

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	2
2 Vorzugsvariante	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung.....	3
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis).....	3
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	3
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz	5
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit).....	5
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes	5
3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.....	6
3.1.1 Allgemeines	6
3.1.2 Anregungen/Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden	6
3.1.3 Anregungen/Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten.....	7
4 Fazit	9
4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes	9
4.2 Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen	10
5 Anlagen	13

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist erfolgt.

Die Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen ist als Teilprojekt der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Der viergleisige Ausbau der elektrifizierten Hauptstrecken 3600 und 3677 ist Bestandteil des TEN-T Kernnetzes. Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der wichtigsten und meistfrequentierten Bahnstrecken Deutschlands. Mit dem Aus- und Neubauprojekt sollen Engpässe aufgelöst, die Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden. Die Planung des Vorhabens wurde 2012 mit Bundesmitteln wieder aufgenommen. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2017 abgeschlossen.

Das Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda - Erfurt wurde auf Grund der unterschiedlichen Leistungsphasen in der Planung im Jahre 2017 seitens der DB Netz AG in vier eigenständige Projekte unterteilt:

- „ABS Eisenach – Erfurt“ (in Betrieb, Restabwicklung),
- „ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen“ (Abschluss der Vorplanung)
- „NBS Gelnhausen – SFS¹ Fulda/Würzburg“ (Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens)
- „ABS/NBS Fulda – Gerstungen“ (Grundlagenermittlung)

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Projektteil ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen. Zu den weiteren in der Planung befindlichen Abschnitten wird das BMVI berichten, sobald die Vorplanung abgeschlossen ist. Für den hier berichteten Planungsbereich sieht die zuständige Landesbehörde keine Notwendigkeit für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Linienbestimmung, da die neuen Gleise an vorhandene Bahnanlagen gelegt werden. Die landesplanerischen Aspekte werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB Netz AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Der Bedarf für das Vorhaben wurde gesetzlich festgestellt. Das Gesamtvorhaben „ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda - Erfurt“ dient der:

- Entmischung der Verkehre im Korridor Hanau – Fulda bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung für die schnellen Verkehre in der Relation Rhein/Main – Hamburg/ Schleswig-Holstein/ Berlin/ Thüringen/ Sachsen
- Kapazitätserweiterung im hoch belasteten Abschnitt Hanau – Fulda im deutschen Schienennetz
- Angebotsausweitung im Fernverkehr, insbesondere in Verbindung mit den bestehenden Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg und Köln – Rhein/Main und der ebenfalls in Planung befindlichen NBS Frankfurt – Mannheim
- Nachfragegerechten Abwicklung des Regionalverkehrs bei steigendem Fern- und Schienengüterverkehr.

¹ SFS = Schnellfahrstrecke

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Bereits heute stellt die Strecke Hanau – Fulda durch das Kinzigtal einen Engpass bzw. abschnittsweise sogar einen überlasteten Schienenweg im Schienennetz dar. Die Kapazitätsengpässe bedingen eine nicht mehr zufriedenstellende Betriebsqualität. Um den Engpass zu beseitigen und die prognostizierten Verkehrssteigerungen im Schienengüterverkehr zu bewältigen, ist der Ausbau der Strecke im Kinzigtal notwendig. Im Abschnitt Hanau – Gelnhausen wird die Sicherstellung einer optimalen Betriebsqualität durch den viergleisigen Ausbau erreicht.

Der viergleisige Ausbau bedingt

- den Umbau / Anpassung / Neubau der Stationen Hanau, Rodenbach, Langenselbold, Niedermittlau, Hailer-Meerholz, Gelnhausen und Lieblos,
- Trassierungsanpassungen entlang der gesamten bestehenden Strecke,
- Anpassung der Infrastruktur in den Bahnhöfen,
- Um- und Neubau von Ingenieurbauwerken (Schienen- und Straßenüberführungen, Stützbauwerke, Durchlässe usw.),
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS auf die Viergleisigkeit samt Geschwindigkeitserhöhung,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung des Oberbaus für die höhere Streckenbelastung und höhere Streckengeschwindigkeit,
- Umbau / Neubau / Anpassung der Gleisentwässerung im Bestand und Neubau,
- Umlegung von kreuzenden Leitungen von Versorgungsunternehmen,
- Abriss und Errichten von Schallschutzwänden,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von Telekommunikationsanlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Oberleitungsanlagen für neue Gleisanlagen und höhere Streckengeschwindigkeit,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der elektrischen Anlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von Maschinen-Technischen-Anlagen.

2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

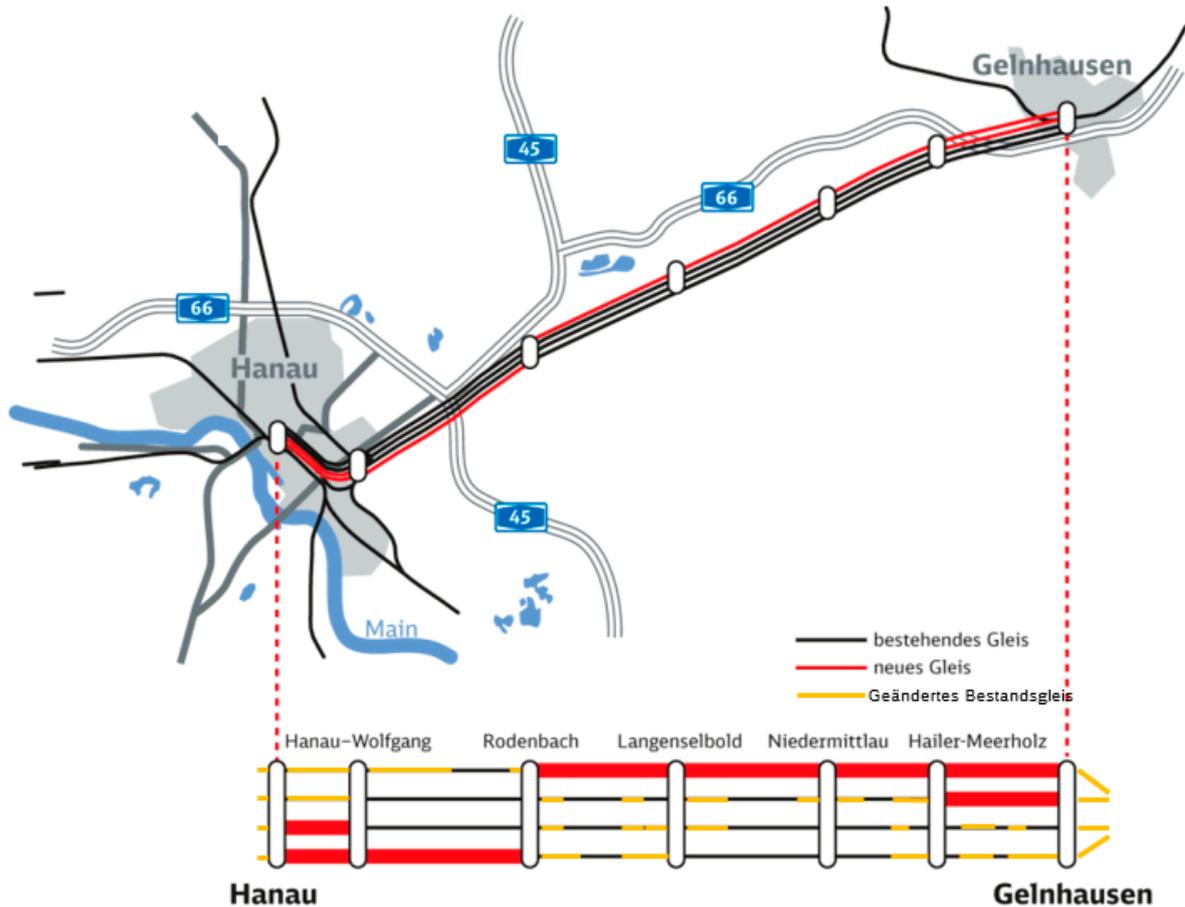
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

Im Zuge der Vorplanung wurden verschiedene Trassenvarianten nach im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung abgestimmten Kriterien bewertet. Im Ergebnis wurde eine allen Kriterien entsprechende Variante entwickelt². Diese sieht vor, das Projekt ABS Hanau – Gelnhausen auf einer Streckenlänge von rund 25 km wie folgt auszubauen:

- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hanau Hbf. und Hanau- Wolfgang mit Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Abzweigstellen,
- Neubau eines zusätzlichen vierten Gleises von Bhf. Hanau-Wolfgang bis nach Rodenbach südlich der bestehenden Gleisanlagen unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Abzweigstellen,
- Neubau eines zusätzlichen vierten Gleises von Hp Rodenbach bis zum Bahnhof Hailer/Meerholz nördlich der bestehenden Gleisanlagen unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen,
- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen ab Bahnhof Hailer/Meerholz bis zum Bahnhof Gelnhausen nördlich der Bestandsgleise unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen und Abzweigstellen.

² Die Kriterien und die Trassenentscheidung sind in der Anlage 1 (Bericht der DB Netz AG) detailliert beschrieben.

Abbildung

Ausbaustrecke ABS Hanau – Gelnhausen

Quelle: DB Netz AG

Die Strecke wird für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 230 km/h auf den inneren Gleisen ausgelegt.

Die gesamte Strecke wird mit neuester Leit- und Sicherungstechnik nach ETCS Level 2 und GSM-R ausgerüstet, um die für TEN-Strecken erforderliche Interoperabilität zu gewährleisten.

2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung wird für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abgearbeitet. Dies erfolgt im weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter. Die Basis für die Abarbeitung der Eingriffsregelung ist eine exakte technische Planung für das Vorhaben.

Für jeden Planfeststellungsabschnitt wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Fachbeitrag berücksichtigt die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44ff BNatSchG, die zusätzlich zur UVP und zur Eingriffsregelung zu beachten sind. Hiernach sind die streng geschützten Arten (gem. Anhang IV FFH-Richtlinie) und alle europäischen Vogelarten zu betrachten.

Für die FFH-Gebiete im Umfeld werden FFH-Vorprüfungen durchgeführt.

Nach Anlage 1, Nr. 14.7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ UVP-pflichtig. Zum viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen werden daher für alle Planfeststellungsabschnitte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und Aussagen zu den nach § 2 UVPG zu betrachtenden Schutzgütern getroffen.

2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Bei dieser Untersuchung stellte sich in der Bestandssituation im Verlauf der gesamten Strecke heraus, dass innerhalb des Nachtzeitraumes Überschreitungen des für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwertes 49 db(A) auftreten und somit alle bestehenden Lärmschutzwände zu ertüchtigen bzw. zu ersetzen sind.

Die Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) zeigen, dass eine großflächige Minderung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs mit weitgehender Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Außen- und Mittelwände, Schienenstegdämpfer) grundsätzlich möglich ist. Ergänzend zu den aktiven Maßnahmen können entsprechende passive Maßnahmen in Teilbereichen (Schallschutzfenster mit Lüfter, Fassadendämmung, Dachdämmung) umgesetzt werden.

In der nachfolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist der geplante Lärmschutz weiter zu detaillieren. Hierbei ist die Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unter rechtlich vorgeschriebenen Aspekten vorzunehmen. Das Ergebnis wird in die Unterlagen zur Planfeststellung übernommen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob in den Planungen des Planungsträgers die gesetzlichen Bestimmungen u. a. im Hinblick auf Umweltauswirkungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden sind.

2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Zuge der Vorplanung der ABS Hanau-Gelnhausen wurde für die vorgeschlagene Variante eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt. Demnach beläuft sich der prognostizierte Gesamtwert auf 1.472 Mio. Euro.

