

# Protokoll

---

Arbeitsgruppe

Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen

15. Sitzung

online

28. Mai 2025

---

Ort: online  
Dauer: 13.00 Uhr – 15:00 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
  
Protokoll: Armin Bernsee, ifok / Lea Hummel, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 14. AG-Sitzung vom 03. Juli 2023

TOP 3 Rückblick – Was ist seit Baubeginn passiert?

TOP 4 Sachstand PFA 5.16

TOP 5 Einblick in die Planung PFA 5,15

TOP 6 Ausblick nächste Schritte und Projektphasen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Finales Protokoll der 14. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen

Anlage 2 Präsentation der DB InfraGo AG

## TOP 1 Begrüßung

### Begrüßung Moderation

Der Moderator Martin Wachter, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur 15. Sitzung der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen. Er weist darauf hin, dass die Präsentation wie gewohnt im Nachgang versendet werde. Er bittet, Wortbeiträge mit der „Handhebe-Funktion“ zu melden. Den Chat sollen die Teilnehmenden nur als Ausweichmöglichkeit nutzen. Herr Wachter berichtet von der Bürgerinformationsveranstaltung in Gelnhausen (20. Mai 2025) und stellt die geplante Tagesordnung vor.

### Zentrale Inhalte sind:

- Überblick PFA 5.17 – Was ist seit Baubeginn passiert?
- Sachstand PFA 5.16
- Einblick in die Planung PFA 5.15
- Ausblick – Nächste Schritte und Projektphasen

Der Fokus des heutigen Termins liege auf dem Planfeststellungsabschnitt 5.15. Zu diesem habe die Deutsche Bahn einen Vorschlag zur Planungsbeschleunigung mitgebracht. Diese solle heute mit den Teilnehmenden besprochen werden. Die Veranstaltung diene als Auftakt der Diskussion. Man wolle im Nachgang weiter bilateral mit den Betroffenen ins Gespräch kommen.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

## TOP 2 Abnahme des Protokolls der 14. AG-Sitzung vom 03.07.2023

Die Moderation stellt fest, dass im Vorfeld des Termins keine Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der 14. AG-Sitzung eingegangen sind.

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

## TOP 3 Rückblick – Was ist seit Baubeginn passiert?

Herr Tigges (DB InfraGO) begrüßt die Teilnehmenden. Er berichtet von der gelungenen Bürgerinfoveranstaltung. Herr Tigges stellt sich und sein Projektteam vor. Seit den letzten AG Sitzungen hätten sich Änderungen im Team der Projektführung zur Konzentration auf die gleichzeitig laufenden Arbeiten innerhalb der drei Planfeststellungsabschnitte (PFA 5.17, 5.16 und 5.15) ergeben. (**Anlage 2**, Folie 5) Er gibt eine Übersicht der weiterhin beteiligten Planungsbüros. (**Anlage 2**, Folie 6) Er gibt einen Überblick über die gesamte Ausbaustrecke und ihre insgesamt fünf Planungsabschnitte (PFA) 5.17 – 5.13. Herr Tigges erklärt, dass aktuell im PFA 5.17 gebaut werde und gibt eine Übersicht zu

den laufenden Baumaßnahmen. (**Anlage 2**, Folie 7+8) Zudem fänden derzeit Vorab-Maßnahmen im Bauabschnitt 5.16 statt.

Zur Straßenbrücke L3202 „Westspange“ führt er aus: Die Brücke sei bereits abgerissen. Die Umfahrung sei entsprechend eingerichtet. Die Straßenmarkierungen würden in Kürze neu gemacht. (**Anlage 2**, Folie 9)

Er berichtet vom Einbau des neuen Durchlasses in Niedermittlau. Die Bilder zeigten den Einschub des ersten Blocks von der Nordseite. Sie zeigten auch den Einschub des zweiten Blocks von der Südseite. Die Bauarbeiten für den Durchlass seien wie geplant in der Ostersperrpause umgesetzt worden. (**Anlage 2**, Folie 10)

