

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

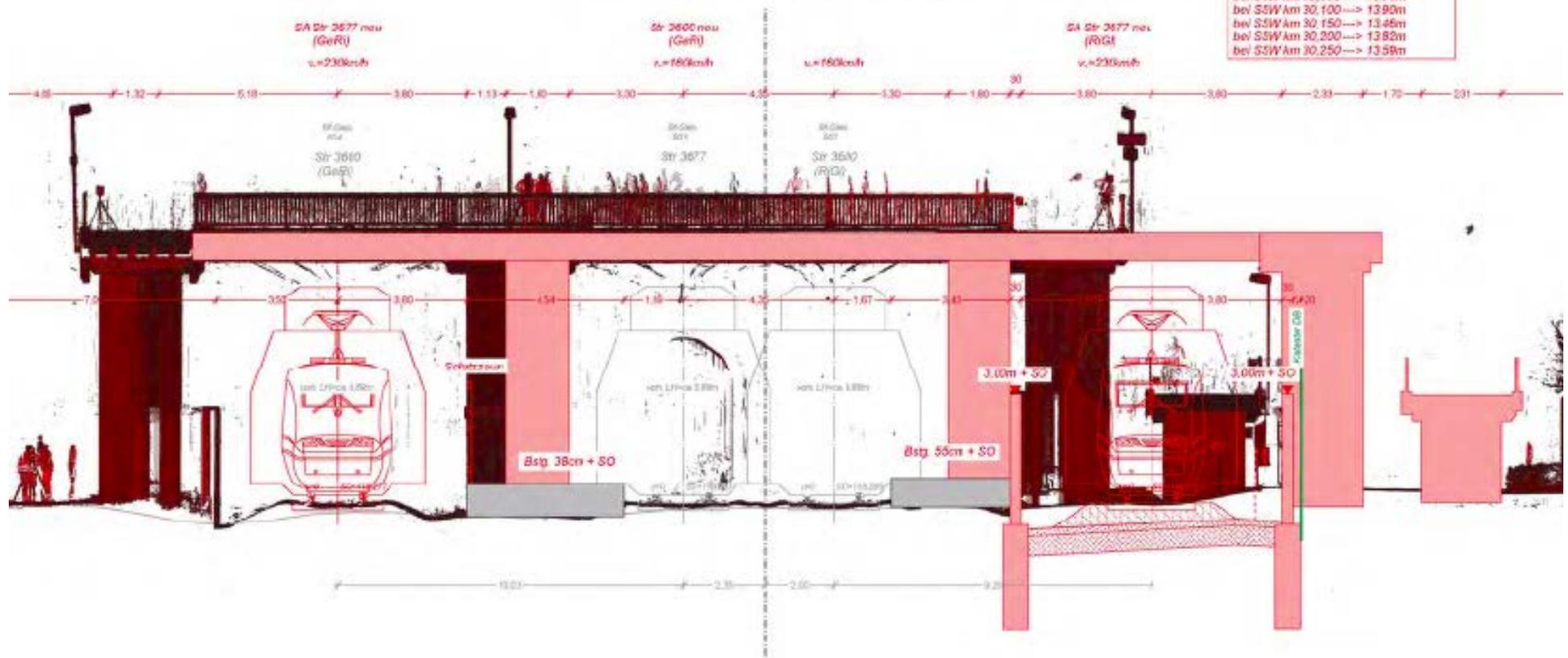
- Minimierung von Grunderwerb

Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise außen“ mit zwei Mittelbahnsteigen

