



Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda **8. Sitzung der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“**

TOP 2: Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 21. Juni 2016

Planung und Finanzierung des barrierefreien Ausbaus aus dem Projekt

Zusammenfassung der wesentlichen Kernpunkte

- **Barrierefreier** Ausbau/Zugang wird in der **Vorplanung** für alle Varianten **berücksichtigt**, so dass durch den viergleisigen Ausbau der Strecke keine Einschränkungen für einen ggf. späteren barrierefreien Ausbau/Zugang bestehen.
- An Stationen mit **über 1.000 Reisenden** pro Tag wird der Bahnsteig, einschließlich Bahnsteigzugang **barrierefrei** ausgebaut, wenn ein **Umbau/Neubau des Bahnsteigs** aus der Trassierung heraus erforderlich wird.
- An Stationen mit **unter 1.000 Reisenden** pro Tag wird der Bahnsteig, wenn ein Umbau/Neubau des Bahnsteigs aus der Trassierung heraus erforderlich wird, auf die entsprechende Zielhöhe von 76 cm über Schienenoberkante erhöht und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Aus dem Projekt heraus erfolgt aber **nicht, der Bau einer barrierefreien Zuwegung zum Bahnsteig**. Sollte sich in diesen Fällen eine andere (z.B. Dritt-)Finanzierung ergeben, könnte der barrierefreie Ausbau zusammen mit dem Um- oder Neubau erfolgen.
- Bahnsteige, die an Gleisen liegen, bei denen **die heutige Gleislage beibehalten** wird, werden aus dem **Projekt heraus nicht umgebaut**. In diesen Fällen wird eine Kofinanzierung für den barrierefreien Ausbau/Zugang erforderlich. Bei „schnelle Gleise außen“ wären das: Wolfgang, Langenselbold, Niedermittlau, Hailer-Meerholz und Gelnhausen. Bei „schnelle Gleise innen“: Wolfgang und je ein Bahnsteig in Langenselbold, Niedermittlau, Hailer-Meerholz und Gelnhausen.

TOP 4: Sachstand „schnelle Gleise innen“ / „schnelle Gleise außen“

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

Aktueller Planungsstand Abschnitt Hanau – Gelnhausen

- Beide Varianten haben jeweils Vor- und Nachteile (unterschiedliche Auswirkungen auf die Notwendigkeit zur Anpassung der Stationen, Gleisanlagen oder Bahnsteige).
- Gravierende Unterschiede bei den Bauzeiten und Bauabläufen sind bislang nicht erkennbar.
- Die Planung ist daher weiterhin ergebnisoffen.
- Derzeit werden die Kosten für die jeweiligen Varianten ermittelt. Der Wirtschaftlichkeitsvergleich aller Varianten auf Basis der Kosten kann voraussichtlich bis Februar 2017 erfolgen.
- Eine Diskussion zur Gesamtabwägung unter Berücksichtigung aller Kriterien erfolgt im Anschluss.

Vier Varianten (schnelle Gleise innen und schnelle Gleise außen jeweils für 200 und 230 km/h) müssen komplett durchgeplant werden.

Ausschluss- und Bewertungskriterien für den Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Ergebnis der Arbeitsgruppe Hanau - Gelnhausen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

Ausschlusskriterien

Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

- Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung
- Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung
- Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung
- Erreichen der Fahrzeitvorgabe
- Erreichen einer optimalen Betriebsqualität

Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung
- Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung

Hohe Priorität

- Minimierung von Lärm und Emissionen
- Planrechtliche Akzeptanz
- Vorteile für Reisende
- Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe

Mittlere Priorität

- Flexibilität in der Betriebsführung
- Vereinfachung der Bauphasen
- Öffentliche Akzeptanz
- Minimierung der Eingriffe in den Raum
- Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen
- Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden
- Städtebauliche Integration

