

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

**Zusammenfassung der Stellungnahme**

Die obere Landesplanungsbehörde und die Regionalversammlung Südhessen (RVS) geben jeweils als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren ab.

Zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke ergeben sich beim westlichen Teilabschnitt des Planänderungsverfahrens raumbedeutsame Auswirkungen auf Ziele und Grundsätze des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010). Der Abschnitt liegt vollständig in einem Vorranggebiet Regionaler Grünzug, einem Vorranggebiet für Natur und Landschaft, einem Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft sowie einem Vorbehaltsgebiet für Grundwasserschutz. Überlagert ist der gesamte Bereich von einem Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen. Das Vorhaben berührt zudem das textliche Ziel Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete und eine im Regionalplan festgelegte Fernwasserleitung (Ziel Z6.4.6).

Aufgrund der dauerhaften Inanspruchnahme von 3,7 ha eines Vorranggebietes Regionaler Grünzug (Ziel Z4.3-2) und des Verlaufs durch die Zone II des Trinkwasserschutzgebietes Hailerer Aue der Stadtwerke (SW) Gelnhausen (Ziel Z6.1.9) ist im Planfeststellungsverfahren auch über die Zulassung der Zielabweichungen vom RPS/RegFNP 2010 gem. 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG zu entscheiden.

Die zwei neu zu bauenden Gleise kommen am äußersten Rande eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft zum Liegen. Ein Zielabweichungstatbestand ist nicht gegeben. Die Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde ist zu berücksichtigen.

Nach dem Ziel Z4.3-3 sind Abweichungen vom Vorranggebiet Regionaler Grünzug nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem Vorranggebiet Regionaler Grünzug zugeordnet werden. Die Gründe des öffentlichen Wohls sind bei dem Vorhaben gegeben. Die RVS verpflichtet sich als Plangeber des Regionalplans mit der Zustimmung zu dieser Stellungnahme zur Zuordnung einer Kompensationsfläche im selben Naturraum in gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion. Im Rahmen der Neuaufstellung des RPS/RegFNP wird eine Fläche von 4 ha in der Gemarkung Gründau, wie in der Übersichtskarte (Anlage) dargestellt, neu als Vorranggebiet Regionaler Grünzug festgelegt. Die Kompensationsfläche liegt, wie das in Anspruch genommene Vorranggebiet, im selben Naturraum Büdingen-Meerholzer Hügelland im Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Kinzig.

Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, die Abweichungen vom RPS/RegFNP 2010 vom Ziel Z4.3-2 Vorranggebiet Regionaler Grünzug und vom Ziel Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II des Trinkwasserschutzgebietes Hailerer Aue zuzulassen. Die Zulassung der Abweichungen von den vorgenannten Zielen ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt. Die Stellungnahmen der Fachbehörden sind zu berücksichtigen.

## Stellungnahme der oberen Landesplanungsbehörde im Einzelnen:

### **Vorbemerkung zum Vorhaben**

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 Teilprojekte Bestandteil des Gesamtprojektes ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im BVWP 2030 von Bedeutung:

- 3. und 4. Gleis Hanau – Gelnhausen,  $v_{\max}$  200 km/h
- zweigleisige 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 002<sup>1</sup>)  
und als die Alternative
- zweigleisige 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 007<sup>2</sup>)

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.

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 Kinzigaue bei Haitz (Streckenkilometer 46,1), die ungefähr das östliche Ende des Planänderungsabschnitts darstellt. 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 entschied, auf einen zwischenzeitlichen dreigleisigen Ausbau zu verzichten und im Projekt

---

<sup>1</sup> Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 trägt der Planfall 2-002-v02 den Namen „ABS/NBS Hanau -Würzburg/Fulda -Erfurt“.

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

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt auf den zweigleisigen Bestand aufbauend direkt viergleisig auszubauen.

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 für die inneren Gleise. Von Bau-km 42,4 östlich der Autobahnbrücke bis Gelnhausen ist nunmehr ein viergleisiger Ausbau geplant. Der viergleisige Ausbau im Abschnitt 5.17 endet im Bahnhof Gelnhausen (Bahn-km 44,1). Östlich davon werden im Rahmen der 5. Änderung des Planfeststellungsbereichs 5.17 im Wesentlichen nur Weichen und Lärmschutzwände in bzw. entlang der Bestandstrecke gebaut. 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.

