

Planfeststellungsverfahren im Abschnitt Gelnhausen im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Schienenstrecke Hanau – Gelnhausen (PFA 5.17- 5. Änderung)

- Anhörungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes -

1. Kurzbeschreibung des geplanten Vorhabens ¹

Veranlassung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ermittelt und priorisiert der Bund den Aus- und Neubaubedarf der Verkehrsinfrastruktur. Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist eine Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (zuletzt geändert am 23.12.2016), in dem das Projekt Ausbaustrecke / Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im Abschnitt 2 als laufende Nummer 2 mit vordringlichem Bedarf enthalten ist.

Die Planungsregion Südhessen betreffend sind folgende Teile Bestandteil des Projektes ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im BVWP 2030 von Bedeutung:

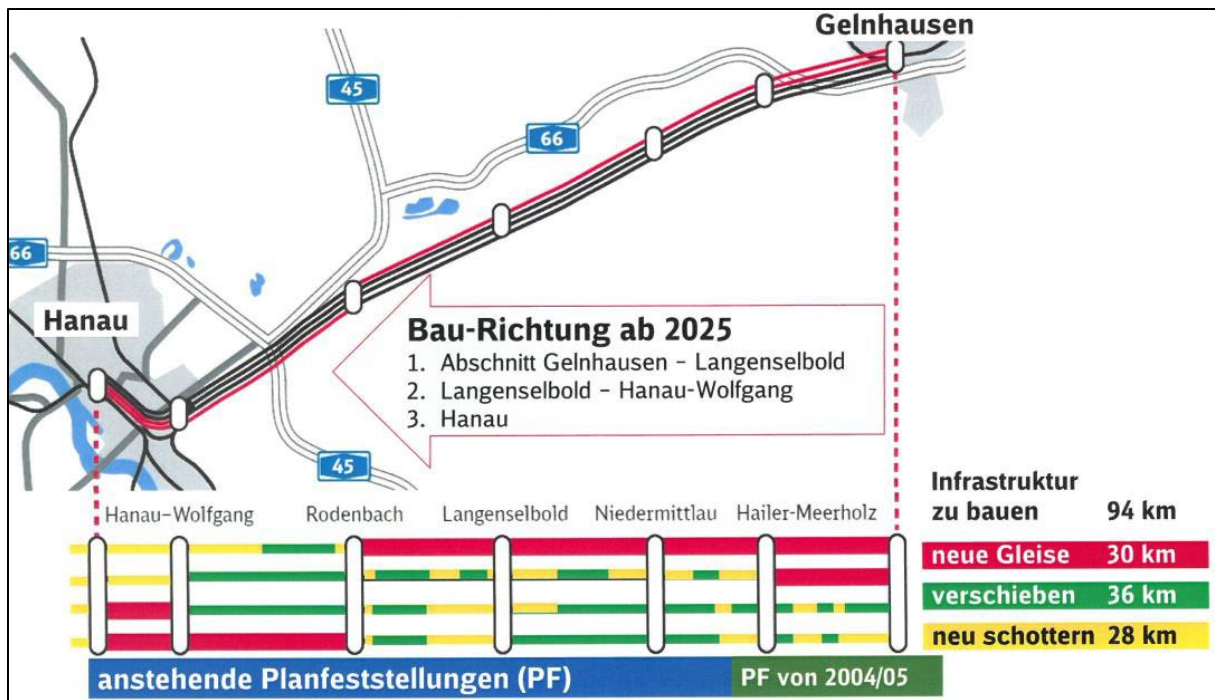
- 3. und 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, v_{\max} 200 km/h
- 2-gleisige Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen – Mottgers, v_{\max} 250 km/h, mit beidseitigen höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda und Würzburg an die Schnellfahrstrecke (SFS) Fulda – Würzburg (nur Planfall 002²)
und als die Alternative
- 2-gleisige NBS Gelnhausen – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600 (Kinzigtalbahn), höhenfreie Einbindung in die Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, V_{\max} 200 km/h sowie Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach (nur Planfall 007³)

