
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

14. Sitzung

online

03. Juli 2023

Ort: online
Dauer: 16.00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok

Protokoll: Julia Wohlers, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. AG-Sitzung vom 04. November 2021

TOP 3 Aktueller Planungsstand PFA 5.17 (Gelnhausen) und 5.16 (Hailer)

TOP 4 Erläuterung der Struktur und Inhalte der Planungsunterlage 5.16

TOP 5 Bauliche Änderungen im Abschnitt 5.15

TOP 6 Umwelt-Aspekte im Abschnitt 5.15

TOP 7 Ausblick und Termine

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Finales Protokoll der 13. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung DB Netz AG

Bert Bohlmann, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er führt aus, dass seit der letzten Sitzung einige Zeit vergangen, das Projektteam aber nicht untätig gewesen sei. Viele wichtige Meilensteine seien erreicht worden. Die Sitzung sei dazu gedacht, die AG-Mitglieder über die erzielten Fortschritte sowie den aktuellen Planungsstand zu informieren und in den Austausch zu treten. Er freue sich auf die Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Martin Wachter, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur 14. Sitzung der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen. Er weist die Teilnehmenden in die Bedienung des Chats ein, über den sie sich an der Sitzung beteiligen können. Herr Wachter stellt die geplante Tagesordnung vor.

Zentrale Inhalte sind:

- Der aktuelle Planungsstand in den Abschnitten Gelnhausen und Hailer
- Erläuterung der Struktur und Inhalte der Planungsunterlagen im Abschnitt Hailer
- Bauliche sowie Umweltaspekte im Abschnitt 5.15

Herr Wachter weist darauf hin, dass das Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda noch nicht abgeschlossen sei, sodass man sich noch nicht dazu äußern könne. Sobald das Verfahren abgeschlossen sei, werde man die Mitglieder des Dialogforums in einem gesonderten Termin dazu informieren.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. AG-Sitzung vom 04. November 2021

Die Moderation stellt fest, dass im Vorfeld des Termins keine Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der 13. AG-Sitzung eingegangen sind.

Da auch an dieser Stelle keine weiteren Anmerkungen hervorgebracht werden, gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Aktueller Planungsstand PFA 5.17 (Gelnhausen) und 5.16 (Hailer)

Herr Rohmann stellt den aktuellen Sachstand für PFA 5.17 und 5.16 vor (**Anlage 2**, Folie 7-9).

Im Abschnitt 5.17 sei die Offenlage zum Planänderungsverfahren Ende vergangenen Jahres erfolgt.

Es seien lediglich vier private Einwendungen eingegangen, für die entsprechende Erwiderungen

erstellt worden seien. Angesichts der geringen Anzahl an Einwendungen und Stellungnahmen verzichtet das EBA auf einen formalen Erörterungstermin.

TOP 4 Erläuterung der Struktur und Inhalte der Planungsunterlage 5.16

Herr Rohmann stellt die Struktur und Inhalte sowie den Planänderungsprozess dar (**Anlage 2**, Folie 11). Er weist darauf hin, dass die Struktur analog zum Abschnitt 5.17 angelegt ist und man von der Kommunikation in diesem Abschnitt gelernt habe, frühzeitig und direkt zu kommunizieren.

Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:

Ein Teilnehmer merkt kritisch an, dass die Bahnsteighöhen in Gelnhausen ein Problem seien, dass Gelnhausen auch zukünftig weiter betreffen werde. Weil es sich um ein übergeordnetes Thema handle, verzichte er jedoch auf die Abgabe einer Einwendung. Weiter bittet er um eine Einschätzung zum öffentlich diskutierten ICE-Halt in Gelnhausen hinsichtlich der geographischen Gegebenheiten. Herr Bohlmann, DB Netz AG, informiert, dass über dieses Thema es einen Schriftverkehr mit Gelnhausen gebe, die DB Netz aber der falsche Ansprechpartner für das Einrichten von neuen ICE-Haltepunkten sei. Die Vorgaben und Entscheidungen liegen beim Bund und nach dem aktuellen Kenntnisstand sei auch im neuen D-Takt kein ICE-Halt vorgesehen. Er stellt jedoch fest, dass die geplante Infrastruktur (Gleise / Bahnsteiglängen) den Halt von Kurzzügen grundsätzlich zulasse und zum heutigen Zeitpunkt noch nicht final feststehe, welche Züge auf der Strecke vom Fernverkehr eingesetzt werden.