#### **Vorbemerkung zu bisherigen landesplanerischen Entscheidungen**

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 Ausbauabschnitt 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 Ausbauabschnitt 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 Raumordnungsplan Südhessen 1995 (RROPS 1995). Die Entscheidung erging unter den Maßgaben, 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 Maßgaben der damaligen landesplanerischen Beurteilung wurden umgesetzt.

Die entstehenden Retentionsraumverluste wurden durch die mit Schreiben des RP Darmstadt vom 20.09.2004 genehmigten Maßnahmen (Verwallung unter der Brücke der L3333 mit einer Rückstausicherung am Durchlass der A 66 im Stadtteil Höchst) ausgeglichen und ein neuer Brunnen zur Ersatzwasserbeschaffung, um während der Bauzeit die Wasserversorgung sicherzustellen, 2020 in Betrieb genommen.

Am 22.07.2013 entschied die DB AG auf einen zwischenzeitlichen dreigleisigen Ausbau zu verzichten und im Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt auf den zweigleisigen Bestand aufbauend direkt viergleisig auszubauen. Mit Schreiben vom 26.09.2013 an die DB Netz AG entschied die obere Landesplanungsbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt, dass für den viergleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen ein Raumordnungsverfahren gemäß § 15 ROG nicht erforderlich ist, sofern der viergleisige Ausbau einen eigenen Verkehrswert besitzt und in enger Bündelung mit den bestehenden Gleisen geplant wird.

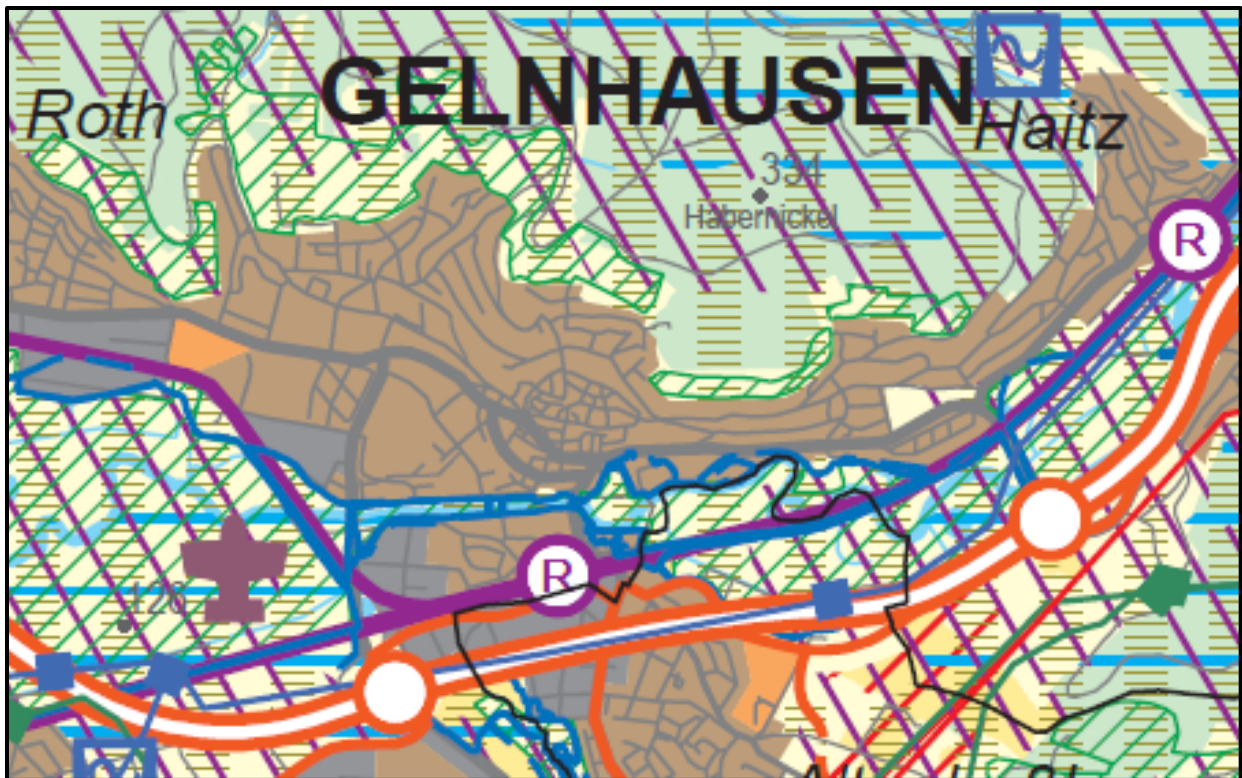
### **Vorbemerkung zu den Auswirkungen auf die Ausweisungen des Regionalplans Südhessens/Regionalen Flächennutzungsplans 2010**

