

Hanau-Würzburg/Fulda aktuell

Nr. 2 | 2015

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



beim Bahnprojekt Hanau-Würzburg/Fulda haben wir uns vorgenommen, neue Wege zu gehen. Wir wollen unsere Planungen transparent und offen gestalten und Ihnen von Anfang an mitteilen, wo wir mit unseren Überlegungen stehen. Das ist der richtige Weg, davon sind wir überzeugt. Denn nur so können wir Ihre Hinweise und Anregungen frühzeitig einbeziehen.

Allerdings erfordert ein solches Vorgehen Geduld: Denn von der so genannten Vorplanung, in der wir uns jetzt befinden, über das Planfeststellungsverfahren und die Baugenehmigung bis hin zum Baubeginn vergehen etliche Jahre.

Umso mehr freut mich, dass wir über die ersten konkreten Ergebnisse berichten können: Wir kennen den Inhalt und den Umfang der Unterlagen, die wir für das Raumordnungsverfahren vorzulegen haben. Wir haben in Kürze einen Umweltplaner an Bord, der uns hierbei maßgeblich unterstützen wird. Und wir gehen auch bei der Suche nach der Trassenführung in unserem Suchraum zwischen Gelnhausen und Fulda neue Wege: Zum ersten Mal bei einem Projekt dieser Größenordnung planen wir die neuen Gleise in einem dreidimensionalen Modell. Wir versprechen uns davon einen deutlich verbesserten Planungsablauf.

Neues aus einem spannenden Projekt also, über dessen Fortschritt wir Sie mit diesem Newsletter auf dem Laufenden halten wollen. Wenn Sie Fragen an uns haben, sprechen Sie uns einfach an.

Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

Ihr

Dr. Reinhard Domke
Projektleiter ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda

Raumordnungsverfahren

Der Rahmen ist gesetzt

Auf dem Weg zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen ist ein weiterer wichtiger Schritt getan: Die zuständigen Behörden haben den Untersuchungsrahmen festgelegt.



Anregungen und Stellungnahmen zum Untersuchungsumfang für das Raumordnungsverfahren wurden von den Behörden berücksichtigt.

Den ersten Aufschlag hatte die Bahn Ende letzten Jahres gemacht, indem sie einen Vorschlag vorgelegt hat, wie sie die Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren erarbeiten möchte. Dieser wurde dann in der öffentlichen Antragskonferenz am 22. Januar 2015 zusammen mit den zuständigen Behörden sowie den Kommunen, Umweltvereinigungen, Verbänden und vielen anderen Interessierten besprochen. Die dabei vorgebrachten Anregungen und Stellungnahmen wurden von den Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel

sowie der Regierung von Unterfranken geprüft und berücksichtigt. Im Ergebnis entstand das rund 40-seitige Unterrichtungsschreiben, das den Untersuchungsrahmen für die geplante neue Schienenstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda festlegt. Auf dieser Grundlage kann die DB nun damit beginnen, die Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren und die hierfür erforderlichen Gutachten zu erstellen.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- 02 Innovatives Vorgehen
- 03 Lage der neuen Gleise steht fest
- 03 Elektronisches Stellwerk für Gelnhausen
- 04 „Miteinander reden, nicht übereinander“
- 04 Impressum

... weiter von Seite 1:

Der Rahmen ist gesetzt

Vorhaben muss gut begründet werden

Besonderen Wert legen die Behörden darauf, dass das Vorhaben von der Bahn gut begründet und sein Nutzen für die Region dargestellt wird. Dazu gehört auch, dass dargelegt wird, welche Auswirkungen sich durch die neuen Gleise für die Bestandsstrecken ergeben und wie sich der Lärm entwickelt. Festgelegt wurde zum Beispiel auch, dass ein Logistikkonzept vorgelegt wird. Hier geht es unter anderem um den Abtransport der überschüssigen Erde, die dabei entsteht, wenn Tunnel ausgehoben werden.

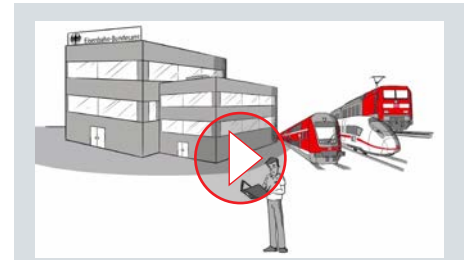
Trassenführung soll bis 2017 feststehen

„Dass wir den Untersuchungsrahmen für die Antragsunterlagen kennen, ist ein wichtiger nächster Schritt für uns“, erklärt Projektleiter

Dr. Reinhard Domke. „Wir können nun gemeinsam mit einem Raum- und Umweltplaner damit beginnen, die geeignete Trassenführung zu ermitteln. Unser Ziel ist es, die Variante, die unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen die bestmögliche ist, bis 2017 zu finden. Dann wollen wir sie als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringen.“

Spätestens dann wird sich auch entscheiden, ob es ein oder mehrere Raumordnungsverfahren geben wird. Dies, so erklären die Behörden, hängt nämlich von der letztendlichen räumlichen Lage der neuen Trasse ab.