Gesamtwirtschaftliche Bewertung:

Das Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda - Erfurt wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 gesamtwirtschaftlich positiv bewertet (NKV 1,8). Das Vorhaben wurde für diesen Bericht vor dem Hintergrund des aktuellen Planungsstandes mit aktuellen Kosten erneut gem. der Methodik des BVWP 2030 bewertet. Demnach ist das Vorhaben weiterhin gesamtwirtschaftlich positiv (NKV 1,5)

Betriebswirtschaftliche Bewertung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU):

Für das Gesamtvorhaben wurde vor dem Hintergrund des in großen Teilen frühen Planungsstandes noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung hinsichtlich der Erlöse durch Trassen-, Stations- und Strompreise und Produktivitätseffekte errechnet. Durch die Realisierung der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen wird nach Angaben der DB Netz AG eine bessere Anschlussreichung und damit Reisekettenpünktlichkeit erreicht, die zu einer höheren Nachfrage und Mehrerlösen führt. Mit dem weiteren Bau der NBS Gelnhausen – SFS Fulda/Würzburg und der ABS/NBS Fulda – Gerstungen werden zusätzliche Trasseneinnahmen generiert.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ist eines der ersten Vorhaben, in dem diese Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von Planungsbeginn an umgesetzt wurden. Dazu wurde von der DB Netz AG gemeinsam mit dem Land Hessen ein Dialogforum initiiert, in dem betroffene Gruppen und Personenkreise aus der Region vertreten sind. Darüber hinaus dienen Arbeitsgruppen zu speziellen Planungsthemen der vertiefenden Auseinandersetzung zwischen der Deutschen Bahn und externen Experten. Mit Hilfe von Bürgerwerkstätten und Bürgerinformationsveranstaltungen wird darüber hinaus sichergestellt, dass jeder Interessierte sich aus erster Hand über das

Projekt informieren, Fragen stellen und Hinweise geben kann. Im Mittelpunkt der Arbeit des Dialogforums stehen das Gespräch, die Darlegung von Fakten und die Klärung von offenen Fragen. Denn gemeinsames Faktenwissen und Verständnis sind die Basis für einen guten Dialog. Das Forum nutzt bewusst die Ideen und das Zusammenwirken der Gruppe. Von 2014 bis Ende 2018 fanden insgesamt 16 Dialogforen und zahlreiche Arbeitsgruppensitzungen, Informationsveranstaltungen und Bürgerwerkstätten statt.

Die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes ist transparent über das Internet www.hanau-wuerzburg-fulda.de mit allen Dokumenten, Präsentationen und Protokollen einsehbar.

3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1.1 Allgemeines

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenausbaus bzw. aus ihrer Sicht erforderlichen Begleitmaßnahmen eingebracht.

Diese wurden im Dialogforum diskutiert, in Kernforderungen zusammengefasst und, soweit sie den Kriterien genügen und eine Rechtsgrundlage zur Finanzierung haben, in die Vorzugsvariante eingearbeitet. Diese sind unter 4.1.2 dargestellt. Im Ergebnis wurden bereits viele Anregungen in die Vorzugsvariante aufgenommen. Insbesondere hinsichtlich der Anregungen zur Trassierung und Höchstgeschwindigkeit entstehen Mehrkosten, die aber durch Nutzen mehr als ausgeglichen werden.

Viele Anregungen beziehen sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen, beispielsweise Lärmschutz. Diese kann jedoch erst im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG festgelegt werden, da hier u. a. Eigentumssachverhalte abzuwägen sind. Insofern können diese Anregungen hinsichtlich der Finanzierungsfähigkeit nicht abschließend bewertet werden.

Einige Anregungen können aufgrund der derzeitigen rechtlichen Vorgaben nicht in Vorzugsvariante aufgenommen werden. Diese sind unter 4.1.3 dargestellt.

3.1.2 Anregungen/Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden

3.1.2.1 Lärmschutz und Barrierefreiheit

Mit der Vorzugsvariante „Schnelle Gleise innen, 230 km/h“ werden in allen betroffenen Gemeinden (ohne Hanau und Gelnhausen) die Haltepunkte mit neuen Außenbahnsteigen und Lärmschutzwänden ausgerüstet werden und somit die von der Region geforderte aktive und barrierefreie Umgestaltung dieser Bereiche in großen Teilen ermöglicht.

3.1.2.2 Erstellung von Konzepten im Bereich Natur, Tourismus und Infrastruktur für naturschutzrechtliche Kompensationserfordernisse.

Bei Ausbau- und Neubaustrecken besteht die Rechtsverpflichtung zu Kompensationsmaßnahmen. Diese sind Teil der Projektfinanzierung. Der Umfang an Kompensationsmaßnahmen ist bei Ausbaustrecken deutlich geringer als bei Neubaustrecken. Die Frage der Standorte von Kompensationsmaßnahmen ist auch aus eigentumsrechtlicher Sicht zuverlässig erst im planrechtlichen Verfahren zu klären, in dem durch das Anhörungsverfahren gemäß § 73 VwVfG eine erneute Beteiligung aller Betroffener gewährleistet wird. Hierzu ist eine Abstimmung zwischen dem Main-Kinzig-Kreis und der DB AG erforderlich.

3.1.2.3 Bau und Finanzierung von Logistikflächen und -straßen zur weitgehenden Vermeidung von Baustellenverkehr und -Lärm in Siedlungsgebieten

Baulogistik inklusive Lärmauswirkungen wird im Zuge der Planfeststellung mit den Kommunen abgestimmt und genehmigt. Nach aktueller Bewertung der DB Netz AG wird diese Forderung in der zukünftigen Planung berücksichtigt und in Abstimmung mit den Gemeinden / Straßenbauamt umgesetzt.

3.1.3 Anregungen/Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten

3.1.3.1 Lärmschutz (Forderung 1)

3.1.3.1.1 Lärmvorsorge gemäß aktueller Verkehrslärmschutzverordnung auf der gesamten Ausbaustrecke (Mehrkosten 5,0 Mio. Euro)

In Bereichen ohne bestehendes Baurecht wird Lärmvorsorge nach der geltenden Verkehrslärmschutzverordnung geplant.

Für die Realisierung der Ausbaumaßnahme ist jedoch eine Berechnung nach geltender Verordnung im Abschnitt Hailer-Meerholz bis Gelnhausen laut DB Netz nicht erforderlich, weil bereits ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung des sogenannten Schienenbonus vorliegt. Die nachträgliche Anpassung des Lärmschutzes auf aktuelle Werte ist vor dem Hintergrund der im § 43 Absatz 3 BImSchG festgelegten Übergangsregelung und des Wirtschaftlichkeitsgebots gemäß § 7 BHO nicht geboten. Die Zuwendungsfähigkeit von Schallschutz gemäß neuer Verordnung im genannten Abschnitt ist daher nicht gegeben, solange keine Entscheidung zur Übernahme der damit verbundenen Mehrkosten getroffen wird.

3.1.3.1.2 Gestaltung der Lärmschutzwände (z. B. Begrünung, transparente Wände, Gabionenwände, Lichtbänder; Mehrkosten: 27,6 Mio. Euro)

Nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip sind lediglich die Kosten der wirtschaftlichsten Lärmschutzwände zuwendungsfähig, mit denen das Schutzziel erreicht wird. Dementsprechend ist der Vorhabenträger verpflichtet, mit der wirtschaftlichsten Variante die Planfeststellung zu beantragen. Unter Einhaltung dieser Prämisse sind grundsätzlich alle Maßnahmen, die von der Planfeststellungsbehörde als Auflage zur Erlangung des Baurechts aufgegeben werden zuwendungsfähig, soweit sie sich auf den eigentlichen Streckenausbau beziehen. Insofern bleibt abzuwarten, inwiefern die Gestaltungsforderungen beispielsweise vor dem Hintergrund städtebaulicher Aspekte im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Weitere Gestaltungsmaßnahmen wären von den für den Städtebau verantwortlichen Gebietskörperschaften zu finanzieren.

3.1.3.1.3 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen und sonstigen Lärm (keine Bewertungskriterien für Mehrkosten)

Die Berücksichtigung der Gesamtlärmauswirkungen ist nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich. Es gibt hierfür auch keine Vorschriften zur Berechnung. Zurzeit werden Schallsituationen und mögliche Schallschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes nur einzelfallbezogen verkehrsträgerübergreifend betrachtet. Das Forschungsvorhaben „Verkehrsträgerübergreifende Lärmkumulation in komplexen Situationen“ wurde Ende 2017 durch die Bundesanstalt für Straßenverkehr (BASt) vergeben. Im 3. Quartal 2019 soll ein Schlussbericht vorliegen. Ziel des Projektes ist die Erarbeitung von Lösungsansätzen für eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung von Sachallimmissionsbelastungen wie im Koalitionsvertrag vorgesehen.

3.1.3.2 Barrierefreiheit (Forderung 2)

3.1.3.2.1 Barrierefreier Ausbau aller Verkehrsstationen zwischen Hanau und Gelnhausen

Barrierefreiheit als gesetzlich verankertes Ziel (§ 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)) ist in eigener Verantwortlichkeit von den Eisenbahnen zu realisieren, die hierfür in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe Programme aufstellen und vom Bund gefördert werden. Der Bund stellt den EIU des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung, mit denen auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit förderfähig sind. Ergänzend stellt der Bund seit Jahren immer wieder mit Sonderprogrammen zweckgebundene Mittel zur Verfügung. Es ist vorgesehen, in der ab dem Jahr 2020 laufenden LuFV III weitere Anreize zur Herstellung der Barrierefreiheit zu setzen. Hierzu finden derzeit Verhandlungen der Vertragspartner statt.

Aus dem Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt heraus ist die Forderung nach den derzeitigen Regularien nicht finanzierungsfähig. Danach ist bei Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende (unter 1000 Reisende pro Station und Tag) bei Neubauten und wesentlichen Änderungen die sofortige Umsetzung baulicher Maßnahmen für besondere Personengruppen nur bei tatsächlichem Bedarf (z. B. besondere örtliche Gegebenheiten) möglich. Ist dies nicht gegeben, muss darauf geachtet werden, dass die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf möglich ist. Im

Zuge der Planung der Vorzugsvariante konnte auch durch die Wahl der Außenbahnsteige eine weitgehend projektbedingte barrierefreie Ausrüstung sichergestellt werden. Für den geforderten Vollausbau sind die DB Station&Service AG und die Aufgabenträger im Nahverkehr aufgerufen, aus den hierfür zu Verfügung stehenden Mitteln den barrierefreien Ausbau der Bestandsstationen unabhängig vom geplanten viergleisigen Ausbau zu realisieren.

3.1.3.2.2 Einheitliche Bahnsteigbreite von 3 m zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation

Die in der Vorzugsvariante enthaltenen neuen Außenbahnsteige sind gemäß der DB Station&Service-Richtlinie 813 (Personenbahnhöfe planen) in der Breite mit 2,50 m dimensioniert. Diese Richtlinie integriert die für die Zulassung erforderlichen europäischen und nationalen Normen. Eine Überschreitung dieser Dimensionierung widerspricht dem Wirtschaftlichkeitsgebot des § 7 BHO.

3.1.3.2.3 Videoüberwachung an Bahnstationen

Die Videoüberwachung von Bahnanlagen ist grundsätzlich nicht zuwendungsfähig und wäre ggf. von Seiten der DB Station&Service AG zu finanzieren.

3.1.3.3 Keine finanziellen Belastungen der an der Ausbaustrecke liegenden Kommunen im Zuge von Bahnhofsumgestaltungen und des Streckenausbaus (Forderung 3)

3.1.3.3.1 Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Das EKrG sieht bei Maßnahmen nach § 13 Absatz 3 vor, dass der jeweilige Baulastträger sich an einem Drittel der Kosten der Kreuzungsmaßnahmen beteiligt. Nach der Forderung sollen die Kommunen bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (EKrG) mit Kommunalstraßen von der Finanzierung freigestellt werden.