Niedrige Priorität

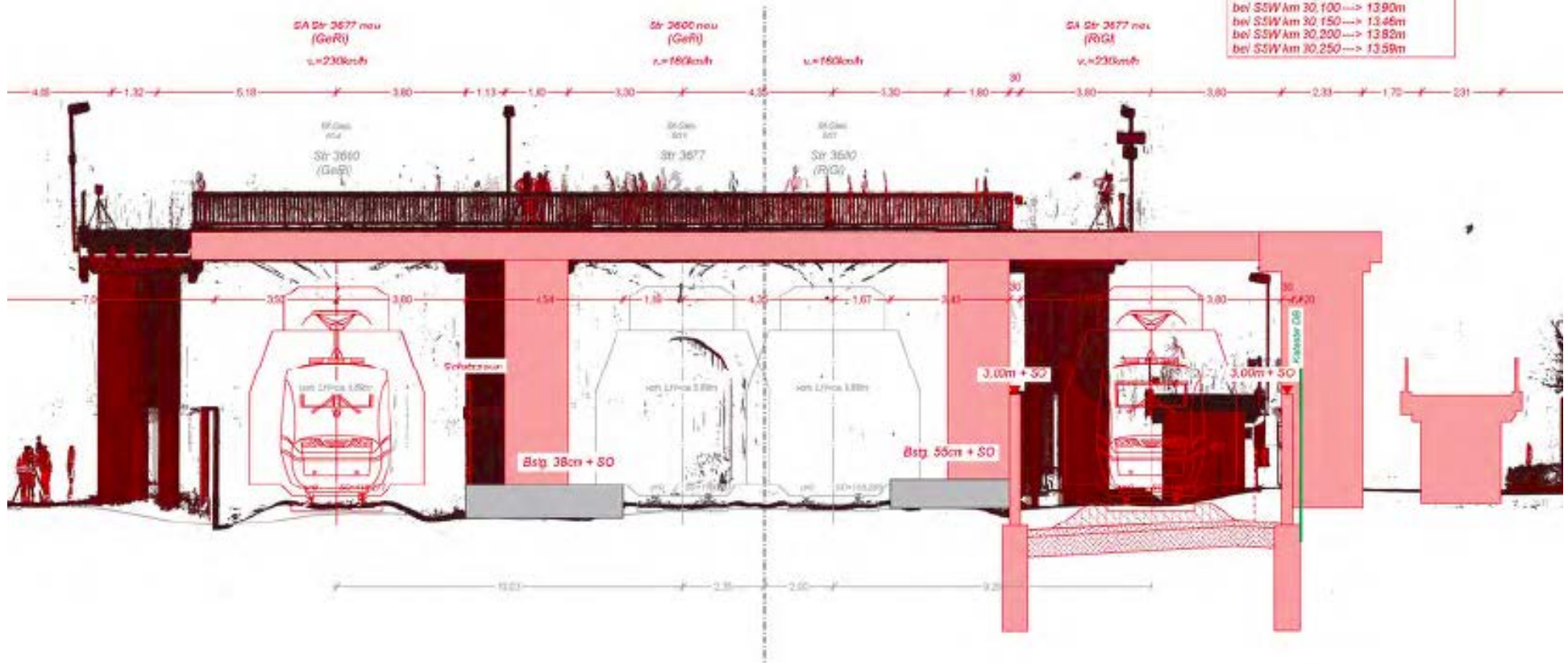
- Minimierung von Grunderwerb

Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise außen“ mit zwei Mittelbahnsteigen

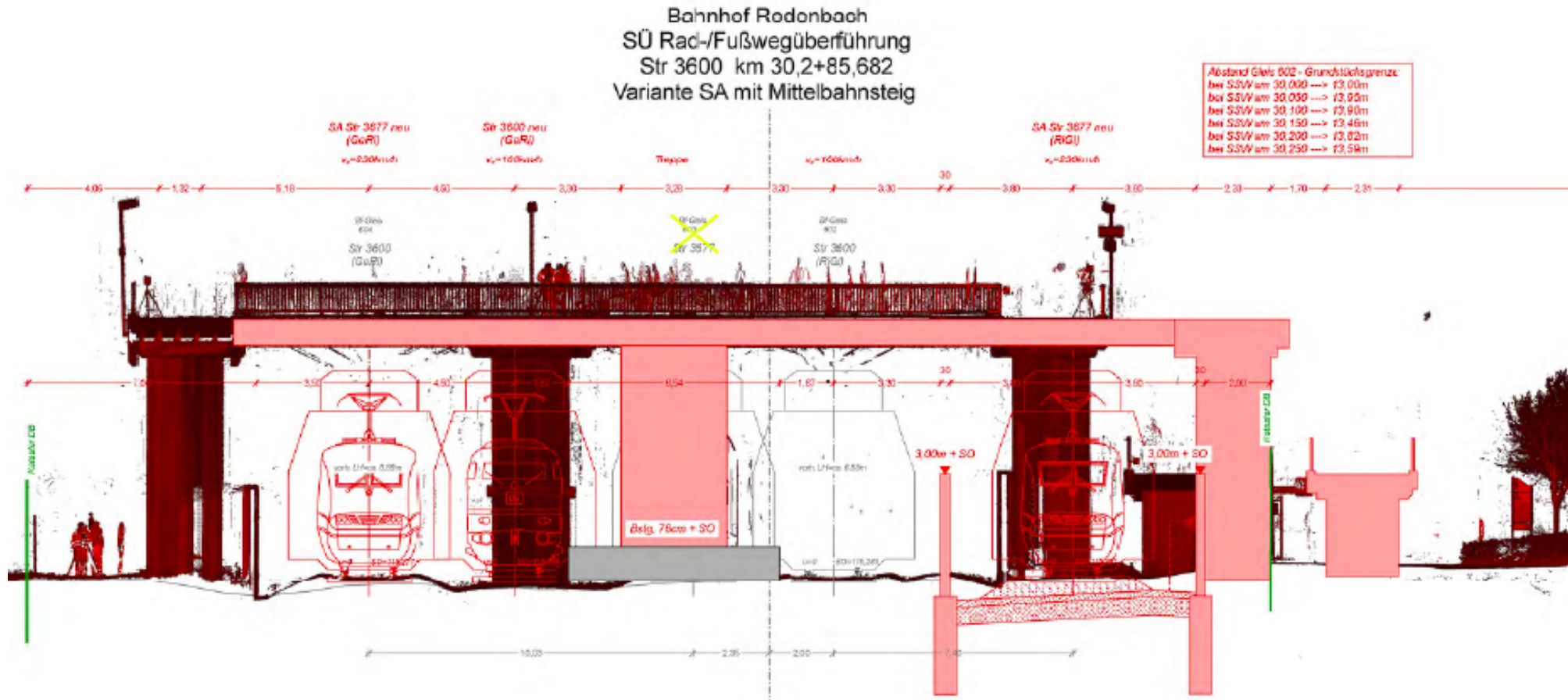
Bahnhof Rodenbach
 SÜ Rad /Fußwegüberführung
 Str 3600 km 30,2+85,682
 Variante SA mit Außenbahnsteigen

Abstand Gleis 602 - Grundstücksgrenze:
 bei SSWAm 30,000 → 13,00m
 bei SSWAm 30,050 → 13,95m
 bei SSWAm 30,100 → 13,90m
 bei SSWAm 30,150 → 13,85m
 bei SSWAm 30,200 → 13,82m
 bei SSWAm 30,250 → 13,59m



