



Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda **7. Sitzung der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“**

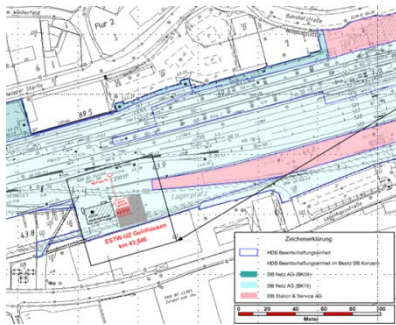
DB Netz AG | Dr. Reinhard Domke | Gelnhausen | 21.06.2016

TOP 3: Sachstand ESTW und tangierende Planungen

Die Vorplanung für das ESTW Gelnhausen ist abgeschlossen

Aktueller Planungsstand ESTW Gelnhausen

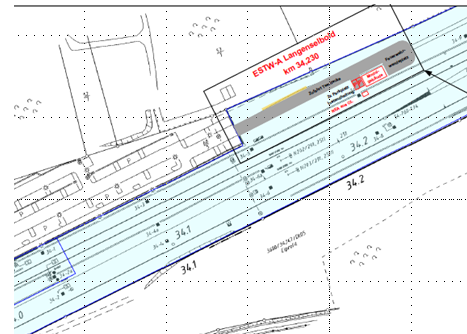
- **Neubau von Modulgebäuden** in Langenselbold und in Gelnhausen



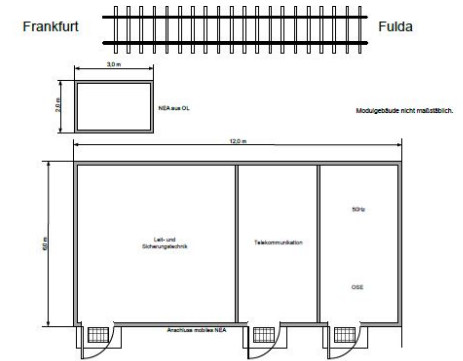
Lageplan Gelnhausen



Stellwerk Gelnhausen heute



Lageplan Modulgebäude Langenselbold



Innaufteilung eines Modulgebäudes

- vorhandene **Signalausleger** bleiben bis zum viergleisigen Ausbau **bestehen**



Signalausleger

- Invest: rd. **52 Mio.** (Baukosten)

➔ **Baubeginn: 2019**

Auch die Beseitigung von Bahnübergängen gehört zu den vorbereitenden Maßnahmen für den viergleisigen Ausbau

Aktueller Sachstand zum Ersatz der Bahnübergänge

■ **Bahnübergang Heideäcker Hanau**

Planungsvereinbarung abgestimmt

■ **Bahnübergang Bleichstraße Hailer Meerholz**

Planrechtsverfahrens und Beseitigung erfolgen im Rahmen des Streckenausbaus

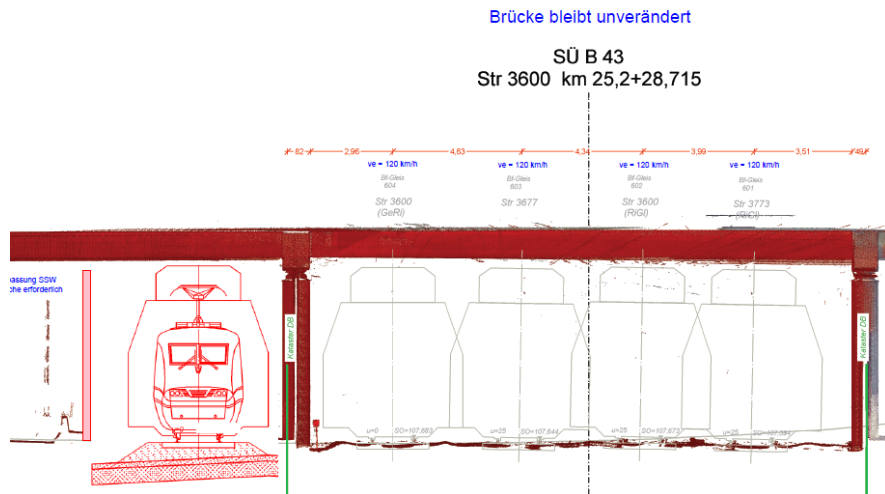
■ **Bahnübergang der K904 in Hailer-Meerholz**

Vom Straßenbaulastträger geplante Gradienten und aktuelle Trassierung ermöglichen nahezu richtlinienkonforme Durchfahrtshöhe unter der geplanten Brücke (Differenz z. Zt. wenige cm) – Überprüfung durch Hessen Mobil läuft noch.