Zwar sieht der Koalitionsvertrag eine Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zur Reduzierung des kommunalen Anteils an TEN-Strecken vor. Der Gesetzgebungsprozess dazu soll noch in dieser Legislaturperiode eingeleitet werden. Es kann aber noch keine Aussage gemacht werden, in welcher Form und in welcher Höhe Kommunen entlastet werden sollen. Derzeit besteht für den Bund keine Möglichkeit, EKrG-Maßnahmen über die gesetzlichen Regelungen hinaus zu fördern, da die grundgesetzlich festgelegte Aufgabenfinanzierung (Artikel 104a GG) beachtet werden muss. Insofern sollte geprüft werden, inwiefern eine Förderung mit Landesmitteln möglich ist. Bei Ausbaumaßnahmen in anderen Bundesländern wurde/wird eine Förderung des kommunalen Kreuzungsdrittels mit Landesmitteln bereits praktiziert bzw. in Aussicht gestellt (ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden, ABS Berlin – Dresden)

3.1.3.3.2 Bahnhofsumfeld

Die Gemeinden verlangen eine vollständige Freistellung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bahnhofsumgestaltung.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums im Bahnhofsumfeld ist im Zuge eines Streckenausbaus mit Mitteln des Bedarfsplans nicht zuwendungsfähig. Sie liegt in der Verantwortung der jeweiligen Kommune.

3.1.3.4 Allgemeine regionale Forderungen (Forderung 4)

3.1.3.4.1 Erhalt des Knotens Hanau und Anzahl der dort halten ICE-Verbindungen erhöhen

Die Forderung richtet sich ausschließlich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese sind aufgefordert, die Forderung bei der Angebotsgestaltung zu prüfen.

3.1.3.4.2 Einrichtung einer Stiftung für die Region zum Ausgleich der Betroffenheiten während der Bauphase und des Betriebs der Bahnstrecke, inkl. der Einrichtung eines Steuerkreises

Stiftungen sind aus Mitteln des Bedarfsplans nicht zuwendungsfähig. Wollte man der Forderung nachkommen, müsste ein Stiftungsgesetz erlassen und entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Vor dem Hintergrund der relativen Kurzfristigkeit der Baumaßnahme scheint ein solches Vorgehen unverhältnismäßig.

3.1.3.4.3 Erweiterung der Ausbaustrecke von Bhf. Gelnhausen bis zum Haltepunkt Haitz-Höchst

Der der genannte. Abschnitt gehört zur NBS Gelnhausen – Fulda. Vor dem Hintergrund des derzeitigen Planungsstandes kann zu diesem Abschnitte erst berichtet werden, wenn die Vorplanung inkl. des Raumordnungsverfahrens abgeschlossen ist.

4 Fazit

4.1 Empfehlung des Eisenbahnbundesamtes

Der viergleisige Streckenausbau im Abschnitt Hanau – Gelnhausen dient der Bewältigung der stark wachsenden Schienenverkehre im Raum Frankfurt/Fulda/Würzburg/Erfurt innerhalb des Großprojekts ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt.

Aus vier möglichen Varianten wurde die Variante SI 230 (Hochgeschwindigkeitsgleise innen, $v_{max}=230$ km/h) ausgewählt, obwohl sie nicht die kostengünstigste ist. Da den Mehrkosten i. H. v. 6 Mio. Euro jedoch ein höherer Nutzen durch Fahrzeitverkürzung gegenüber steht, kann die Variante SI 230 dem Parlament als wirtschaftlichste Variante empfohlen werden.

Mit der Auswahl der Variante SI 230 werden alle Projektziele vorbehaltlich der Ergebnisse der Planfeststellungsverfahren erfüllt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geht davon aus, dass mit der Wahl der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Das Dialogforum der Öffentlichkeitsbeteiligung erhebt zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1) und der Barrierefreiheit (Kernforderung 2). Die übrigen Forderungen sind monetär überwiegend nicht bewertbar.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des EBA nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Das EBA empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante SI 230 der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten mit ggf. Auswirkungen auf die geplante Realisierung anderer Vorhaben, der Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors sowie einer möglichen Verlängerung der Bauzeit führen.

4.2 Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten ³	NKV ⁴	WR ⁵	technisch umsetzbar	rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der vsl. verfügbaren Haushaltsmittel ⁶
Vorzugsvariante	1.472	1,5	-1,21	ja	nach derzeitigem Planungsstand keine	gesichert
Forderungen gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG						
Berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:						
„schnelle Gleise innen“	Mit der Vorzugsvariante „Schnelle Gleise innen, 230 km/h“ werden in allen betroffenen Gemeinden (ohne Hanau und Gelnhausen) die Haltepunkte mit neuen Außenbahnsteigen und Lärmschutzwänden ausgerüstet werden und somit die von der Region geforderte aktive und barrierefreie Umgestaltung dieser Bereiche in großen Teilen ermöglicht.					
Kompensationsmaßnahmen	Bei Ausbau- und Neubaustrecken besteht die Rechtsverpflichtung zu Kompensationsmaßnahmen. Diese sind Teil der Projektfinanzierung. Der Umfang an Kompensationsmaßnahmen ist bei Ausbaustrecken deutlich geringer als bei Neubaustrecken. Die Frage der Standorte von Kompensationsmaßnahmen ist auch aus eigentumsrechtlicher Sicht zuverlässig erst im planrechtlichen Verfahren zu klären, in dem durch das Anhörungsverfahren gem. § 73 VwVfG eine erneute Beteiligung aller Betroffener gewährleistet wird. Hierzu ist eine Abstimmung zwischen dem Main-Kinzig-Kreis und der DB AG erforderlich					
abgestimmte Baulogistik inkl. Baulärm	Baulogistik inkl. Lärmauswirkungen wird im Zuge der Planfeststellung mit den Kommunen abgestimmt und genehmigt. Nach aktueller Bewertung der DB Netz AG wird diese Forderung in der zukünftigen Planung berücksichtigt und in Abstimmung mit den Gemeinden / Straßenbauamt umgesetzt.					

³ Gesamtwertprognose Preisstand 2018 inkl. Planungskosten und Risiken in Mio. Euro.

⁴ Bewertung gem. BVWP-Methodik Gesamtprojekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt.

⁵ In Prozent. Über die Wirtschaftlichkeitsrechnung der EIU wird nachrichtlich informiert, da mit der BUV die EIU Eigenmittel in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einbringen.

⁶ Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie

Nicht berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:						
	Kosten (in Mio. €), reale Baukosten- schätzung Preisstand 2018⁷	Änd. NKV	Änd. WR	Technisch umsetzbar	Rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushalts- mittel
Kernforderung 1 ⁸	32,6 ⁹	keine	-1,3	Ja ¹⁰	Ja ¹¹	nicht gesichert
Kernforderung 2	21,2	keine	-1,27		Ja	
Kernforderung 3	3,4	keine	-1,22		Ja	
Kernforderung 4	nicht bewertbar ¹²	–	–	–	–	
Gesamt (Vorzugsvariante zzgl. aller Forderungen)	1.529,2¹³	keine	-1,36	Ja	Ja	

⁷ Die Bewertung der Forderungen erfolgt auf Basis von Machbarkeitsstudien und Kostenkennwerten. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände im Vergleich zur Vorzugsvariante sind die dargestellten Sensitivitäten lediglich ein Indikator hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen.

⁸ Forderung nach gesamtheitlicher Lärmbetrachtung nicht enthalten, da eine Kostenbewertung aufgrund der fehlenden Berechnungsmethodik nicht möglich ist.

⁹ Davon 5 Mio. Euro Lärmvorsorge und 27,6 Mio. Euro Lärmschutzgestaltung. Berücksichtigung Lärmvorbelastung nicht bewertbar.

¹⁰ Bei der Verwendung von bahnzugelassen Systemen sind technische Risiken kaum zu erwarten. Jedoch liegen Forderungen nach neuen Systemen, insbesondere bei der Gestaltung von Lärmschutzwänden vor, die zurzeit noch nicht auf dem Markt vorhanden sind. Dass sich hieraus weitere technische Risiken insbesondere im Zuge der Entwicklung und bei den daraus folgenden erforderlichen Zulassungsprozessen ergeben, kann aus heutiger Sicht nicht ausgeschlossen werden.

¹¹ Bei der Verwendung von bahnzugelassen Systemen und bei Zugrundelegung der Schall 03 sind genehmigungstechnische Risiken kaum zu erwarten. Jedoch sind Forderungen nach neuen Systemen und nach einer gesamthafter Schalluntersuchung aller Lärmquellen (Straße, Flug, Bahnlärm) vorhanden. Inwieweit sich hieraus weitere genehmigungstechnische Risiken im Hinblick auf Betroffenheiten Dritter - zusätzlicher Platzbedarf, Verschattung, Einhausungen etc. ergeben, kann aus heutiger Sicht nicht abschließend bewertet und auch nicht ausgeschlossen werden.

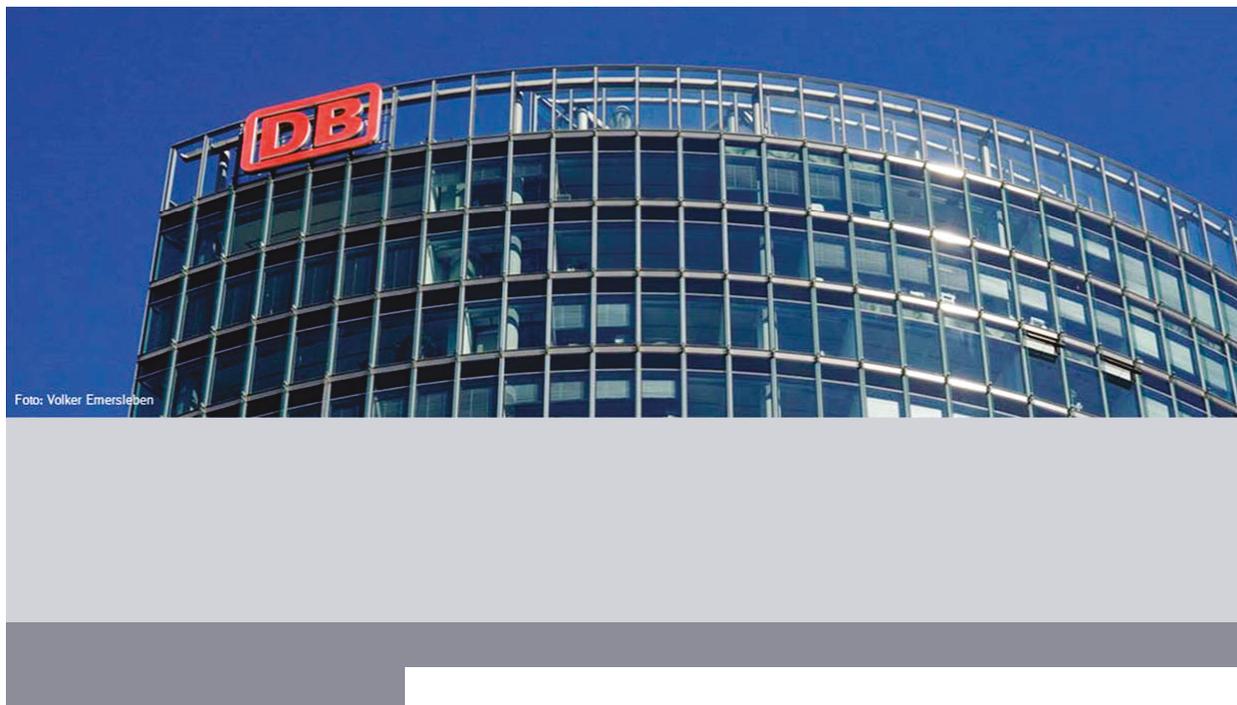
¹² Teilweise bereits in der Vorzugsvariante berücksichtigt (Ausgleichskonzepte, Baulogistik), teilweise nicht bewertbar (Betrieb, Stiftung, Erweiterung).