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 sowie die Anpassung von Ingenieurbauwerken. Durch die Ausbaumaßnahme kommt es zu einer Änderung der Lage der Bestandsgleise. Weitere Anpassungsmaßnahmen sind der Bau eines neuen (breiteren) Brückenbauwerk der Landesstraße L 3202, Neubau der Eisenbahnüberführung über den Schandelbach inklusiv 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 Flächenumfang der Maßnahme 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 Bestandsstrasse 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 sowie die Anpassung der Kinzig-Flutbrücke auf der Südseite und die Fortführung der Verbreiterung des Bahndamms nach der Kinzig-Flutbrücke.



Quelle: Auszug aus dem RPS/RegFNP 2010

Insbesondere zum erstgenannten westlichen Teilabschnitt Hailer – Gelnhausen ergeben sich aus raumordnerischer Sicht Auswirkungen auf Ziele und Grundsätze des RPS/RegFNP. Aufgrund der dauerhaften Inanspruchnahme von 3,7 ha des Ziels Vorranggebiet Regionaler Grünzug (Ziel Z4.3-2) und des Verlaufs des westlichen Ausbauabschnitts durch die Zone II des Trinkwasserschutzgebietes Hailerer Aue der Stadtwerke (SW) Gelnhausen (Ziel Z6.1.9) ist im Planfeststellungsverfahren daher auch über die Zulassung einer Zielabweichung vom RPS/RegFNP 2010 gemäß gem. 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG zu entscheiden.

§ 8 Abs. 3 HLPG weist darauf hin, dass in Planfeststellungsverfahren eine eigenständige Abweichungsentscheidung nicht erforderlich ist. Diese wird vielmehr nach § 75 HVwVfG von der Planfeststellung mit umfasst. Bei Planfeststellungsverfahren des Bundes gilt § 75 Abs. 1 VwVfG analog. Das Eisenbahn-Bundesamt ist seit dem 06.12.2020 die zuständige Anhörungsbehörde für planfeststellungsbedürftige Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes. Gemäß § 73 VwVfG sind Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird, zu beteiligen. Daher ist im Falle einer erforderlichen Zielabweichung die Regionalversammlung Südhessen zu beteiligen.

Die landesplanerische Stellungnahme wird der Regionalversammlung Südhessen mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt werden. Die Stellungnahme der Regionalversammlung Südhessen ist voraussichtlich für die Sitzung am 10.03.2023 vorgesehen.

#### **Stellungnahme:**

##### **A) Planänderungsabschnitt 5.17 westlich von Gelnhausen – Länge rund 1200 Meter**

Die Linienführung der neuen Gleise erfolgt im Planänderungsabschnitt 5.17 westlich von Gelnhausen aufgrund der südlich angrenzenden Wassergewinnungsanlagen nördlich der

vorhandenen Bestandsgleise. Die Bestandsgleise der Bahnstrecke befinden sich überwiegend in Dammlage und geländegleicher Lage. Die neuen Gleise werden daher größtenteils auf neu zu errichtenden Dammschüttungen zu liegen kommen. Diese Dämme werden an die Bestandsdämme angeschüttet. Um eine gute Verzahnung zwischen dem Bestandsdamm und der neuen Dammschüttung herzustellen, sind die Böschungsflächen am Bestandsdamm abzutrepfen. An der L3202 westlich von Gelnhausen (Westspange) ist die Straßenbrücke zu erweitern.

Für das Ausbauvorhaben relevant sind die im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Freiflächenfunktionen der an den Schienenweg angrenzenden und durch das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Flächen von rund 3,7 ha. Bei den nicht versiegelten Flächen sind vor allem trassennahe ruderaler Säume (rund 1,5 ha) sowie Böschungsgehölze und andere Gehölzbiotope (rund 1,2 ha) betroffen. Nur in relativ geringem Umfang kommt es zum dauerhaften Verlust von Grünland- und Ackerbiotopen (0,9 ha). Der Rest (0,1 ha) entfällt auf sonstige Biotoptypen. Die Funktionen der Vegetation gehen bei einer anlagebedingten Flächeninanspruchnahme dauerhaft verloren. Der Abschnitt liegt vollständig in einem Vorranggebiet Regionaler Grünzug, einem Vorranggebiet für Natur und Landschaft, einem Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft sowie einem Vorbehaltsgebiet für Grundwasserschutz. Überlagert ist der gesamte Bereich zudem von einem Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen. Das Vorhaben berührt zudem das textliche Ziel Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete und eine im Regionalplan festgelegte Fernwasserleitung (Ziel Z6.4.6).

