
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

12. Sitzung

online

04. Dezember 2020

Ort: online
Dauer: 14.00 Uhr – 16:00 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok

Protokoll: Julian Koepff, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. AG-Sitzung vom 22. August 2019

TOP 3 Bauliche Änderungen am Abschnitt 5.17

TOP 4 Aspekte Umwelt beim Abschnitt 5.17

TOP 5 Abschluss und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Finales Protokoll der 11. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Der Moderator Martin Wachter, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur zwölften Sitzung der Arbeitsgruppe. Er weist die Teilnehmenden in die Bedienung des Chats ein, über den sie sich an der Sitzung beteiligen können und bittet sie um eine Vorstellung. Auch Bert Bohlmann, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden.

Herr Wachter erinnert an die Inhalte der vergangenen Sitzung im August 2019 und stellt die geplante Tagesordnung vor. Zentrale Inhalte sind:

- Bauliche Änderungen am Abschnitt 5.17
- Aspekte Umwelt am Abschnitt 5.17

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

Herr Bohlmann erläutert den Teilnehmenden den Planungskontext. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus Hanau-Gelnhausen müssten einige Abschnitte komplett neu geplant werden. Im Abschnitt Gelnhausen dagegen habe es bereits Planungen für einen dreigleisigen Ausbau gegeben, der nicht komplett umgesetzt worden sei. Mittels Planänderung werde hier jetzt ein viergleisiger Ausbau geplant. Neuplanungen, die eine Plangenehmigung erfordern, und Planänderungen seien zwei getrennte Verfahren. Bei beiden Verfahren würden die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange durch Auslegung und einen Erörterungstermin eingebunden. Die Unterlagen zur Planänderung sollen im ersten Quartal 2021 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht werden.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. AG-Sitzung vom 22. August 2019

Zum Protokoll der 11. AG Sitzung sind vier Änderungswünsche eingegangen. Herr Wachter stellt die Änderungswünsche vor (**Anlage 2**, Folien 4-8).

Die Änderungswünsche werden von den Teilnehmern angenommen. Damit gilt das Protokoll als final abgenommen (**Anlage 1**).

TOP 3 Bauliche Änderungen am Abschnitt 5.17

Herr Bohlmann, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden die Details der baulichen Änderungen am Abschnitt 5.17 von Westen nach Osten vor (**Anlage 2**, Folien 9-37). Zu den Folien ergänzt er: Der Planfeststellungsabschnitt 5.17 sei in fünf Unterabschnitte unterteilt worden. Im Kernbereich Gelnhausen werde die Bauzeit ca. 2,5 bis 3 Jahre betragen. Während der gesamten Bauzeit sei der Zugang zu den Bahnsteigen gewährleistet. Um die neue höhere Entwurfsgeschwindigkeit von 220 km/h zu erreichen, reiche die bloße Verschiebung von Gleisen nicht aus. Daher sei dort technisch ein Neubau der Gleise notwendig. Die Infrastruktur an den Bahnsteigen sowie die Zuwege würden komplett neugestaltet.

Diskussion/Anmerkungen

Auf Nachfrage stellt Herr Bohlmann eine genaue Angabe zur Nutzlänge der Bahnsteige in Gelnhausen in Aussicht. Die Länge entspreche den Vorgaben der Verkehrsgesellschaften. Ebenfalls auf Nachfrage ergänzt er, der Bahnhof Gelnhausen werde in Richtung Fulda zwei Bahnsteigkanten besitzen.

Ein Teilnehmender möchte wissen, ob die Barrierefreiheit im Bahnhof Gelnhausen garantiert sei.
Herr Bohlmann bejaht dies. Dazu würden neue Rampen gemäß den geltenden Vorschriften angelegt.

Ein Teilnehmender verweist auf den Wunsch in der Region nach einem ICE-Halt in Gelnhausen und erkundigt sich, ob die Planung eine solche Änderung zulasse.

Herr Bohlmann bestätigt, dass die Planung einen solchen Halt zulasse. Die Entscheidung über den Halt werde durch das Fernverkehrsunternehmen getroffen. Da die schnellen Gleise innenliegend geplant seien, müsste ein ICE-Zug vor dem Halt auf die äußeren Gleise wechseln, wo sich die Bahnsteigkanten befinden.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Breite von 6 m der Personenunterführung Gelnhausen auch für andere Unterführungen gelte.