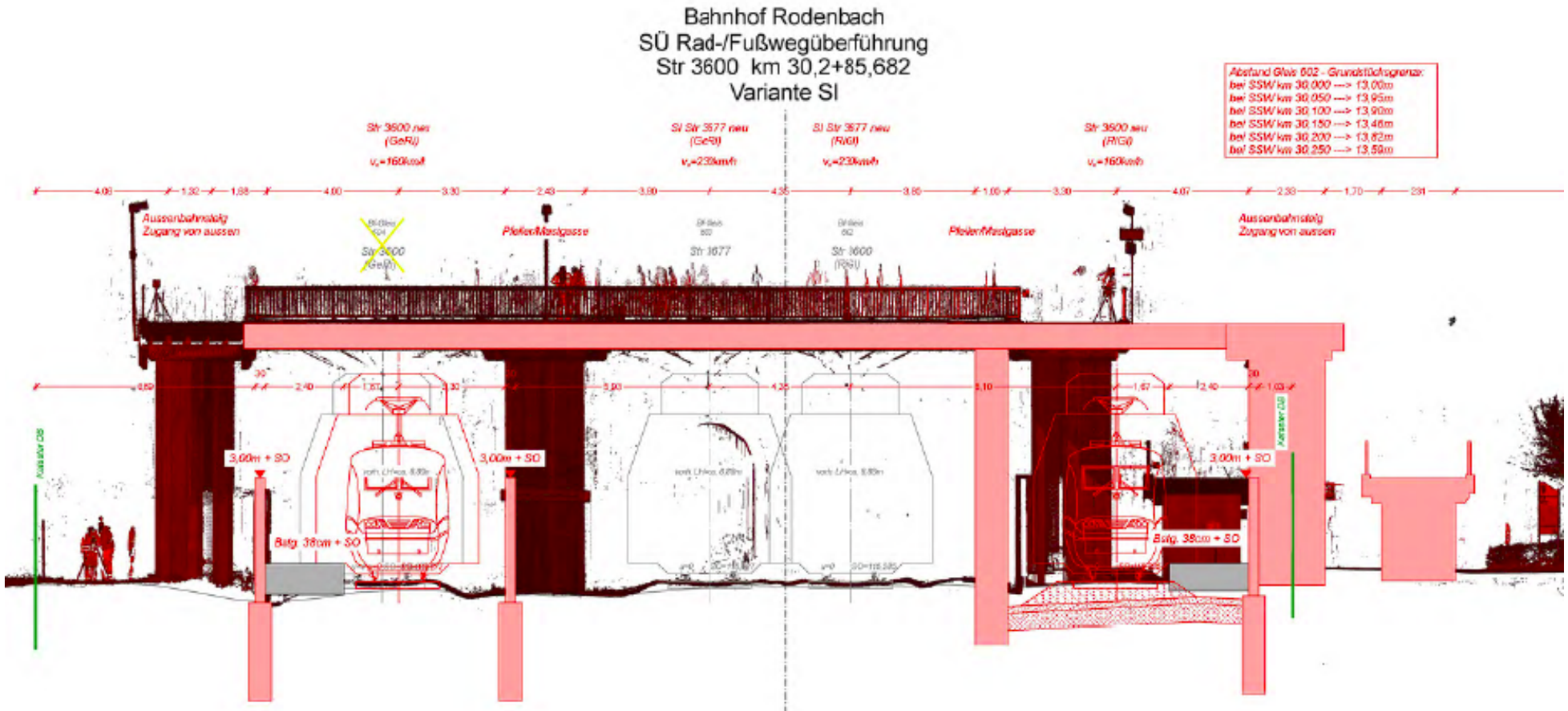
Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise außen“ mit einem Mittelbahnsteig



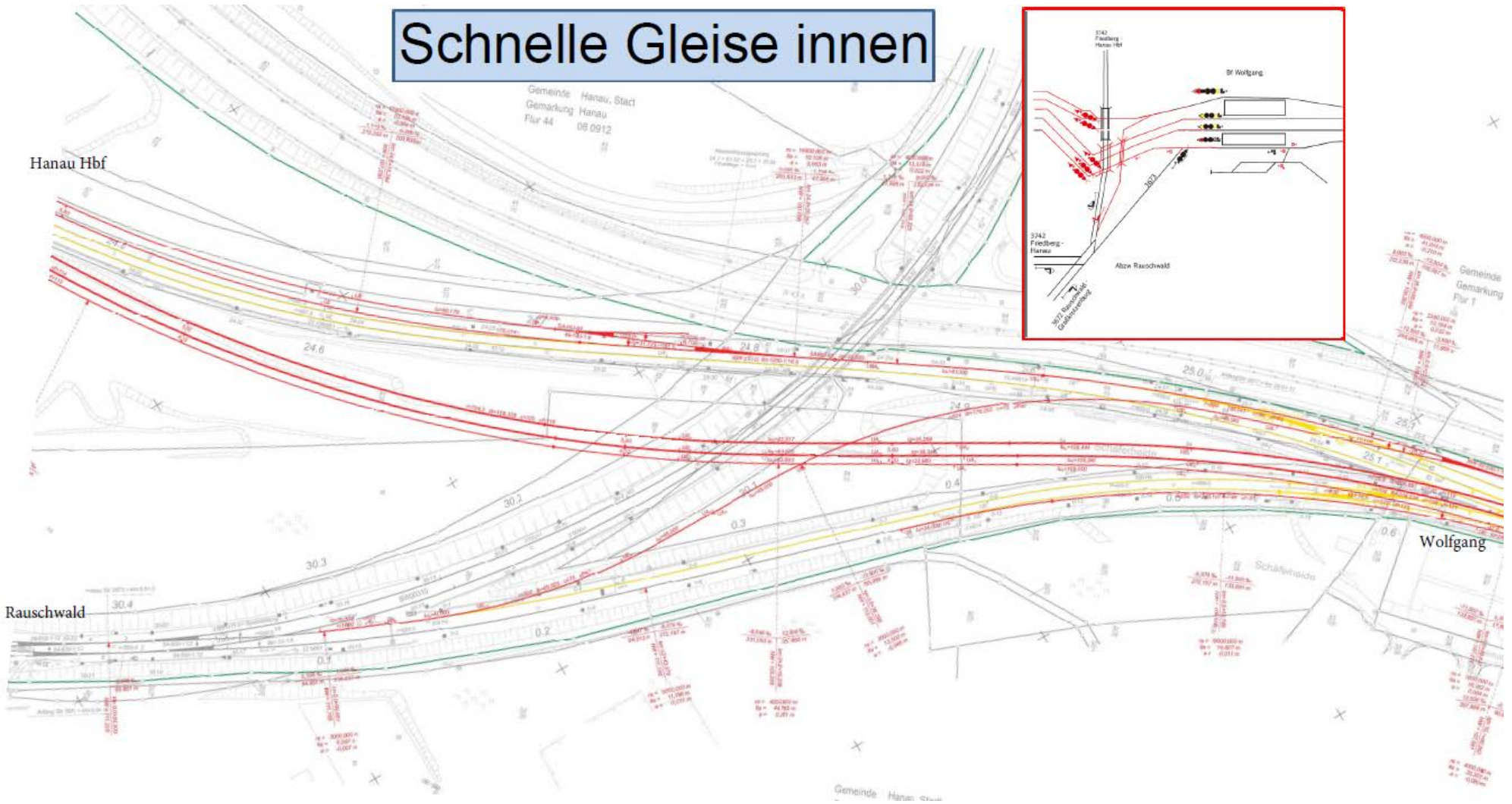
Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise innen“ mit Außenbahnsteigen