**I. Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel des RPS/Reg FNP 2010 Vorranggebiet Regionaler Grünzug (Z4.3-2)**

Gegen die Zulassung der Abweichungen gemäß § 6 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel Z4.3-2 des RPS/RegFNP 2010 zum Vorranggebiet Regionaler Grünzug bestehen aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde keine Bedenken, wenn die Inanspruchnahme des Vorranggebietes Regionaler Grünzug im gleichen Naturraum Büdingen-Meerholzer Hügelland (233) in der Gemarkung Gründau, wie in der Übersichtskarte (Anlage 1) dargestellt, kompensiert wird. Die Zulassung einer Abweichung vom Ziel Z4.3-2 des RPS/RegFNP 2010 ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt. Dem Ziel Z4.3-3 wird entsprochen. Nach dem Ziel Z4.3-3 sind Abweichungen nur aus dem Grunde des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem Vorranggebiet Regionaler Grünzug zugeordnet werden.

**II. Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel des RPS/Reg FNP 2010 Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete**

Die Zulassung einer Abweichung vom Ziel Z6.1.9 des RPS/RegFNP 2010 ist bei Berücksichtigung der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt. Aufgrund der südlich angrenzenden Wassergewinnungsanlagen wird im Planänderungsabschnitt 5.17 die Entscheidung getroffen, die Linienführung der neuen Gleise nördlich der vorhandenen Bestandsgleise vorzusehen. Eine befristete Ersatzwasserbeschaffung während der Bauzeit wurde zusätzlich bereits geschaffen.

Die Ersatzwasserbeschaffung ist bisher auf die bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens abgestellt. Die Erlaubnis für die Entnahme aus dem Brunnen 7 deckt die Bauzeit ab, aber noch nicht den späteren Betrieb, d.h. einen Havariefall. Die obere Wasserbehörde fordert daher eine Aktualisierung des Ersatzwasserkonzeptes, das den Planfeststellungsunterlagen beigelegt wird und aus dem hervorgeht, wann welche Brunnen und für welchen Zeitraum außer Betrieb genommen werden müssen.

### **III. Berücksichtigung des Grundsatzes G6.1.7 zum Vorbehaltsgebiet für Grundwasserschutz**

Für die dauerhafte Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz (G6.1.7) bestehen unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde keine Bedenken. Insbesondere ist das Ersatzwasserkonzept von 2016 auf den aktuellen Stand zu bringen. Es muss Aussagen zur Ersatzwasserbeschaffung während der Baumaßnahme sowie insbesondere zur Ersatzwasserbeschaffung im Betrieb bei einer Havarie enthalten.

### **IV. Beachtung des Ziels Z6.4.6 zum Schutz der bestehenden Fernwasserleitung**

Das textliche Ziel Z6.4.6 zum Schutz der bestehenden Fernwasserleitung ist zu beachten. Die querende Fernwasserleitung ist in ihrer Funktion zu sichern.

V. Gegen die Inanspruchnahme des **Vorranggebietes für Natur und Landschaft (Z4.5-3)** bestehen keine regionalplanerischen Bedenken. Der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke wird am äußersten Rande des Geltungsbereichs des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Auenverbund Kinzig“ durchgeführt. Eine Abweichung vom Z4.5-3 ist nicht erforderlich. Die Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde ist zu berücksichtigen.

VI. Gegen die Inanspruchnahme des **Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft** und des **Vorbehaltsgebietes für besondere Klimafunktionen** bestehen keine Bedenken.

### **Zu I Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel Z4.3-2 des RPS/Reg FNP 2010 zum Vorranggebiet Regionaler Grünzug**

Gemäß Ziel Z4.3-2 darf die Funktion der Regionalen Grünzüge durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung oder der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind in den Regionalen Grünzügen nicht zulässig. Hierzu zählen Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen. Im Vorranggebiet Regionaler Grünzug hat jede weitere Siedlungstätigkeit zu unterbleiben.