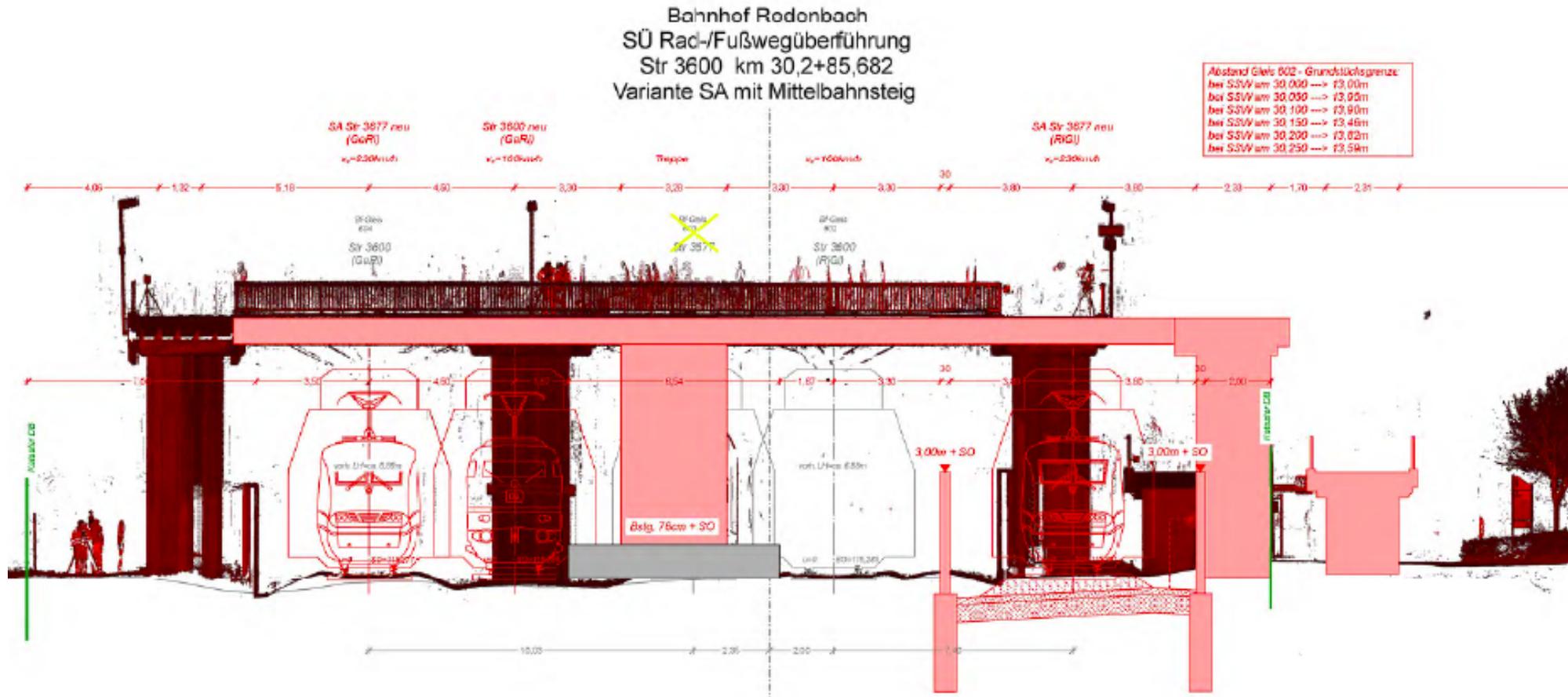
Bahnhof Rodenbach
 SÜ Rad /Fußwegüberführung
 Str 3600 km 30,2+85,682
 Variante SA mit Außenbahnsteigen