Trassierungsentwürfe für den Bereich Hanau – Wolfgang – Rauschwald „schnelle Gleise innen“

Schnelle Gleise innen



TOP 5: Vorstellung des aktuellen Stands bezüglich der tangierenden Planungen

Aktuelle Überlegungen zu den Bauabläufen / Terminketten Vorabmaßnahmen

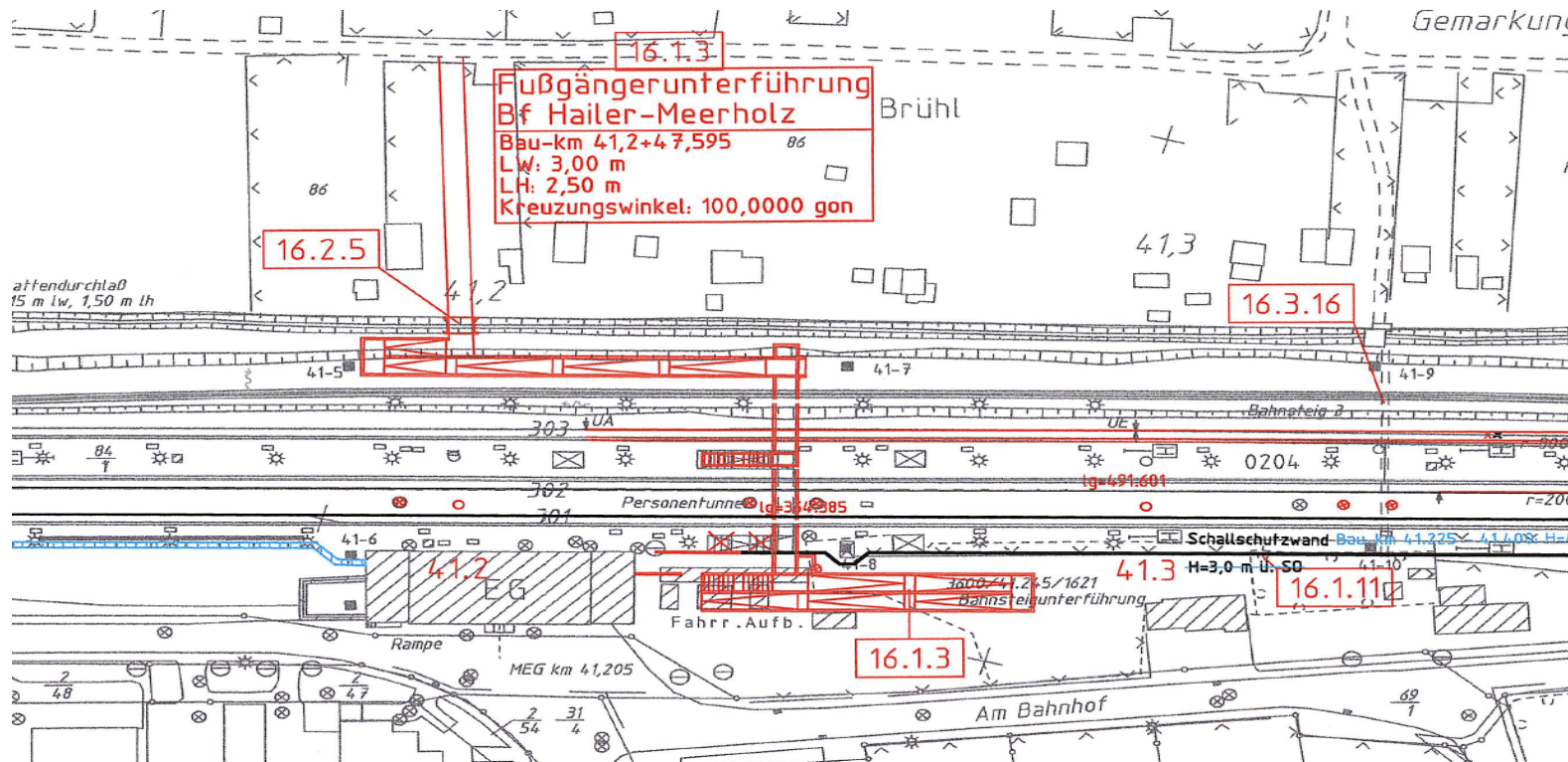
Vorabmaßnahmen zum 4-gleisigen Ausbau

1. **ESTW Gelnhausen**, Ersatz für bestehendes Spurplanstellwerk
2. **Beseitigung des Bahnübergangs Bleichstraße in Hailer:**
 - Personenunterführung im Bahnhof Hailer als Ersatz für Fußgänger und Radfahrer und mittels Rampe beidseitig angebunden (planfestgestellt in 2005).
 - Straßenüberführung im Bereich westlich der BAB 66 Kreuzung als Omegalösung für den landwirtschaftlichen Verkehr mit Anschluss an bestehende Wirtschaftswege (planfestgestellt in 2005).
3. Straßenüberführung **K904** zur **Beseitigung des Bahnübergangs** in **Hailer/Meerholz**
4. Straßenüberführung **Heideäcker** in Hanau zur **Beseitigung des Bahnübergangs Heideäcker** im Bereich Drehscheibe/Lokschuppen
5. Anpassung **Straßenüberführung BAB 66** zwischen Hailer und Gelnhausen, Vergrößerung der lichten Weite für den 4-gleisigen Ausbau (planfestgestellt in 2005).