¹³ GWP inkl. reale Baukosten Forderungen

5 Anlagen

DB Netz AG	Einzelvorstellung ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen vom 31.10.2018
Eisenbahn-Bundesamt	Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung vom 08.11.2018 auf Basis der Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 31.10.2018

Anlage 1



Einzelvorstellung
**ABS Hanau - Gelnhausen inklusive ESTW
Gelnhausen**

DB Netz AG

Regionalbereich Mitte

I.NG-MI-W / I.NF-MI-P(W)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Parlamentarische Befassung	3
1.2 Allgemeine Projektinformationen - Anlass und Ziel der Maßnahme	4
1.3 Allgemeine Projektinformationen - Beschreibung des Bestandes	5
2 Vorzugsvariante	6
2.1 Allgemeines	6
2.2 Verkehrliche Zielstellung	6
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung	7
2.4 Vorplanungsergebnis (Wahl der Trassenvariante)	7
2.4.1 Ausschlusskriterium - Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele	9
2.4.2 Ausschlusskriterium - Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1	11
2.4.3 Bewertungskriterien	11
2.4.4 Ergebnis Gesamtbewertung Vorzugsvariante	13
2.5 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege	14
2.5.1 Schutzgebiete	15
2.5.2 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	15
2.5.3 Lärm- und Erschütterungsschutz	15
2.5.4 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre	16
2.6 Bewertung der Wirtschaftlichkeit	16
2.6.1 Nutzen-Kosten-Verhältnis	16
2.6.2 Finanzierung	16
2.6.3 Wirtschaftlichkeit	16
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	17
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2008	17
3.2 Arbeitsgruppen des Dialogforums	18
3.3 Informationsveranstaltungen und Bürgerwerkstätten	18
3.4 Überblick gesetzlicher Grundlagen	18
4 Kernforderungen aus der Bürgerbeteiligung	20
4.1 Kernforderung 1 Lärmschutz (Details siehe Anlage)	20
4.2 Kernforderung 2 Barrierefreiheit (Details siehe Anlage)	20
4.3 Kernforderung 3 Gleichbehandlung Kommunen (EkrG) (Details siehe Anlage)	21
4.4 Kernforderung 4 Allgemeine, regionale Forderungen (Details siehe Anlage)	21
4.5 Kernforderungen - Zusammenfassung in tabellarischer Form	22

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) §18 erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung). Vor dem Hintergrund des Planungsstandes ist beabsichtigt im Jahr 2018, den Deutschen Bundestag über das Ergebnis der Vorplanungen für die Projekte „ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“ und „ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt, Teilabschnitt ABS Hanau-Gelnhausen“ einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterrichten und ihm damit eine Basis für eventuelle Beschlüsse zu geben.

Hierfür wurden für das Projekt "ABS Hanau - Gelnhausen" die Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von der DB Netz AG alle Vorhabenträger hinsichtlich ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie hinsichtlich der Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme beurteilt und in einer Matrix zusammengestellt.

Für eine Bundestagsbefassung wurden die Einzelforderungen in 4 Kernforderungen zusammengefasst. Diese sind im Kapitel 4 dieses Berichtes aufgeführt und erläutert.

Vor Übergabe des Berichtes an das BMVI wurden die Kernforderungen im Dialogforum Hanau - Würzburg/Fulda, dem Beteiligungsforum im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung, abgestimmt.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Wachstum des Schienenverkehrs und die Kanalisierung der Verkehrsströme haben dazu geführt, dass die Hauptabfuhrstrecken weitgehend ausgelastet, teilweise sogar über das optimale Maß hinaus belegt sind. Mit der Folge, dass in einigen Relationen Verkehre über aufwändigere Alternativwege geführt werden müssen.

Die Anbindung des Rhein-Main-Gebietes an die bestehenden Vorrangstrecken nach Nordosten in Richtung Fulda und nach Südosten in Richtung Würzburg erfolgt über inzwischen hochbelastete Strecken.

Der Streckenabschnitt Hailer Meerholz – Fulda ist bereits im Jahr 2008 zum überlasteten Schienenweg erklärt worden. Die Kapazitätsengpässe bedingen eine nicht mehr zufriedenstellende Betriebsqualität. Ebenso sind die der Topografie geschuldeten, langsamen Reisegeschwindigkeiten der Bestandsstrecke insbesondere für den Fernverkehr nicht mehr marktkonform.

Im Knoten Hanau und in der Relation Hanau – Fulda ist für die kommenden Jahre weiterer Zuwachs prognostiziert. Darüber hinaus bilden die Zweigleisigkeit Hanau – Wolfgang und östlich von Hailer-Meerholz sowie die ungünstigen Verhältnisse im Hauptbahnhof Hanau selbst Hindernisse für die wirtschaftlich optimale Abwicklung der künftigen Verkehre.

Der Infrastrukturausbau im Korridor Frankfurt – Fulda ist daher bereits seit Jahren in der Bundesverkehrswegeplanung verankert und der Bedarf gesetzlich festgestellt. Im aktuellen Bedarfsplan ist die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im Vordringlichen Bedarf enthalten (Anlage 1 des BSWAG)

Zur Entmischung der Verkehre und damit Erhöhung der Kapazität sowie Beschleunigung des Personenverkehrs in dieser Relation ist der viergleisige Ausbau zwischen Hanau (einschließlich) und Gelnhausen (einschließlich) Bestandteil des Projektes ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt.

Es ist auch Bestandteil der Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG.

Die Strecken der ABS/NBS Hanau – Würzburg/ Fulda – Erfurt sind Bestandteil des TEN-V Kernnetzes.

Das Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt wurde auf Grund der unterschiedlichen Leistungsphasen in der Planung im Jahre 2017 seitens der DB Netz AG in vier eigenständige Projekte unterteilt:

- „ABS Eisenach – Erfurt“ (in Betrieb, Restabwicklung),
- „ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen“ (Abschluss der Vorplanung)
- „NBS Gelnhausen – SFS Fulda/Würzburg“ (Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens)
- „ABS/NBS Fulda – Gerstungen“ (Grundlagenermittlung),

Gegenstand der vorliegenden Parlamentarischen Befassung ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Projektteil „ABS Hanau – Gelnhausen“.

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Die Strecke 3600 führt östlich von Hanau überwiegend durch das Kinzigtal und ist eine der am stärksten befahrenen Strecken in Deutschland.

Der Streckenabschnitt von Wolfgang bis Wirthheim ist Teil der Strecke 3600 Frankfurt – Göttingen. Die Strecke ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn. Zwischen Hanau-Wolfgang und Hailer-Meerholz gibt es ein zwischen den beiden Streckengleisen der Strecke 3600 verlegtes 3. Gleis. Dieses Gleis bildet die Strecke 3677 Wolfgang – Hailer-Meerholz. Diese Strecke ist ebenfalls eine elektrifizierte Hauptbahn. Betrieblich wird sie als „Mittelgleis“ bezeichnet. Die Gleise der Strecke 3600 werden betrieblich als „Außengleis“ bezeichnet.

Beide Strecken sind außerordentlich stark belastet, sie werden sowohl vom hochrangigen Personenfernverkehr mit ICE und IC-Zügen, wie auch vom nationalen und internationalen Güterfernverkehr und vom Personennahverkehr mit zwei Linien im Stundentakt befahren.

Auf der eingleisigen Strecke 3677 erfolgt vorrangig die Abwicklung des „langsamen“ SPNV sowie des SGV. Auf der Strecke 3600 verkehrt derzeit vorrangig der „schnelle“ SPNV.

Der Ausbauabschnitt im Ist-Zustand ist:

- zwischen Hanau und Wolfgang – zweigleisig
- zwischen Wolfgang und Hailer-Meerholz – dreigleisig
- zwischen Hailer-Meerholz und Gelnhausen – zweigleisig.

Lage im Netz

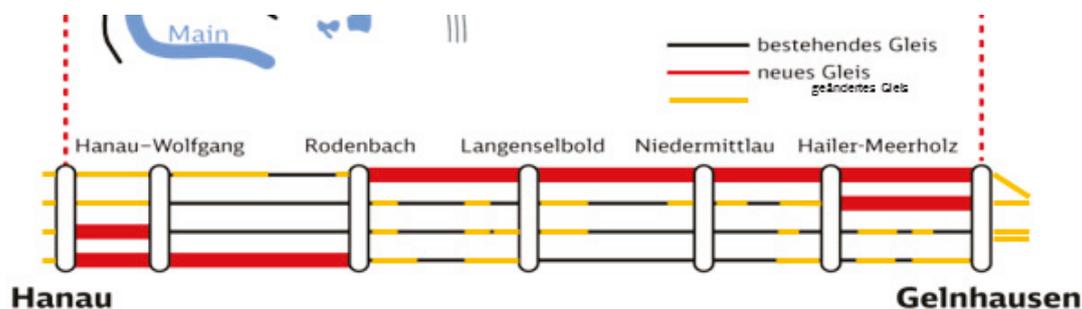
Strecke	3600 Frankfurt – Göttingen
Kilometer	km 21,315 bis km 45,750
Abschnitt	Hanau – Gelnhausen
Strecke	3677 Hanau – Hailer-Meerholz
Kilometer	km 25,011 (W601) bis km 40,980 (W304)
Abschnitt	Wolfgang – Hailer-Meerholz
DB Streckenklasse	D4 (22,5 t/Achse, 8,0 t/m), Perspektivnetz E 4 (25,0 t/Achse)
TEN-Kategorie	HGV
TEN-Klassifizierung	TEN-T Kernnetz GV und PV
TSI-Streckenategorie	P2 / F1
Streckenstandard	P 230 / M 160
Kommunikation	GSM-R

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Der viergleisige Ausbau der elektrifizierten Hauptstrecken 3600 und 3677 ist Bestandteil des TEN-T Kernnetzes. Das Projekt ABS Hanau - Gelnhausen umfasst auf einer Streckenlänge von rd. 25 km folgende Ausbauabschnitte:

- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hanau Hbf. und Hanau- Wolfgang mit Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Abzweigstellen,
- Neubau eines zusätzlichen vierten Gleises von Bhf. Hanau-Wolfgang bis nach Rodenbach südlich der bestehenden Gleisanlagen unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Abzweigstellen,
- Neubau eines zusätzlichen vierten Gleises von Hp Rodenbach bis zum Bahnhof Hailer/Meerholz nördlich der bestehenden Gleisanlagen unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen,
- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen ab Bahnhof Hailer/Meerholz bis zum Bahnhof Gelnhausen nördlich der Bestandsgleise unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassung der Bestandsanlagen und Abzweigstellen,



Die Strecke wird für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehre [schnelle Güterzüge]) ausgelegt.

Die Ausrüstung der gesamten Strecke wird mit neuester Leit- und Sicherungstechnik geplant, um die internationale Interoperabilität zu schaffen. Dies bedeutet, dass die gesamte Strecke gemäß den Vorgaben des ERMTS mit Leit- und Sicherungstechnik nach ETCS Level 2 und GSM-R ausgerüstet wird.

2.2 Verkehrliche Zielstellung

Laut Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) § 1 wird das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Unter Anlage (zu § 1) Abschnitt 2, Neue Vorhaben unter der lfd. Nr. 2 wird auf das Vorhaben „ABS/NBS Hanau - Würzburg/ Fulda - Erfurt“ verwiesen.

Dadurch liegt ein im BSWAG festgeschriebener Auftrag zur Realisierung dieses Vorhabens als Aus- und Neubaustrecke vor. Das Gesamtvorhaben mit dem Teilprojekt "ABS Hanau - Gelnhausen" ist in der Anlage 2 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 („Projektlisten Schiene“) im Abschnitt „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)“, unter der lfd. Nr. 2 mit der Projektnummer 2-002-V02 bzw. 2-007-V01 konkretisiert.

Das Gesamtvorhaben "ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt" dient der

- **Entmischung der Verkehre** im Korridor Hanau - Fulda bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung für die schnellen Verkehre in der Relation Rhein/Main - Hamburg/ Schleswig-Holstein/ Berlin/ Thüringen/ Sachsen
- Kapazitätserweiterung im **hoch belasteten Abschnitt** Hanau - Fulda im deutschen Schienennetz
- **Angebotsausweitung im Fernverkehr, insbesondere in Verbindung mit den** bestehenden Schnellfahrstrecken Hannover - Würzburg und Köln - Rhein/Main und der ebenfalls in Planung befindlichen NBS Frankfurt - Mannheim
- **Nachfragegerechten Abwicklung des Regionalverkehrs** bei steigendem Fern- und Schienengüterverkehr.