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



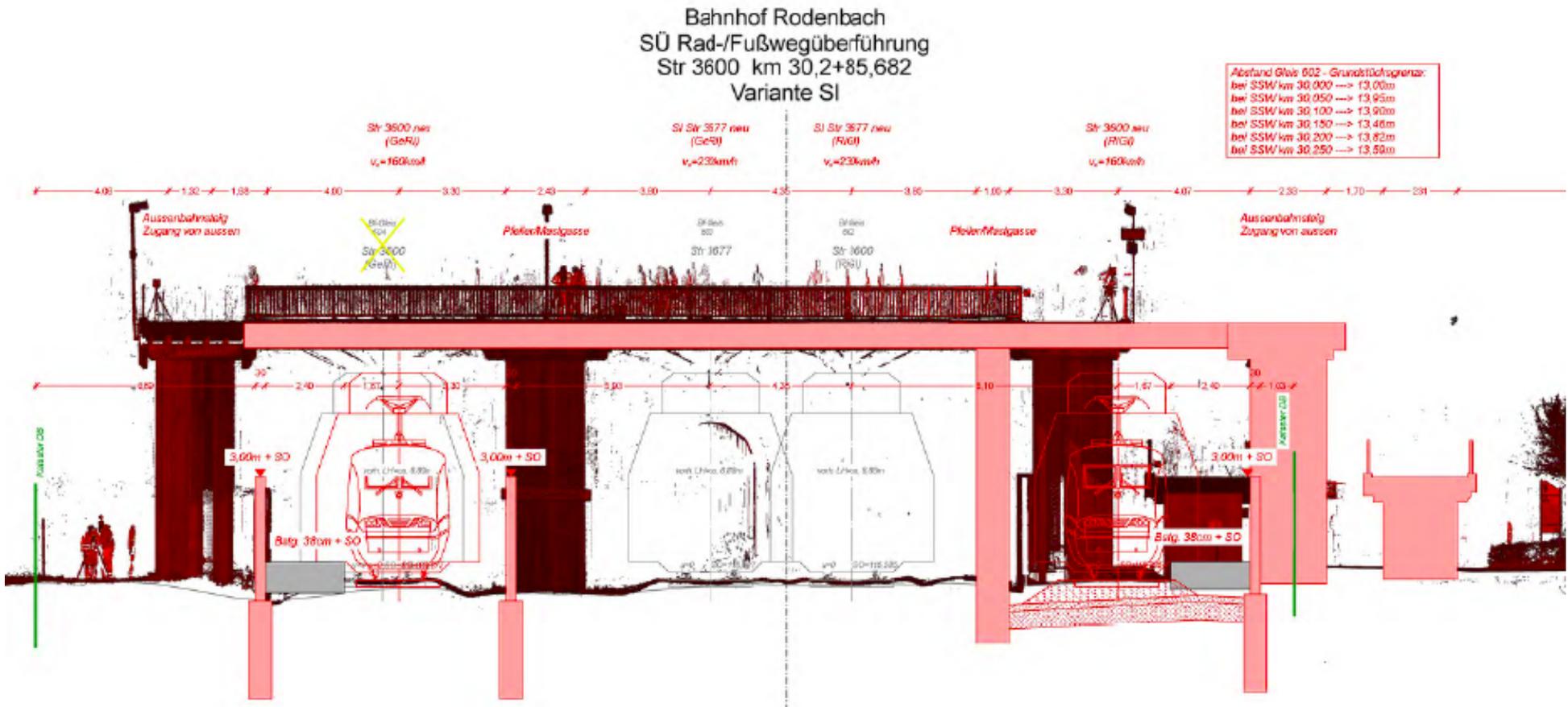
Bahnhof Rodenbach

Variante „schnelle Gleise außen“ mit einem Mittelbahnsteig