Ein Teilnehmer bekundet seitens des Kreisausschusses Main-Kinzig-Kreis großes Interesse an der Bodenverwertungs- und Entsorgung (Anlage 19 der Planänderungsunterlage zum Abschnitt 5.16). Er äußert den Wunsch nach einer Zusammenarbeit. Ein Folgetermin wird verabredet.

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach den Plänen bezüglich der P+R-Parkplätze, da der Mietvertrag nächstes Jahr auslaufe.

Herr Rohmann bezieht sich bei seiner Antwort auf die P+R-Parkplätzen auf der Südseite der Trasse, da die DB Netz AG auf der Nordseite nicht an der Planung beteiligt ist. Er erläutert, dass sich während der Bauphase nicht verhindern lasse, dass Parkplätze wegfielen. Ersatzparkplätze für die entfallenen Parkplätze seien flächenmäßig nicht möglich. Das Konzept für die Südseite sehe jedoch möglichst wenig Einschränkungen bis zum Ende der Baumaßnahmen für den Bahnhof Gelnhausen, Ende 2026, vor.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Anpassung der Brücke am Bruchweg (PFA 5.16) ebenfalls Teil der Planfeststellungsunterlagen sei.

Herr Rohmann antwortet, dass dies Bestandteil der vorgestellten Planungen sei. Des Weiteren befinde sich auf der Südseite der Brücke ein Gewässer, weswegen ein Entwässerungskonzept nötig ist. Dies sei ebenfalls Bestandteil der Unterlage.

Ein Teilnehmer möchte wissen, wann die neue Personenunterführung in Betrieb genommen werde. Herr Bohlmann verweist darauf, dass dies wegen der Betreiberhaftpflicht hinsichtlich Beleuchtung, Winterdienst, etc. erst nach Fertigstellung des Bahnsteigs im Zuge des viergleisigen Ausbaues möglich sei.

Ein Teilnehmer möchte wissen, welches Gleis in Gelnhausen von der Schließung betroffen sei und merkt kritisch an, dass der Wegfall des zweiten Gleises große Auswirkungen auf die Anbindung mit der Hessische Landesbahn (HLB) bis Gießen habe.

Herr Bohlmann erläutert den Hintergrund der Schließung des heutigen Bahnsteigs 18. Das zukünftige Baufeld im Bereich vom Bahnsteig 18 müsse für die Erweiterung der neuen Personenunterführung, Lärmschutz, Gleisanlage und Eingangsbereich zur Verfügung stehen. Herr Rohmann ergänzt, dass man im Austausch mit der HLB sei und diese zugestimmt habe, auf einem Gleis weiter fahren zu können. Die HLB profitiere zudem durch neue Elektranten von dem Ausbau.

Zusätzlich wird ein Folgetermin verabredet, um sich tiefer über die Auswirkungen der Gleisschließung auszutauschen.

Ein Teilnehmer fragt, ob der Bau des vierten Gleises im PFA 5.16 unter laufendem Betrieb stattfindet. Herr Rohmann bejaht dies. Der Betrieb würde ohne langfristige Totalsperrung offengehalten. Herr Bohlmann ergänzt, dass das Konzept der ABS vorsehe, dass zu jeder Zeit zwei Gleise dem Betrieb zur Verfügung stünden. Hinsichtlich der geplanten Generalsanierung in 2029 sei allerdings eine Totalsperrung möglich. Diese sei aber noch nicht beschlossen. Auf Nachfrage, ob die Erneuerung der Signaltechnik von der Generalsanierung abhängig sei, ergänzt Herr Rohmann, dass die DB Netz AG ungeachtet dessen die Strecke technisch sanieren wolle und die alten Stellwerke ersetzt werden sollen.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob eine Ausrüstung der Strecken sowohl für ETCS (European Train Control System) als auch PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) vorgesehen sei.

Herr Bohlmann erläutert, dass auf der Bestandsstrecken im Kinzigtal zurzeit eine Doppelausrüstung vorgesehen ist und somit auch weiter mit Signalen gefahren werde – sprich mit PZB. Prinzipiell plane und baue die DB Netz AG die technische Ausrüstung, die vom Eisenbahnbundesamt finanziert werde. Sollte diese eine Doppelausstattung mit ETCS und PZB finanzieren, dann sei dies möglich. Eine Ausstattung mit ECTS sei zukünftig zwingend erforderlich - man strebe seitens der DB Netz AG aber eine Doppelausrüstung an. Für die Neubaustrecke zwischen Wirtheim und Kalbach sei jedoch lediglich die Ausrüstung für ETCS ohne Signale vorgesehen.

