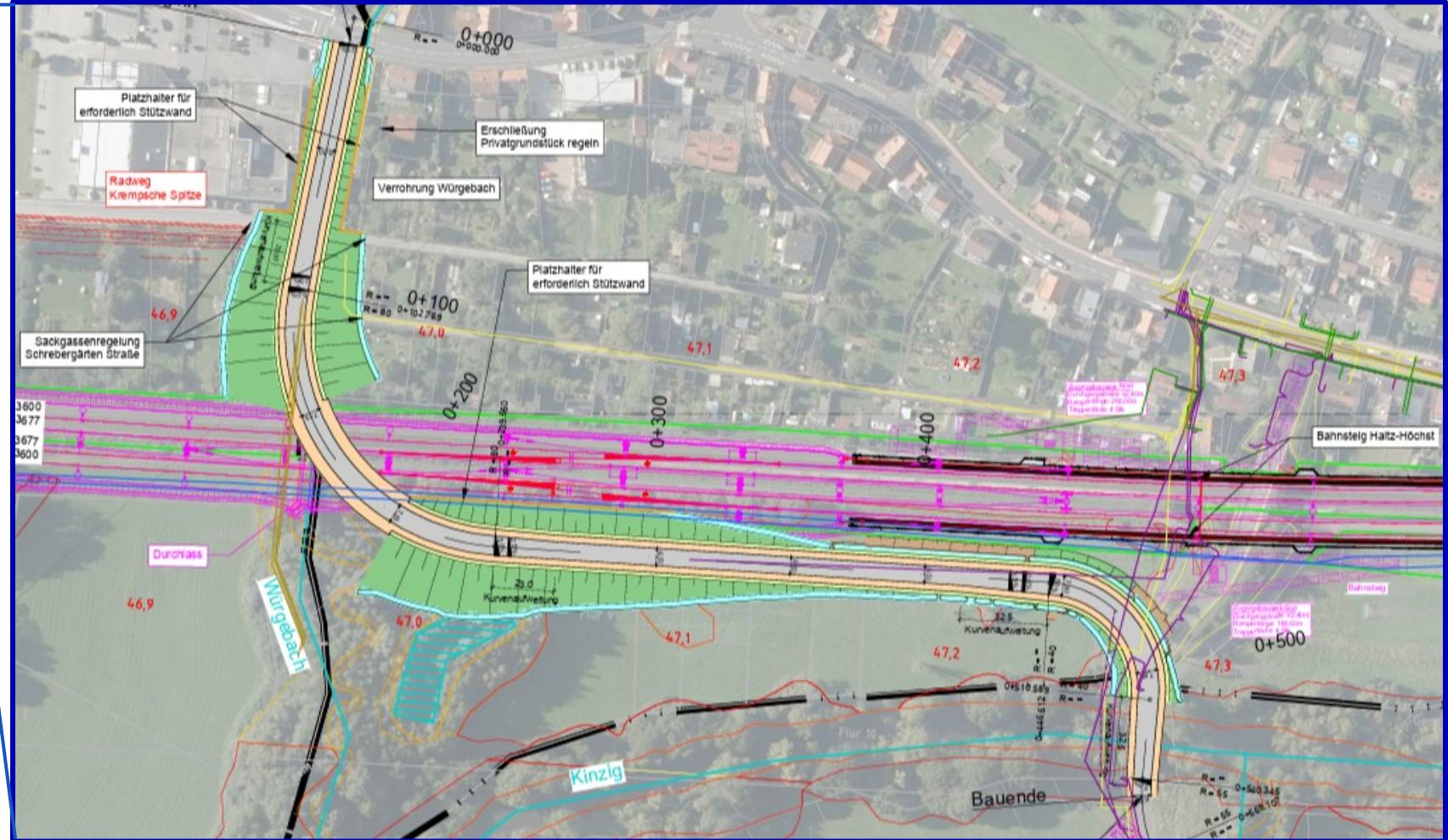
### **Sonstige Nachteile**

- Negative Auswirkungen auf den lokalen Verkehr (bauzeitlich und im Endzustand)

\* Die Genehmigungsfähigkeit wird erst in der Leistungsphase 4 durch  das Eisenbahnbundesamt geprüft.