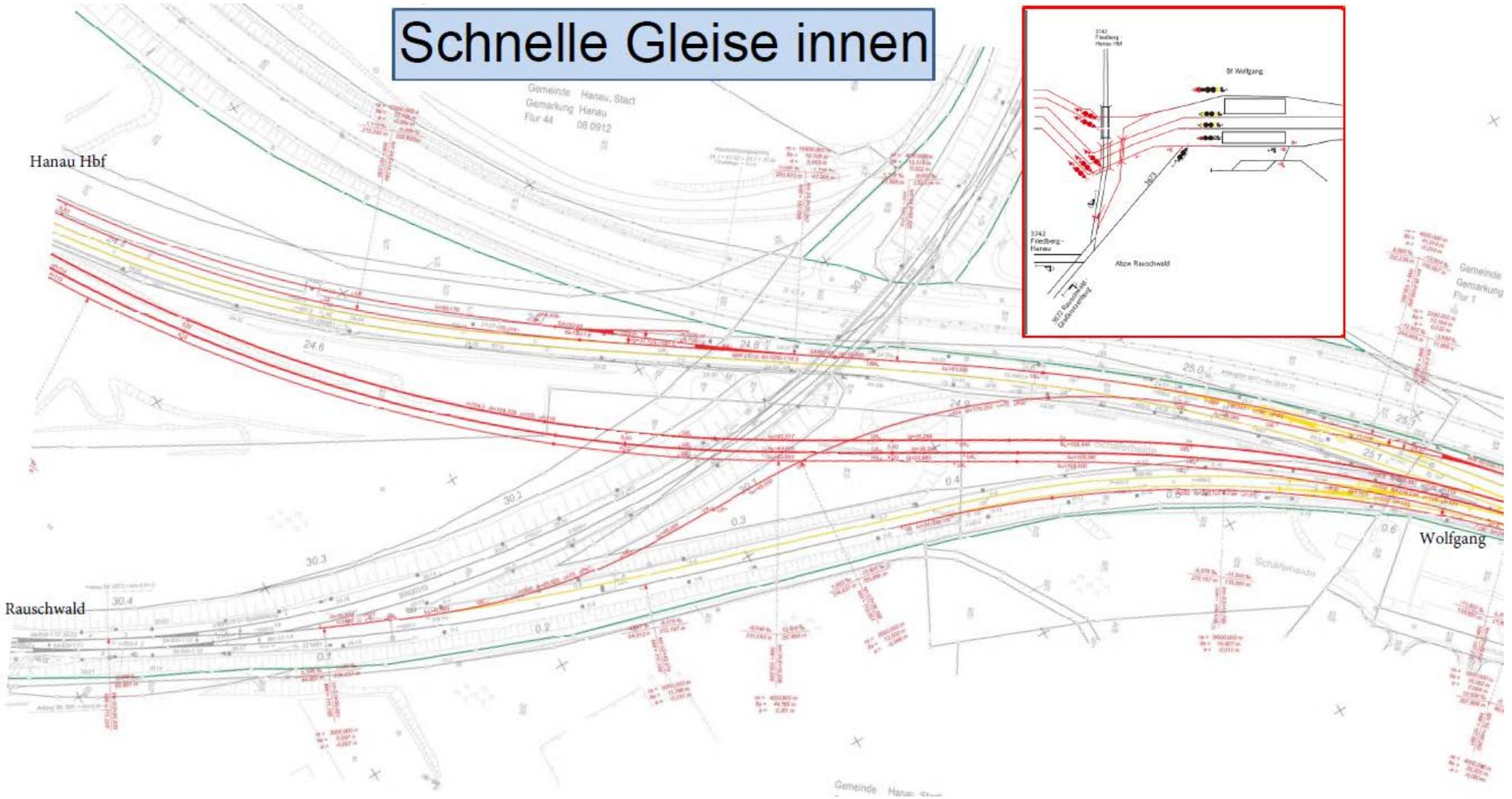
Bahnhof Rodenbach

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

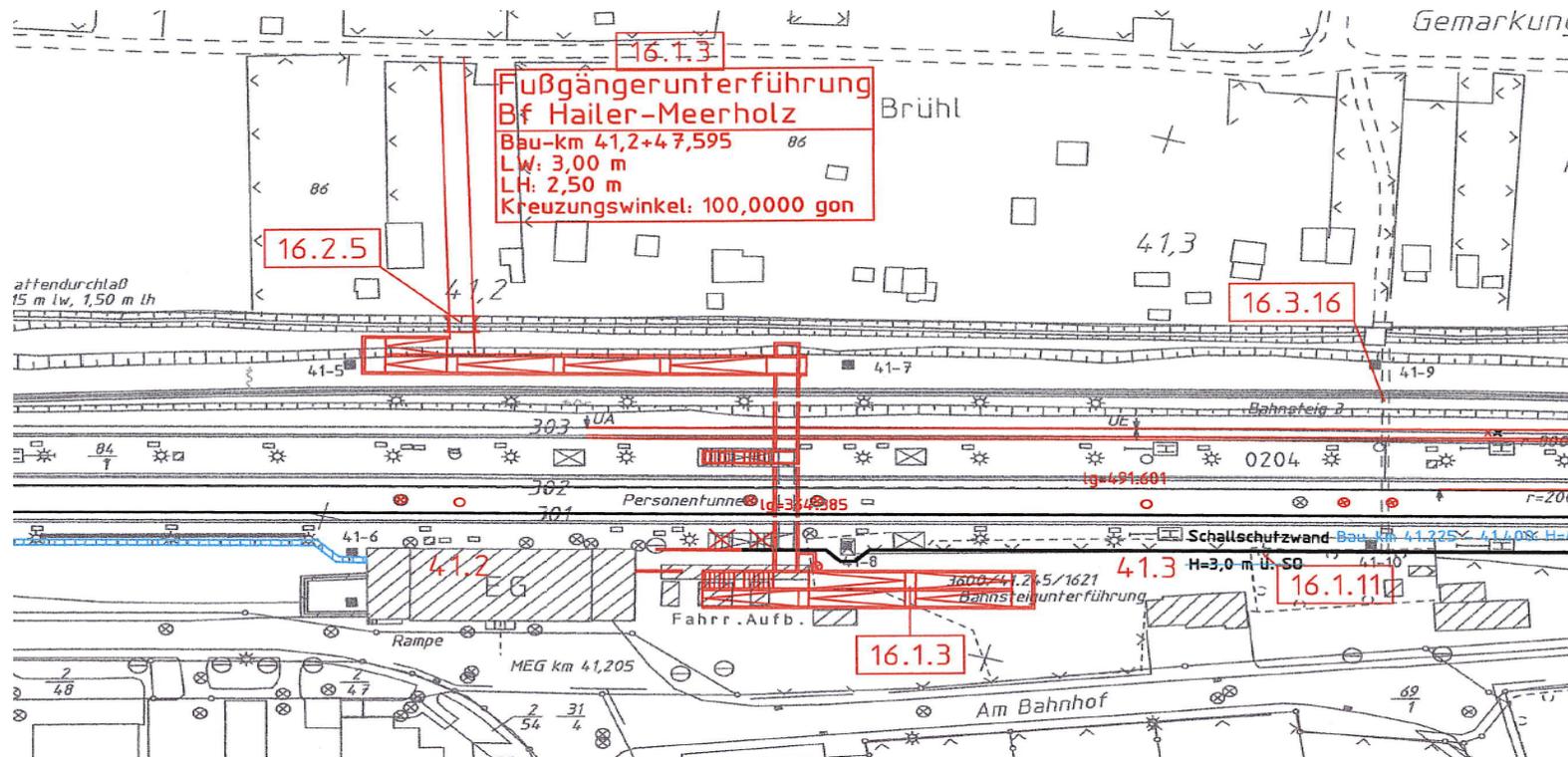