Die Moderation ergänzt für die Teilnehmenden, was unter einer Generalsanierung zu verstehen sei. Hierbei handele es sich um eine komplette Sperrung der Strecke für 5-6 Monate, um möglichst umfangreiche Sanierungen vorzunehmen und weitere Instandhaltungsarbeiten während des laufenden Betriebes in den Folgejahren bestmöglich zu vermeiden.

TOP 5 Bauliche Änderungen am Abschnitt 5.15

Herr Rohmann berichtet über die baulichen Änderungen am Abschnitt 5.15 (**Anlage 2**, Folie 13-14). Dieser Abschnitt sei mit 6,4 km ca. so groß wie 5.16 und 5.17 zusammen.

Herr Mossmann gibt einen Überblick zur Dammerweiterung auf Grund des zusätzlichen Gleises. Im Bereich des Naturschutzgebietes Hässeler Weiher kann durch eine Gabionenwand der Eingriff in das Gebiet minimiert werden. (**Anlage 2**, Folie 15).

Abschnitt A:

Herr Rohmann erläutert die baulichen Änderungen in Abschnitt A. Für die Verkehrsstation Niedermittlau sei die Vorplanung für die Personenunterführung bereits mit der Gemeinde besprochen worden. Geplant seien zusätzliche Parkplätze auf der Südseite, auf der Nordseite würden Parkplätze hingegen wegfallen müssen (**Anlage 2**, Folie 16 und 17).

Abschnitt B:

Herr Lang erläutert die Planungen für den Ersatzbau der Eisenbahnüberführung über den Wasserlauf Birkigsbach bei Bahn-km 37,295 im Abschnitt B (**Anlage 2**, Folie 18 und 19). Geplant sei, den Bestand über die gesamte Bauphase zu erhalten, um eine Beeinträchtigung der Verkehrswege zu vermeiden.

Abschnitt C:

Herr Lang stellt die Eisenbahnüberführung für Rad- und Fußverkehr bei Neuenhaßlau im Abschnitt C vor (**Anlage 2**, Folie 20 und 21). Der Ersatzneubau werde auch hier versetzt gebaut, damit der Bestandsdurchlass durch die Öffentlichkeit während der Bauzeit weiter genutzt werden kann. Erst nach Fertigstellung des Ersatzbauwerkes werde der Bestandsdurchlass zurückgebaut. Er betont, dass beim Ersatzneubau auf Barrierefreiheit geachtet werde.

Abschnitt D:

Herr Lang erläutert weiter die Straßenüberführung bei Neuenhaßlau im Abschnitt D (**Anlage 2**, Folie 22 und 23.). Die Straßenüberführung wurde in der Vergangenheit bereits umgebaut. Der frühere Bestand wurde damals abgerissen. In Absprache mit der Gemeinde Hasselroth ist geplant, die ursprüngliche Lage nun wieder einzurichten, um eine gradlinige Strecke zu ermöglichen. Der Rückbau des Bestands ist auch hier erst nach Fertigstellung des Neubaus geplant.

Abschnitt E:

Herr Lang stellt die Pläne für die Eisenbahnüberführung über den Wasserlauf Hasselbach im Abschnitt E vor (**Anlage 2**, Folie 24 und 25.). Der Bachlauf werde erst nach dem vollständigen Ausbau umgelegt. Er betont, dass insbesondere für die Bachläufe enge Absprachen hinsichtlich Umwelt- und Naturschutzes geplant seien.

Abschnitt F:

Herr Rohmann erläutert die baulichen Maßnahmen im Abschnitt F (**Anlage 2**, Folie 26 und 27.). Für die Verkehrsstation Langenselbold sei aufgrund gestiegener Mengen eine Umplanung der Entwässerung nötig. Er erläutert, dass man über die Erschließung der Kanalisation derzeit eine schnelle Lösung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde suche, damit im Herbst die Entwurfsplanung starten könne.

Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob grundsätzlich Flächen von ehemaligen Bauwerken nach deren Abriss weiterhin als gewidmete Eisenbahnfläche eingetragen blieben.

Herr Bohlmann erläutert, dass dies u.a. wegen der Verkehrssicherung der Anlagen / Flächen und der ev. vorhandenen Altlasten in der Vergangenheit so war. Dennoch sei keine allgemeingültige Antwort hierzu möglich. Für den PFA 5.15 erklärt er weiter, gäbe es wenig Flächen, die man nach dem Abriss abgeben könne, da ein Verkauf auch Planungseinschränkungen für die Zukunft bedeute.

Herr Rohmann erläutert abschließend die Mengenzu- und abnahme der Ausrüstungstechnik (**Anlage 2**, Folie 28). Der Ausbau erfolge nach neuestem Regelwerk. Er betont nochmals die Größe dieses Streckenabschnittes. Die größte Herausforderung bestehe darin, dass nur wenige Baufirmen auf dem Markt seien, um u.a. die 182 Masten zu produzieren.