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Bereits heute stellt die Strecke Hanau - Fulda durch das Kinzigtal einen Engpass im Schienennetz bzw. abschnittsweise bereits einen überlasteten Schienenweg dar. Die Kapazitätsengpässe bedingen eine nicht mehr zufriedenstellende Betriebsqualität. Um den Engpass zu beseitigen und die prognostizierten Verkehrssteigerungen im Schienengüterverkehr zu bewältigen ist der Ausbau der Strecke im Kinzigtal notwendig. Im Abschnitt Hanau - Gelnhausen wird die Sicherstellung einer optimalen Betriebsqualität durch den viergleisigen Ausbau erreicht.

Der viergleisige Ausbau bedingt

- den Umbau / Anpassung / Neubau der Stationen Hanau, Rodenbach, Langenselbold, Niedermittlau, Hailer-Meerholz, Gelnhausen und Lieblos,
- Trassierungsanpassungen entlang der gesamten bestehenden Strecke,
- Anpassung der Infrastruktur in den Bahnhöfen,
- Um- und Neubau von Ingenieurbauwerken (Schienen- und Straßenüberführungen, Stützbauwerke, Durchlässe usw.),
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS auf die Viergleisigkeit samt Geschwindigkeitserhöhung,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung des Oberbaus für die höhere Streckenbelastung und höhere Streckengeschwindigkeit,
- Umbau / Neubau / Anpassung der Gleisentwässerung im Bestand und Neubau,
- Umlegung von kreuzenden Leitungen von Versorgungsunternehmen,
- Abriss und Errichten von Schallschutzwänden,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von Telekommunikationsanlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Oberleitungsanlagen für neue Gleisanlagen und höhere Streckengeschwindigkeit,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der elektrischen Anlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von Maschinen-Technischen-Anlagen.

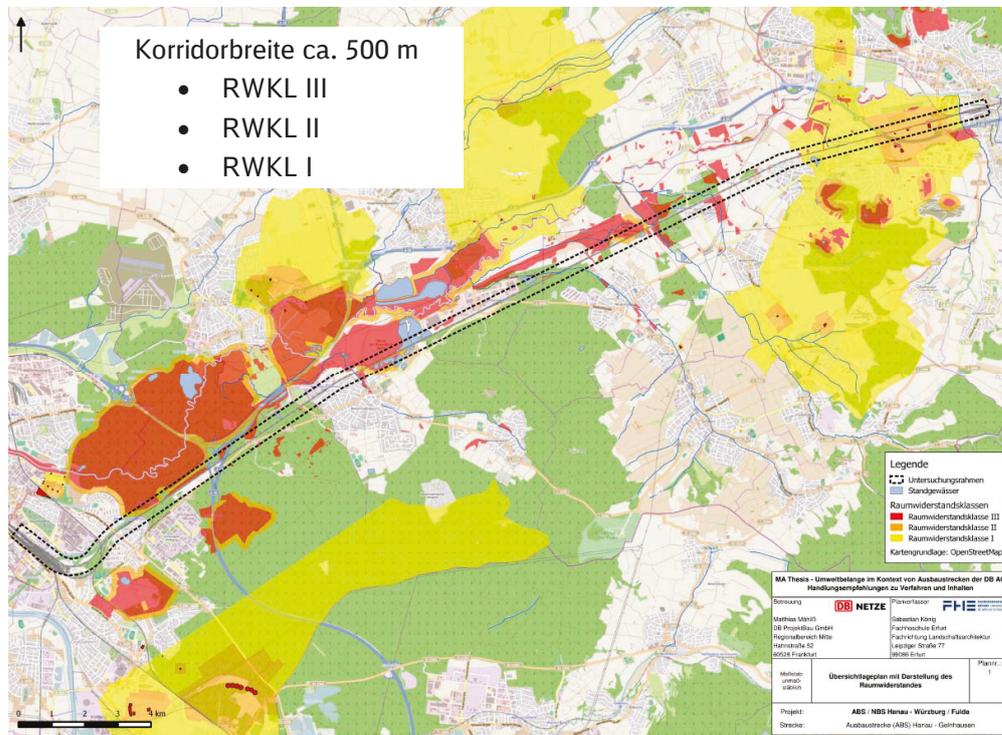
2.4 Vorplanungsergebnis (Wahl der Trassenvariante)

Die Planungen für den viergleisigen Ausbau Hanau - Gelnhausen begannen, aufbauend auf den Planungsergebnissen der ABS 5 Fulda - Frankfurt, im Jahr 2012 durch die DB Netz AG.

Für den Planungsbereich sieht das zuständige Regierungspräsidium Darmstadt keine Notwendigkeit für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Linienbestimmung, da die neuen Gleise an vorhandenen Bahnanlagen gelegt werden. Die landesplanerischen Aspekte werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt. Zur Risikominimierung durch frühzeitige Berücksichtigung der Belange von Umwelt und Raumordnung wurde eine Untersuchung der bestehenden Raumwiderstände durchgeführt.

Es konnte daraus eine sinnvolle Platzierung der neuen Gleise zum Bestand gemäß nachstehender Grafik abgeleitet werden. Die Raumwiderstände entwickeln sich aus der Integration aller Schutzgutdaten.

Bei individueller Betrachtung ergeben sich daraus mögliche Baustelleneinrichtungs- und Transportwegeflächen bzw. Bautabuzonen.



Kartenausschnitt mit Übersicht über die Raumwiderstandsbereiche / -klassen

Im Rahmen der Vorplanung ergaben sich aus der Variantenuntersuchung mögliche Trassenvarianten für den 4-gleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen, die vertieft untersucht und bewertet wurden:

- Schnelle Gleise innen mit 200 km/h (SI 200)
- Schnelle Gleise außen mit 200 km/h (SA 200)

nach Anregung aus dem Dialogforum wurden zusätzlich folgende Varianten untersucht:

- Schnelle Gleise innen mit 230 km/h (SI 230)
- Schnelle Gleise außen mit 230 km/h (SA 230)

(Hierbei ist die Trassenführung nahezu identische und muss nur in zwei Kurvenbereichen geringfügig angepasst werden)

Bewertung der Trassenvarianten - Ergebnis der Arbeitsgruppe Hanau - Gelnhausen

Für die Bewertung der einzelnen Varianten und Auswahl einer Vorzugsvariante wurden die in folgender Übersicht enthaltenen Kriterien im Dialogforum „ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda“ und der Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“ des Dialogforums abgestimmt.

Ergebnis der Arbeitsgruppe Hanau - Gelnhäusen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

Ausschlusskriterien	Hohe Priorität	Mittlere Priorität	Niedrige Priorität
Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung ▪ Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung ▪ Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung ▪ Erreichen der Fahrzeitvorgabe ▪ Erreichen einer optimalen Betriebsqualität Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung ▪ Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimierung von Lärm und Emissionen ▪ Planrechtliche Akzeptanz ▪ Vorteile für Reisende ▪ Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flexibilität in der Betriebsführung ▪ Vereinfachung der Bauphasen ▪ Öffentliche Akzeptanz ▪ Minimierung der Eingriffe in den Raum ▪ Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen ▪ Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden ▪ Städtebauliche Integration 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimierung von Grunderwerb

2.4.1 Ausschlusskriterium – Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

2.4.1.1 Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung

Die verkehrliche Zielstellung wird bei allen vier Varianten erfüllt. Dazu gehört die Aufgabe: "Schaffung ausreichender Trassenkapazitäten für die künftige Verkehrsentwicklung in den Korridoren nach Fulda und Würzburg." Die künftige Verkehrsentwicklung ist mit der Zugzahlenprognose 2025 quantifiziert. Durch eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen (EBWU) ist nachgewiesen, dass diese Zugmengen mit optimaler Betriebsqualität fahrbar sind.

2.4.1.2 Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung

Die verkehrliche Aufgabenstellung wird mit allen vier Varianten erfüllt.

2.4.1.3 Konformität der betrieblichen Aufgabenstellung

Die betriebliche Aufgabenstellung wurde fortgeschrieben und wird bei allen vier Varianten erfüllt.

2.4.1.4 Erreichen der Fahrzeitvorgabe

Die Fahrzeitvorgabe von 200 km/h aus dem BVWP wird mit den beiden Varianten SI 230 und SA 230 übererfüllt. Es werden nach einer EBWU vom 02.05.2016 von I.NMF 3(V) je nach Richtung zusätzliche Fahrzeitverbesserungen von 27 bzw. 38 Sekunden erreicht.

Variante (SI und SA)	Fahrzeit Frankfurt – Fulda		Fahrzeit Fulda – Frankfurt	
	FF – FFU	FH N – FGEL	FFU – FF	FGEL – FH N
200 km/h Hanau – Gelnhausen	44:48 min	07:43 min	43:36 min	07:27 min
230 km/h Hanau – Gelnhausen	43:48 min	07:16 min	42:54 min	06:49 min
Fahrzeitverbesserung Hanau - Gelnhausen		27 s		38 s
Betriebsstellen nach Ril 100: FF = Frankfurt Hbf. FFU = Fulda FH N = Hanau Hbf. Bahnhofsteil Nordseite FGEL = Gelnhausen				

Da mit einer Minute Fahrzeitverbesserung allein für den Fernverkehr durch die hohe Zahl der Reisenden auf dieser Strecke ein hoher monetärer Nutzen im mehrstelligen Millionenbereich erwartet werden kann, ist durch die Wahl der Streckengeschwindigkeit von 230 km/h gegenüber 200 km/h von einer positiven Entwicklung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKU) auszugehen. Außerdem ermöglicht eine verkürzte Fahrzeit auf der ABS im Sinne der Zielerreichung im Gesamtprojekt mehr Flexibilität bei der Trassenfindung im "hochkomplexen Suchraum" nordöstlich von Gelnhausen.

Fazit: Die Varianten mit 230 km/h sind somit bezüglich der Fahrzeit und des positiven Einflusses auf die NKU klar zu bevorzugen.

2.4.1.5 Erreichen der optimalen Betriebsqualität

Eine optimale Betriebsqualität ist bis auf den Knoten Hanau bei allen Varianten erreichbar. Eine EBWU „Knotenuntersuchung Hanau bei Führung des SGV Kinzigtal via Hauptbahnhof Südseite“ stellt basierend auf aktuellen Trassierungen für SA punktuell eine risikobehaftete Betriebsqualität fest. Aus Sicht der Fahrwegkapazität ist die Führung des SGV Kinzigtal von Ff. Ost via Hanau Hbf. (Südseite) ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen nicht akzeptabel. Somit wären bei SA zusätzliche Maßnahmen auf der Südseite des Bf. Hanau Hbf. zum Erreichen einer optimalen Betriebsqualität erforderlich. Maßnahmen auf der Südseite von Hanau Hbf. sind ohne Eingriffe in die dort vorhandene elektromechanische Stellwerkstechnik (E43) aber nicht möglich. Es entstünden bei SA somit erhebliche Sprungkosten durch Umrüstung auf die teilweise durch Umbauverbot belegten Stellwerke und eine erhebliche Ausweitung des von der Baumaßnahme betroffenen Bereiches. Ein in Aussicht stehendes ESTW Südseite für die Ablösung der E43-Stellwerke würde zwar Möglichkeiten zur Entschärfung der Situation erschließen, würde aber die Gesamtsituation nicht vollständig entschärfen.

Auf Grund des viergleisigen Ausbaus zwischen Hanau Hbf. und Gelnhausen würden für SA zusätzliche Kosten für den Neubau von Gleis, Weichen und Oberleitung eines Gleises 9 und LST-Anteile eines neuen ESTW „Südseite“ entstehen.

Fazit: SA erfordert gegenüber SI einen zusätzlichen Infrastrukturausbau im Knoten Hanau „Südseite“ mit deutlichen Mehrkosten

2.4.2 Ausschlusskriterium – Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

2.4.2.1 Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung

Durch die Variante 230 km/h entstehen bei SI ca. 6 Mio. Euro Mehrkosten gegenüber 200 km/h. Bei SA sind es ca. 5 Mio. Euro Mehrkosten. Der abgeschätzte Nutzen für die entstehende Fahrzeitverkürzung (vgl. Punkt 4. „Erreichen der Fahrzeitzvorgaben“) übersteigt die Mehrkosten um ein Vielfaches

1. Bei 200 km/h ist die Variante SI 6 Mio. Euro günstiger als SA.
Bei 230 km/h ist die Variante SI 5 Mio. Euro günstiger als SA.