Vorabmaßnahmen zum 4-gleisigen Ausbau

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

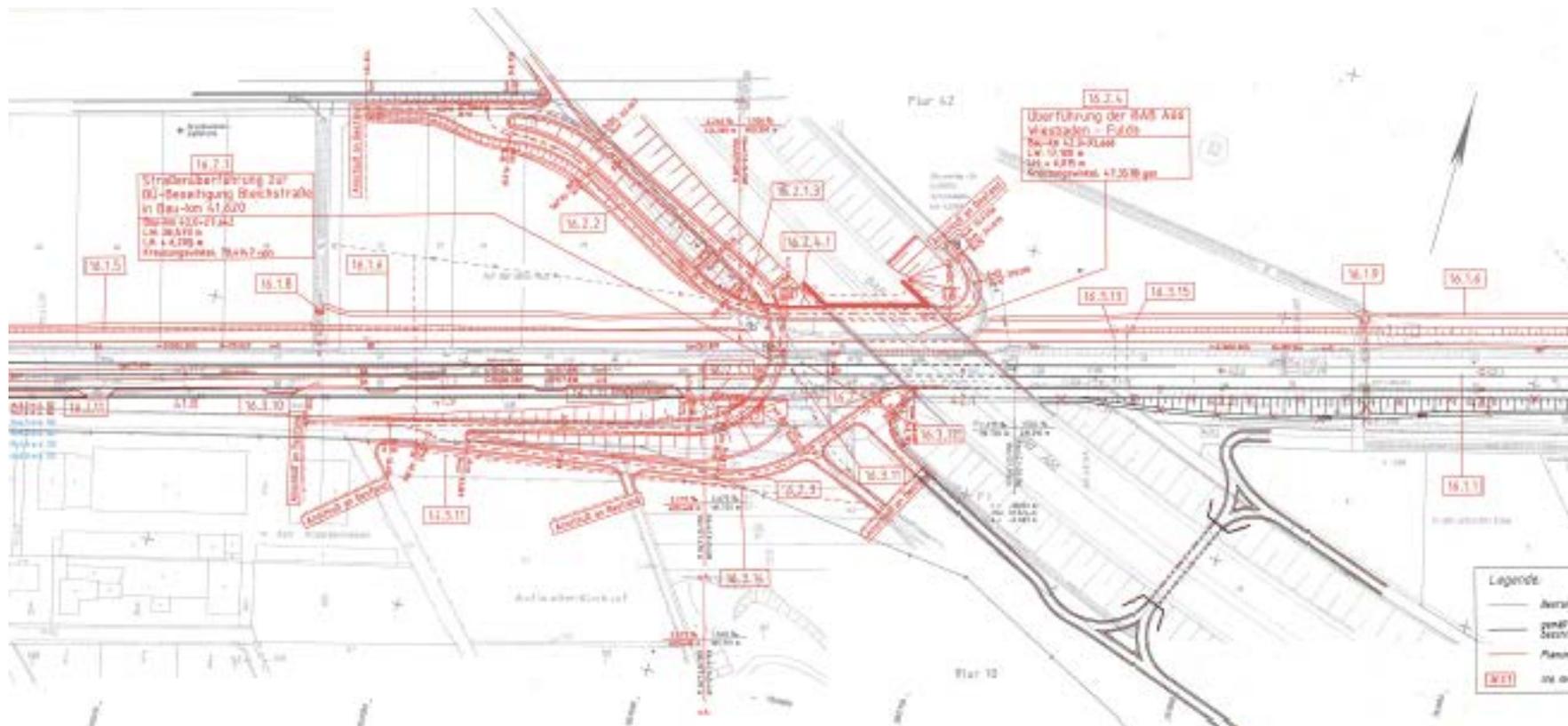
Bahnübergang Bleichstraße Hailer-Meerholz