# Variante 2.1 – dunkelblau

## Neubau an Krempsche Spitze und Verlauf südlich der Bahngleise



# **Variante 2.1 – Dunkelblau**

## **Neubau an Krempsche Spitze und Verlauf südlich der Bahngleise**

### **Vorteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Einhaltung technischer Richtlinien möglich
- Geringere Inanspruchnahme von privatem Gartenbauland (Grunderwerb/ Kleingartenanlage)

### **Sonstige Vorteile**

- Geringere Auswirkung auf bauzeitlichen Verkehr (Schiene und Straße) im Zuge der Herstellung

### **Nachteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\***

- Hohe Inanspruchnahme der Schutzgebiete (insbesondere FFH)
- Hohe Inanspruchnahme Biotope nach §30 Bundesnaturschutzgesetz sowie von Lebensraumtypen
- Dauerhafte Beanspruchung von Bodenfunktionen durch Versiegelung
- Größere Flächeninanspruchnahme im Endzustand

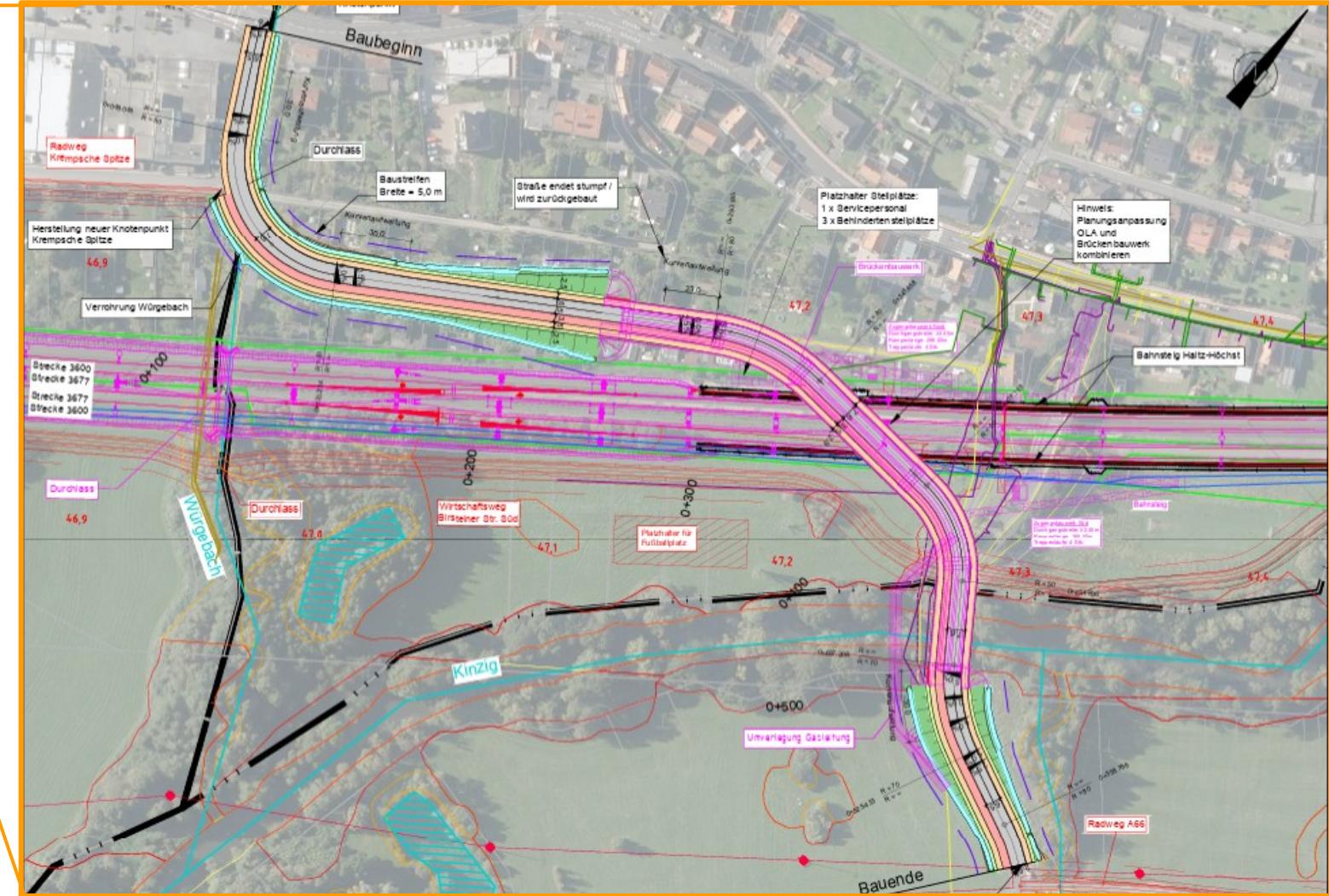
### **Sonstige Nachteile**

- Größerer Verlust von Retentionsraum durch den Straßendamm
- Separate Bauwerke zum Erreichen der Bahnsteige sowie zur Querung der Gleise für Fußgänger/Fahrgäste erforderlich