2.4.2.2 Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf Betrieb und Instandhaltung

Es sind vergleichbare Betriebs- und Instandhaltungskosten bei SA und SI zu erwarten. Die bei 230 km/h gegenüber 200 km/h vsl. etwas höheren aber derzeit nicht quantifizierbaren Instandhaltungskosten rechtfertigen sich durch den höheren verkehrlichen Nutzen.

2.4.3 Bewertungskriterien

2.4.3.1 Minimierung von Lärm und Emissionen (hohe Priorität)

Durch die enge Bündelung der neuen Gleise mit den Bestandsgleisen ist kein nennenswerter Unterschied zwischen den einzelnen Varianten zu erwarten. Die heutige Lärmbelastung an der Strecke liegt trotz überwiegend bereits vorhandener Lärmschutzwände über den Grenzwerten, die gemäß den Vorgaben der neuen Schall 03 an einer Aus- oder Neubaustrecke heute zugelassen werden würden.

Der Lärmpegel nach einem viergleisigen Ausbau - angenommen ohne jeglichen Lärmschutz und trotz höherem Verkehrsaufkommen (+ 88% beim Güterverkehr/Prognose 2025) - würde sich im Vergleich zum Lärmpegel im Status quo kaum verändern. Dies liegt allein daran, dass die Güterzüge künftig leiser sein werden als heute (-> leisere Bremen, Verbot lauter Güterwagen).

Mit den geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des Ausbaus werden die für eine Aus- und Neubaustrecke gültigen strengeren Grenzwerte eingehalten und es kommt zukünftig im Vergleich zum Status quo zu einer deutlichen Lärmreduzierung.

Die Lärminderung stellt sich bei „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“ gleichermaßen positiv dar.

Fazit: Somit ist der Lärmschutz kein relevantes Entscheidungskriterium für die Variantenentscheidung.

2.4.3.2 Planrechtliche Akzeptanz (hohe Priorität)

Mit allen Varianten werden erhebliche Betroffenheiten erzeugt. Es sind keine maßgeblichen Unterschiede der technischen, regionalplanerischen und umweltrechtlichen Genehmigungsfähigkeit zwischen den Varianten erkennbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die von den Beteiligten des Dialogforums befürwortete Variante SI 230 wesentlich weniger Widerstände und Einsprüche in den anstehenden Planrechtsverfahren erzeugen wird.

Fazit: Somit kann von einem erheblichen zeitlichen und durch frühere Bereitstellung der neuen Anlagen folglich auch wirtschaftlichen Vorteil für SI 230 ausgegangen werden.

2.4.3.3 Vorteile für Reisende (hohe Priorität)

Im Dialogforum ist die Variante SI 230 favorisiert worden. Durch die außenliegenden Regionalbahngleise besteht die Möglichkeit, Außenbahnsteige zu errichten, die es vor allem den Pendlern im Regionalverkehr ermöglichen, einmal täglich ebenerdig vom/zum Zug zu gelangen. Weiterhin wird die mit der höheren Geschwindigkeit von 230 km/h ggü. 200 km/h mögliche Fahrzeiteinsparung die Pünktlichkeit im Fern- und indirekt auch im Regionalverkehr erhöhen.

Fazit: Somit ist eine Bevorzugung für SI 230 vorhanden.

2.4.3.4 Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe (hohe Priorität)

Bei den Varianten SA 200/SA 230 sind Mittelbahnsteige zwischen den beiden innen liegenden Regionalbahngleisen nötig, die überwiegend bereits vorhanden sind und erhalten bleiben. Somit wären sie einer Integration in städtebauliche Konzepte für die Stationen nur bedingt zugänglich. Vorteilhaft bei SI 200/SI 230 ist, dass der barrierefreie Zugang zu den Außenbahnsteigen in einigen Stationen durch eine bestehende (Rodenbach) oder eine im Zuge einer BÜ-Ersatzmaßnahme noch zu schaffende (Hailer-Meerholz) Ortsteilverbindung unabhängig von der Anzahl der täglichen Reisenden je Station (1000er Regelung) möglich wird. Die Barrierefreiheit müsste bei nicht möglicher Bedarfsplanfinanzierung durch eine Kofinanzierung aus den dafür vorgesehenen Finanzierungsquellen (beispielsweise aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm) sichergestellt werden.

Fazit: Somit ist bei diesem Bewertungskriterium von einem Vorteil für SI auszugehen.

2.4.3.5 Flexibilität in der Betriebsführung (mittlere Priorität)

Außerhalb der beiden Knoten gibt es bei SA durch die Mittelbahnsteige klare Vorteile in den Betriebssituationen, wo kurzfristige Änderungen der Bahnsteignutzung nötig sind. Dagegen sind in den Knoten (Hanau und Gelnhausen) durch die innere und damit ungehinderte Führung des Fernverkehrs Vorteile für SI vorhanden.

Die Betriebszentrale und Koordination Bau und Betrieb schätzen die Vorteile bei SI in den Knoten, welche ja regelmäßig wirksam sind, als wichtiger gegenüber den nur in bestimmten Störungssituationen wirksamen Vorteilen von SA bei den Stationen zwischen den beiden Knoten ein.

Fazit: Somit ist ein Vorteil für SI festzustellen.

2.4.3.6 Vereinfachung der Bauphasen (mittlere Priorität)

Die bisher entwickelten Bauphasen lassen bis auf den Bereich Hanau keinen Unterschied in deren Komplexität zwischen SA und SI erkennen, insbesondere ergeben sich keine zeitlichen Vorteile bei einer dieser beiden Varianten. Im Knoten Hanau dagegen sind die Bauphasen bei SA durch den erforderlichen Eingriff in die E 43-Stellbereiche von Hanau Süd und ein dort zu errichtendes ESTW wesentlich komplexer.

Fazit: Somit gibt es insgesamt Vorteile in der Bewertung für SI.

2.4.3.7 Öffentliche Akzeptanz (mittlere Priorität)

Eine höhere Akzeptanz ist gemäß der uneingeschränkten Bevorzugung von SI 230 im Dialogforum und in der Arbeitsgruppe „Hanau - Gelnhausen“ auch bei den Bürgern zu erwarten.

2.4.3.8 Minimierung der Eingriffe in den Raum (mittlere Priorität)

Bezüglich der Eingriffe in den Raum sind keine Unterschiede erkennbar.

2.4.3.9 Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen (mittlere Priorität)

Für die Umsetzung der bekannten Ideen von künftigen Projekten im Raum der ABS wurden keine signifikanten Unterschiede festgestellt.

2.4.3.10 Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden (mittlere Priorität)

Bis auf die tendenziell bessere Erreichbarkeit der Nebenanlagen durch die bei SI vom Güterverkehr genutzten außenliegenden Gleise in den Knoten sind keine Unterschiede für die verladenden Güterverkehrskunden erkennbar.

2.4.3.11 Städtebauliche Integration (mittlere Priorität)

Die Integration von Außenbahnsteigen in städtebaulichen Konzepten erscheint bei SI tendenziell besser möglich zu sein.

2.4.3.12 Minimierung von Grunderwerb (niedrige Priorität)

Grunderwerb wird bei allen Varianten in sehr beschränktem Umfang notwendig. Es ist dabei kein signifikanter Unterschied erkennbar.

2.4.4 Ergebnis Gesamtbewertung Vorzugsvariante

		SI 230	SI 200	SA 230	SA 200	
Ausschlusskriterium - Erfüllung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele Hohe Priorität Mittlere Priorität Niedrige Prio.	1	Erfüllung der verkehrlichen Zielstellung				
	2	Einhaltung der verkehrlichen Aufgabenstellung				
	3	Konformität mit der betrieblichen Aufgabenstellung				
	4	Erreichen der Fahrzeitvorgabe				
	5	Erreichen einer optimalen Betriebsqualität				
	6	Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf die Erstellung				
	7	Wirtschaftlichkeit (Kosten) in Bezug auf den Betrieb/Instandhaltung				
	8	Minimierung von Lärm und Emissionen				
	9	Planrechtliche Akzeptanz				
	10	Vorteile für Reisende				
	11	Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe				
	12	Flexibilität in der Betriebsführung				
	13	Vereinfachung der Bauphasen				
	14	Öffentliche Akzeptanz				
	15	Minimierung der Eingriffe in den Raum				
	16	Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen				
	17	Vorteile für (auf die Bahn) verladende Güterverkehrskunden				
	18	Städtebauliche Integration				
	19	Minimierung von Grunderwerb				

Legende:

übererfüllt
erfüllt
weniger erfüllt

Gesamtfazit: Im Ergebnis stellt die Variante SI gegenüber SA die Vorzugsvariante dar. Ferner ist eine Trassierung mit 230 km/h insgesamt sowohl aus verkehrlicher, als auch wirtschaftlicher Sicht sinnvoller. Die DB Netz wird daher die Variante SI 230 km/h umsetzen.

Die Entscheidung für „Schnelle Gleise innen mit $v=230$ km/h“ wurde auf Basis der Trassierungsergebnisse und der Wirtschaftlichkeitsprüfung, unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien der Arbeitsgruppen getroffen.

Diese Entscheidung hat weiterhin die positive Außenwirkung, dass in allen betroffenen Gemeinden (ohne Hanau und Gelnhausen) die Haltepunkte mit neuen Außenbahnsteigen und Lärmschutzwänden ausgerüstet werden und somit eine aktive Umgestaltung auch in diesen Bereichen stattfinden wird.

2.5 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Für den Planungsbereich sieht das zuständige Regierungspräsidium Darmstadt keine Notwendigkeit für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Linienbestimmung. Die landesplanerischen Aspekte werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt. Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung wird für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abgearbeitet. Dies erfolgt im weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter. Die Basis für die Abarbeitung der Eingriffsregelung ist eine exakte technische Planung für das Vorhaben.

Für jeden Planfeststellungsabschnitt wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Fachbeitrag berücksichtigt die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44ff BNatSchG, die zusätzlich zur UVP und zur Eingriffsregelung zu beachten sind. Hiernach sind die streng geschützten Arten (gem. Anhang IV FFH-Richtlinie) und alle europäischen Vogelarten zu betrachten.

Um für die Umweltplanung die bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen für die Genehmigungsunterlagen abzuschätzen, sind hinreichend genaue und aktuelle Kartierungen erforderlich. In einem Untersuchungskorridor von 1000 m (500 m beidseits der Trasse) werden eine Übersichtskartierung der Nutzungstypen sowie Rastvogel-Kartierungen stattfinden. Für Biototypen, Brutvögel sowie die meisten anderen Tiergruppen beträgt der Korridor 400 m (200 m beidseits der Trasse) und deckt damit auch den Bereich entlang der Trasse ab, in welchem bauzeitlich bedingte Störungen und Eingriffe zu erwarten sind (Baustelleneinrichtungsflächen, Zufahrten). Wider Erwarten außerhalb des Korridors liegende bauzeitlich genutzte Flächen müssten nachkartiert werden, sobald diese bekannt sind. Für an Fließgewässer gebundene Tiergruppen wird an gequerten Fließgewässern ein 100 m-Korridor untersucht (50 m rechts und links der Querung). Gefährdete/ geschützte Pflanzenarten werden im Zuge der Biotopkartierung in einem 50 m breiten Korridor sowie auf bauzeitlich betroffenen Flächen erfasst.

In diesen Untersuchungsräumen werden die Biotop- und Nutzungstypen und bereichsweise ausgewählte Tiergruppen sowie vorhandene Vorbelastungen und Empfindlichkeiten erfasst und dargestellt.

Für die FFH-Gebiete im Umfeld werden FFH-Vorprüfungen durchgeführt.

Nach Anlage 1, Nr. 14.7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ UVP-pflichtig. Zum viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen werden daher für alle Planfeststellungsabschnitte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und Aussagen zu den nach § 2 UVPG zu betrachtenden Schutzgütern getroffen. Dies schließt auch solche Auswirkungen des Vorhabens ein, die aufgrund von deren Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind (§ 2 UVPG Absatz 2).