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



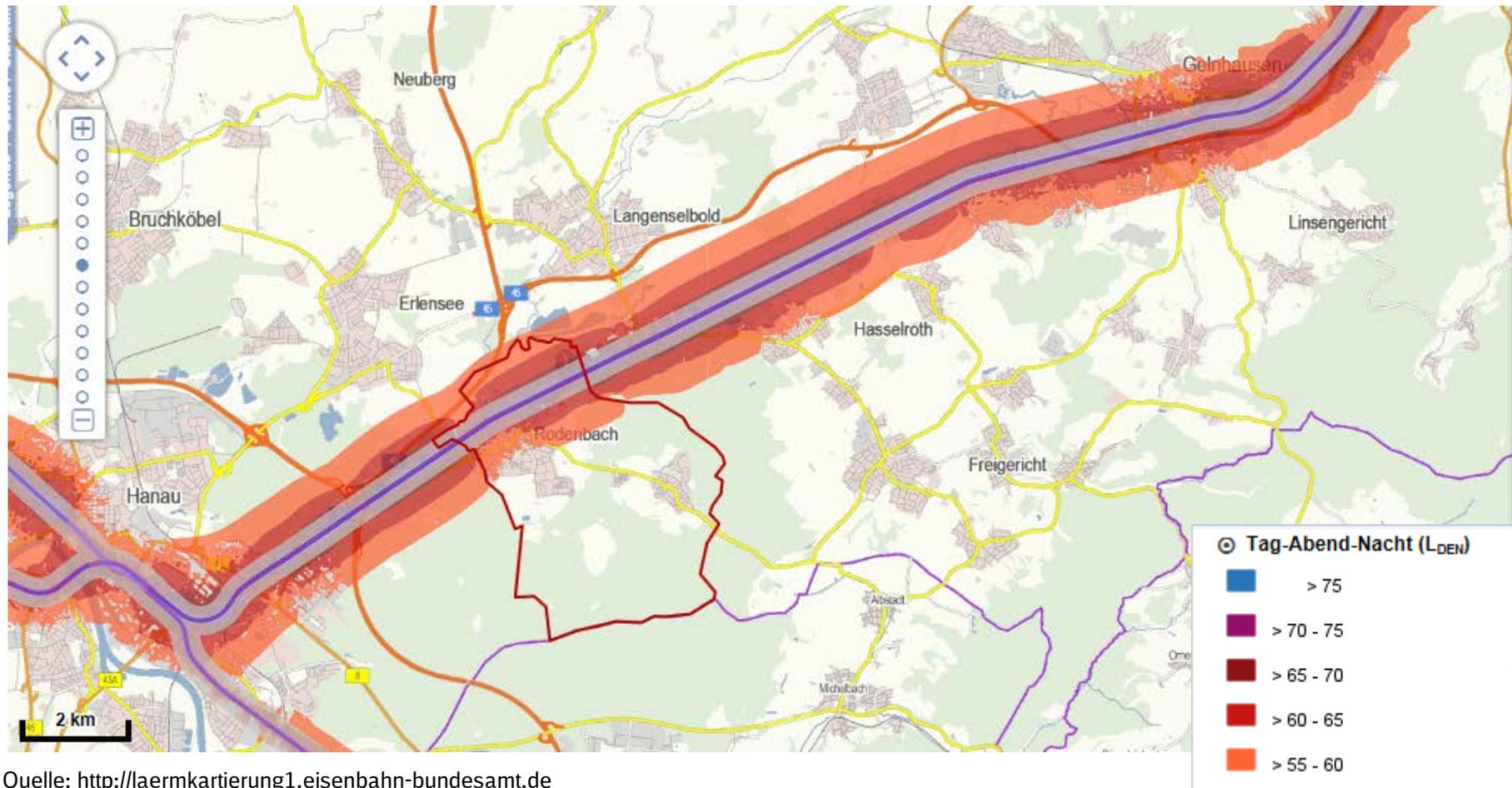
Status Quo: circa 22.000¹

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