Durch das Vorhaben wird insbesondere in die Funktion des Wasserhaushaltes eingegriffen. Die Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes während der Bauzeit ist durch eine befristete Ersatzwasserbeschaffung des zusätzlichen Brunnens 7 für die Laufzeit der Genehmigung (27.11.2020 bis zum 31.02.2026) ausgeglichen. Die Erlaubnis für die Entnahme aus dem Brunnen 7 deckt die Gesamtbauzeit voraussichtlich nur zeitweise und auch noch nicht den späteren Betrieb, d.h. einen Havariefall, ab. Ob durch die Hinzunahme des Brunnens 7 die Wasserversorgung auch während des Betriebs (Havariefallbetrachtung, einschließlich

Umgang mit Löschmittel) sichergestellt werden kann, kann erst nach einem längerfristigen Betrieb und Einstellen eines Gleichgewichtszustandes sowie einem entsprechenden Monitoring beurteilt werden.

Aus Sicht der oberen Naturschutzbehörde kommt es durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt zwar zu beeinträchtigenden Wirkungen auf den Grünzug, insbesondere durch die dauerhaften Flächenverluste von landschaftsprägenden Strukturen, die damit verbundenen Auswirkungen sind jedoch eher marginal. Dies gilt sowohl für die dortige Freiraumerholung als auch für die klimatischen Verhältnisse. Die Beurteilung basiert auf Aussagen dazu im UVP-Bericht (Anlage 9) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 10).

Gemäß Ziel Z4.3-3 sind Abweichungen nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem Vorranggebiet Regionaler Grünzug zugeordnet werden. Die Gründe des öffentlichen Wohls liegen aufgrund der o.a. Listung im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vor. Naturräumlich gehört der Raum zur Haupteinheitengruppe des Rhein-Main-Tieflands mit der Haupteinheit Büdingen-Meerholzer Hügelland (233) und der Teileinheit des Gelnhäuser Kinzigtals (233.1). Die Inanspruchnahme des Vorranggebietes Regionaler Grünzug kann im gleichen Naturraum in gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion in einer Größe von 4 ha in der Gemarkung Gründau Rothenbergen, wie in der Übersichtskarte (Anlage) dargestellt, kompensiert werden. Die vorgesehene Fläche befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Kinzig“ direkt nördlich der A66 und reicht bis zum Siedlungsrand (Gewerbegebiet) von Rothenbergen. Mit der Festlegung als Vorranggebiet für Natur und Landschaft in den wesentlichen Teilbereichen und der Festlegung als Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen im RPS/RegFNP 2010 weist die Kompensationsfläche vergleichbare Festlegungen auf wie die in Anspruch genommenen Flächen. Die Fläche ist zudem überwiegend als Vorranggebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz festgelegt.

Für die Anlage des Ausbaus der Schienenstrecke ist die Zulassung der Abweichung vom Ziel Z4.3-2 des RPS/RegFNP 2010 unter Beachtung des Ziels Z4.3-3 unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Durch die Listung des Projektes im Bedarfsplan des Schienenausbaugesetzes sind die Gründe des öffentlichen Wohls gegeben. Mit der Entscheidung zur Kompensation des Vorranggebietes Regionaler Grünzug bindet sich die Regionalversammlung Südhessen bei der Zustimmung zur landesplanerischen Stellungnahme daran, in der laufenden Neuaufrstellung des Regionalplans die Erweiterung des Vorranggebietes Regionaler Grünzug in der Gemarkung Gründau entsprechend vorzusehen. Dies ist in der Übersichtskarte dargestellt. Um der Zuordnung der Kompensationsfläche mit gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion zum selben Naturraum Rechnung zu tragen, soll die Kompensation des Vorranggebietes Regionaler Grünzug außerhalb der betroffenen Gebietskörperschaft erfolgen. Dieses ist gerechtfertigt, da der Ausbau der Schienenstrecke ein Vorhaben des Bundes ist.

