

Protokoll

Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

10. Sitzung

Rodenbach, Rodenbachhalle

5. Dezember 2017

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 14. März 2017

TOP 3 Klärung offener Fragen aus der letzten Sitzung und aktueller Planungsstand

TOP 4 Vorbereitung des Scoping-Termins

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 10. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 9. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation DB Netz AG/Plan B zur Vorbereitung des Scoping-Termins

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zehnten Sitzung der AG Hanau - Gelnhausen (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Kennenlernen der neuen Mitarbeiter im DB-Projektteam für die Ausbaustrecke (ABS)
- Klärung offener Punkte aus der letzten AG-Sitzung
- Vorstellung des aktuellen Planungsstandes
- Vorbereitung des Scoping-Termins

Zu Beginn der Sitzung erläutert Herr Dr. Domke, DB Netz AG, dass das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda aufgrund des zugenommenen Arbeitsaufwands DB-seitig geteilt wurde. Die Projektleitung für den Ausbauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen wurde von Herrn Bert Bohlmann, DB Netz AG, übernommen, der heute krankheitsbedingt leider nicht an der Sitzung teilnehmen kann und von Herrn Dr. Domke vertreten wird. Das zuständige DB-Team für die Ausbaustrecke hat sich in den letzten Monaten deutlich vergrößert. Die AG-Teilnehmer und die DB-Mitarbeiter sowie das Planungsbüro Plan B stellen sich gegenseitig vor.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 14. März 2017

Im Vorfeld der Sitzung wurden zwei Änderungswünsche zum Protokollentwurf eingereicht, die beide mit einigen Ergänzungen angenommen werden. Damit gilt das Protokoll als final abgenommen (**Anlage 2**).

TOP 3 Klärung offener Fragen aus der letzten Sitzung und aktueller Planungsstand

Herr Dr. Domke geht auf offene Fragen aus der letzten Sitzung ein und präsentiert den dazu aktuellen Bearbeitungsstand (**Anlage 3**, Folien 4-11).

Diskussion/Anmerkungen

Kreuzungsbahnhof Lieblos / Zusätzlicher Haltepunkt an der Lahn-Kinzig-Bahn

Ein Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass es in Gelnhausen politische Diskussionen über einen zusätzlichen Haltepunkt auf der Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Lieblos und Gelnhausen gibt. Der Teilnehmer skizziert, dass ein weiterer Haltepunkt auf der Strecke ggf. kritische Auswirkungen auf die Fahrplanktation in Gelnhausen hätte. Zudem wäre eine Kreuzung der Züge am Bahnhof in Lieblos dann nicht mehr möglich. Stattdessen würde der Kreuzungspunkt auf der Strecke zwischen Lieblos und Gelnhausen liegen. Der Teilnehmer schlägt vor, dass die DB prüft, ob zur Berücksichtigung auch dieser Option ein längerer zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Lieblos und Gelnhausen sinnvoll wäre. Die DB sagt zu, die Thematik genauer zu betrachten.

Weitere Teilnehmer geben zu bedenken, dass für den Bau eines solchen längerer Begegnungsabschnittes der verkehrliche Bedarf nachgewiesen werden müsste, um eine Finanzierung aus dem Pro-

jekt sicherzustellen. Zudem sei zu bedenken, dass der Abschnitt in einer Kurve läge und mehrere Straßen kreuze.

Dritte Bahnsteigkante Gelnhausen

Zu den Ausführungen von Herrn Dr. Domke erläutern einige Teilnehmer, dass zwei Bahnsteigkanten in Gelnhausen aus ihrer Sicht nicht genügen, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen. Gerade im Störfall und auch während der langjährigen Bauzeit würde dadurch ein unnötiger Engpass auf der Strecke zwischen Hanau und Wirtheim entstehen. Vertreter der ARGE Bahndreieck Spessart sagen zu, die Thematik noch einmal schriftlich aufzubereiten und der DB zukommen zu lassen.

Auf Nachfrage erläutert ein Teilnehmer, dass der RMV im derzeitigen Nahverkehrskonzept nicht vorsieht, Züge in Gelnhausen enden und somit wenden zu lassen. Allerdings sei im gültigen Nahverkehrskonzept der Aus- und Neubau der Strecke noch nicht unterstellt, da es sich bei dem Projekt Hanau-Würzburg/Fulda nicht um ein Nahverkehrsprojekt handle. Einige Teilnehmer betonen erneut, dass eine Nahverkehrsprognose des RMV dringend erforderlich sei, um die geplante Infrastruktur frühzeitig auf den prognostizierten Bedarf auszurichten und verweisen auch auf das Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums, in dem der SPNV und seine Entwicklung ausdrücklich aufgeführt sei. Zumindest müsse der RMV konkretere Szenarien für mögliche Verbesserungen im SPNV einbringen, wenn man von dort – im Gegensatz zu Bayern - immer noch keine konkreten Pläne oder Konzepte verfolgen wolle.