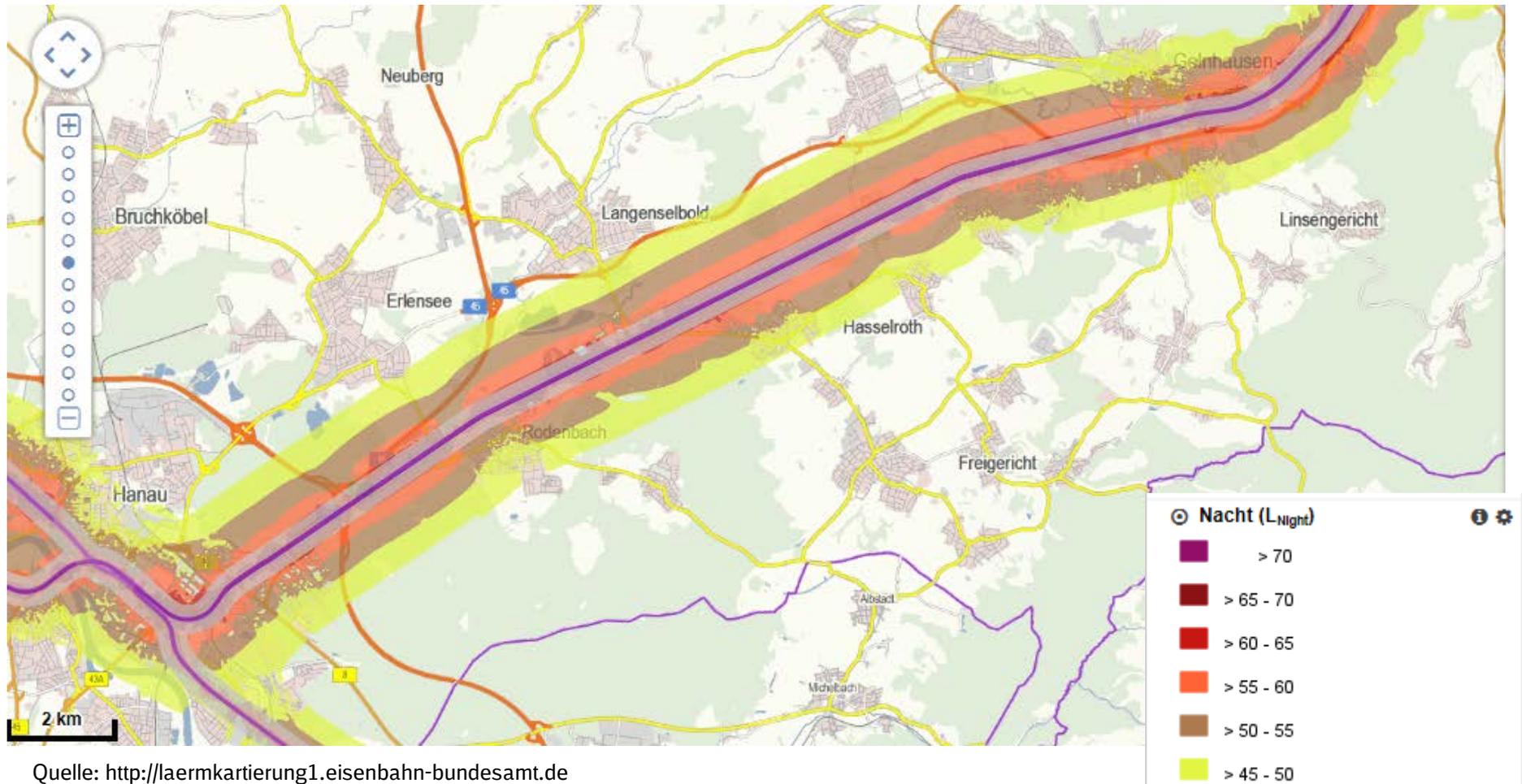
Auszug aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes des Eisenbahnbundesamtes (EBA) – Isophonenband Tag – Abend - Nacht