\* Die Genehmigungsfähigkeit wird erst in der Leistungsphase 4 durch das Eisenbahnbundesamt geprüft.

# Variante 10 – Orange

## Neubau an Krempische Spitze und Verlauf nördlich der Bahngleise



### Vorteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\*

- Einhaltung technischer Richtlinien möglich
- Geringere Flächeninanspruchnahme (bauzeitlich und im Endzustand)
- Geringere Inanspruchnahme der Schutzgebiete (insbesondere FFH)
- Geringere Inanspruchnahme Biotope nach §30 Bundesnaturschutzgesetz sowie von Lebensraumtypen

### Sonstige Vorteile

- Gute Integrationsmöglichkeit des Radfernweges R3
- Geringerer Verlust von Retentionsraum
- Integration einer Zuwegung zu den Bahnsteigen von der Brücke aus möglich

### Nachteile in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit\*

- Inanspruchnahme von privatem Gartenbauland (Grunderwerb/ Kleingartenanlage)
- Nähe zu einzelnen Wohngebäuden

### Sonstige Nachteile

- Auswirkung auf den bauzeitlichen Verkehr (Schiene und Straße) im Zuge der Herstellung

\* Die Genehmigungsfähigkeit wird erst in der Leistungsphase 4 durch das Eisenbahnministerium geprüft.

## Variante 10 (orange) ist im Vergleich die günstigste Variante

### Umwelt-Schutzgüter

- Variante 10 (gemeinsam mit Variante 9) beeinträchtigt wichtige Biotope oder FFH-Gebiete am geringsten.
- Der Eingriff in den Retentionsraum ist minimal.

### Technische Belange

- Variante 10 hält alle Vorgaben aus dem Technischen Regelwerk (Schienenverkehr, Straßenverkehr, Radverkehr) ein.

### Kosten

- Auf Basis der Planungstiefe in der aktuellen Leistungsphase lassen sich keine relevanten Kostenunterschiede zwischen den 4 Varianten erkennen.



Auf Basis der aktuellen Planungstiefe und Erkenntnisse der Vorplanung ergibt sich die Variante 10 (orange) als Vorzugsvariante der DB.

1. Aufgaben und Ziele der Ausbau-/Neubaustrecke
2. Einordnung des aktuellen Planungsstands
3. Der Planungsabschnitt PA 1: Gelnhausen – Wirtheim
- 4. Zusammenfassung & Ausblick**

**Heute: Abschluss der Vorplanung**

**Parlamentarische Befassung**

**Entwurfs- und Genehmigungsplanung**

**Planfeststellungsverfahren**

Erst in dieser Phase wird über die Genehmigungsfähigkeit der Planung durch das Eisenbahnbundesamt entschieden.