Bahnsteighöhe entlang der Lahn-Kinzig-Bahn

Ein Teilnehmer erläutert, dass nach der derzeit gültigen Richtlinie alle neu- oder umzubauenden Bahnsteige mit 76 cm Höhe gebaut werden müssen. Dies würde also auch für einen möglichen Umbau des Bahnhofs in Lieblos und den Bahnsteig der Lahn-Kinzig-Bahn in Gelnhausen gelten. Er schildert, dass alle anderen Bahnsteige entlang der Lahn-Kinzig-Bahn eine Höhe von 55 cm haben, so dass eine Erhöhung der beiden Bahnsteige in Lieblos und Gelnhausen keinen Sinn machen würde. Der Teilnehmer bittet die DB-Vertreter darum, zu prüfen, ob eine streckenbezogene Abweichung von der geltenden Richtlinie genehmigungsfähig wäre. Herr Dr. Domke sagt zu, den Vorschlag mit in die Planungsgespräche mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) zu nehmen.

Eisenbahnkreuzungs-(EKrG)Gespräche mit Rodenbach

Herr Dr. Domke schildert den aktuellen Stand der EKrG-Abstimmungen mit der Gemeinde Rodenbach. Zusätzlich zum Umbau der Fuß- und Radwegüberführung plante die DB auf Wunsch der Gemeinde im Rahmen der Vorplanung alternativ auch eine Fuß- und Radwegunterführung. Diese deutlich teurere Lösung könnte ggf. auf Höhe des ehemaligen Bahnübergangs einige Meter östlich des Bahnhofs zu liegen kommen. Die DB stellt in Aussicht, dass auch eine Verlegung der Bahnsteige weiter nach Osten möglich wäre, um die Wege zwischen Bahnsteig und Unterführung zu minimieren. Sowohl die Gemeinde als auch die DB zeigen sich optimistisch, dass eine gute Gesamtlösung für den Bereich des Rodenbacher Bahnhofs gefunden werden kann, wenn auch die Finanzierung derzeit noch unklar ist.

Visualisierung der Mittellärmschutzwand (Querschnitt Rodenbach, Folie 6)

Herr Dr. Domke weist ausdrücklich darauf hin, dass die im Querschnitt dargestellte Lärmschutzwand in Rodenbach auf der Abbildung nur beispielhaft dargestellt ist. Die tatsächliche Anzahl und Dimensionierung der (Mittel)-Lärmschutzwände werde erst in der Entwurfsplanung festgelegt.

S-Bahnanbindung Hanau-Wolfgang

Ein Teilnehmer verweist auf die aktuellen Überlegungen, die Nordmainische S-Bahn bis nach Hanau-Wolfgang durchzubinden und fügt hinzu, dass der RMV dazu derzeit eine Machbarkeitsstudie durchführt. Er fragt, welche Auswirkungen eine solche Durchbindung der S-Bahn auf die Planungen der Ausbaustrecke hätte. Herr Dr. Domke erläutert, dass eine Lösung zur Verlängerung der S-Bahn unter Nutzung der in Wolfgang vorhandenen Bahnsteige mit der bisherigen Vorplanung für die Ausbaustrecke im Bereich Hanau - Wolfgang nicht kompatibel sei, da insbesondere die Querung der Aschaffener Straße dann nicht mehr wie geplant umsetzbar sei. Herr Dr. Domke erklärt, dass solange es keine Änderung des Auftrages an das Projekt gibt, auf Basis der bekannten Vorplanungsunterlagen weitergearbeitet wird. Sollte im Ergebnis der Machbarkeitsstudie entschieden werden, die S-Bahn unter Nutzung der vorhandenen Bahnsteige in Wolfgang zu verlängern, müsste die Vorplanung unter diesen neuen Prämissen neu beginnen. Es müsse allen Beteiligten bewusst sein, dass dies mehrere Jahre Verzug für die Projektrealisierung bedeuten würde.

Anmerkung der Stadt Hanau im Nachgang zur Sitzung: Die Stadt Hanau sieht die Machbarkeitsstudie des RMV für einen Haltepunkt Wolfgang nicht zwingend mit der Verortung am Bahnhof Wolfgang verbunden. Die Entwicklung könne ihr zufolge auch weiter südwestlich sein. Genauso sei mit der neuen städtebaulichen Entwicklung im Bereich Pioneer und Sportfeld an der Aschaffener Straße auch ein neuer Bahnhofhaltepunkt an der Strecke Hanau - Friedberg denkbar.