Das Unterrichtungsschreiben ist auf den Internetseiten der beteiligten Behörden einsehbar, zum Beispiel unter www.rp-darmstadt.hessen.de. ■



Schritt für Schritt zum neuen Schienenweg

Bundesverkehrswegeplan, Raumordnungsverfahren, Planfeststellung - welche Planungsschritte von der Projektidee bis zum fertigen Schienenweg durchlaufen werden müssen, erklärt ein kurzer Info-Film. Zu finden ist dieser auf unserer Projektwebsite unter www.hanau-wuerzburg-fulda.de/kurzbeschreibung.html.



Trassenfindung im Suchraum

Innovatives Vorgehen

Um die Suche nach den geeigneten Trassenkorridoren im Raum hinter Gelnhausen zu unterstützen, wird im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda ein 3-D-Planungsinstrument eingesetzt.

Das dreidimensionale Simulationsmodell basiert auf einer Software mit dem Namen „KorridorFinder“ und kommt bei einem Projekt dieser Größenordnung zum ersten Mal zum Einsatz. Mit der Software wird für den Suchraum ein digitales Geländemodell erstellt, das heißt, die Erdoberfläche wird im dreidimensionalen Raum abgebildet. Das dreidimensionale Modell wird anschließend um digitale Landkarten und um sämtliche relevanten Flächen mit ihren Planungsdaten ergänzt. Also zum Beispiel um die technischen Projektgrundlagen, Regionalplandaten, Daten

zu Biotopen, Wasserschutzgebieten, Natura-2000-Gebieten und vieles andere mehr. Im Modell hinterlegt werden außerdem die Kosten für einzelne Streckenmodule wie zum Beispiel für einen Tunnelabschnitt oder eine Brücke. All diese Daten werden im dreidimensionalen Modell kombiniert. Die Ergebnisse lassen sich in Echtzeit am Computerbildschirm ansehen.

Trassenvarianten in Echtzeit

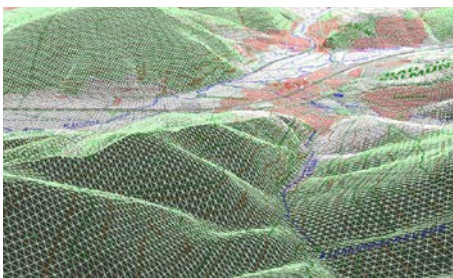
Auf diese Weise wird es möglich, eine bestimmte Trassenführung mit ihren zulässigen Bogenradien und Neigungen in den Suchraum zu legen und zu verändern und dabei gleichzeitig zu sehen, welche Schutzgebiete betroffen sind, ob Tunnel oder Talbrücken notwendig werden, welche Kosten entstehen oder wie viel Aushubmasse anfällt.

„Der KorridorFinder erledigt viele Planungsschritte auf einmal, für die früher aufwändige und zeitintensive zweidimensionale Pläne nötig waren, die anschließend zusammengeführt werden mussten“, erklärt Dr. Reinhard Domke.

Der Projektleiter erhofft sich von dieser Vorgehensweise einen deutlich beschleunigten und qualitätsverbesserten Planungsprozess. „Veränderungen an den Korridoren und die Auswirkungen, die sich daraus ergeben, können leicht getestet und erkannt werden. Ungeeignete Trassenkorridore möchten wir natürlich so früh wie möglich ausschließen.“ Wobei Befürchtungen, dass dies nicht transparent erfolgen könnte, unbegründet sind. „Wir wissen, wie wichtig es ist, dass die Trassen begründet und nachvollziehbar ausgewählt werden“, stellt Domke fest.

Transparenz gewährleisten

Auch wenn die Trassenvarianten im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda mit Hilfe des KorridorFinders ermittelt werden sollen, müssen diese natürlich dennoch exakt hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter untersucht und verglichen werden. Dies erfolgt gemäß den formellen und rechtlichen Kriterien der Raumordnung und Umweltverträglichkeitsprüfung gemeinsam mit einem Umweltplaner. ■



Das Gelände wird vom KorridorFinder dreidimensional dargestellt.

Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen

Lage der neuen Gleise steht fest

Die Bahnstrecke zwischen Hanau und Gelnhausen soll viergleisig ausgebaut werden. So entsteht der Platz, der dringend benötigt wird, damit der Verkehr auf diesem vielbefahrenen Abschnitt in Zukunft möglichst reibungslos funktioniert.