TOP 6 Umweltaspekte beim Abschnitt 5.15

Frau Dr. Fuhr-Boßdorf stellt die Umweltaspekte im Abschnitt 5.15 vor (**Anlage 2**, Folie 29-34). Sie erläutert, dass die Biotop- und Fauna-Kartierung derzeit aktualisiert werde, man aber keine großen Veränderungen erwarte. Ein großer Fokus im Abschnitt 5.15 liege neben den reptiliengerechten Baumaßnahmen auf dem Schutz des Naturschutzgebiets Hässeler Weiher. Es handele sich hierbei um eine in Hessen sehr selten vorkommende Binnendüne. Diese sei insbesondere schützenswert, da sie sehr empfindlich und nicht wiederherstellbar sei. Das Ziel sei daher trotz der nötigen Baumaßnahmen einen möglichst geringen Eingriff in die Natur vorzunehmen. Für das vierte Gleis werde in den eher unbedenklichen Randbereich eingegriffen, auf dessen Fläche sich derzeit ein Betriebsweg befinde. Sie berichtet weiter, dass eine Ausgleichfläche für den Eingriff in das Naturschutzgebiet in Form einer Erweiterung am südwestlichen Ende geplant sei (Folie 33). Alle Baustelleneinrichtungsflächen seien nur außerhalb des Naturschutzgebiets geplant.

Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob im PFA 5.16/5.17 eine Lösung für die Störche gefunden wurde. Frau Fuhr-Boßdorf erläutert, dass Störche nicht gerne mehr als einige Meter weiter umziehen würden, weswegen angedacht sei, dass zwei für den Rückbau angedachten Masten ggf. stehenbleiben sollen. Weiter seien Störche gegen die Baustelle unempfindlich, wie die aktuellen Baumaßnahmen an der PU in Hailer Meerholz zeigten. Sie ergänzt, dass Hochleitungsarbeiten in dem Bereich zum Schutz der Störche im Winter geplant werden, wenn diese nicht nisten. Auf einem bahneigenen Gelände in der Nähe der Station Hailer-Meerholz werden zusätzlich weitere Masten aufgestellt – dies soll wahrscheinlich im übernächsten Winter stattfinden. Die weiteren Maste, die im Zuge des viergleisigen Ausbaus zurückgebaut werden, sollen im Vorfeld mit Kappen ausgestattet werden, um ein Ansiedeln weiterer Storchpaare zu verhindern.

Ein Teilnehmer fragt bezüglich des Rastvogelteichs, ob dieser trotz zunehmender Trockenheit noch seinen Sinn erfülle und wann die Retentionsfläche am Flughafen vorgesehen sei.

Frau Fuhr-Boßdorf berichtet, dass der Teich Ende Mai randvoll gewesen sei und in diesem Jahr alle Anforderungen erfüllt habe. Wie sich das in den kommenden Jahren entwickle, müsse man beobachten. Sie erklärt, dass es der Teich planmäßig über den Sommer austrocknen solle, damit sich keine Fische ansiedelten und er ein Amphibien- und Rastvogelhabitat bleibe.

Die Flutmulde am Flughafen werde voraussichtlich im Sommer 2024 ausgeführt, soweit zu diesem Zeitpunkt die Genehmigungen dafür vorliegen. Herr Rohmann zeigt ergänzend ein Foto des Teichs aus einer Präsentation für die Projektwerkstatt zu den Eidechsenhabitaten und dem Rastvogelteich (**Anlage 2, Backup**) und bestätigt, dass man mit der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen zufrieden sei.

TOP 7 Ausblick und Termine

Herr Rohmann gibt einen Ausblick auf die kommenden Schritte und Termine (**Anlage 2**, Folie 35 und 36). Er weist die Teilnehmenden auf die kommende 23. Sitzung des Dialogforums Mitte September 2023 hin. Voraussichtlich werden dort die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke im Fokus stehen.

Abschließend bedankt sich Herr Bohlmann bei den Teilnehmenden für die vielen Fragen, das Engagement und Interesse.

Als letzte Information an die Teilnehmenden verkündet er mit Bedauern, dass Frau Dr. Fuhr-Boßdorf das Projekt verlässt. Frau Fuhr-Boßdorf bedankt sich daraufhin auch persönlich bei den Teilnehmenden für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Auch die Moderation bedankt sich bei Frau Fuhr-Boßdorf sowie den Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmern und schließt die Sitzung.