Die Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen stellt somit den westlichen Abschnitt des Gesamtprojektes ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda dar, östlich von Gelnhausen schließt sich der Abschnitt für eine Neubaustrecke (NBS) in Richtung Fulda an, der sich derzeit im Raumordnungsverfahren befindet. Um die Betriebsqualität zu verbessern und die benötigte Kapazität zu erreichen, soll die Trasse zwischen Hanau und Gelnhausen auf ihrer ganzen Länge viergleisig ausgebaut werden. Der Ausbau umfasst die beiden noch zweigleisigen Abschnitte von Hailer-Meerholz nach Gelnhausen und von Hanau nach Hanau-Wolfgang sowie die übrigen dreigleisigen Teilabschnitte. Da die bestehende Strecke weitgehend gerade verläuft und für ICE heute schon mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h befahrbar ist, sollen die neuen Gleise entlang dieses Bestands gebaut werden. Eine Neuzerschneidung des Kinzigtals durch eine neue Trasse wird so vermieden.

¹ Eigene Zusammenstellung aus den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen.

² Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 trägt der Planfall 2-002-v02 den Namen „ABS/NBS Hanau -Würzburg/Fulda -Erfurt“.

³ Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 trägt der Planfall 2-007-v01 den Namen „ABS/NBS Hanau - Fulda - Erfurt / Aschaffenburg – Nantenbach“.



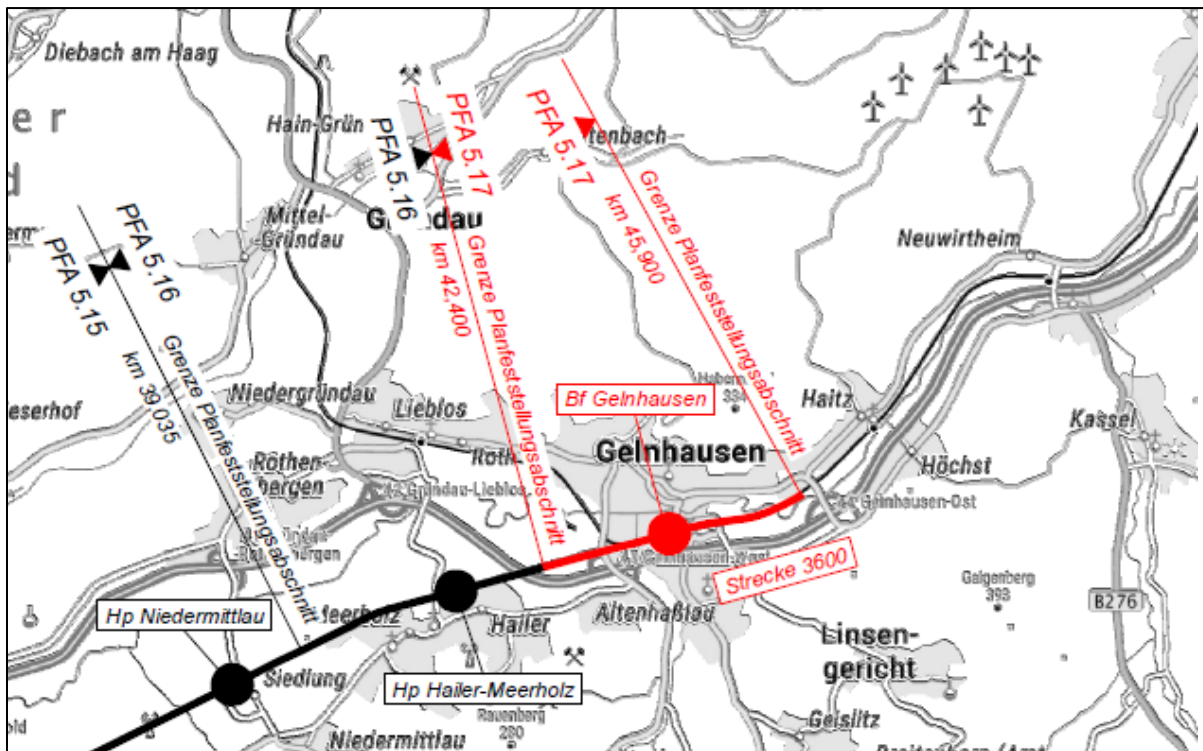
Quelle Planfeststellungsunterlagen - Abb. 1: Schema des Streckenausbaus auf vier Gleise