Zwischen Hanau-Wolfgang und Hailer-Meerholz ist der Streckenabschnitt schon heute dreigleisig. Mittlerweile steht hier fest, auf welche Seite des Bestands das neue vierte Gleis gelegt werden soll: Zwischen Hanau und Rodenbach südlich neben die vorhandenen Gleise und danach, also zwischen Rodenbach und Gelnhausen, nördlich neben die vorhandenen Gleise.

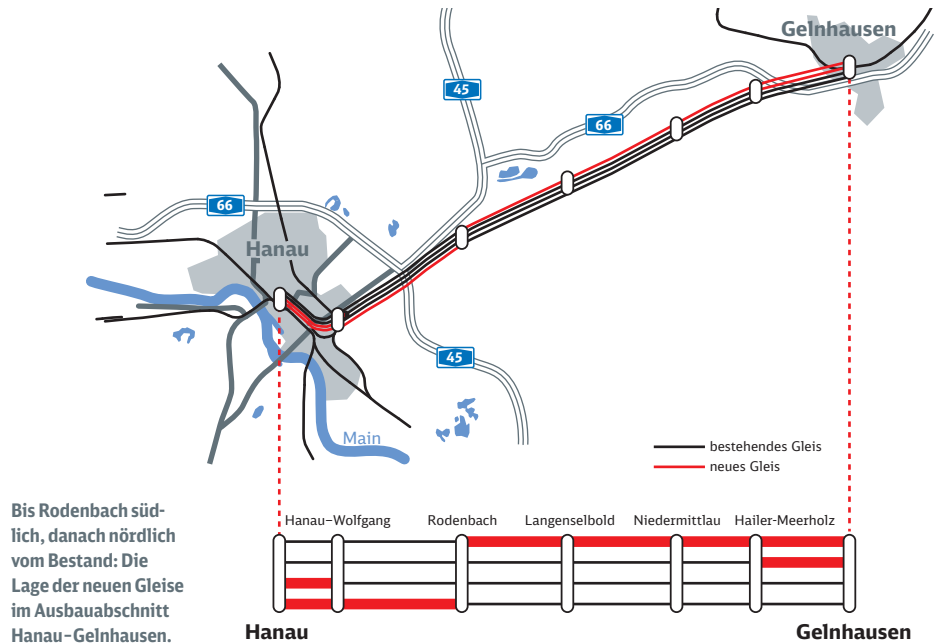
Geringste Auswirkungen

„Unseren Untersuchungen zufolge ergeben sich so zum einen die geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter, das heißt vor allem auf den Menschen und die Natur. Wir haben uns natürlich genau angeschaut, welche Schutzgebiete sich auf beiden Seiten der Strecke befinden und wie es mit der Wohnbebauung aussieht. Zum anderen haben wir mit dieser Lösung auch günstige bautechnische Bedingungen, weil wir weniger an der bestehenden Strecke umbauen müssen“, erklärt Alexander Gellert. Der Infrastrukturplaner, der kürzlich sein 25-jähriges Betriebsjubiläum bei der Bahn feierte, ist maßgeblich mit den Planungen für die Ausbaustrecke befasst.

Er weiß auch, welches Thema den Anliegern besonders am Herzen liegt: „Dazu wie die Lärmschutzmaßnahmen aussehen werden, können wir heute leider noch nichts sagen, sondern frühestens ab 2017/18, wenn wir die Planfeststellungsunterlagen erarbeiten.“ Fest steht aber schon jetzt, dass es natürlich ein schalltechnisches Gutachten geben wird, welches sicherstellt, dass die Lärmvorsorge entsprechend der gesetzlichen Maßgaben erfolgt. Und die sind für die hier notwendigen Ausbaumaßnahmen deutlich strenger als für die Lärmsanierung an Bestandsstrecken.

Straßenbrücken müssen umgebaut werden

Sicher ist auch, dass das neue Gleis unmittelbar neben die bestehenden Gleise gelegt wird. „Wir können fast überall auf Bahngelände bleiben, in den allermeisten Fällen ist ausreichend Platz“, erklärt Gellert. Er erläutert auch, dass nun zunächst einmal eine Reihe von Straßen-



Bis Rodenbach südlich, danach nördlich vom Bestand: Die Lage der neuen Gleise im Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen.

brücken umgebaut werden muss. „Acht Straßenbrücken müssen mindestens zum Teil, vielleicht auch komplett umgebaut werden. Erste Abstimmungsgespräche mit den betrof-

fenen Kommunen Hanau, Rodenbach, Hasselroth und Gelnhausen sowie mit Hessen Mobil sind bereits terminiert.“ ■

