

Protokoll

Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

11. Sitzung

Rodenbach, Rodenbachhalle

22. August 2019

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste
Dauer: 14.00 Uhr – 16:00 Uhr
Leitung: Martin Wachter, IFOK
Protokoll: Rebecca Ruhfaß, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 10. AG-Sitzung vom 05. Dezember 2017

TOP 3 Übersicht

TOP 4 Aktuelle Maßnahmen

TOP 5 Vorabmaßnahmen ab 2020

TOP 6 Hauptmaßnahme 4-gleisiger Ausbau ab 2025

TOP 7 Parlamentarische Befassung

TOP 8 Abschluss und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 11. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 10. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Der Moderator Hr. Wachter, IFOK, begrüßt zur Sitzung. Er stellt die Protokollantin Fr. Ruhfaß, IFOK, vor. Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Kommen. Hr. Bohlmann, DB Netz AG, begrüßt ebenfalls zur Sitzung. Für die Sitzung wurden alle aktuell relevanten Informationen aus dem Projekt zusammengetragen. Er betont, dass die parlamentarische Befassung noch aussteht, sodass keine neuen Informationen zu dem Thema gegeben werden könnten.

Hr. Wachter stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 10. AG-Sitzung vom 05. Dezember 2017

Zum Protokoll der 10. AG Sitzung sind zwei Änderungswünsche eingegangen. Diese werden von den Teilnehmern angenommen. Damit gilt das Protokoll als final abgenommen (**Anlage 2**).

Diskussion/Anmerkungen

Dritte Bahnsteigkante Gelnhausen

Hr. Blank, DB Netz AG, berichtet, es sei wahrscheinlich, dass die DB Station und Service eine dritte Bahnsteigkante für den Bahnhof Gelnhausen bestellen wird. Hr. Bohlmann, DB Netz AG, fügt hinzu, es sei aus seiner Sicht sinnvoll, direkt eine feste dritte Bahnsteigkante zu bauen, anstatt vorübergehend mit einer provisorischen Lösung zu arbeiten. Im weiteren Projektverlauf (Realisierung des Ausbaus und der Neubaustrecke) werde eine dritte Bahnsteigkante ohnehin notwendig sein.

S-Bahnanbindung Hanau-Wolfgang

Ein Vertreter der Stadt Hanau weist bzgl. der Anmerkung der Stadt Hanau zum Protokoll der 10. Sitzung, S. 4 (**Anlage 2**) darauf hin, dass sich die Positionierung der Stadt Hanau seit 2017 geändert hat. Die Stadt halte einen zusätzlichen oder neuen S-Bahnhaltepunkt im Bereich Pioneer nicht mehr für notwendig. Sie spreche sich stattdessen dafür aus, den bestehenden Haltepunkt in Hanau-Wolfgang (*Station Wolfgang, ist derzeit kein S-Bahn Haltepunkt*) barrierefrei zu errichten und von dort eine Unterführung in das neue Wohngebiet Pioneer zu bauen.

TOP 3 Übersicht

Hr. Bohlmann, DB Netz AG, stellt eine Übersicht zum Projekt mit einem zeitlichen Rück- und Ausblick und den Vorab-Maßnahmen in den Kommunen vor (**Anlage 3**, Folien 7-10). Er betont, die aktuell laufenden und mittelfristig geplanten Tätigkeiten würden durch die noch ausstehende parlamentarische Befassung nicht gehemmt. Die genauen Termine der Maßnahmen ab 2025 hingen hingegen davon ab, wann die Finanzierung gegeben sein werde und Baurecht vorliege. Die Aufteilung des Ausbaus in zwei Baustufen (1. Baustufe Gelnhausen – Langenselbold und 2. Stufe: Langenselbold – Hanau) ergebe sich aus der Notwendigkeit, den Betrieb im Fern- und Nahverkehr während der Bauphase aufrecht zu erhalten.

Diskussion/Anmerkungen

Maßnahmen an den Bahnhöfen (barrierefreier Ausbau)

Ein Teilnehmender fragt, warum in der Aufstellung der Vorabmaßnahmen (Folie 9) die Unterführung im Bereich der Gemeinde Rodenbach fehlt. Es sei sinnvoll, die Unterführung frühzeitig zu bauen, um auf ein (provisorisches) Brückenbauwerk verzichten zu können. Hr. Bohlmann erklärt, die Anpassung der Bauwerke (barrierefreie Ausbau) sei nicht Teil der dargestellten Vorabmaßnahmen. Hierzu gehörten nur die Maßnahmen, für die bereits das Baurecht und die Finanzierung gegeben sei. Die anderen Maßnahmen würden dann umgesetzt, wenn die Finanzierung und das Baurecht vorliegen, d.h. nach der parlamentarischen Befassung und den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen.