Herr Tigges berichtet über den aktuellen Stand zum barrierefreien Umbau und der Modernisierung am Bahnhof Gelnhausen. Die Gleise 1 und 4 stünden in Zukunft für den Regionalverkehr zur Verfügung. Die Gleise 2 und 3 seien für den Fernverkehr vorgesehen. (**Anlage 2**, Folie 11)

#### **TOP 4 Sachstand PFA 5.16**

Herr Tigges berichtet über den Sachstand zum PFA 5.16. Das Planungsgebiet umfasst einen ca. 3,4 km elektrifizierten Abschnitt und den viergleisigen Ausbau. Der Ersatzneubau der Straßenbrücke über die A 66 sei bereits erfolgt. Den Planfeststellungsbeschluss erwarte man für das 3. Quartal 2025.

Auch die Beauftragung der Bautechnik und Oberleitungsarbeiten für die Hauptbaumaßnahme erwarte man dann, sodass nach heutigem Stand der Baubeginn der Hauptmaßnahme für Herbst 2025 eingeplant werde. (**Anlage 2**, Folie 13)

Der Moderator weist darauf hin: Die Präsentation und Videos von der Bürgerinfoveranstaltung würden in den nächsten Tagen online gestellt. Dort könne man sich die erfolgten Bauarbeiten der Ostersperrpause anschauen.

#### **TOP 5 Einblick in die Planung PFA 5.15**

Herr Rohmann (DB InfraGO) begrüßt die Teilnehmenden. Er betont, dass er sich freue, wieder in der AG Sitzung zusammenzukommen. Die Umfassung des Planungsgebiets (PFA 5.15) habe sich nicht geändert. Das Ziel sei weiterhin, die Entwurfsplanung im 1. Quartal 2026 abzuschließen und bis zum Jahr 2027 einen Planfeststellungsbeschluss zu erwirken. (**Anlage 2**, Folie 15)

Das neue Ziel sei nun, eine vorgezogene Bauausführung im Jahr 2027 zu erreichen.

Aktuell plante man die Realisierung des PFA 5.15 erst ab 2029. Die Bahn arbeite an einer schnelleren Realisierung der Bauabschnitte, sodass möglichst frühzeitig ein verkehrlicher Nutzen entstehe. Die Generalsanierung zwischen Gelnhausen und Fulda ab August 2027 öffne ein Möglichkeitsfenster für die Beschleunigung, biete aber vor allem die Option, die Zahl der Bauzustände im Abschnitt 5.15 zu reduzieren. Die DB verfolge diesen neuen Weg **parallel** zum bisherigen Arbeitsziel 2029. Ziel sei es jedoch, so viel wie möglich bereits im Jahr 2027 umzusetzen. Die tatsächliche Umsetzung hänge im großen Maße von der Verständigung aller Beteiligten, insbesondere in der AG Sitzung, ab.

Die Erfahrungen der Arbeiten im PFA 5.16 und 5.17 zeigen, dass es notwendig sei, bereits in frühen Planungsphasen ins Gespräch zu kommen und verbindliche Lösungen zu erarbeiten. In der Vergangenheit wurden oft Themen in der Entwurfsplanung abgestimmt, die in der Genehmigungsplanung oder der Ausführung wieder hinterfragt wurden. Dies müsse vermieden werden und Verbindlichkeit über alle Projektphasen bestehen.

Er stellt die zwei Varianten der Zeitpläne (Baubeginn 2027 und Baubeginn 2029) vor. Beide Varianten sehen die Einreichung des Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2026 vor. Der Planfeststellungsbeschluss sei im Regelverfahren für Anfang 2028 geplant. Damit würde die Bauausführung der Hauptgewerke ab 2029 beginnen. Der angestrebte „neue“ Zeitplan sei bereits beim Eisenbahnbundesamt vorgestellt worden. Dieser sehe vor: Parallel zur Entwurfsplanung und zum Planrecht gebe es eine zweite Planungsbeauftragung. Über eine teilfunktionale Ausschreibung und Vergabe könne man bereits früher in die Ausführung gehen. Zudem verkürze man die Verfahren. Für die Beschleunigung müsse der Planfeststellungsbeschluss bereits Mitte 2027 vorliegen. (**Anlage 2**, Folie 17)

*Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:*

Ein Mitglied fragt: Könne man in dem gezeigten Zeitplan erkennen, für wann die Vollsperrung der Generalsanierung geplant sei?