Herr Dr. Domke fährt mit seiner Präsentation fort und stellt den Anwesenden den aktuellen Planungsstand (**Anlage 3**, Folien 12-24) vor.

Diskussion/Anmerkungen

Rückbau Bahnübergang K904 in Hailer

Wie bereits in vorherigen Sitzungen erläutert Herr Dr. Domke erneut, dass der Rückbau des bestehenden Bahnübergangs der K 904 in Hailer abgeschlossen sein muss, bevor die DB in diesem Bereich mit dem Gleisausbau beginnen kann. Die Bahnübergangsersatzmaßnahme liegt im Verantwortungsbereich des Main-Kinzig-Kreises. Herr Dr. Domke erläutert, dass es im Jahr 2024 eine Komplettsperrung für Bauarbeiten auf der Strecke zwischen Flieden und Gemünden gibt und die Strecke Hanau - Gelnhausen für die Umleiterverkehre zur Verfügung stehen muss. Dies bedeutet, dass die ABS erst Anfang 2025 mit den Arbeiten an der Strecke beginnen kann, für die größere Sperrpausen erforderlich sind. Für den Rückbau des Bahnübergangs im Zuge der K 904 wiederum bedeute es, dass die Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang, die sich derzeit als Straßenbrücke im Planfeststellungsverfahren befindet, bis Ende 2023 abgeschlossen sein muss.

Ein Teilnehmer berichtet, dass sich in Hailer eine Bürgerinitiative mit über 1.700 Unterstützern gegründet hat, die sich gegen einen Bau der sogenannten Omega-Brücke und für den Bau einer Unterführung einsetzt. Er erläutert, dass eine Unterführung bei den umweltfachlichen Prüfungen in den 1990er Jahren am besten abschnitt und trotzdem die Entscheidung für den Bau der Omega-Brücke gefällt wurde. Heute sei es jedoch so, dass der Landkreis nicht mehr plane die K 904 auszubauen, so

dass der Bau der Omega-Brücke unter diesem Aspekt hinfällig sei und stattdessen wieder eine Straßenunterführung in Betracht gezogen werden solle. Die Stadt Gelnhausen führe bereits Gespräche mit dem Landkreis, aus denen hervorgehen solle, dass der Landkreis generell bereit sei, seine Planungen zu ändern, wenn dies im Interesse der Stadt sei. Konkret beabsichtige der Teilnehmer, sich in der Stadtverordnetenversammlung Mitte Dezember dieses Jahres dafür auszusprechen, den damaligen Beschluss für die Omega-Brücke zurückzunehmen. Im nächsten Schritt müsse dann der Landkreis prüfen, wie er mit seinem laufenden Planfeststellungsverfahren umgehen wolle.

Herr Dr. Domke führt aus, dass aus seiner Sicht eine Umplanung der Bahnübergangersatzmaßnahme inklusive neuer Umweltverträglichkeitsstudie, Planung, Genehmigung und Bau im vorgesehenen Zeitfenster bis Ende 2023 kaum zu schaffen sei. Gleichzeitig sei unklar, ob die von Hailer angestrebte Lösung aufgrund der in dem Bereich vorhandenen hydrologischen Bedingungen und des Wasserschutzgebietes überhaupt genehmigungsfähig sei. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die den Eisenbahnbetrieb beeinflussenden Bauzustände bei einer Unterführung im Zuge der derzeitigen Straßenführung wesentlich komplexer und in dem Bereich ohnehin sehr schwierig seien, da wegen der dort liegenden Weichen vermutlich herkömmliche Hilfsbrücken nicht einsetzbar wären. Auch signaltechnisch gäbe es dort Einschränkungen. Dies sollte dringend geprüft werden, bevor der Landkreis sich gegen die laufende Planung entscheide.

Der Moderator fasst zusammen, dass hier sehr zügig die nötigen Entscheidungsgrundlagen seitens des Landkreises zu schaffen seien. Die Beteiligten aus Stadt und Landkreis sollten zeitnah eine Klärung der kritischen Fragen herbeiführen.