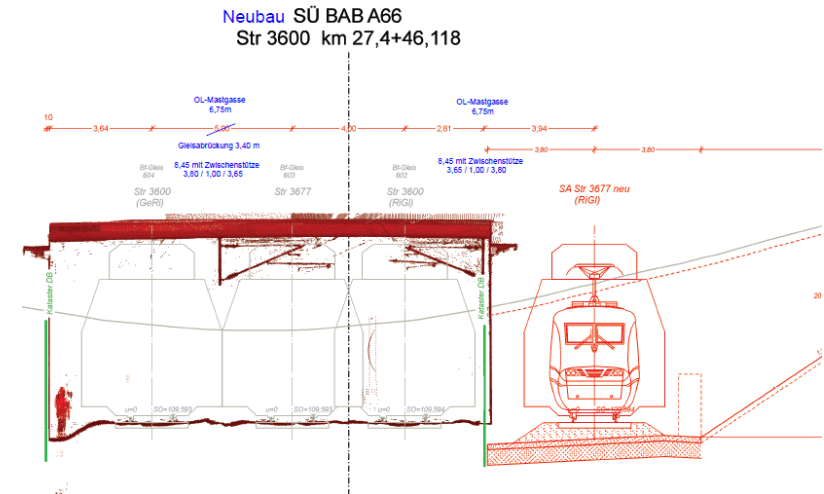
- ➔ Bei Bestätigung kann auch die Planung der Absenkung für die Oberleitung erfolgen
- ➔ Planfeststellungsverfahren kann mit aktualisiertem landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) und neuer Auslegung fortgesetzt werden (Hessen Mobil im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises)
- ➔ **kritische Terminkette**, da die Beseitigung des Bahnübergangs bis zum Beginn des viergleisigen Ausbaus (vsl. 2022) erfolgt sein muss

Die Planungsvereinbarungen zum Umbau der Straßenbrücken sind im Abstimmungsprozess

Einige Brücken können unverändert bleiben, während andere neu oder umgebaut werden müssen



Hanau-Wolfgang, Brücke über die Aschaffenburg Straße



Wolfgang - Rodenbach, Brücke über die A 66

Bevor die neuen Gleise gebaut werden können, müssen die Straßenbrücken angepasst werden.

TOP 4: Vorstellung und Diskussion der Trassierungsentwürfe für „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Hanau-Wolfgang

- Weder bei „schnelle Gleise innen“ noch bei „schnellen Gleise außen“ sind Anpassungsmaßnahmen in der Verkehrsstation vorzusehen, da die bestehenden Streckengeschwindigkeiten nicht angepasst werden.
- Lediglich die Weichenverbindungen im Ostkopf sind für „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“ neu anzupassen.

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Rodenbach

- *schnelle Gleise außen*: An der Nordseite muss entweder zusätzlich die vorhandene Schallschutzwand abgebrochen und neu gebaut werden oder das nördliche Gleis muss verlegt werden, um den Abstand Gleis/Schallschutzwand nach Regelwerk einzuhalten.
- *schnelle Gleise innen*: Prinzipiell ist die gleiche Lösung denkbar. Nur wird dann an beiden Bahnsteigen die entgegengesetzte Bahnsteigkante genutzt. Vom bestehenden Bahnsteig 1 würde der Teil am Gleis 1 erhalten bleiben und der Teil am Gleis 2 würde abgebrochen. Der bestehende Bahnsteig 2 würde so umgebaut, dass er nicht für das bestehende Gleis 3 genutzt würde, sondern für das südseitig neu hinzukommende Gleis 4.

Alternative 1: Regelquerschnitt schnelle Gleise innen kompakt mit strikt beibehaltenen Gleisabständen der Streckenführung auch in der Station, folglich mit einer kompakten Bündelung der Gleise. Dabei bleiben die beiden vorhandenen Gleise 2 und 3 als schnelle innere Gleise bestehen, während die beiden äußeren Gleise mitsamt Außenbahnsteigen neu errichtet werden. Der Mittelbahnsteig samt Zugang wird rückgebaut; der Mittelpfeiler der Fußgängerbrücke ist betroffen.

Alternative 2: Führung entsprechend der Spurplanskizze der Betrieblichen Aufgabenstellung (BAST) mit Erhaltung des Gleises 1 und Erhaltung der südseitigen Lärmschutzwand. Dieses ergibt eine kompakte Bündelung der Gleise weiter nördlich. Auch in diesem Fall sind der Mittelpfeiler der Fußgängerbrücke und der (dann entbehrliche) Treppenabgang zum Bahnsteig betroffen.

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Langenselbold

- Kein Umbau der Gleisanlagen im Bahnsteigbereich erforderlich.
- *schnelle Gleise innen*: lediglich Anpassung der Bahnsteige (Rückbau Mittelbahnsteig und Neubau eines südseitigen Außenbahnsteigs)
- *schnelle Gleise außen*: Rückbau/Abgrenzung Hausbahnsteig erforderlich
- Der Westkopf des Bahnhofs mit seinen Weichenverbindungen ist für „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“ neu anzupassen.