Um die 5. Änderung des Planfeststellungsbereichs 5.17 und die Auswirkungen auf den Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP2010) einordnen zu können, wird auf die Historie verwiesen. Die Ausbaustrecke 5 Fulda – Frankfurt (M) war als Überhangmaßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan 1985 mit der Vollendung des dreigleisigen Ausbaues zwischen Hanau und Gelnhausen und im Zusammenhang mit der ABS/NBS Hanau – Erfurt als „Neues Vorhaben“ im „Vordringlichen Bedarf“ im BVWP 1992 eingestellt und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) vom 15.11.1993 ausgewiesen. Im BVWP 2003 wurde der 3-gleisige Ausbau zwischen den Bahnhöfen Hailer-Meerholz und Gelnhausen als Teilmaßnahme der ABS 5 Fulda – Frankfurt geführt.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.11.2004 (Az.: 55111-0214-95) ist seit 2006 unanfechtbar. Er ist hinsichtlich des Ausbauzustandes auf einen dreigleisigen Ausbau der aktuelle rechtliche Bestand. Die mit der 5. Planänderung des Planfeststellungsbereichs 5.17 einhergehenden Änderungen gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.11.2004 sowie gegenüber den Planänderungsbeschlüssen vom 03.06.2009, vom 30.09.2009, vom 14.02.2014 und vom 10.07.2018 ergeben sich aus der Planung zum viergleisigen Ausbau der Strecke und aus der Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 230 km/h für die inneren Gleise. Sämtliche Änderungen sind in die Planfeststellungsunterlagen zur 5. Planänderung des Planfeststellungsbereichs 5.17 eingearbeitet worden. Die jetzt vorgesehene Anlage einer südseitigen Baustraße bis zum Bau-km 45,900 macht grundsätzlich die Verschiebung der Planfeststellungsgrenze von Bau-km 45,750 bis zum Ende der Baustraße in Bau-km 45,900 erforderlich.

Der Streckenabschnitt im Planfeststellungsbereich 5.17 ist derzeit von Bahn-km 42,400 im Bereich Hailer bis zur Zusammenführung mit der von Gießen kommenden Strecke 3701 zweigleisig. Die Strecke 3701 bildet gemeinsam mit der Strecke 3600 bis zum Empfangsgebäude Bahnhof Gelnhausen einen dreigleisigen Abschnitt von 500 m Länge.

Östlich des Bahnhofs Gelnhausen verläuft die Strecke 3600 weiter zweigleisig bis zur Querung der L3333 und der Kinzig in der Kinzigau bei Haitz (Streckenkilometer 46,1). Für den betrachteten Abschnitt liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 18.11.2004 für einen dreigleisigen Ausbau vor. Auch die Herstellung des Planums für ein viertes Gleis war bereits Gegenstand der Planfeststellung. Es erfolgten vier Planänderungen. Ein Gleisbau wurde allerdings nicht realisiert, da die DB AG am 22.07.2013 entschied, auf einen zwischenzeitlichen dreigleisigen Ausbau zu verzichten und im Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt auf den zweigleisigen Bestand aufbauend direkt viergleisig auszubauen.



Quelle: Übersichtskarte aus Planfeststellungsunterlagen

Durch die Ausbaumaßnahme kommt es auch zu einer Änderung der Lage der Bestandgleise. Weitere Anpassungsmaßnahmen sind der Bau eines neuen (breiteren) Brückenbauwerks der Landesstraße L 3202, Neubau der Eisenbahnüberführung über den Schandelbach inklusive Einbau von Stützwänden am Schandelbach, Vervollständigung des südlichen Teils der Kinzigflutbrücke, Neubau der Personenunterführung und einer neuen Park & Ride-Anlage am Bahnhof Gelnhausen sowie Bau neuer Bahnsteige, Neubau von Oberleitungsanlagen und der Signaltechnik, Anpassung der Entwässerungsmaßnahmen, Bau zusätzlicher und höherer Lärmschutzwände.