Auf die Frage eines weiteren Teilnehmenden hin erläutert Hr. Bohlmann, dass die Maßnahmen an den Bahnhöfen mit den sonstigen Ausbaumaßnahmen umgesetzt werden. Dies bedeute, dass der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe im Bereich Gelnhausen bis Langenselbold direkt mit allen anderen Maßnahmen in der 1. Baustufe umgesetzt würde, nicht erst nach Abschluss der 2. Baustufe. Für den Bahnhof Gelnhausen sei aufgrund des Umfangs der Umbaumaßnahmen mit ungefähr fünf Jahren Bauzeit ab etwa 2025 zu rechnen.

Einbezug des geplanten Fernbahntunnels Frankfurt

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Bundesverkehrswegeplan ein Fernbahntunnel Frankfurt vorgesehen ist. In der Bevölkerung gebe es bereits Bestrebungen, eine Initiative zu gründen, die sich für dieses Projekt einsetzt. Wenn dieser Tunnel realisiert werde, müsse man auch den Hanauer Hauptbahnhof neu betrachten. Maßnahmen, die an den Strecken nach Würzburg und Aschaffenburg bei der Umsetzung des „Deutschlandtaktes“ notwendig würden, wirkten sich ebenfalls auf den Hanauer Hauptbahnhof aus. Dies müsse frühzeitig mitbedacht werden. Hr. Bohlmann stimmt zu, dass diese Entwicklung im Blick zu halten sei. Er ergänzt, dass auch das Stellwerk in Hanau in diesem Zuge modernisiert werden müsse. Es gebe hierzu diverse Überlegungen, z.B. das Stellwerk weiter zu unterteilen. Hierzu würden dieselben Untersuchungen erfolgen, die auch zur Erneuerung des Stellwerkes in Gelnhausen geführt haben. Grundsätzlich stelle sich bei derartigen umfassenden Anpassungen die Frage der Finanzierung, da immer zuerst geklärt werden müsse, welche Anpassungen projektverlasst seien.

Auf die Nachfrage eines Teilnehmenden hin ergänzt Hr. Bohlmann, dass der Fernbahntunnel Frankfurt gemäß aktuellem Planungs- und Informationsstand keine Auswirkungen auf die geplante Nordmainische S-Bahn habe.

TOP 4 Aktuelle Maßnahmen

Hr. Blank und Hr. Lang stellen die aktuellen Maßnahmen vor (Folien 12-17, **Anlage 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Bohrprogramm

Hr. Blank erläutert, dass die Bohrungen an den Gleisen größtenteils nachts stattfinden. Am Nachbargleis werde während der Arbeiten eine Langsamfahrstrecke eingerichtet. Bohrungen, die weiter entfernt von der Strecke lägen, würden auch tags durchgeführt. Die Bohrungen im Wasserschutzgebiet Hailer Aue würden erst ab November 2019 durchgeführt, um die Trinkwasserversorgung der Stadt Gelnhausen durchgängig sicherzustellen.

Storchennest

Hr. Lang erklärt, dass die Umsiedlung des Storchennestes notwendig ist. An der Stelle, an dem sich derzeit der Mast mit Nest befindet, werde später die Personenquerung gebaut. Die Umsiedlung solle im Winter 2019-20 stattfinden. Der Standort für das neue Nest habe sich aus umweltfachlichen Gesichtspunkten ergeben. Er werde aktuell tiefergehend geprüft und beantragt.

Ein Teilnehmender merkt an, dass der neue Standort des Storchennestes im Bereich der Omegabrücke liegt. Hr. Lang erklärt, die DB Netz AG sei dazu mit den zuständigen Stellen in Abstimmung und es werde gewährleistet, dass der neue Standort geeignet sei. Die Anregungen aus der Arbeitsgruppe werden mit den zuständigen Stellen nochmals besprochen.

Vorsorglicher Ersatz-Trinkwasserbrunnen in der Hailerer Aue

Hr. Lang erklärt, dass der Standort des neuen Brunnens Ergebnis umfangreicher hydrologischer Untersuchungen ist. Die Alternative eines Anschlusses der Gemeinde Gelnhausen an die Fernwasserleitung sei durch die zuständige Hessenwasser GmbH & Co. KG verneint worden.

Verlegung der Gasleitung durch die Gas-Union

Hr. Lang erläutert die geplante Umlegung der Gasleitungen im Bereich der Wirtschaftswegebrücke. Die ursprünglich planfestgestellte Verlegung sieht vor, dass die Ferngasleitung der Gas Union weiter westlich eine neue Kreuzung erhält, da die bestehende Leitung mit der Gründung der geplanten Wirtschaftswegebrücke kollidiert.