Herr Rohmann erwidert: Das Zeitfenster für die Vollsperrung sei nicht dargestellt. Die Vollsperrung für die Generalsanierung würde nach derzeitiger Planung Mitte August 2027 beginnen und Anfang Februar 2028 enden.

Weiter stellt Herr Rohmann das Streckenband vor. Er beginnt beim Planfeststellungsabschnitt 5.16, über den PFA 5.15 in Richtung Langenselbold. Auf der Strecke bis Langenselbold liege das in roter Farbe dargestellte neue Gleis nördlich der Bahn. Ab Langenselbold gewinne man den Platz für das zusätzliche 4. Gleis durch den Rückbau des Mittelbahnsteigs. Dann wechsele man auf zwei Außen Gleise. Im PFA 5.15 gebe es zahlreiche neu zu bauende Durchlässe. Durchlässe schwächten den Bahndamm in der Konstruktion zwar nicht, aber im Gesamtinfrastuktursystem stellten sie einen Schwachpunkt dar. Wenn ein Durchlass nachgebe und eine Weiche darüber liege, sei die Gefahr einer Entgleisung erhöht. Daher dürften Weichen nicht auf Durchlässen liegen. Die Schwierigkeit sei, dass viele Weichen eingebaut werden müssen und jetzt bereits viele Durchlässe im Abschnitt vorhanden seien. Deshalb müssen Durchlässe auch zurückgebaut oder zusammengelegt werden. Dies betreffe mehrere Stellen. Für die müsse gemeinsam eine Lösung gefunden werden. Planerisch sei das eine große Herausforderung. (**Anlage 2**, Folien 18-23)

*Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:*

Ein Mitglied bittet, mehr über die Durchlässe zu erfahren.

Herr Rohmann erklärt: Es gebe unter anderem die Überlegung, ein klassifiziertes und ein nicht klassifiziertes Gewässer zusammenzulegen. Dies wäre ein neues Vorgehen bei der gemeinsamen Nachweisführung. (**Anlage 2**, Folie 25+26) Aus planerischer und technischer Sicht wäre dies machbar.

Allerdings seien diese rechtlich zu differenzieren. Er stellt die Frage in den Raum, ob diese Zusammenlegung möglich sei.

Ein Mitglied erklärt: Es müsse sich im Einzelfall angeschaut werden. Eine allgemeine Aussage sei nicht möglich. Es sei Bereitschaft da, dies zu prüfen. Zudem müsse das Artenvorkommen überprüft werden. Ein Mitglied betont: Es empfinde die Idee für gut, diese Schwachpunkte zu entfernen.

Es wird vereinbart, dass seitens des Projekts Lösungen für die Durchlässe ausgearbeitet werden, die mit den Gemeinden und Behörden besprochen werden sollen.

Herr Rohmann erklärt: Man habe einen ähnlichen Fall in Niedermittlau West. Auch hier würde man gerne Gewässer zusammenlegen wollen. Allerdings handle es sich hier um zwei nicht klassifizierte Gewässer. Auch hier würde man nun Nachweise erarbeiten. Man gehe damit auf die Gemeinde Haselroth zu.

Herr Koch (Planungsbüro Krebs+Kiefer): Man komme mit konkreten Lösungsansätzen auf die betreffenden Behörden zu. Es sei klar, dass es Einzelentscheidungen seien. Man sei auch in Abstimmung mit Umweltplanern und Gewässerexperten. Ein bilateraler Folgetermin wird avisiert.

Ein weiteres Mitglied fragt: Werde Grunderwerb erforderlich?