Leit- und Sicherungstechnik

Elektronisches Stellwerk für Gelnhausen

Beginnen wird der Ausbau des Streckenabschnitts Hanau-Gelnhausen damit, dass das Stellwerk in Gelnhausen durch ein modernes elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt wird. Zunächst sind die Planer davon ausgegangen, dass die Erneuerung der Signaltechnik parallel zum Bau der Gleise erfolgen könnte. Dies hat sich jedoch als unmöglich herausgestellt: Die vorhandene Alttechnik ist nicht dafür geeignet, die verschiedenen Bauzustände abzusichern, die notwendig werden, um die neuen zusätzlichen Anlagen, wie Weichen und Signale, bei laufendem Betrieb hinzuzufügen. Das neue ESTW muss daher erst fertig gestellt werden, bevor mit dem Streckenausbau begonnen werden kann. Je nachdem, ob für den Bau ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist oder nicht, kann das neue ESTW nach heutigem Planungsstand frühestens 2021 in Betrieb genommen werden. ■



Das Stellwerk Gelnhausen heute.

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

„Miteinander reden, nicht übereinander“

Das Projekt Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda wird von der Bahn mit einem umfassenden Dialogprozess begleitet. Alle Beteiligten sollen ihre Ideen und Anregungen frühzeitig in den Planungsprozess einbringen können. Über den Planungsfortschritt wird kontinuierlich informiert.

Kernstück des Dialogverfahrens bildet das so genannte Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda. Hier kommen rund 70 Vertreter der verschiedensten Institutionen aus der Region zusammen. Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Vertreter von Kommunen, Landkreisen, Fahrgast- und Wirtschaftsverbänden und aus den hessischen und bayerischen Verkehrsministerien – jede Position soll vertreten sein, so lautet die Grundidee. Im September hat sich das Dialogforum in Hanau zum vierten Mal getroffen. Bei diesem Treffen wurde auch das Selbstverständnis der Gruppe verabschiedet.

Gemeinsames Ziel ist es, in einem transparenten Planungsprozess und anhand von Kriterien, die für alle Beteiligten nachvollziehbar sind, eine Trassenführung zu finden. Der Engpass auf der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda soll aufgelöst und die verkehrlichen und betrieblichen Zielstellungen erreicht werden. Dabei soll die Lösung sowohl raumverträglich als auch wirtschaftlich sein und gleichzeitig möglichst wenig Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt (u.a. im Hinblick auf Lärmschutz) haben. Dabei begann das Dialogforum seine Arbeit bewusst in einer sehr frühzeitigen Planungsphase, um die Hinweise und das Wissen aus der Region aufnehmen zu können.

Beratungsgremium

Klar ist allen Beteiligten auch, dass es sich um einen informellen Dialog handelt. Anders als zum Beispiel im Planfeststellungsverfahren werden im Dialogforum keine Entscheidungen getroffen. Das Dialogforum versteht sich viel-



Das zweite Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda fand in Rodenbach statt.

mehr als Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter. Erzielt das Dialogforum Einvernehmen über inhaltliche Fragen, wird dies in den Protokollen festgehalten, damit die Bahn die Ergebnisse im formellen Verfahren verwenden kann. Letzten Endes ist es der Bund, der als Auftrag- und Geldgeber über das Projekt entscheidet.

Unterschiedliche Interessen

Vereinbart haben die Teilnehmer auch, wie sie miteinander umgehen wollen: Und zwar jederzeit fair und vertrauensvoll. Man will miteinander reden – nicht übereinander. Das ist wichtig, denn schließlich vertreten die einzelnen

Teilnehmer ja durchaus unterschiedliche Interessen. Als Vertreter ihrer Interessengruppe im Forum informieren sie aktiv in ihren Gremien über die Forumsarbeit und bringen Anregungen von dort wiederum in das Dialogforum zurück.

Transparenz ist darüber hinaus auch dadurch gewährleistet, dass das Forum die Öffentlichkeit und die Medien über seine Arbeit informiert. Am Ende jeder Forumssitzung stimmt es dazu eine gemeinsame Pressemitteilung ab. Außerdem werden die Protokolle, Vorträge und inhaltlichen Informationen sowie sämtliche Unterlagen auf die Webseite www.hanau-wuerzburg-fulda.de eingestellt. ■

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Pfarrer-Perabo-Platz 4
60326 Frankfurt am Main

Kontakt

Julia Katzenbach-Trosch
Kommunikation Großprojekte Mitte
Telefon: 069 265-47136
Mail: julia.katzenbach-trosch@deutschebahn.com oder
h-wf@deutschebahn.com
www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Konzeption und Gestaltung

DB Netz AG/Kommunikation

Fotos

mediaphotos – iStock (Titelbild),
A + S Consult GmbH (S. 2 unten),
Thomas Nickel/DB Netz AG (S. 3),
IFOK GmbH (S. 4)