Herr Bohlmann erklärt, nur noch die Unterführung Hailer-Meerholz weise dieselbe Breite auf. Die Breite einer Personenunterführung hänge von deren Länge und dem prognostizierten Nutzungsvolumen ab. Die Breite sei daher nicht standardisiert, sondern immer im Einzelfall individuell zu begründen. In Rodenbach gebe es eine ähnliche Situation. Die dortige etwas kürzere Personenunterführung bediene jedoch in der Endausbaustufe keinen Mittelbahnsteig, sondern diene nur noch der Querung der Bahnstrecke. Die Bahn sei bestrebt, überall im Rahmen der Richtlinien und Finanzierung die maximale Breite zu realisieren. Jeder Fall müsse jedoch einzeln begründet und geplant werden.

Mehrere Teilnehmende erfragen die Abzweiggeschwindigkeit der Weichen sowie den vorgeschriebenen Abstand zwischen Weichen und Brücken.

Herr Bohlmann sagt zu, diese Angaben im Nachgang zu liefern. Die Planung entspreche den geltenden Richtlinien der Deutschen Bahn. Die Abzweiggeschwindigkeit betrage je nach Weiche 120 km/h oder 80 km/h. Je schneller die Abzweiggeschwindigkeit, desto größer und teurer fielen die Weichen aus. Aufgrund der Trennung von schnellem und langsamem Verkehr sei ein schneller Gleiswechsel jedoch nicht vorgesehen.

Ein Teilnehmender erklärt, der Rhein-Main-Verkehrsverbund fordere gemäß Regionalem Nahverkehrsplan, die Bahnsteigkanten auf die maximale planerische Zuglänge von 275 Metern auszulegen.
Herr Bohlmann erklärt, dass dies in der Planung berücksichtigt werde.

Ein Teilnehmender schlägt vor, die Nebenbahn im Bahnhof Gelnhausen direkt an den Hausbahnsteig anzuschließen und dazu den Abschnitt der Nebenbahn (Gleis 1a) zu erhöhen.

Herr Bohlmann antwortet, ein gemeinsamer Bahnsteig ließe sich entweder als geteilter Bahnsteig mit Treppenanlage in der Mitte oder über eine Höher-/Tieferlegung eines der Gleise realisieren. Beide Varianten seien im Variantenentscheid als nicht optimal abgewogen worden. Die jetzige Planung führe für ankommende Passagiere der Nebenbahn zu einer Situation wie bei einem Kopfbahnhof: Sie

müssen beim Umstieg den Bahnsteig der Nebenbahn komplett bis zum Rampenbauwerk ablaufen. Die Rampe zwischen Gleis 1a und Gleis 1 sei auf 2,40 Meter verbreitert worden. Im Zuge der Ausdehnung des Hausbahnsteigs werde die Rampe auf insgesamt 3,20 Meter verbreitert.

Hierzu bemerkt ein Teilnehmender, er halte die Rampe beim erwarteten Fahrgästeaufkommen für nicht breit genug, zudem gebe es kein Bahnsteigdach.

Herr Bohlmann bestätigt, es würden generell keine Bahnsteigdächer mehr gebaut, sondern Wartehäuschen. Die Zahl der Wartehäuschen richte sich nach dem Fahrgästeaufkommen.

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der Lage des Überholgleises in Richtung Fulda.

Herr Bohlmann versichert, sämtliche betriebliche Funktionen des Bahnhofs blieben auch zukünftig erhalten. In Richtung Fulda seien zwei Bahnsteigkanten vorgesehen, sodass eine Überholung möglich sei. Da durch einen viergleisigen Ausbau die schnellen von den langsamen Verkehren getrennt werden sollen, seien nach dem Endausbau jedoch hoffentlich keine Überholgleise mehr nötig.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob bei den Rampenlängen im Kreuzungsbahnhof Lieblos die spätere Erhöhung auf 76 cm Bahnsteigkantenhöhe berücksichtigt sei.