## **Zu II. Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel des RPS/Reg FNP 2010 Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete**

Nach dem Ziel Z6.1.9 hat in den Zonen I u. II der Trinkwasserschutzgebiete die Nutzung des



Grundwassers für die Trinkwasserversorgung Vorrang vor anderen, entgegenstehenden oder einschränkenden Nutzungsansprüchen. Der gesamte westliche Ausbauabschnitt in Parallelführung zu der bestehenden Bahntrasse verläuft in der Zone II des Trinkwasserschutzgebietes Hailerer Aue der Stadtwerke (SW) Gelnhausen. Die Wassergewinnung „Hailerer Aue“ der Stadtwerke Gelnhausen liegt in der Talau der Kinzig zwischen dem Stadtteil Hailer und dem Stadtgebiet Gelnhausen. Es hat eine Größe von 821 ha und versorgt anteilig etwa 30.000 Menschen mit Trinkwasser. Nach dem textlichen Ziel Z6.1.9 hat in den Zonen I und II der Trinkwasserschutzgebiete die Nutzung für die Trinkwasserversorgung Vorrang vor anderen, entgegenstehenden oder einschränkenden Nutzungsansprüchen. Die Bahntrasse quert die Schutzzonen II und III des Trinkwasserschutzgebietes. Zudem soll eine ca. 160 m lange Schallschutzwand im Bereich der Zonen II und III des Wasserschutzgebietes errichtet werden. Zwei der insgesamt fünf Brunnenfassungen des Wasserwerks Hailer der Stadtwerke Gelnhausen befinden sich im Untersuchungsgebiet, südlich angrenzend der Trasse östlich des Ortsteils Hailer in der „Hailerer Aue“. Ende 2020 wurde ein weiterer Brunnen 7 mit 14 m Tiefe in Betrieb genommen. Dieser Brunnen dient der Ersatzwasserbeschaffung für die Stadtwerke Gelnhausen, um bei eventuellen Beeinträchtigungen der Wasserqualität während der Bauzeit die Wasserversorgung sicherzustellen. Die Ersatzwasserbeschaffung war eine Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 5.16 vom 31. Januar 2005 (Az: 55111-0261-97) sowie dem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 5.17 vom 18.11.2004 (Az 55111-0214-95). Die Erlaubnis vom 27.11.2020 für die Entnahme aus dem Brunnen 7 wurde bis zum 31.02.2026 befristet erteilt.

Die Baumaßnahmen des PFB 5.17 „Gelnhausen“ sollen zusammen mit den Baumaßnahmen des PFB 5.16 „Hailer“ abgewickelt werden. Mit der Realisierung soll 2024 bereits begonnen werden. Der Brunnen 7 zur Ersatzwasserbeschaffung wird gebraucht, wenn die gleisnahen Brunnen zeitweise außer Betrieb genommen werden müssen. Darüber hinaus soll der Brunnen aber auch dazu dienen, im Fall einer Havarie an der Bahnstrecke und einem zeitweisen Ausfall der gleisnahen Brunnen 4 und 5 oder 6 die Trinkwasserversorgung sicherzustellen und die Flexibilität und die Redundanz der Wassergewinnung in der Hailerer Aue zu erhöhen. Hierzu fordert die obere Wasserbehörde in Ihrer Stellungnahme eine Aktualisierung des Ersatzwasserkonzeptes.

Durch die bereits erfolgte befristete Ersatzwasserbeschaffung wird die Funktion des Ziels Z6.1.9 während der Bauzeit bis zum Auslaufen der wasserrechtlichen Erlaubnis aufrechterhalten. Mit Aktualisierung des Ersatzwasserkonzeptes ist die Zulassung einer Abweichung vom Ziel Z6.1.9 des RPS/RegFNP 2010 bei Berücksichtigung der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt.

### **Zu III. Berücksichtigung des Vorbehaltsgebiets für Grundwasserschutz**

Die Vorbehaltsgebiete für Grundwasserschutz umfassen nach dem RPS/RegFNP 2010 neben den bestehenden und geplanten Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebieten (Zonen I - III bzw. IIIA) auch Flächen mit geringer natürlicher Schutzwirkung gegenüber Grundwasserverschmutzung. Zum Schutz des Grundwassers in qualitativer und quantitativer Hinsicht sind in besonders schützenswerten Bereichen der Planungsregion Südhessen „Vorbehaltsgebiete für den Grundwasserschutz“ ausgewiesen und in der Karte dargestellt. Der Schutz des Grundwassers hat hier einen besonders hohen Stellenwert bei der Abwägung

gegenüber Planungen und Vorhaben, von denen Grundwasser gefährdende Wirkungen ausgehen können. Neben den bestehenden und geplanten Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebieten (Zonen I - III/IIIA) sind dies Flächen mit geringer natürlicher Schutzwirkung gegenüber Grundwasserverschmutzung. Für die in die Vorbehaltsgebiete für Grundwasserschutz einbezogenen Trinkwasserschutzgebiete gelten zusätzlich die jeweiligen Verbote der Schutzgebietsverordnungen gemäß den darin getroffenen wasserrechtlichen Festlegungen (G6.1.7).