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

Darstellung der heutigen Schall-Situation an der Strecke

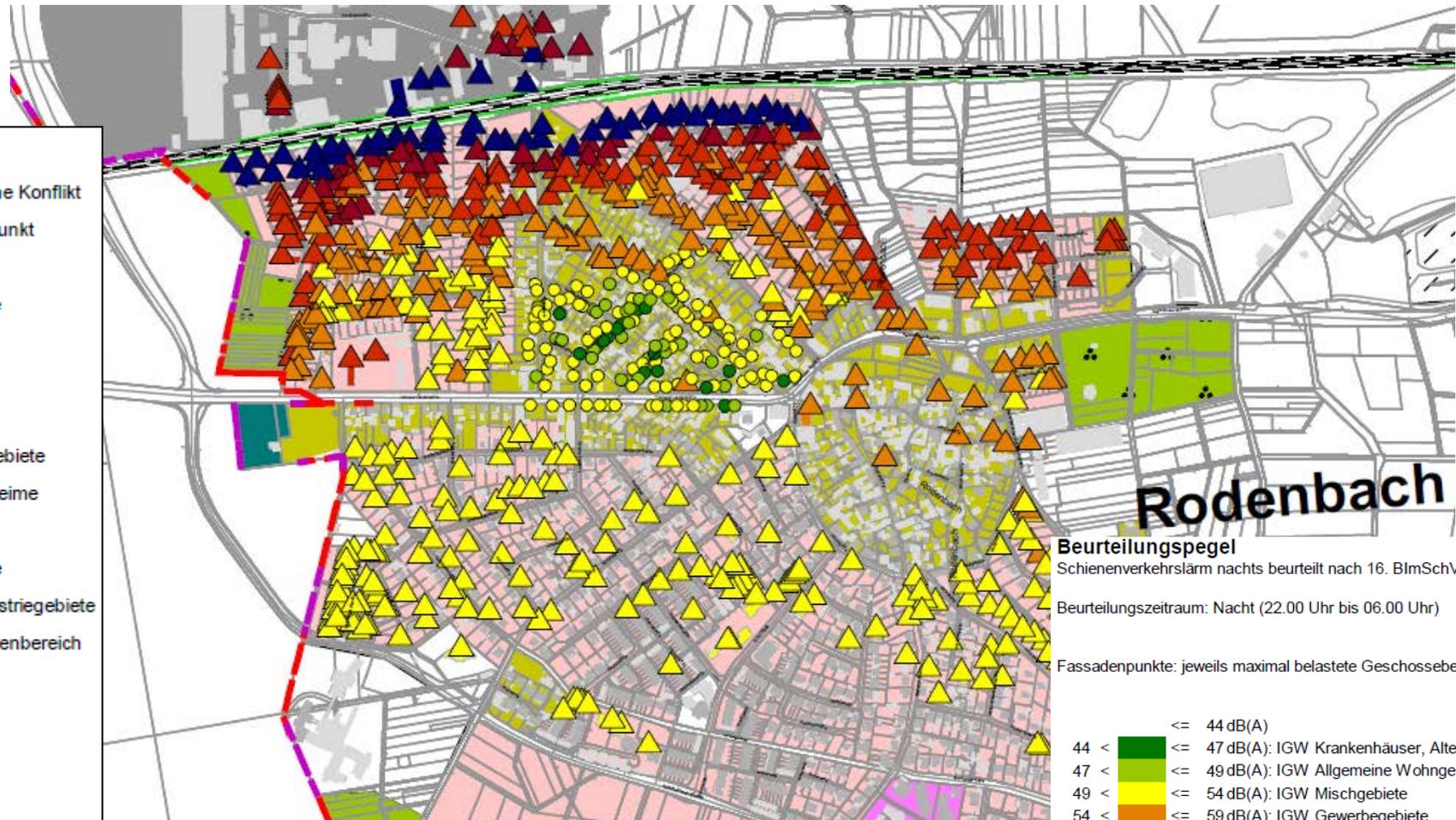
Auszug aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes des Eisenbahnbundesamtes (EBA) – Isophonenband Nacht



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 **Schiene­lärm** 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.