2.5.1 Schutzgebiete

Verschiedene Schutzgebiete liegen in unmittelbarer Nähe der Strecke Hanau – Gelnhausen. Vor allem innerhalb der Schutzgebiete, teilweise jedoch auch außerhalb, befinden sich trassennah gesetzlich geschützte Biotope und Biotopkomplexe, die oftmals bis auf wenige Meter an den Bahnböschungsfuß heranrücken.

Im Streckenverlauf werden mehrere Überschwemmungsgebiete (ÜSG) gequert bzw. grenzen an die Trasse. Der gesamte Bereich der Kinzig Aue von Gelnhausen bis Hanau ist in einer Arbeitskarte als Überschwemmungsgebiet erfasst und somit vorläufig, jedoch noch nicht durch Rechtsverordnung gesichert (HLNUG 2017d).

2.5.2 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Der Untersuchungskorridor für das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter hat eine Breite von 400 m. In diesem Untersuchungsraum werden geschützte und schützenswerte Bau- und Bodendenkmäler einschließlich ihrer Umgebung sowie vorhandene Vorbelastungen und Empfindlichkeiten erfasst und dargestellt. Aus der Vorplanung ist lediglich im Bereich Rodenbach die Kreuzung des Limes (Grenzwall) bekannt.

2.5.3 Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach dem § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Bei dieser Untersuchung stellte sich in der Bestandssituation im Verlauf der gesamten Strecke heraus, dass innerhalb des Nachtzeitraumes Überschreitungen des für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwertes 49 db(A) auftreten und somit alle bestehenden Lärmschutzwände zu ertüchtigen bzw. zu ersetzen sind.

Durch den viergleisigen Ausbau wird eine Schallschutztechnische Untersuchung erforderlich, die folgende Parameter berücksichtigt:

- Die Kapazitätserhöhung der Strecke durch ETCS
- die Erhöhung der Geschwindigkeit von 200 km/h auf 230 km/h
- die geänderten bzw. verschobenen Gleislagen im Bestand
- das dritte bzw. vierte neue Gleis
- die Zugzahlen 2030

Die Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) zeigen, dass eine großflächige Minderung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs mit weitgehender Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Außen- und Mittelwände, Schienenstegdämpfer) grundsätzlich möglich ist. Ergänzend zu den aktiven Maßnahmen können entsprechende passive Maßnahmen in Teilbereichen (Schallschutzfenster mit Lüfter, Fassadendämmung, Dachdämmung) umgesetzt werden.

In den nachfolgenden Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) ist die Planung weiter zu detaillieren. Hierbei ist die Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unter rechtlich vorgeschriebenen Aspekten vorzunehmen. Das Ergebnis wird in die Unterlagen zur Planfeststellung übernommen.

2.5.4 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13.12.2020 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt leise sind. Dies wurde durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird von 100% leisen Sohlen ausgegangen.

2.6 Bewertung der Wirtschaftlichkeit

2.6.1 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Das Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 gesamtwirtschaftlich positiv bewertet.

2.6.2 Finanzierung

Das Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt ist im Bedarfsplan des Bundes als Projekt „im vordringlichen Bedarf“, also der höchsten Einstufung, verzeichnet. Daher obliegt die Finanzierung dem Bundesschienen-Ausbaugesetz (BSWAG) dem Bund.

Die Deutsche Bahn AG stellt gemäß den rechtlichen Vorgaben Eigenmittel zur Verfügung.

Bei kreuzungsbedingten Maßnahmen greift das Eisenbahnkreuzungsgesetz und bedingt anteilige Kostenübernahme durch die jeweiligen Baulastträger.

Durch das Vorhaben werden Anlagen von allen drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geplant und realisiert. Die DB Netz AG ruft mit Vollmacht und im Auftrag der DB Station & Service und DB Energie die Bundesmittel ab.

Die erste Baufinanzierungsvereinbarung für Vorabmaßnahmen (u.a. ESTW Gelnhausen) wird voraussichtlich noch im Jahr 2018 abgeschlossen.

Der prognostizierte Gesamtwert der ABS Hanau-Gelnhausen beläuft sich auf 1.472 Mio. EUR.

2.6.3 Wirtschaftlichkeit

Aufgrund von Änderungen wesentlicher Prämissen wird mit Abschluss der Leistungsphase 2 HOAI eine Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR), nach den Kriterien der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) durchgeführt.

Das Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt ist im BVWP 2030 gesamtwirtschaftlich überdurchschnittlich positiv bewertet und in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes (BP) aufgenommen. Das BVWP-Projekt wird bei der Deutschen Bahn in vier Projekten umgesetzt: ABS Eisenach - Erfurt, ABS/NBS Fulda - Gerstungen, NBS Gelnhausen - SFS Fulda-Würzburg und ABS Hanau - Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen.

Durch die Realisierung der Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen wird eine bessere Anslusserreichung und damit Reisekettenpünktlichkeit erreicht, die zu einer höheren Nachfrage und Mehrerlösen führt. Mit dem weiteren Bau der NBS Gelnhausen SFS Fulda/Würzburg und der ABS/NBS Fulda - Gerstungen werden zusätzliche Trasseneinnahmen generiert.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Einer der Schwerpunkte zur Aufgabenstellung der Leistungsphasen 1 und 2 war die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung unter Einbindung der Öffentlichkeit (nicht durchgängig) im Dialogforum und den entsprechenden Arbeitsgruppen. Das Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda hat zum Ziel, alle betroffenen Sichtweisen, Gruppen und Personenkreise rund um das Projekt an einen Tisch zu bringen. Jede Position soll vertreten sein. Mitglieder sind daher nicht nur Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Landkreisen, Behörden und Ministerien, sondern auch von Bürgerinitiativen, Kammern, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden aus den Bundesländern Hessen und Bayern.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2008

Im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda geht die Deutsche Bahn in Sachen Bürgerbeteiligung neue Wege. Die Öffentlichkeit wird von Anfang an in die Planungen einbezogen und kontinuierlich über den Projektfortschritt informiert. Diese Transparenz ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern, über alle Planungsphasen hinweg im Bilde zu sein und frühzeitig ihre Meinung zu äußern. Unterstützt wird die Bahn dabei vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL).

Dieses neue Vorgehen erfordert von allen Beteiligten Geduld, denn die Planung eines Infrastrukturprojekts dieser Größenordnung ist ein aufwändiger Prozess. Allein vom Aufbau des Projekts bis zum Vorliegen der Antragsvariante vergehen mehrere Jahre. Um Verständnis und Akzeptanz für die Ergebnisse der Planung zu wecken, ist es aber unerlässlich, sich gerade in der frühen Planungsphase mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort auszutauschen. Hinweise und Anregungen können so direkt in die Überlegungen aufgenommen werden.

Um sicherzustellen, dass alle betroffenen Personenkreise erreicht werden, hat die Deutsche Bahn ein Dialogforum eingerichtet, in dem die betroffenen Gruppen und Personenkreise aus der Region vertreten sind. Darüber hinaus dienen Arbeitsgruppen zu speziellen Planungsthemen der vertiefenden Auseinandersetzung zwischen der Deutschen Bahn und externen Experten. Mit Hilfe von Bürgerwerkstätten und Bürgerinformationsveranstaltungen wird sichergestellt, dass jeder Interessierte sich aus erster Hand über das Projekt informieren, Fragen stellen und Hinweise geben kann.

Im Mittelpunkt der Arbeit des Dialogforums stehen das Gespräch, die Darlegung von Fakten und die Klärung von offenen Fragen. Denn gemeinsames Faktenwissen und Verständnis sind die Basis für einen guten Dialog. Das Forum nutzt bewusst die Ideen und das Zusammenwirken der Gruppe und begann seine Arbeit in der frühen Planungsphase des Projekts.

Alle Anmerkungen werden von der Deutschen Bahn ernst genommen und – soweit möglich – in die Planungen einbezogen. Das Dialogforum ist gleichsam ein Beratungsgremium, das Empfehlungen aussprechen kann. Dabei ersetzt es nicht die formellen Verfahren, sondern wird als Ergänzung zu diesen durchgeführt. Die Treffen des Dialogforums finden regelmäßig statt und werden von einem externen Moderator geleitet.

Wenn die Mitglieder des Dialogforums auf Themen stoßen, die vertieft bearbeitet werden müssen, können hierzu zusätzlich Arbeitsgruppen eingerichtet werden.

Von 2014 bis Ende 1. Hj. 2018 fanden insgesamt 14 Dialogforen und zahlreiche Arbeitsgruppensitzungen, Informationsveranstaltungen und Bürgerwerkstätten statt.

Die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes ist transparent über das Internet <https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de> mit allen Dokumenten, Präsentationen und Protokollen einsehbar.

3.2 Arbeitsgruppen des Dialogforums

Verkehrliche Aufgabenstellungen, eisenbahnbetriebliche Untersuchungen, umweltfachplanerische Fragen – die Planung eines Infrastrukturprojekts ist komplex und erfordert umfangreiches Expertenwissen. Um einzelne Themen im Detail diskutieren zu können, werden im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung Arbeitsgruppen eingerichtet. Fachplaner und Gutachter der Bahn treffen hier mit Experten der unterschiedlichen Interessengruppen zusammen, um sich über einzelne Planungsthemen auszutauschen.

Aufgabe der Arbeitsgruppen ist ein fachlicher Austausch auf Arbeitsebene. Themen, die im Dialogforum und bei den Bürgerwerkstätten aufgegriffen werden und dort nicht im Detail behandelt werden können, finden hier ihren Raum. Über die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wird im Dialogforum berichtet.

Wie oft eine Arbeitsgruppe zusammentrifft, hängt vom Thema und dem jeweiligen Arbeitsfortschritt ab.

Bisher gibt es im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda Arbeitsgruppen zu den folgenden Themen:

- Vorbereitung des Raumordnungsverfahren
- Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
- Konzeption/Verbesserung Südkorridor

3.3 Informationsveranstaltungen und Bürgerwerkstätten

Kontinuierlich und transparent über das Projekt informieren, Fragen beantworten und möglichst viele Anregungen aus der Bevölkerung aufnehmen – das sind die Ziele, die mit der Bürgerbeteiligung im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda verfolgt werden. Aus diesem Grund veranstaltet die Deutsche Bahn regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen oder Bürgerwerkstätten, zu denen jeder Interessierte eingeladen ist.

Der Austausch mit den Menschen vor Ort ist der Deutschen Bahn wichtig. Hierzu zählt nicht nur die Arbeit im Dialogforum und in den Arbeitsgruppen, sondern auch in offenen Veranstaltungen. Mit den verschiedenen Formaten soll sichergestellt werden, dass jeder Interessierte sich einbringen kann – unabhängig davon, wie viel Zeit ihm zur Verfügung steht, ob ihm einzelne Planungsthemen wichtig sind oder er den gesamten Prozess langfristig begleiten möchte.

Die während der Bürgerinformationsveranstaltungen und Bürgerwerkstätten behandelten Themen werden bei Bedarf im Dialogforum bzw. in vertiefter Form in den Arbeitsgruppen diskutiert.

3.4 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der im Dialogforum diskutierten Anregungen und Forderungen ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind folgend Stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung:

Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO

Finanzierungsregime: BUV

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz
- 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8, Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Aus den Dialogforen im Zusammenhang mit der entsprechenden Arbeitsgruppe und zugehörige Informationsveranstaltungen heraus folgten im Ergebnis weitere Forderungen über den Ausbau der Viergleisigkeit hinaus. Die Forderungen betreffen zum größten Teil den vollständigen barrierefreien Ausbau der Stationen entlang der gesamten Strecke sowie dem Thema Schallschutz, hierbei werden Forderungen über den gesetzlichen Rahmen hinaus bis hin zur Gestaltung der einzelnen Lärmschutzwände gelten gemacht. Diese Forderungen sollen dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden und wurden von der DB Netz AG und vom Bund hinsichtlich ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie hinsichtlich der Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme beurteilt.