Die Kreuzung der Main Kinzig Netzdienste soll gemäß Planfeststellung beibehalten werden. Lediglich der Verlauf nördlich der Gleise soll unter Berücksichtigung des neuen Wirtschaftswegebrücke angepasst werden.

Da beide Lösungen technische Nachteile beinhalten (geringe Überdeckung wegen notwendigem Regenrückhaltebecken, Kreuzung im Bereich einer Weiche, betriebliche Gründe seitens Gasversorger, etc.), wird eine neue Lösung verfolgt. Beide Leitungen sollen parallel verlaufend unter Berücksichtigung der notwendigen Schutzstreifen westlich der geplanten Wirtschaftswegebrücke die Bahn kreuzen. Hierdurch wird der Gesamteingriff verringert sowie der Eingriff in die Umwelt reduziert. ~~zur dargestellten Verlegung der Gasleitung, dass diese anders als ursprünglich angedacht im Bereich der Feldweg-Brücke verlegt werden muss. Dies ergebe sich daraus, dass die Gasleitung bereits lange liege und davon auszugehen sei, dass die Leerrohre verstopft seien. Daher sei eine Umlegung der Gasleitung im direkten Brückenbereich aufwändig und mit einem längeren Ausfall der Gasleitung verbunden. Deshalb sollten die neuen Gasleitungen bereits weiter nord-westlich abzweigen, die Bahnstrecke dann rechtwinklig kreuzen, entlang des Wirtschaftswegs weiterverlaufen und dann wieder an die bestehenden Leitungen anschließen.~~ Die neuen Abschnitte der Gasleitungen würden dann erst an die bestehenden Gasleitungen angeschlossen, wenn sie fertig gebaut sind. So ergebe sich ein nur kurzer Ausfall der Leitungen, der zudem außerhalb der Heizperiode angesetzt werde.

TOP 5 Vorabmaßnahmen ab 2020

Hr. Lang und Hr. Bohlmann stellen die Vorab-Maßnahmen 2020-2030 vor (Folien 19-25, **Anlage 3**).

Hr. Lang betont, dass es sich bei den Visualisierungen auf den Folien 20-22 um Darstellungen auf Grundlage der Vorplanung handelt. Es könnten sich zukünftig noch Änderungen ergeben.

Diskussion/Anmerkungen

Planfestgestellter Abschnitt 5.16 Brücke A 66

Hr. Lang ergänzt zu den auf Folie 20 dargestellten Informationen, dass die Autobahnbrücke der BAB 66 nach dem Neubau wieder in die Verantwortung von Hessen Mobil übergeben wird.

Planfestgestellter Abschnitt 5.16 Brücke Wirtschaftsweg in Hailer

Hr. Lang betont, dass die Wegebeziehungen im Bereich der Brücke erhalten bleiben. Die Wirtschaftswege würden auf beiden Seiten unter der neuen Brücke hindurchgeführt. Die Lärmschutzwände würden jedoch erst im Zuge des Ausbaus umgesetzt, nicht im Rahmen der Vorabmaßnahmen.

Planfestgestellte Ingenieurbauwerke Abschnitt 5.16 – Personenunterführung Bahnhof Hailer-Meerholz

Hr. Lang erläutert, dass die bestehende Personenunterführung zunächst bestehen bleibt und die neue Unterführung etwa 10 m weiter östlich gebaut wird. Hr. Bohlmann ergänzt, dass die Verschiebung aus Sicht des EBA kurzfristig genehmigt werden könnte, wenn die betroffenen Gemeinden und alle Behörden einverstanden sind. Der Vorteil dieser Lösung bestehe darin, dass die alte Personenunterführung auch während der Bauzeit genutzt werden könne und somit immer der Zugang zum Mittelbahnsteig bestehe. Die neue Personenunterführung werde keine Anbindung an den Mittelbahnsteig haben, da im Zuge der Viergleisigkeit neue Außenbahnsteige entstehen.

Elektronisches Stellwerk Lieblos

Hr. Lang weist darauf hin, dass im Foliensatz das elektronische Stellwerk Lieblos fehlt. Dort sei ein Kreuzungsbahnhof geplant.