Herr Bohlmann sagt zu, die Frage im Nachgang zu klären.

TOP 4 Aspekte Umwelt beim Abschnitt 5.17

Frau Dr. Fuhr-Bossdorf stellt die Planungen zum Retentionsausgleich sowie zu Kompensationsmaßnahmen vor (**Anlage 2**, Folien 38-41).

Diskussion/Anmerkungen

Auf Nachfrage des Moderators erklärt Frau Dr. Fuhr-Bossdorf, weshalb zunächst die Entwicklung eines Auwalds vorgesehen war, nun aber Extensivgrünland an der Kinzig geplant ist: In der alten Planfeststellung sei das FFH-Gebiet an der Kinzig noch nicht entwickelt gewesen. Dies sei nun Heimat des streng geschützten Ameisen-Wiesenknopf-Bläulings. Mit der Umwandlung des Areals in einen Auwald würde der Lebensraum für diese Art eingeschränkt. Daher habe die zuständige Behörde darum gebeten, stattdessen dort Extensivgrünland zu entwickeln.

TOP 5 Abschluss und Ausblick

Herr Bohlmann gibt einen Ausblick auf die Baumaßnahmen an der Ausbaustrecke (**Anlage 2**, Folien 42-44). Er ergänzt, die Verteilung der neuen Signale per Hubschrauber gehe schneller als über die Gleise. Die Trinkwassergewinnungsanlage sei eine technische Herausforderung gewesen, könne nun aber im ersten Quartal 2021 in Betrieb genommen werden.

In der kommenden Sitzung sei geplant, Struktur und Inhalt der Planungsunterlagen zu erläutern, um den Teilnehmenden ein besseres Verständnis der Dokumente zu ermöglichen.

Diskussion/Anmerkungen

Ein Teilnehmender verweist auf die Ankündigung der Deutschen Bahn, bis Ende 2020 alle Güterwagen mit leiser Bremstechnik auszurüsten. Er fragt das Projektteam, ob diese Zusage eingehalten wird. Herr Bohlmann erwidert, nach Kenntnisstand des Projekts Hanau–Würzburg/Fulda sei die Einführung von sogenannten Flüsterbremsen im DB-Konzern sehr weit fortgeschritten und werde forciert. Eine Herausforderung seien eher die Züge von Dritten. Er habe Vertrauen, dass diese Maßnahme die gewünschten Effekte bringen wird. Die Einführung bis Ende 2020 sei vorgesehen und gesetzlich vorgeschrieben. Güterwaggons ohne Flüsterbremse müssten ab dem kommenden Jahr mit reduzierter Geschwindigkeit rollen, sodass die Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Ein Teilnehmender spricht der DB Netz aus Sicht der Fahrgäste ein Lob aus für die Geschwindigkeit, mit der die unstrittigen Maßnahmen operativ vorangetrieben würden.

Herr Bohlmann bedankt sich im Namen des Projektteams für die erfreuliche Rückmeldung.

Herr Bohlmann bedankt sich bei den Zugeschalteten für die Teilnahme. Um möglichst viele Themen im Voraus einvernehmlich zu lösen, führe das Projektteam derzeit viele Abstimmungsgespräche mit Behörden und Gemeinden. Die Planänderung, unabdingbar für den Baubeginn, sei ein umfangreiches Planwerk und beinhalte alle betroffenen Gewerke. Man dränge auf eine hohe Qualität der Unterlagen, um möglichst schnell Ergebnisse und Freigaben zu erzielen. Aus Sicht der Deutschen Bahn sei ein Baubeginn in Gelnhausen sinnvoll, um den dortigen zweigleisigen Engpass rasch aufzulösen. Für das kommende Jahr erhofft sich Herr Bohlmann ein Ende der Corona-Pandemie, damit wieder Termine vor Ort möglich werden. Diese werde man mit den jetzt etablierten digitalen Terminen kombinieren. Das Frage-Antwort-Format über den Chat funktioniere gut und ermögliche es, effizient viele Informationen auszutauschen. Den Teilnehmenden wünscht er frühe Weihnachten.

Auch Herr Wachter bedankt sich, verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.