**Plan- / Baurecht**

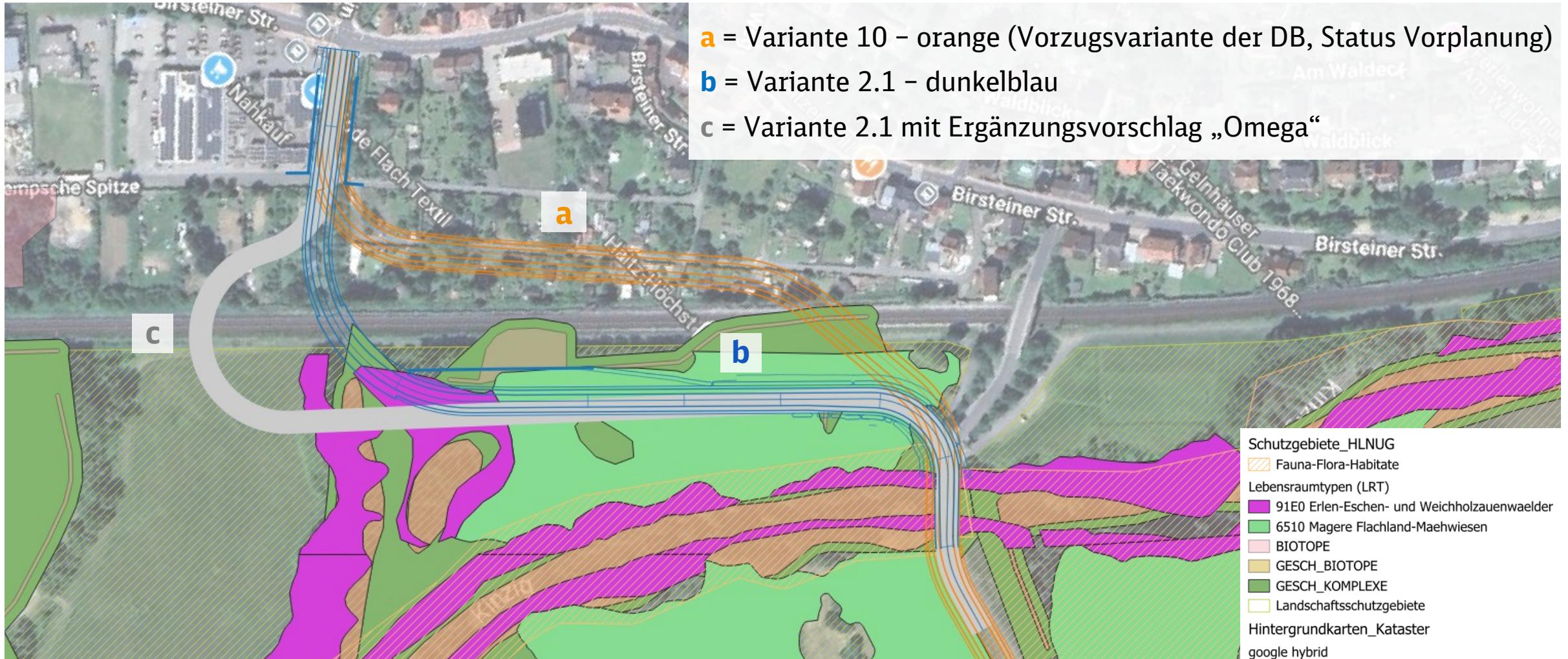
**Einreichen übergesetzlicher Forderungen durch die Stadt Gelnhausen (mit Kreistagsbeschluss)**

**Bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens sind in enger Abstimmung mit allen Behörden Optimierungen des Straßenverlaufs und der Brückengeometrie möglich.**