Herr Rohmann sagt: Man müsse in großem Maße Flächen erwerben. Jedoch nicht nur für die Gewässerverlegung, sondern auch andere Gewerke und die Baulogistik würden Flächen in Anspruch nehmen. Es gebe bereits eine Liste mit Flächen, die erworben werden müssten.

Das Mitglied stellt eine Rückfrage: Werde über eine Unternehmensflurbereinigung nachgedacht? Man bräuchte einen Gewässerplan.

Herr Rohmann erwidert: Man müsse sich diesbezüglich nochmal bilateral austauschen. Er komme gerne auf den Main-Kinzig-Kreis zu.

Herr Stolzenburg (F&S Umweltplanung): Die Gewässerumverlegung passiere immer bahnkörpernah. Demnach habe man keine großen Zerschneidungen mit umliegenden Flurstücken.

Ein Mitglied fragt: Wie groß müsse der Abstand zwischen den Weichen sein, um dort einen Durchlass zu errichten?

Herr Rohmann erklärt: Der Raum zwischen zwei Weichen liege bei 25 Metern.

Mit Zustimmung des Anlagenverantwortlichen könne man mit diesem Vorgehen eine Weiche zwischen die Durchlässe legen.

Herr Rohmann führt über zum Thema Bahnhof in Langenselbold. Auch hier habe man die Herausforderung wie in Niedermittlau, den Anschluss der Entwässerung an das öffentliche Kanalnetz zu erzielen. Man sei hier mit den Gemeinden bereits im Austausch. An allen Baugruben müsse man bereits im Planfeststellungsantrag wissen: Was mache man mit dem anfallenden Wasser während des Bauzustands? (**Anlage 2**, Folie 28)

Herr Rohmann führt weiter aus: Man arbeite derzeit daran, die Ströme der Fahrgäste im Bauzustand detailliert zu lösen. So wolle man Situationen wie in Gelnhausen in Zukunft bestmöglich vermeiden. Man prüfe gerade eine barrierefreie Lösung für die Fußgängerüberführung im Bauzustand. Dabei müsse man unter anderem die städtebauliche Verbindungswirkung berücksichtigen. Zudem befasse man sich mit der Wegeführung durch das Baufeld. Gemeinsam mit beiden Gemeinden wolle man hier eine Kompromisslösung erarbeiten. (**Anlage 2**, Folie 29) Eine Überlegung größeren Ausmaßes sei eine Verlegung des Haltepunktes. Das bedeute: Die beiden Bahnhöfe in Niedermittlau und Langenselbold würden zu einem neuen temporären Haltepunkt zusammengelegt. Damit erziele man eine Entkopplung des Kundenstroms in den beiden Bauphasen. Die Vor- und Nachteile des Vorgehens würden in jedem Fall gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden besprochen. (**Anlage 2**, Folie 30)

Des Weiteren müsse man klären, wie man mit bauzeitlichen Querungen von Gewässern, die eine Baustraße nicht tragen, umgehe. Man habe hier zwei Möglichkeiten überlegt: Entweder man ertüchtige sie für den Bauzustand oder man ertüchtige sie bereits für den Endzustand. In beiden Fällen bliebe die Frage übrig, ob hydraulische Nachweise gefordert seien. (**Anlage 2**, Folie 31) Er gehe davon aus, dass der Nachweis nur für den Endzustand erforderlich sei. Auch hier komme man mit der Gemeinde in den Austausch, um die Optionen zu evaluieren.

Herr Rohmann verweist nun auf die Baugrube. Man wolle das Grundwasser derart absenken, dass man das Bauwerk im trockenen Zustand errichten könne. Die Frage sei: Dürfe man das entnommene Wasser wieder in den Häßlerbach zurückführen oder müsse man sich einen neuen Einleite-Punkt suchen? (**Anlage 2**, Folie 32) Ein Mitglied erwidert: Die Gewässernutzung müsse beantragt werden. Dann würde geprüft, welche Mengen der Bach aufnehmen könne. Die Bahn müsse demnach anmelden, wie viel Wasser eingeleitet werden soll. Auf der Grundlage könne man die Zulässigkeit der Gewässernutzung prüfen.