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Niedermittlau

- Neues Brückenbauwerk zur Überführung der K903 sowie beiderseits der Gleise neue Rampenbauwerke als Zugang zur älteren Fußgängerunterführung in jüngster Zeit errichtet worden. Bei diesen Bauwerken und im weiteren Verlauf ist nordseitig der vorhandenen Gleise Platz für ein viertes Gleis berücksichtigt worden. In jedem Fall muss der vorhandene nordseitige Zugang zur Personenunterführung rückgebaut werden, da er im Bereich des zusätzlichen vierten Gleises liegt. Eine neue Zugangsrampe ist als Ersatz bereits vorhanden.
- *schnelle Gleise außen*: Die drei im Regelquerschnitt vorhandenen Gleise werden beibehalten und das vierte Gleis (ohne Schallschutzwand) danebengelegt, wofür Grunderwerb erforderlich wird. Der Mittelbahnsteig wird beibehalten, der südseitige Außenbahnsteig wird rückgebaut.
- *schnelle Gleise innen*: Der Mittelbahnsteig wird rückgebaut. Dadurch kann das Gleis 3 nach Süden verschoben werden und das zusätzliche nordseitige Gleis wird einschließlich einem zusätzlichen nordseitigen Außenbahnsteig gebaut. Auch hier wird Grunderwerb erforderlich.

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Hailer-Meerholz

- Nordseitig der bestehenden Gleise ist ausreichend Platz für das vierte Gleis einschließlich einer zusätzlichen Schallschutzwand zwischen drittem und viertem Gleis vorhanden.
- Weitere Veränderungen an den Gleisen sind im Bahnsteigbereich nicht erforderlich.
- *schnelle Gleise innen*: Lediglich Anpassung der Bahnsteige (Rückbau Mittelbahnsteig und Neubau eines nordseitigen Außenbahnsteigs) erforderlich.
- *schnelle Gleise außen*: Rückbau des südseitigen Außenbahnsteigs erforderlich.

Erläuterungen zum aktuellen Stand der Trassierungsentwürfe (schnelle Gleise innen/außen)

Verkehrsstation Gelnhausen

- *schnelle Gleise außen*: Anpassungsmaßnahmen in der Verkehrsstation lediglich am Bahnsteig 1 erforderlich (Rückbau Bahnsteigkante, feste Absperrung für Reisendenschutz).
- *schnelle Gleise innen*: Mittelbahnsteig ist zurück zu bauen und ein neuer Außenbahnsteig am Gleis 504 mit Anschluss an die Personenunterführung, die bereits bis zum Gewerbegebiet südlich der Bahn durchgeht, zu errichten.
- Aus wirtschaftlichen Gründen sollten die inneren Gleise liegen bleiben und dafür das Abstellgleis 505 für den Bahnsteigneubau zurückgebaut werden.

TOP 5: Visualisierungen zu den verschiedenen Gestaltungsvarianten des Ostkopfs des Bahnhofs Gelnhausen

Überführung eines Gleises bei „schnelle Gleise außen“



Trassendarstellung in KorFin



Überführung mit beiden Gleisen bei „schnelle Gleise innen“



Trassendarstellung in KorFin



TOP 6: Zentrale Informationsveranstaltung für den Abschnitt Hanau - Gelnhausen

Nach den Sommerferien soll eine zentrale Info-Veranstaltung für Parlamentarier stattfinden

Vorgehensweise

Termin: 10. Oktober 2016 (Montag), 18 Uhr

Veranstaltungsort: Rodenbach-Halle, Rodenbach

Teilnehmer: Sämtliche (haupt- und ehrenamtlichen) Mandatsträger aus

- Hanau
- Rodenbach
- Langenselbold
- Hasselroth
- Gelnhausen
- Linsengericht

- Abgeordnete des Kreistages des Main-Kinzig-Kreis
- Mitglieder des Kreisausschusses des Main-Kinzig-Kreises

- Mitglieder der AG HU-GN

Einladung: per E-Mail von DB, die von den Kommunen und dem Main-Kinzig-Kreis an den entsprechenden TN-Kreis weitergeleitet wird (vier Wochen vor Veranstaltung)

Nach einer kurzen Einführung soll es genug Zeit zum Stellen von Fragen geben

Vorgesehener Ablauf der Veranstaltung

- **Begrüßung**
(Bürgermeister Schejna, Rodenbach, als Gastgeber / Dr. Vornhusen, DB)
- **Vorstellung der Arbeit des Dialogforums und der AG HU-GN**
(N.N.)
- **Vorstellung Projekt und aktueller Planungsstand im Abschnitt Hanau – Gelnhausen**
(Dr. Domke, DB Netz AG)
- **Fragen und Antworten**
(alle)
- **Info-Ecken zu den einzelnen Streckenabschnitten**
(Möglichkeit zum Stellen von Spezialfragen zu den jew. Abschnitten)

Moderation: Herr Eggert