Es bestehen keine Bedenken für die dauerhafte Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes für Grundwasserschutz, wenn die Stellungnahme der oberen Wasserbehörde berücksichtigt wird.

#### **Zu IV. Beachtung des Ziels Z6.4.6 zum Schutz der bestehenden Fernwasserleitung**

Die querende Fernwasserleitung ist in ihrer Funktion zu sichern. Beim Ausbau der Schienenstrecke sind die Belange zur Sicherung der querenden Fernwasserleitung mit dem Versorgungsträger abzustimmen.

#### **Zu V. Inanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft**

Für den dreigleisigen Ausbau besteht bereits Planrecht. Die Baumaßnahmen zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke werden am äußersten Rande des Geltungsbereichs des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Auenverbund Kinzig“ durchgeführt. Nach dem Ziel Z4.5-3 haben in den Vorranggebieten für Natur und Landschaft die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen Biotopverbundes dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die mit diesen Zielen in Einklang stehen, sind zulässig. Die regionalplanerische Vorrangzuweisung bedeutet nicht den Ausschluss jeglicher anderen Nutzungsansprüche, sondern lediglich derjenigen Nutzungen, Planungen und Maßnahmen, die mit dem jeweiligen Schutzziel nicht vereinbar sind. Bei Berücksichtigung der Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde bestehen keine regionalplanerischen Bedenken zur Inanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft.

#### **Zu VI. Inanspruchnahme des „Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft“ und des „Vorbehaltsgebietes für besondere Klimafunktionen“**

Nördlich der bestehenden Bahnstrecke schließen sich landwirtschaftliche Flächen an, die als Grünland genutzt werden. Sie sind im RPS/RegFNP 2010 als „Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft“ festgelegt und werden überlagert durch das „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“. Gegen die Inanspruchnahme des „Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft“ und des „Vorbehaltsgebietes für besondere Klimafunktionen“ bestehen keine Bedenken.

#### **B) Planänderungsabschnitt 5.17 in Gelnhausen bis einschließlich Bahnhof Gelnhausen – Länge rund 500 Meter**

Der Abschnitt berührt die im RPS/RegFNP 2010 festgelegte „Fernverkehrsstrecke Bestand“ sowie den „Haltepunkt im Regionalverkehr“. Im Bahnhof Gelnhausen erfolgt ein umfangreicher Gleisumbau, der Bau neuer Bahnsteige und einer neuen Personenunterführung mit barrierefreiem Zugang zur Planung. Im Bahnhofsbereich werden im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben auch die Pkw-Stellplätze der P+R-Anlage neu geordnet. Regionalplanerische Bedenken zu diesem Teilabschnitt bestehen hinsichtlich des

viergleisigen Ausbaus der Strecke und des Umbaus des Haltepunkts nicht. Nach dem Grundsatz G5-7 sollen Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm durch Bündelung der Verkehrswege und erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vermieden und vermindert werden. Der Grundsatz ist zu berücksichtigen.

#### Begründung

Der Streckenabschnitt 5.17 ist derzeit von Bahn-km 42,400 bis zur Zusammenführung mit der von Gießen kommenden Strecke 3701 vor dem Bahnhof Gelnhausen zweigleisig. Die Strecke 3701 bildet gemeinsam mit der Strecke 3600 bis zum Empfangsgebäude Bahnhof Gelnhausen einen dreigleisigen Abschnitt von 500 m Länge. Die Linienführung der neuen Gleise erfolgt im Planänderungsabschnitt 5.17 in Gelnhausen unmittelbar im Anschluss an die vorhandenen Bestandsgleise. Die Bebauung entlang der Bahnstrecke ist hauptsächlich von Gewerbeflächen sowie gemischten Bauflächen geprägt. Die Ausweisung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Gelnhausen und der Gemeinde Linsengericht (1993, inkl. Änderungen) als "Fläche für Bahnanlagen" konkretisiert die entsprechende Festlegung der Schienenverkehrsstrecke des Regionalplanes räumlich.