Ersatzbauwerk für Bahnübergang Bleichstraße

Ein Teilnehmer fragt, ob die planfestgestellte Brücke für landwirtschaftlichen Verkehr an der Bleichstraße auch für die Feuerwehr befahrbar wäre. Herr Dr. Domke verweist auf die Planfeststellungsunterlagen, die der Stadt Gelnhausen vorliegen und aus denen auch die baulichen Parameter hervorgehen. *[Ergänzung im Nachgang der Sitzung: Die Brücke wird für Feuerwehrfahrzeuge befahrbar sein. Wenn eine solche Nutzung seitens der Stadt Gelnhausen angestrebt wird, müssten die zuführenden Wirtschaftswege allerdings entsprechend ertüchtigt werden.]*

Baugrunduntersuchungen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Lorelli, DB Netz AG, dass die Bohrungen für die Baugrunduntersuchungen in der Regel in einem Abstand von 50 bis 100 Metern entlang der Gleise durchgeführt werden. Dort, wo kritische geologische Verhältnisse vorliegen, werden die Bohrungen in einem deutlich engeren Abstand voneinander durchgeführt, um einen aussagekräftigen Überblick über die Beschaffenheit des Baugrundes zu erhalten.

Planänderungen im Bereich Gelnhausen/Hailer-Meerholz (Folie 24)

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass im Bereich Hailer/Meerholz bis Gelnhausen das bestehende Planrecht geändert werden muss. Dadurch würden in diesem Bereich allerdings die alten gesetzlichen Grundlagen bzgl. der Schallgrenzwerte zum Tragen kommen. Zwar gelte auch im Bereich Hailer-Meerholz bis zum Gelnhauser Bahnhof, dass es nach dem Ausbau deutlich leiser werden würde als heute. Allerdings sei die DB gesetzlich verpflichtet, hier die alte Schall 03 umzusetzen, so dass im Ergebnis die Lärmschutzwände etwas niedriger wären als auf der restlichen Strecke.

Einige Teilnehmer weisen darauf hin, dass dies de facto zweierlei Lärmschutzmaß entlang der Strecke bei gleicher Betroffenheit bedeuten würde und vermuten, dass dies zu einigem Unmut bei den betroffenen Ortsteilen führen wird. Die DB sagt zu, dass sie eine Differenzbetrachtung bezüglich der Höhe der Lärmimmissionen und der Kosten anfertigen werde, um beziffern zu können, wie groß der Unterschied zwischen altem und neuem Planrecht wäre. Also, wie viel geringer der Lärmschutz nach alter Schall 03 im Vergleich zur neuen ist und was es kosten würde, auch in dem Bereich, in dem das alte Planrecht vorhanden und angepasst wird, Schallschutz nach den neuen gesetzlichen Grenzwerten umzusetzen. Auf dieser Grundlage könne man dann ins Gespräch mit der Stadt Gelnhausen treten, um Möglichkeiten einer Ko-Finanzierung für die Aufstockung des Lärmschutzes auszuloten.

TOP 4 Vorbereitung des Scoping-Termins

Frau Dr. Fuhr-Boßdorf, DB Netz AG, präsentiert den Teilnehmern den aktuellen Stand der Scoping-Unterlage zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsprüfung (**Anlage 4**). Sie erklärt, dass das EBA als Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des Scoping-Termins zuständig ist. Nichts desto trotz wolle die DB analog zum Vorgehen im Suchraum die Möglichkeit nutzen, den AG-Teilnehmern die Tischvorlage schon vorab vorzustellen, um Anmerkungen und Rückmeldungen einzuholen. Die Tischvorlage werde den Teilnehmern im Nachgang der Sitzung per Email zugeschickt. Anmerkungen können gerne an die DB geschickt werden oder aber auch direkt im Scoping-Termin vorgebracht werden, sofern das EBA die Teilnehmer der Arbeitsgruppe zum Scoping-Termin einladen sollte.

Diskussion/Anmerkung

Auf Nachfrage verdeutlicht Frau Dr. Fuhr-Boßdorf folgende Punkte:

- Das Ökokonto wird von der Unteren Naturschutzbehörde betreut (vgl. Folie 26)
- Die Schall- und Erschütterungsergebnisse liegen frühestens 2019 vor. Topographische Gegebenheiten (wie z.B. Hanglagen) werden bei der Schalluntersuchung berücksichtigt.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, kündigt an, dass sie die Teilnehmer der AG über den Scoping-Termin informieren werde, sobald das EBA diesen festgelegt habe. Die offizielle Einladung zum Scoping werde direkt vom EBA als durchführende Institution verschickt.

Die Teilnehmer einigen sich zunächst keinen Termin für eine nächste AG-Sitzung auszumachen. Es wird vereinbart, dass sowohl die Teilnehmer als auch die DB sich mit dem Bedarf für eine weitere Sitzung melden, falls es Austauschbedarf oder einen neuen Planungsstand gibt.