Herr Rohmann stellt die Rückfrage, ob der Antrag auf Gewässerbenutzung vor dem Planrechtsverfahren gestellt werden müsse, oder ob dies im Rahmen der Wasserrechtsanträge mit dem Planrechtsverfahren passiere. Das Mitglied erwidert, es sei besser, den Antrag bereits vor dem Planrechtsverfahren zu stellen.

Herr Rohmann präsentiert nun ein Beispiel aus Neuenhaßlau. Es gehe um eine neue Eisenbahnüberführung, in Form einer Brücke, über einen Fuß- und Radweg. Bisher seien bei der Eisenbahnüberführung zwei Rampen von Osten und Westen geplant. Jetzt sei bekannt, dass der Durchlass größer werden müsse. Dies habe zur Konsequenz, dass die Rampe nach Westen nicht mehr angeschlossen werden könne, da der Radweg ansonsten angehoben werden müsse. Hierfür erfolge eine Rücksprache mit der Gemeinde Hasselroth. (**Anlage 2**, Folie 33)

Herr Rohmann führt aus, dass man bei der Reduzierung von Querungen immer den Nachteil habe, dass diese eine trennende Wirkung der Bahn auf die Fauna haben. Man arbeite an einer Vernetzungsfunktion mittels Bermen. (**Anlage 2**, Folie 34)

*Rückfragen der Sitzungsteilnehmenden:*

Ein Mitglied vergewissert sich, dass die Präsentation im Nachgang versendet wird. Dann habe man die Möglichkeit, sich die Punkte nochmals im Detail anzuschauen.

Herr Rohmann bejaht dies und sagt, dass man auch auf die zuständigen Institutionen zukomme.

Ein weiteres Mitglied betont, dass bilaterale Gespräche bezüglich der Zusammenlegung der Haltepunkte im Nachgang notwendig seien.

## **TOP 6 Ausblick nächste Schritte und Projektphasen**

Herr Rohmann gibt einen Ausblick auf die weiteren Planfeststellungsabschnitte. Zu den Abschnitten PFA 5.13 und PFA 5.14 habe man aktuell keinen neuen Planungsstand.

Er betont, dass man sich noch im Zeitplan befinde und man 2030 mit dem PFA 5.15 fertig werde. Geändert hätte sich marginal die Kilometrierung der einzelnen Abschnitte.

Er weist nochmal darauf hin: Um die Zeitplanung weiterhin einhalten zu können, sei man auf Mitarbeit und Dialog angewiesen. Nur gemeinsam sei die Beschleunigung und auch die kontinuierliche Umsetzung des Zeitplans möglich.

Herr Rohmann kündigt das 25. Dialogforum am 27. August 2025 an, bei dem auch die ABS wieder einen Tagesordnungspunkt bilde. (**Anlage 2**, Folie 37+38)

Der Moderator betont: Der Aufbau der AG-Sitzung heute sei besonders und anders gewesen als bei den vorherigen Sitzungen. Die Planungen würden immer detaillierter und die Fragestellungen werden daher immer kommunaler. Daher möchte er gerne die Zeit nutzen, ein kurzes Stimmungsbild zu bekommen. Ein Mitglied äußert, dass es die Sitzung für einen ersten Überblick gut fand und davon ausgehe, dass die Detailfragen im weiteren Austausch geklärt werden.

Ein weiteres Mitglied schließt sich dem an.

Der Moderator übergibt das Wort an Herrn Tigges. Herr Tigges betont, dass es ihm immer wichtig sei, in den Dialog zu kommen. Die AG Sitzungen schaffen die Grundlage dafür, dass man über das gleiche und vor allem gemeinsam spreche.

Der Moderator bedankt sich bei allen Mitgliedern für die Teilnahme und den guten Austausch.