-> **2022:** Beginn des 4-gleisigen Ausbaus mit Baumaßnahmen im Bereich Hailer - Gelnhausen geplant

Voraussetzung für den Baustart in Hailer-Meerholz ist der Ersatz des Bahnübergangs Bleichstraße

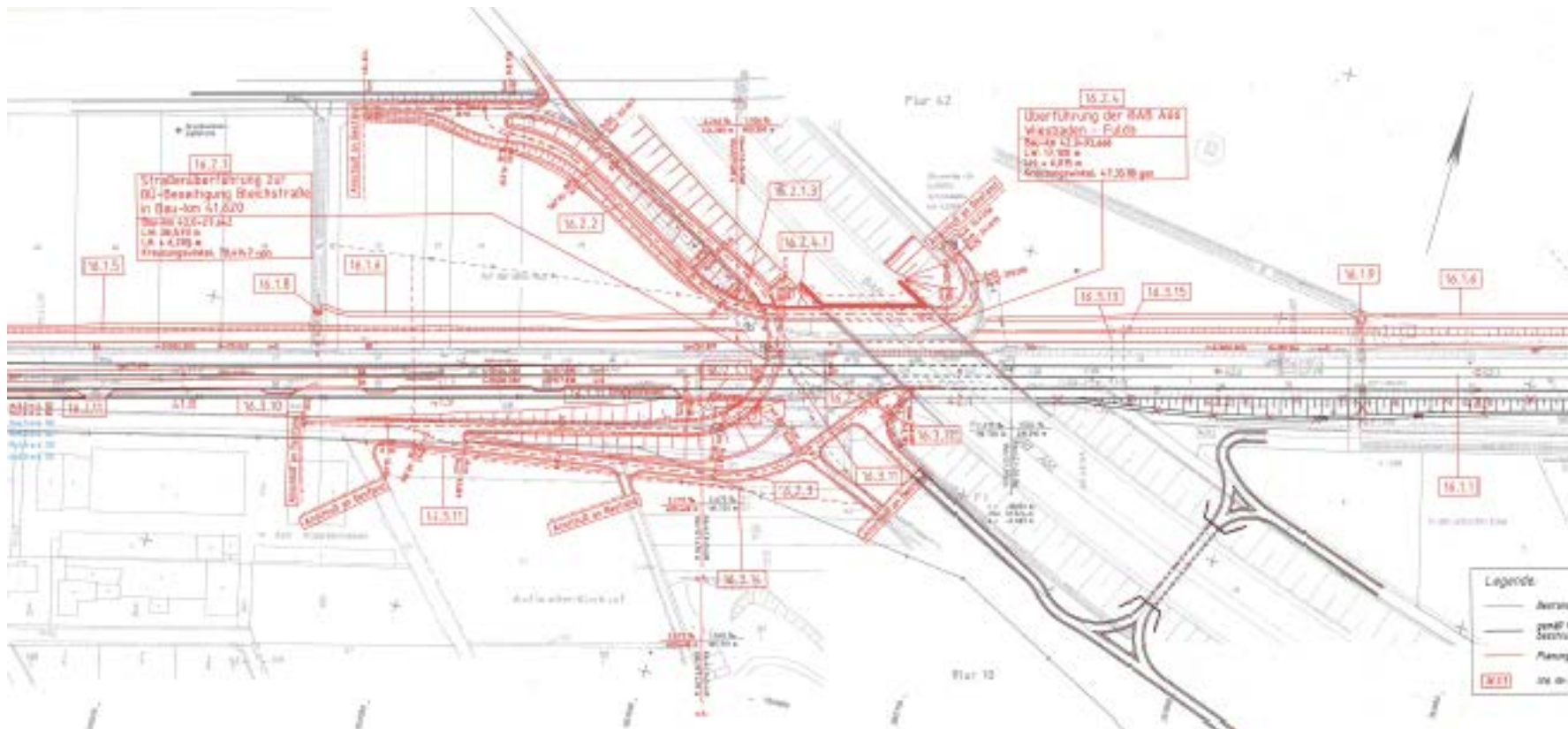
Bahnübergang Bleichstraße Hailer-Meerholz



Neue Unterführung mit Rampenanbindung Bahnhof Hailer für Fußgänger und Radfahrer (Auszug aus Planänderungsbeschluss 2005)

Für den landwirtschaftlichen Verkehr ist eine weitere Straßenüberführung vorgesehen

Bahnübergang Bleichstraße Hailer-Meerholz



Neue Straßenüberführung Bahnhof Hailer für den landwirtschaftlichen Verkehr (Auszug aus Planänderungsbeschluss 2005)

Auch der Bahnübergang K904 in Hailer-Meerholz muss für den viergleisigen Ausbau beseitigt werden

Sachstand Bahnübergang der K 904 in Hailer-Meerholz

- Da die Frage der Durchfahrtshöhe geklärt ist, kann das Planfeststellungsverfahren mit aktualisiertem landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) und neuer Auslegung fortgesetzt werden.
- Das Planfeststellungsverfahren wird von Hessen Mobil im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises durchgeführt. Die Finanzierungsfreigabe durch den Main-Kinzig-Kreis steht aus.
- **kritische Terminkette**, da die Beseitigung des Bahnübergangs bis zum Beginn des viergleisigen Ausbaus erfolgt sein muss.

Welche Folgen hätte ein kompletter Neustart der Planungen für die Beseitigung des Bahnübergangs an der K 904 in Hailer-Meerholz auf den viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen?

- Umsetzung einer solchen Maßnahme vom Start der Planungen bis zur Fertigstellung dauert rund zehn Jahre, wenn es zu keinen Verzögerungen z.B. aufgrund von Klagen oder ungeklärten Finanzierungsfragen kommt.
- Würde man noch in diesem Jahr mit dem kompletten Neustart der Planungen beginnen, wäre die Maßnahme im Jahr 2026 umgesetzt => **zeitliche Verzögerung** für den viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen

Auch in Hanau kann vorhandenes Planrecht zum Ersatz des Bahnübergangs Heideäcker genutzt werden

Sachstand Ersatz Bahnübergang Heideäcker in Hanau


- Vorgesehen ist, die Beseitigung des Bahnübergangs und den Neubau einer Straßenüberführung vor dem viergleisigen Ausbau zu realisieren.
- In Kürze wird die DB Netz mit der Umsetzung beginnen und auf Basis des vorhandenen Planrechts für den Ersatz des Bahnübergangs den nötigen Grunderwerb durchführen.
- Die Planung der Straßenbrücke wird gleichzeitig so geändert, dass der Lokschuppen erhalten werden kann.
- Eine Planungsvereinbarung für die Anpassung der Planung der Straßenüberführung ist mit der Stadt Hanau in Abstimmung.