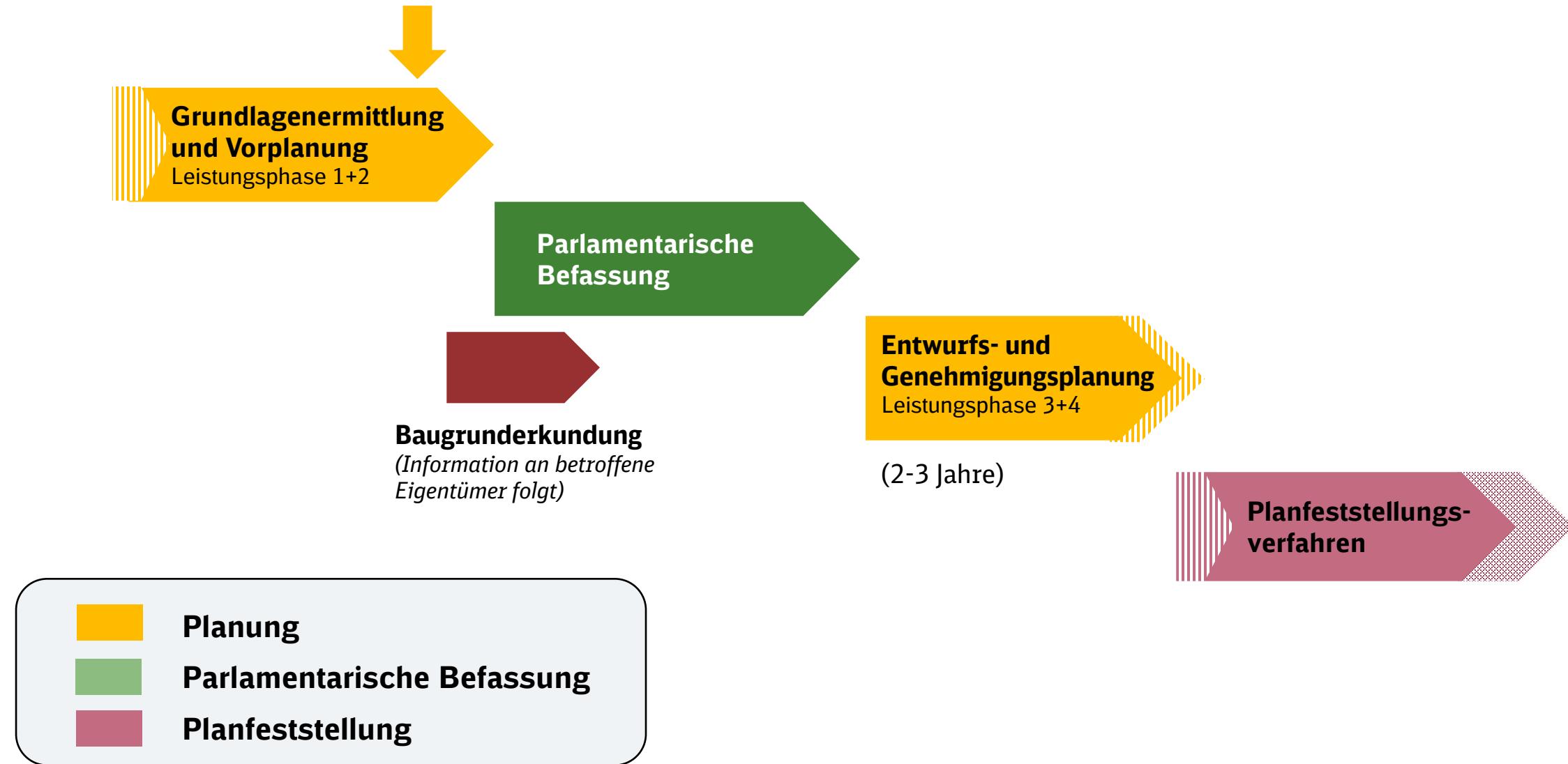
# Forderungen der Stadtverordneten und der IG Bahnausbau Haitz

1. Die von der Deutschen Bahn präsentierte Vorzugsvariante (Nr. 10, Farbe Orange) für ein Ersatzbrückenbauwerk an der Krempschenspitze unter Inanspruchnahme der Kleingärten und Nähe zur Wohnbebauung - wird abgelehnt.
2. Gefordert wird die alternative Variante 2.1 mit Optimierung (Omega), nur für den motorisierten Verkehr.
3. Schaffung einer barrierefreien Querungsstelle im Bereich BF Haitz-Höchst für Fußgänger und Radfahrer, vorzugsweise Unterführung.
4. Auch während der Bauzeit werden für Bahnkunden am Bahnhof Haitz-Höchst barrierefreie Zugänge sowie eine barrierefreie Verbindung beider Bahnsteige gefordert (Bauzeitliche Provisorien, inkl. Aufzügen oder Rampen).
5. Sicherung des aktiven Schallschutzes, auch für den Bereich Kaltenborn, Hofgut und Kaltenborn 4.
6. Die Städtischen Kernforderungen (Punkte 1-5) sind an die DB zur Erstellung des parlamentarischen Beschlusses zu übergeben.
7. Es werden Haushaltsmittel für eine Rechtsberatung bereitgestellt.
8. Alle weiteren Entwicklungen sind dem Bauausschuss und den Ortsbeiräten Haitz und Höchst zu berichten.
9. Zudem wird der Magistrat aufgefordert, die IG Bahnausbau Haitz in ihren Aktivitäten zu fördern und zu unterstützen.

# Gegenüberstellung der Varianten 10 und 2.1 sowie 2.1 mit Ergänzungsvorschlag „Omega“



# Ausblick: Nächstes Jahr (2026) planen wir Baugrund- erkundungen im Planungsabschnitt 1.



An aerial photograph of the Hamburg skyline during sunset. The city is illuminated by the warm orange and yellow light of the setting sun. In the foreground, the Hafencity area is visible, featuring modern residential buildings with green roofs and several wind turbines. A river flows through the city, with numerous bridges and industrial structures along its banks. In the background, the city extends towards the horizon, with more buildings, cranes, and the iconic spire of the Hamburg Cathedral (Dom) visible.

**DB** Infrago