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss für den PFA 5.17 vom 18.11.2004 datiert weit vor dem Stichtag der Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 16. BImSchV zur Abgrenzung der Anwendbarkeit der Schall 03-1990 und der Schall 03-2012. Demnach wäre im Rahmen des hier beantragten Verfahrens zur Änderung des vorgenannten ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses weiterhin die Schall03-1990 anzuwenden. Der Deutsche Bundestag hat in der 72. Sitzung am 13.05.2020 mit dem Erschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD beschlossen, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen als Teil des Bedarfsplanverfahrens zusätzlich mit folgenden Maßnahmen

(Kernforderungen) des Dialogforums Hanau - Würzburg/Fulda umzusetzen (Parlamentarische Befassung): „Auf dem gesamten Streckenabschnitt Hailer-Meerholz-Gelnhausen wird sowohl im Bereich der Planänderungen als auch im Bereich der Planfeststellungen Lärmvorsorge gewährt, damit auf der gesamten Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen ein gleich hohes Niveau des Lärmschutzes sichergestellt wird. Bei der gesamthaften Lärmbetrachtung für das 4. Gleis ist auch für die Gleise 1 bis 3 die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Anlage 2 (zu § 4), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall03-2012), zu Grunde zu legen.“

Die Berechnungen zum Lärmschutz erfolgen daher nach der 16. BImSchV auf Basis der Schall03-2012. Als aktive Schallschutzmaßnahmen wurden Schallschutzwände nördlich bzw. südlich der Gleisanlage mit einer Gesamtlänge von ca. 3.965 m und Höhen zwischen 3,0 – 5,5 m über Schienenoberkante dimensioniert. Weiterhin ist eine Schallschutzwand zwischen den Gleisen mit einer Länge von ca. 925 m und Höhen zwischen 4,0 m – 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehen.

Abstimmung mit den Belangen der Landesplanung und der Raumordnung zum dreigleisigen Ausbau

Im Ausbaubereich Hailer – Gelnhausen war die Lage des dritten Gleises südlich der vorhandenen Gleise vorgesehen. In der seinerzeitigen landesplanerischen Stellungnahme vom 30.06.1988 (Az.: VII 54-93d 08/05 ABS 5.09 - 5.17) wurde der dreigleisige Ausbau im Ausbaubereich Hailer – Gelnhausen als mit den Belangen der Landesplanung vereinbar eingestuft. Die Lage des dritten Gleises zwischen Hailer und Gelnhausen war dabei südlich der vorhandenen Gleise vorgesehen. In der weiteren Planung konnte eine Beeinträchtigung der Wassergewinnungsanlage der Stadtwerke Gelnhausen in der Hailerer Aue nicht ausgeschlossen werden. Da die geplanten Baumaßnahmen die Brunnen des Wasserwerks Hailer zumindest während der Bauzeit tangieren und diese daher abgeschaltet werden müssen, war im Vorfeld des damaligen Planfeststellungsverfahrens zu klären gewesen, unter welchen raumordnerischen Bedingungen ein Ausbau mit den Belangen der Landesplanung vereinbar sei.

Das damalige Hessische Ministerium für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz als oberste Landesplanungsbehörde beauftragte das Regierungspräsidium Darmstadt mit Erlass vom 19.03.1993 (Az.: VII 7-93c 08/05 - 297 - 193) eine erneute landesplanerische Prüfung vorzunehmen. Die landesplanerische Beurteilung vom 18.12.1996 konnte die geplante Verlegung des dritten Gleises nördlich der vorhandenen Gleise im Ausbaubereich zwischen Hailer und Gelnhausen als mit den Belangen der Landesplanung vereinbar einstufen. Die landesplanerische Beurteilung umfasste auch die Zulassung der Abweichungen von den Zielen des damaligen Regionalen Raumordnungsplans Südhessen 1995 (RROPS 1995). Die Entscheidung erging unter den Voraussetzungen, dass die Ersatzwasserlieferung für die Beeinträchtigung der Wassergewinnungsanlagen „Hailerer Aue“ sichergestellt und die Inanspruchnahme des Retentionsraumes der Kinzig so gering wie möglich gehalten wird. Die entstehenden Retentionsraumverluste sollen durch die mit Schreiben des RP Darmstadt vom 20.09.2004 genehmigten Maßnahmen ausgeglichen werden. Die Maßgaben der damaligen landesplanerischen Beurteilung wurden vollständig umgesetzt. Sie umfassen eine Verwallung im Bereich der L 3333 und einen neuen Brunnen

(Br 7) zur Ersatzwasserbeschaffung. Dieser wurde 2020 in Betrieb genommen, um während der Bauzeit die Wasserversorgung sicherzustellen.