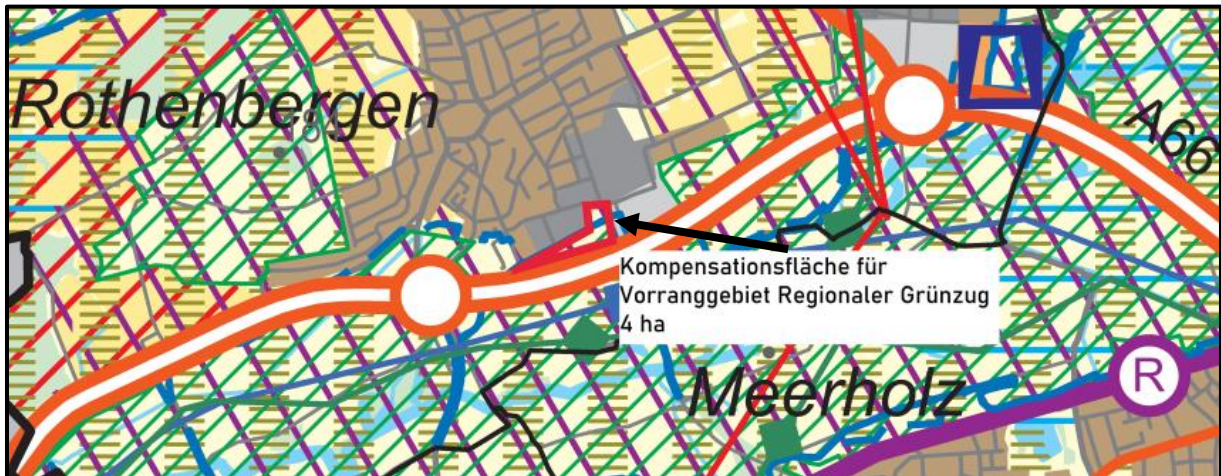
Die Zusicherung, die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend dem Regelwerk für einen Neubau zu gestalten, wird begrüßt. Im Siedlungsbereich sind die erforderlichen neu zu errichtenden Lärmschutzwände mit ausreichendem Schutz und auch unter städtebaulichen ästhetischen Gesichtspunkten vorzusehen. Auswirkungen auf die denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude und das Gesamtbild Bahnhof – Altstadt – Hügelkette Kinzighang von Süden sind nach Möglichkeit durch eine städtebaulich ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände zu vermindern. Die trennende Wirkung der Bahnstrecke ist nach Möglichkeit nicht zu verstärken.

#### **C) Planänderungsabschnitt 5.17 östlich ab Bahnhof Gelnhausen rund 1800 Meter**

Der viergleisige Ausbau endet im Bahnhof Gelnhausen (Bahn-Km 44,1). Östlich von Gelnhausen verbleibt die Strecke zweigleisig. Der viergleisige Ausbau dieses Abschnittes ist Teil des ROV NBS Gelnhausen – Kalbach. Änderungen sind an der Bestandsstrecke, die zum Teil durch das FFH-Gebiet „Kinzig zwischen Langenselbold und Wächtersbach“ (DE-5721-305)“ verläuft, vorgesehen. Im Bereich des FFH-Gebietes sollen Weichen und Lärmschutzwände in bzw. entlang der Bestandsstrecke gebaut werden. Des Weiteren sollen geringfügige Anpassungen der Kinzig-Flutbrücke und die Fortführung der südseitigen Verbreiterung des Bahndamms nach der Kinzig-Flutbrücke bis Bau-km 45,14 erfolgen. Die vorgesehene Anlage einer südseitigen Baustraße macht die Verschiebung der Planfeststellungsgrenze zum Ende der Baustraße in Bau-km 45,900 erforderlich. Regionalplanerische Bedenken zu diesem Teilabschnitt bestehen nicht. Die Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde ist zu berücksichtigen.

**Fazit: Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, die Abweichungen vom Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 vom Ziel Z4.3-2 Vorranggebiet Regionaler Grünzug und vom Ziel Z6.1.9 zum Schutz der Zone I und II der Trinkwasserschutzgebiete zuzulassen.**

Anlage:  
Übersicht Kompensationsfläche des VRG Regionalen Grünzug



Kompensationsfläche des VRG Reg. Grünzug in Gründau Rothenbergen nördlich A 66 im LSG Auenverbund Kinzig

III.31.1  
Sander

Darmstadt, im Januar 2023  
Tel.: 12-6117