TOP 6: Darstellung der schalltechnischen Situation

Lärmschutz wird bei der Planung eine herausragende Rolle spielen

Aktueller Stand Lärmschutz

- Die **Schallgutachten** werden im Rahmen der **Genehmigungsplanung** erstellt.
- Für die Ausbaustrecke gelten **strengere Lärmschutzwerte als** zum Zeitpunkt der Errichtung der **heutigen Bestandsstrecke** galten.
- Der **Lärmschutz** wird daher im Vergleich zu heute **deutlich verbessert**.
- Erste Sensitivitätsuntersuchungen haben ergeben, dass es in der Nähe von Wohnbebauung notwendig ist, **zusätzliche Mittellärmschutzwände** zu errichten.
- Bei Wohnbebauung, die sich in der Nähe zur Ausbaustrecke befindet, könnten zusätzlich noch **passive Lärmschutzmaßnahmen** nötig werden, um die strengen Nachtgrenzwerte einzuhalten.



Aufgrund der neuen gesetzlichen Anforderungen besteht beim Ausbau der Strecke Anspruch auf verbesserten Lärmschutz.

An der Ausbaustrecke besteht Anspruch auf einen verbesserten Lärmschutz

Vergleich der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete [dB(A)]

■ Maßnahmen im Bestand



■ Aus- und Neubaumaßnahmen



Lärmschutzmaßnahmen

- **Lärmsanierung** im Rahmen des **freiwilligen Programms** des Bundes (zur Zeit bis zu **130 Mio. EUR p.a.**)

- **Lärmvorsorge** auf Basis **gesetzlicher Regelungen** beim Bau und wesentlichen Änderungen (**16. BImSchV**)

Bis 31.12.2014

mit Schienenbonus



75 **65**

64 **54**

Seit 01.01.2015¹⁾

ohne Schienenbonus



70 **60**

59 **49**

1) Übergangsregelung für Planfeststellungsverfahren: Bei planfestzustellenden Vorhaben, bei denen die Auslegung der Planunterlagen noch vor dem 01. Januar 2015 öffentlich bekannt gemacht wurde, wird der Schienenbonus weiter angesetzt (EBA-Verfügung vom 19.12.2014 – 23.10-23pv/003-2300#26 -)

Die effektivste Maßnahme zur Lärminderung an der Quelle ist der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen

Leise Güterwagen

Bis 2020 **183.000**
leise Bestandsgüterwagen



- Die Verbundstoffbremssohle verhindert Aufrauen der Räder und **mindert Rollgeräusch**
- Für Umrüstung der Bestandsgüterwagen **sind leise Bremstechnologien** vorhanden

- **Güterwagen mit K-Sohle**



Status Quo: circa 15.000¹

- **Güterwagen mit LL-Sohle**



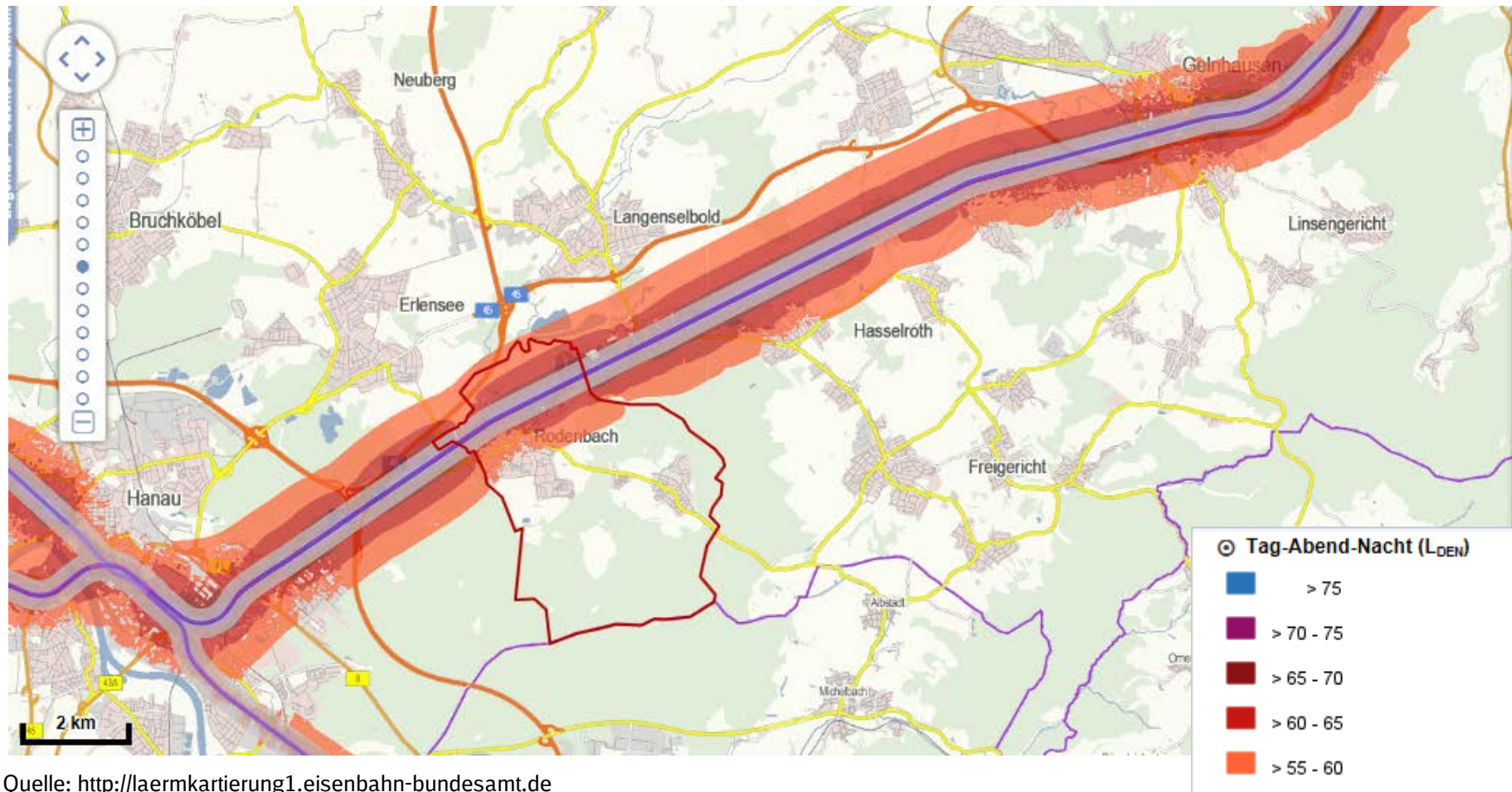
Status Quo: circa 22.000¹

Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterzüge ab 2020 liegt vor.