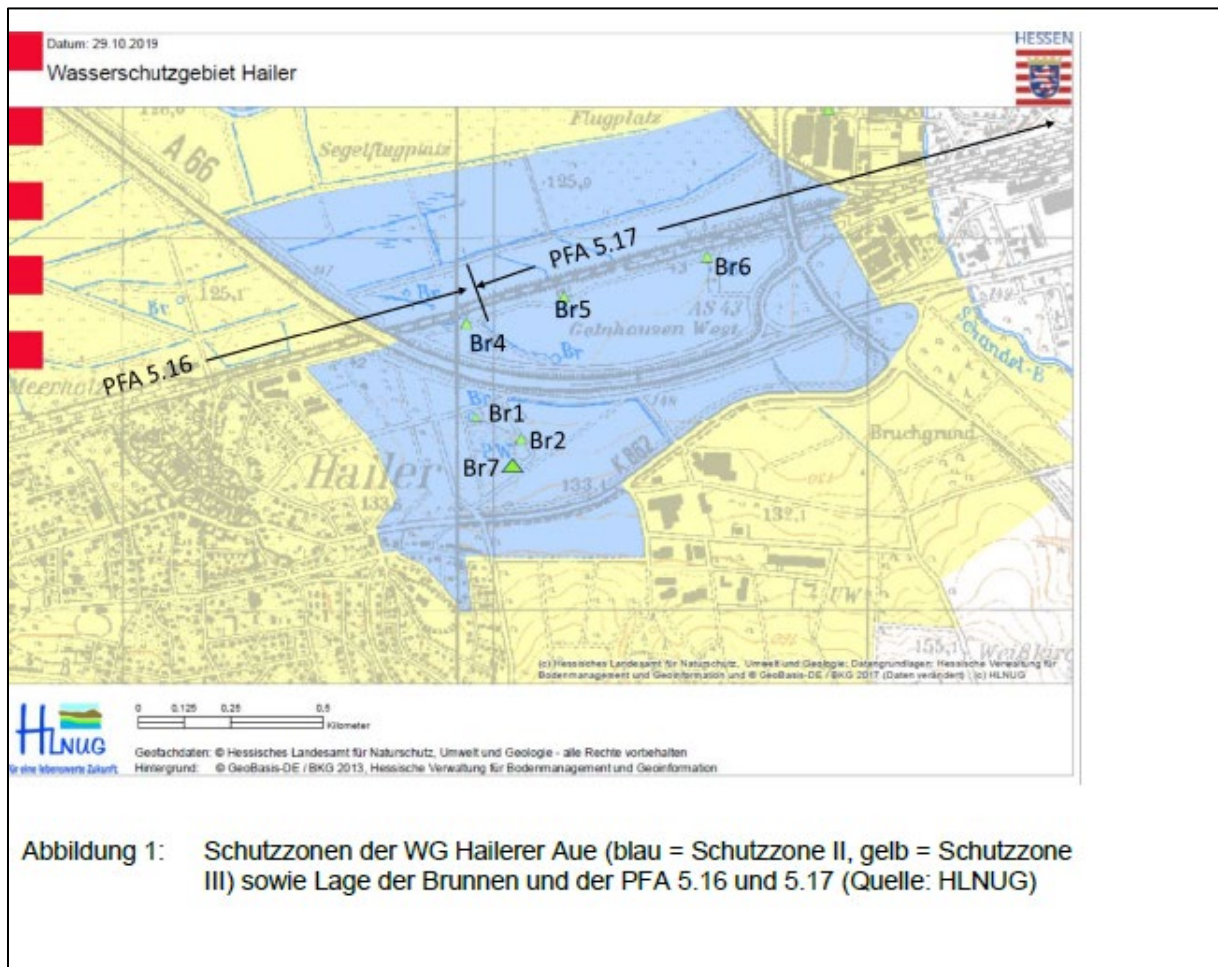


Abbildung 1: Schutzzonen der WG Hailerer Aue (blau = Schutzzone II, gelb = Schutzzone III) sowie Lage der Brunnen und der PFA 5.16 und 5.17 (Quelle: HLNUG)