Ein Teilnehmender fragt, ob es in Lieblos Planungen für einen Bahnübergang gibt. Hr. Bohlmann erklärt, grundsätzlich würden die Bahnübergänge modernisiert. Dies werde durch die Produktionsdurchführung bei der DB umgesetzt. Wie der Kreuzungsbahnhof Lieblos (Verkehrsanlage) aussehen werde, entscheide sich nach der parlamentarischen Befassung. Aus Projektsicht werde aktuell angenommen, dass ein Mittelbahnsteig gebaut werden könne. Es werde jedoch erst weitergeplant, wenn die Ergebnisse der parlamentarischen Befassung vorlägen. In jedem Fall müsse das Stellwerk (LST – Anlage) angepasst werden.

TOP 6 Hauptmaßnahme 4-gleisiger Ausbau ab 2025

Hr. Blank stellt Informationen zur Hauptmaßnahme vor (Folien 27-31, **Anlage 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Verlegung Bahnübergang Heideäcker

Hr. Blank erläutert, in der Planung für die Verlegung des Bahnübergangs Heideäcker seien zunächst vier verschiedene Varianten betrachtet worden, von denen zwei wegen starker Betroffenheiten ausgeschlossen seien. Nun lägen zwei relativ kostengleiche Varianten vor. Es bestünden einige Vorteile der Variante einer Eisenbahnüberführung, man warte jedoch auf die Entscheidung der Stadt Hanau. Die Maßnahme sei formell unabhängig von Ausbau. Ein Ersatz des bestehenden Bahnübergangs müsse jedoch realisiert sein, bevor das Stellwerk Hanau modernisiert werde. Der historische Lokschuppen solle erhalten bleiben. Hr. Bohlmann fügt hinzu, die Kosten der favorisierten Varianten würden nochmal im Detail geprüft, bevor die Entscheidung durch die Stadt Hanau falle.

Auf Nachfrage führt Hr. Bohlmann aus, dass es hier um eine Planänderung geht, welcher das Eisenbahnbundesamt (EBA) nur dann zustimmt, wenn nachgewiesen ist, dass alle Betroffenen mit der Änderung einverstanden sind. Die Finanzierung sei hier voraussichtlich kein Hindernis. Die DB müsse darstellen, dass die geänderte Variante nicht wesentlich teurer sei als die planfestgestellte. Die parlamentarische Befassung sei für diese Maßnahme nicht relevant.

Ausbau auf 4 Gleise ab 2025 – Maßnahmen am Bestand

Hr. Blank erklärt, dass nicht nur die neuen Gleise gebaut, sondern auch die Bestandsgleise erneuert werden müssten. Während der Arbeiten werde der Bahnbetrieb daher eingeschränkt sein. Es würden aber auch während der Bauarbeiten immer zwei Gleise zwischen Hanau und Gelnhausen dem Bahnbetrieb zur Verfügung stehen und der Personennahverkehr würde nur in einzelnen Sperrpausen von den Bauarbeiten betroffen sein.

Optimierte Planungsabschnitte: Finanzierungs-Vereinbarung & Teilbetriebnahmen

Hr. Blank erläutert, dass im Jahr 2030 der Abschnitt der ersten Baustufe Gelnhausen-Langenselbold Ost vollständig viergleisig ausgebaut sein soll. Hr. Bohlmann fügt hinzu, dass neben dem Neubau bzw. der Erneuerung der Gleise auch die Anpassung der Oberleitungen umgesetzt werden muss. Die Bauzeit sei daher erheblich. Das Szenario mit zwei Baustufen setze voraus, dass die Finanzierung (nach der parlamentarischen Befassung) und das Baurecht rechtzeitig vorlägen. Dazu müsse gegenüber dem EBA nachgewiesen werden, dass eine betriebliche Verbesserung eintrete, sobald der erste Abschnitt in Betrieb gehe.

Betrieb nach Abschluss der 1. Baustufe

Ein Teilnehmender fragt, ob nach Ausbau des ersten Abschnittes die Regionalzüge weiterhin innen und die Schnellzüge außen fahren würden. Hr. Bohlmann erklärt, die Regionalzüge müssten außen fahren, um von den Bahnsteigen aus erreichbar zu sein. In Langenselbold werde es eine Verknüpfung (Überleitstelle) zwischen den Gleisen geben.

Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erläutert Hr. Bohlmann, dass mit notwendigen Maßnahmen an der Ausbaustrecke, bspw. der Umsetzung von Lärmschutz, nicht gewartet werde, bis das Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke abgeschlossen sei. Gleichzeitig werde so geplant, dass die realisierten Maßnahmen auch mit der Neubaustrecke noch sinnvoll seien. Man plane und errichte bspw. Lärmschutzwände so, dass sie mit der Neubaustrecke bleiben könnten.