¹) Stand April 2016 NVR (National Vehicle Register), ohne ausländische Wagen

Darstellung der heutigen Schall-Situation an der Strecke

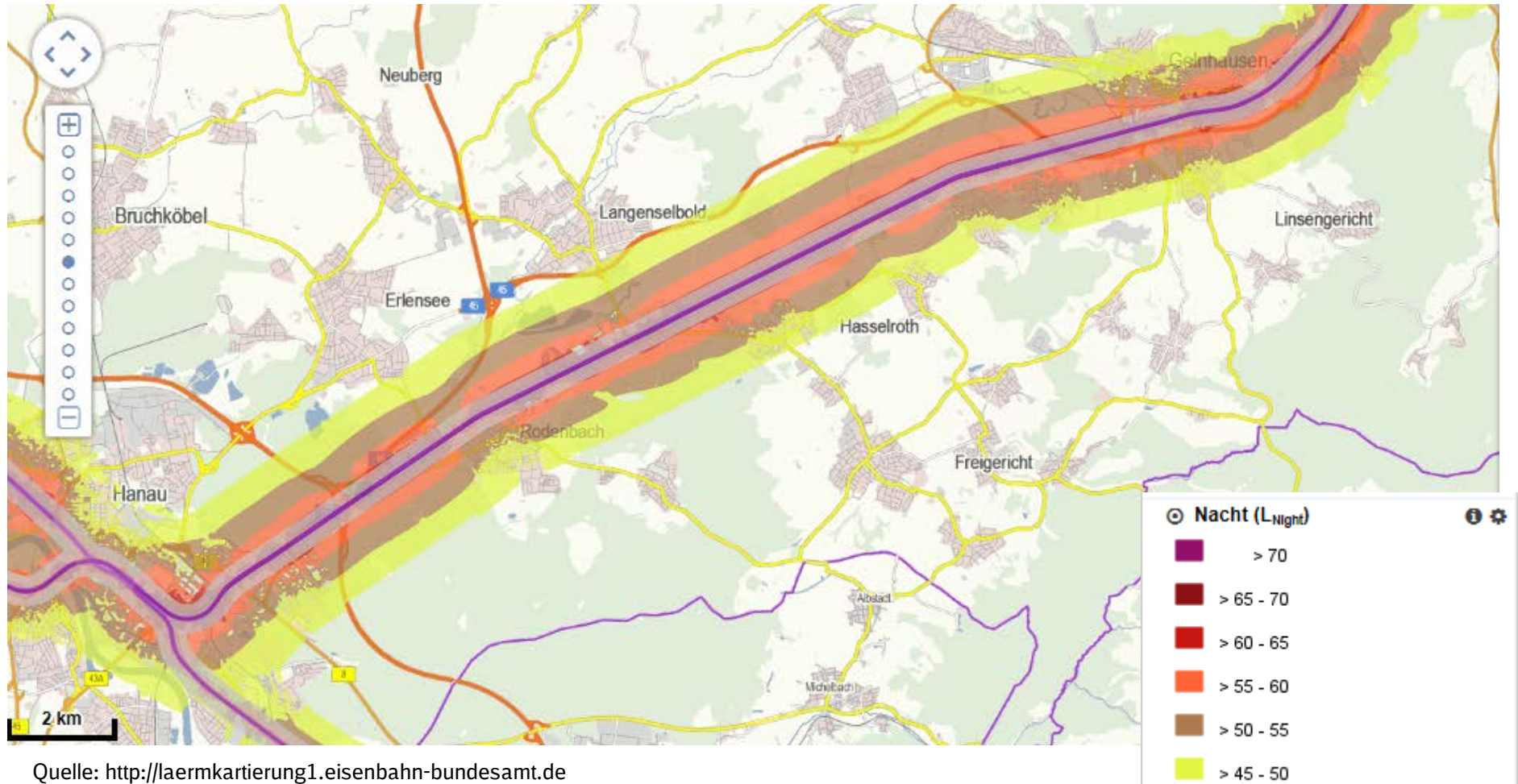
Auszug aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes des Eisenbahnbundesamtes (EBA) – Isophonenband Tag – Abend - Nacht