Quelle: Planfeststellungsunterlagen

Mit Schreiben vom 26.09.2013 an die DB Netz AG entschied die obere Landesplanungsbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt, dass nach Prüfung gemäß § 15 Abs. 4 ROG für den viergleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich ist, sofern der viergleisige Ausbau einen eigenen Verkehrswert besitzt und in enger Bündelung mit den bestehenden Gleisen geplant wird.

Auswirkungen auf die Ausweisungen des Regionalplans Südhessens/Regionalen Flächennutzungsplans 2010

Im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) ist die geplante Aus- und Neubaumaßnahme Hanau – Würzburg/Fulda als Planungshinweis (Kapitel 5 Verkehr – G5.1-16) enthalten. Dort ist festgelegt, dass zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrszuwachses und zur Entflechtung von Fern- und Regionalverkehren im überlasteten Korridor Hanau – Würzburg/Fulda Aus- und Neubaumaßnahmen in diesem Bereich unverzichtbar sind. Es wird im Abschnitt Hanau – Gelnhausen von einem viergleisigen Ausbau als Bündelung mit der Bestandsstrecke ausgegangen.

Der Planänderungsabschnitt 5.17 hat eine Länge von 3.500 m. Im Wesentlichen resultiert aus der Planänderung eine Verbreiterung der vorhandenen Gleistrasse um 12 m gegenüber dem Istzustand bzw. um 6 m gegenüber dem planfestgestellten dreigleisigen Ausbau. Der Flächenumfang des Gesamtvorhabens umfasst rund 11,2 ha, zu denen noch 15,2 ha bauzeitlich genutzter Flächen kommen. Zum größten Teil erfolgt der Eingriff im Siedlungsbereich, wo schon versiegelte und teilversiegelte Flächen vorliegen. Etwa 3,7 ha der Ausbaufäche entfällt auf bislang unversiegelte Biotopstrukturen, wobei überwiegend Ruderalflächen und lineare Gehölzstrukturen entlang der Bestandstrasse betroffen sind.

Die Gegenstände der vorliegenden Planänderung lassen sich hinsichtlich der raumordnerischen Auswirkungen in drei Teilabschnitte einteilen:

- der viergleisige Ausbau der Strecke westlich im Abschnitt von Bau-km 42,400 bis Gelnhausen mit Anpassung bzw. der Um- oder Neubau der im betroffenen Abschnitt liegenden Bauwerke,
- der Ausbau der Strecke in Gelnhausen und der entsprechende Umbau des Bahnhofs Gelnhausen mit Anpassung bzw. der Um- oder Neubau der im betroffenen Abschnitt liegenden Bauwerke und Personenverkehrsanlagen
- und die Anpassung der zweigleisigen Strecke östlich von Gelnhausen bis km 45,750, insbesondere hinsichtlich bestehender und neu zu errichtender Lärmschutzwände und dem Einbau von Weichen.

Insbesondere zum erstgenannten westlichen Teilabschnitt Hailer – Gelnhausen ergeben sich aus raumordnerischer Sicht Auswirkungen auf Ziele und Grundsätze des RPS/RegFNP 2010. Zur Inanspruchnahme von rund 3,7 ha des Ziels Vorranggebiet Regionaler Grünzug und zum textlichen Ziel Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete bedarf es einer Zulassung der Abweichung von den Zielen der Raumordnung. Die Regionalversammlung ist hierzu im Sinne des § 14 HLPG zu hören.

III 31.1 – 93 d 08/05 156 (5.17-5.PIÄ)
gez. Sander

Darmstadt, den 23.12.2022