Scoping, Antragskonferenz: Untersuchungsrahmen für Prüfung der Umweltverträglichkeit festlegen

Hr. Blank weist darauf hin, dass Unterlagen zum Artenschutz im Zuge der Planänderungen nachgereicht werden. Diese seien in der ursprünglichen Planunterlage von 1999 nicht berücksichtigt worden. Auf Anfrage mehrerer Teilnehmender prüft die Projektleitung, ob die Kartierungen zum Artenschutz sowie die fachlichen Grundlagen der Mindestabstände für verschiedene Arten, veröffentlicht werden können. Ein Teilnehmender ist verwundert, warum für Rastvögel ein Abstand von 1.000m, für Brutvögel dagegen nur ein Abstand von 400m vorgesehen ist. Die Bahn sagt zu, Informationen zu dieser Frage einzuholen und sie dem Teilnehmenden zur Verfügung zu stellen.

TOP 7 Parlamentarische Befassung

Hr. Bohlmann stellt Informationen zur parlamentarischen Befassung vor (Folien 33-34, **Anlage 3**).

Angabe der Kosten in der Bewertung der Kernforderungen

Ein Teilnehmender fragt, warum der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Rodenbach mit nur 2,1 Millionen Euro angegeben ist. Die Kosten lägen mindestens bei 4 Millionen Euro. Hr. Bohlmann erklärt, dass es sich bei den dargestellten Kosten nur um die Mehrkosten handelt, die durch zusätzliche, gesetzlich nicht vorgeschriebene Maßnahmen anfallen und daher durch den Bundestag bewilligt werden müssen.

Umgang mit Forderungen nach zusätzlicher Finanzierung

Ein Teilnehmender äußert, dass die Politik zusätzliche Investitionen tätigen müsse, wenn die Verkehrswende erfolgreich sein soll. Es sei verständlich, dass man durch zusätzliche Finanzierung keine Präzedenzfälle schaffen wolle. Jedoch müsse an sinnvollen Stellen investiert werden. Hr. Bohlmann weist darauf hin, dass das Ausbauprojekt Hanau-Gelnhausen voraussichtlich gemeinsam mit dem Projekt „Fehmarnbeltquerung“ in die parlamentarische Befassung gehe. Man könne der Entscheidung des Bundestages nicht vorgreifen. Unabhängig von der parlamentarischen Befassung könnten zudem auch später noch Hindernisse im Planrecht auftreten, beispielsweise bei der Nutzung privater Fläche zur Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen.

Sicherheit an Bahnhöfen

Ein Teilnehmender fragt, wie sich die politische Debatte nach dem Unfall in Frankfurt, bei dem ein Kind ins Gleis gestoßen wurde, DB-intern auswirkt.

Hr. Bohlmann sagt, es werde innerhalb der DB geprüft und diskutiert, was für mehr Sicherheit getan werden könne. Feste Schließsysteme, wie sie teils im Ausland angewendet würden, seien nicht möglich, da es unterschiedliche Zugtypen gebe und die Türen nicht immer den gleichen Abstand und die gleiche Höhe hätten.

Bericht des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für die parlamentarische Befassung

Ein Teilnehmender fragt, welche Empfehlung das EBA für die parlamentarische Befassung abgegeben hat. Hr. Bohlmann führt aus, dass das EBA nur auf Grundlage rechtlicher Vorschriften urteilt. Dementsprechend empfehle es nur die Finanzierung von Maßnahmen, die rechtlich notwendig sind. Auf dieser Grundlage erstelle das Bundesverkehrsministerium eine Empfehlung für die parlamentarische Befassung, die dem Bericht des EBA entspreche.

Ein Teilnehmender appelliert daraufhin dafür, die Bundestagsabgeordneten, insb. den Verkehrsausschuss, über die Kernforderungen und deren Zweck zu informieren.

Hr. Bohlmann äußert, die Forderungen aus der Region seien nachvollziehbar. Die DB Netz AG könne jedoch nur eine Empfehlung an den Bundestag geben. Wenn die DB Netz AG aus der Bundespolitik keine Finanzierung bekomme, habe sie keinen Spielraum.

TOP 8 Abschluss und Ausblick

Hr. Bohlmann hofft, dass die parlamentarische Befassung noch im Jahr 2019 stattfinden wird. Er schlägt vor, danach zur nächsten Sitzung einzuladen. Die Teilnehmenden sind mit dem Vorschlag

einverstanden. Der Moderator Hr. Wachter weist darauf hin, dass auf Wunsch der Teilnehmenden auch zwischenzeitlich eine Sitzung angesetzt werden kann. Die Teilnehmenden sind gebeten, sich an die DB oder IFOK zu wenden, wenn sie hierfür Bedarf sehen.