Quelle: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de>

Darstellung der heutigen Schall-Situation an der Strecke

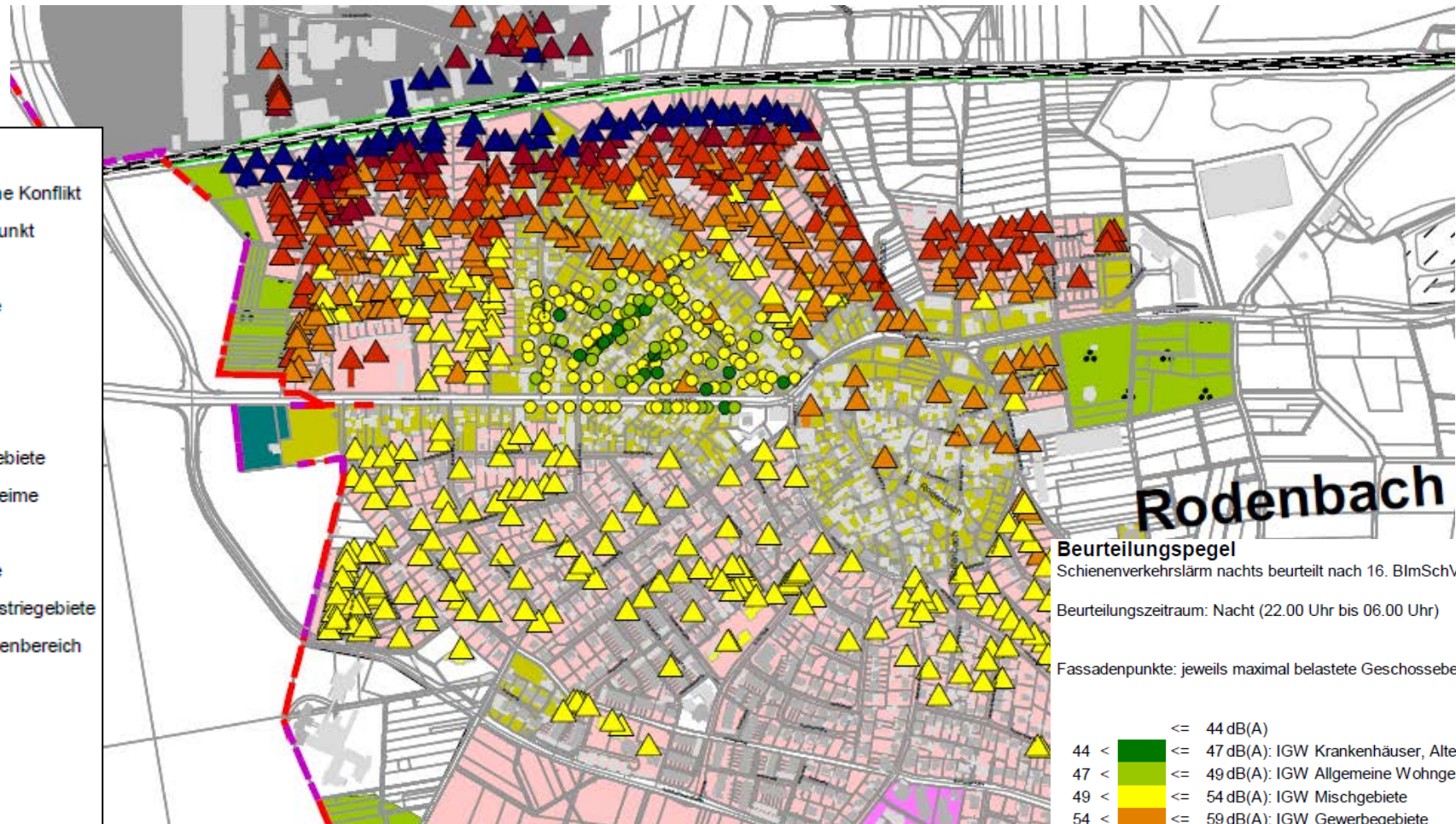
Auszug aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes des Eisenbahnbundesamtes (EBA) – Isophonenband Nacht



Quelle: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de>

Der vorhandene Schallschutz reicht nach den neuen Grenzwerten nicht mehr aus

Berechnung der heutigen Situation (nachts) mit vorhandenen Lärmschutzwänden nach Schall 03 Beispiel Rodenbach



- Zeichenerklärung**
- Fassadenpunkt ohne Konflikt
 - Konflikt-Fassadenpunkt
 - Hauptgebäude
 - Gemarkungsgrenze
 - Gemeindegrenze
 - Gleisachse
 - Mischgebiete
 - Allgemeine Wohngebiete
 - Krankenhaus, Kurheime
 - Schulen
 - Zusätzliche Gebiete
 - Gewerbe- und Industriegebiete
 - Wohngebäude Außenbereich
 - Kleingartengebiete
 - Parkanlagen
 - Sportanlagen
 - Friedhöfe
 - Campingplätze
 - Wand

Beurteilungspegel
 Schienenverkehrslärm nachts beurteilt nach 16. BImSchV
 Beurteilungszeitraum: Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)
 Fassadenpunkte: jeweils maximal belastete Geschossebene

<= 44 dB(A)	<= 47 dB(A): IGW Krankenhäuser, Altenheime
44 <	<= 49 dB(A): IGW Allgemeine Wohngebiete
47 <	<= 54 dB(A): IGW Mischgebiete
49 <	<= 59 dB(A): IGW Gewerbegebiete
54 <	<= 64 dB(A)
59 <	<= 69
64 <	
69 <	

Mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen kommt es nach dem Ausbau zu einer deutlichen Lärmreduzierung

Erläuterungen zur Bewertung der schalltechnischen Situation am Beispiel Rodenbach

- Die Schallberechnungen müssen anhand des **nächtlichen Güterverkehrs** erfolgen (hier schärfste Grenzwerte).
- Die **heutige Lärmbelastung** an der Strecke liegt trotz vorhandener Lärmschutzwände **über den Grenzwerten**, die gemäß den Vorgaben der neuen Schall 03 an einer **Aus- oder Neubaustrecke heute** zugelassen werden würden.
- **Nach dem viergleisigen** Ausbau würde sich die Situation im Vergleich zum Status quo **ohne jeglichen Lärmschutz** und **trotz höherem Verkehrsaufkommen** (+ 88% beim Güterverkehr/Prognose 2025) **kaum verändern**. Dies liegt allein daran, dass die **Güterzüge künftig leiser** sein werden als heute (-> leisere Bremsen, Verbot lauter Güterwagen).
- **Mit Lärmvorsorgemaßnahmen** werden die für eine Aus- und Neubaustrecke gültigen strengeren Grenzwerte eingehalten und es kommt im Vergleich zum Status quo zu einer **deutlichen Lärmreduzierung**.
- Die Lärminderung stellt sich bei „**schnelle Gleise innen**“ und „**schnelle Gleise außen**“ **gleichermaßen** positiv dar.
- Die **genaue Berechnung und Ausgestaltung** der jeweiligen Schallschutzmaßnahmen erfolgt im Rahmen des **Planfeststellungsverfahrens**.

Nach dem Ausbau wird es leiser

Zusammenfassung Schallschutz Ausbaustrecke

- Die **heutige Lärmbelastung überschreitet** die nach der **neuen** Schall 03 zulässigen **Grenzwerte**. Die **vorhandenen Lärmschutzwände** wären für einen heutigen Streckenausbau **mit den aktuellen Zugzahlen nicht ausreichend**.
- Der **Schiene**lärm muss daher **deutlich reduziert** werden.
- **Wie genau die Schallschutzmaßnahmen aussehen werden** (Höhe und Platzierung der Lärmschutzwände, evtl. zusätzliche Maßnahmen wie passiver Lärmschutz etc.) **steht derzeit noch nicht fest**, sondern wird im Lauf der weiteren Planung im Detail ermittelt.