4 Kernforderungen aus der Bürgerbeteiligung

Die Variantenentscheidung berücksichtigte alle verkehrlichen, wirtschaftlichen und kommunalen Kriterien. Durch die frühe Bürgerbeteiligung erfolgte die Entwicklung der Vorzugsvariante ebenfalls unter enger Begleitung des Dialogforums. So berücksichtigt die Variantenbewertung bereits auch Belange der Reisenden bzw. Betroffenen aus der Region hinsichtlich umzusetzender Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Bahnsteige (vgl. 2.3.3.3 und 2.3.3.4). Basierend dem o.g. Sachverhalt wurde aus den vier möglichen Varianten für die Realisierung des vierten Gleises die Variante schnelle Gleise innen, langsame Gleise außen von allen Beteiligten favorisiert. Ergänzend hierzu wurde für die schnellen Gleise innen eine Geschwindigkeitserhöhung von 200 km/h auf 230 km/h bevorzugt.

4.1 Kernforderung 1 Lärmschutz (siehe auch Anlage 1)

- Lärmschutz an der gesamten Ausbaustrecke hat das gleich hohe Niveau der Lärmvorsorge

Gemäß finanzierungsrechtlicher Vorgaben hat die Lärmschutz-Berechnung für den Abschnitt Hailer-Meerholz bis Gelnhausen auf Grundlage des dort für den 3-gleisigen Ausbau vorliegenden Planrechts nach „alter Schall 03“ zu erfolgen.

In den übrigen Bereichen hat die Lärmschutz-Berechnung nach „neuer Schall 03“ zu erfolgen.

Die unterschiedlichen Grenzwerte würden zu unterschiedlichem Schallschutzniveau an der Ausbaustrecke führen.

- Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände, Gabionen u.a. innovative Gestaltungsansätze (zusätzlich zur vorgenannten Forderung)

Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen im Bereich der Bahnsteige in den Lärmschutzwänden zur sozialen Kontrolle zum Einsatz kommen. Hierzu werden auch ergänzend im Bereich von Straßen- bzw. Personenunterführungen Glaselemente zur Aufrechterhaltung der Sichtachsen zum Einsatz kommen.

- Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen- und sonstigen Lärm bei der Lärmschutzberechnung des Ausbaues der Schieneninfrastruktur. Insbesondere soll die Lärmvorbelastung messtechnisch ermittelt werden.

4.2 Kernforderung 2 Barrierefreiheit (siehe auch Anlage 1)

- Die Region fordert den barrierefreien Ausbau aller Verkehrsstationen zwischen Hanau und Gelnhausen. Dies betrifft die Strecke 3600 und den Haltepunkt Lieblos an der Strecke 3701. Die Umsetzung der barrierefreien Bahnsteige soll unabhängig einer Projektveranlassung und unabhängig der Nutzerzahlen erfolgen*.

Projektbedingt können nach den geltenden Regularien (bitte erläutern) lediglich Teilausbauten zur Herstellung der Barrierefreiheit finanziert werden. Das Land Hessen und die DB AG prüfen inwieweit diese Kernforderung bereits durch bestehende Finanzierungs- und Ausbauprogramme zur Barrierefreiheit umgesetzt werden kann. Hierzu müsste der barrierefreie Ausbau der Stationen der ABS Hanau - Gelnhausen in ein bestehendes Programm aufgenommen werden.

Über die barrierefreie Ausrüstung hinaus sollen alle neuen Bahnsteige mit einer Breite von 3 m zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituationen ausgerüstet werden. Darüber hinaus wird bei allen Haltepunkten eine Videoüberwachung zur sozialen Kontrolle gefordert.

4.3 Kernforderung 3 Gleichbehandlung Kommunen (EkrG) (siehe auch Anlage 1)

- Dabei sollen die Kommunen auch bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen bei der Finanzierung von ihrem Kostenanteil (gemäß EkrG) zu 100% freigestellt werden, so dass im Zuge des viergleisigen Ausbaus keine finanziellen Belastungen durch die jeweils betroffene Gemeinde getragen übernommen werden. Dies gilt sowohl für den Amtsentwurf als auch für den möglichen barrierefreien Ausbau.

4.4 Kernforderung 4 Allgemeine, regionale Forderungen (siehe auch Anlage 1)

- Erstellung von Konzepten im Bereich Natur, Tourismus und Infrastruktur für naturschutzrechtliche Kompensationserfordernisse. Die Umsetzung soll zum größten Teil auf dem Gebiet des Main-Kinzig-Kreises erfolgen. (Nach aktueller Bewertung der DB Netz AG kann diese Forderung in der zukünftigen Planung berücksichtigt und in Abstimmung mit dem Kreis MKK und Fulda umgesetzt werden.)
- Erhalt des Knoten Hanau und Anzahl der dort halten ICE-Verbindungen erhöhen.
- Einrichtung einer Stiftung für die Region zum Ausgleich der Betroffenheiten während der Bauphase und des Betriebs der Bahnstrecke, inkl. der Einrichtung eines Steuerkreises
- Bau und Finanzierung von Logistikflächen und -straßen zur weitgehenden Vermeidung von Baustellenverkehr und -Lärm in Siedlungsgebieten (Nach aktueller Bewertung der DB Netz AG kann diese Forderung in der zukünftigen Planung berücksichtigt und in Abstimmung mit den Gemeinden / Straßenbauamt umgesetzt werden.)
- Harmonisierung der Bahnsteighöhen (55er oder 76er Höhe) auf die eingesetzten Fahrzeuge. Die Planung der Bahnsteighöhen soll auf die verwendeten Fahrzeuge abgestimmt werden, so dass ein höhengleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug erfolgen kann. Die Bahnsteighöhe von 76 cm stimmt nach den der DB Netz AG vorliegenden Informationen mit der Zielhöhe des RMV für die regionalen Hauptstrecken überein. Bei der zukünftigen Beschaffung neuer Fahrzeuge wird der RMV als Anforderung die Vorgabe einer Einstieghöhe passend zu 76 cm hohen Bahnsteigen stellen und somit ist die Abstimmung zwischen der DB Netz AG und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt.

4.5 Kernforderungen – Zusammenfassung in tabellarischer Form

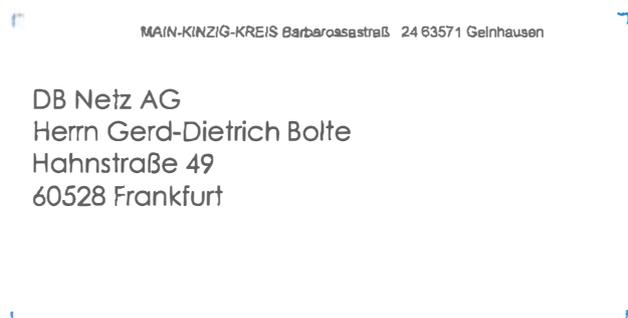
KF-Nr.	KF-UNr.	Gemeinde / Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten
KF 1	1	Gelnhausen (inkl. Station Hailer-Meerholz), Linsengericht	Lärmschutz gemäß Lärmvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> Lärmschutz an der gesamten Ausbaustrecke hat das gleich hohe Niveau der Lärmvorsorge, auch im Bereich der beiden Planänderungsabschnitte 	5,0 Mio. EUR
KF 1	2	Gelnhausen, Linsengericht	Lärmschutz Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Transparente Lärmschutzwände im gesamten Bahnhofsgelände 	4,8 Mio. EUR
KF 1	3	Hasselroth, Langenselbold, Rodenbach, Hanau	Lärmschutz Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände 	21,0 Mio. EUR
KF 1	4	Gelnhausen, Linsengericht, Hasselroth, Langenselbold, Rodenbach, Hanau	Lärmschutz Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen. 	1,8 Mio. EUR
KF 1	5	Gelnhausen, Linsengericht, Hasselroth, Langenselbold, Rodenbach, Hanau	Lärmschutz gesamtheitliche Betrachtung	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen- und sonstigen Lärm bei der Lärmschutzberechnung 	Lärmvorbelastung ist zurzeit noch nicht bewertet
KF 2	1	Hanau-Wolfgang	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau unabhängig einer Projektveranlassung und Nutzerzahlen 	12,4 Mio. EUR
KF 2	2	Rodenbach	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau unabhängig der Nutzerzahlen inkl. Bahnsteigbreite von 3 m. 	2,1 Mio. EUR
KF 2	3	Langenselbold,	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich: Bahnsteigbreite von 3 m 	0,3 Mio. EUR
KF 2	4	Niedermittlau	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau unabhängig einer Projektveranlassung und Nutzerzahlen inkl. Bahnsteigbreite von 3 m 	1,3 Mio. EUR
KF 2	5	Hailer-Meerholz	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich: Bahnsteigbreite von 3 m 	0,3 Mio. EUR
KF 2	6	Gelnhausen	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau unabhängig einer Projektveranlassung und Nutzerzahlen inkl. Bahnsteigbreite von 3 m 	1,5 Mio. EUR

KF-Nr.	KF-UNr.	Gemeinde / Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten
KF 2	7	Lieblos	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau unabhängig der Nutzerzahlen inkl. Bahnsteigbreite von 3 m 	1,9 Mio. EUR
KF 2	8	Hanau-Wolfgang, Rodenbach, Langenselbold, Niedermittlau, Hailer- Meerholz, Gelnhausen	Videoüberwachung	<ul style="list-style-type: none"> Videoüberwachung, ca. 200 TEUR je Station 	1,4 Mio. EUR
KF 3	1	Rodenbach	Gleichbehandlung nach EkrG	<ul style="list-style-type: none"> Die Kommune soll bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (EKrG) von der Finanzierung im Zuge der Gleichbehandlung freigestellt werden. 	*(3,4 Mio. EUR)
KF 4	1	Main-Kinzig-Kreis	Allgemeine regionale Forderungen	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung von Konzepten im Bereich Natur, Tourismus und Infrastruktur für naturschutzrechtliche Kompensationsanforderungen. Erhalt des Knoten Hanau und Anzahl der dort halten ICE-Verbindungen erhöhen. Einrichtung einer Stiftung für die Region zum Ausgleich der Betroffenheiten während der Bauphase und des Betriebs der Bahnstrecke 	Nicht bewertbar, teilweise nicht umsetzbar
KF 4	2	Main-Kinzig-Kreis	Allgemeine regionale Forderungen	<ul style="list-style-type: none"> Bau und Finanzierung von Logistikflächen und -straßen zur weitgehenden Vermeidung von Baustellenverkehr und -Lärm in Siedlungsgebieten 	Kostenneutral - wird im Rahmen Planfeststellung umgesetzt
KF 4	3	Pro Bahn	Allgemeine regionale Forderungen	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung der Ausführungsplanung der Bahnsteighöhen mit dem zukünftigen Infrastrukturbetreiber. (RMV) 	Kostenneutral - wird im Rahmen Planfeststellung umgesetzt

KF-Nr.	KF-UNr.	Gemeinde / Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten
KF 4	4	Main-Kinzig-Kreis	Allgemeine regionale Forderungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung der Ausbaustrecke von Bhf. Gelnhausen bis zum Haltepunkt Haitz-Höchst (Kann aus Sicht der DB Netz AG erst im Zuge der NBS Gelnhausen-Fulda umgesetzt werden, da der genannte Abschnitt zur NBS gehört und somit erst das Raumordnungsverfahren für die NBS abgeschlossen werden muss.) 	Keine, siehe Klammervermerk Kurzbeschreibung
				Bewertete Mehrkosten (reine Baukosten Grobkostenschätzung) * <u>ohne</u> EkrG Rodenbach)	53,8 Mio. EUR

Anlage 1: Schreiben des Main-Kinzig-Kreis vom 04.10.2018

Anlage 1



MAIN-KINZIG-KREIS Barbarossastraße 24 63571 Gelnhausen

DB Netz AG
Herrn Gerd-Dietrich Bolte
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt

LANDRAT

Thorsten Stolz
Barbarossastraße 24
63571 Gelnhausen
Telefon: 06051/85-10011
Telefax: 06051/85-910011
E-Mail: thorsten.stolz@mkk.de
Datum: 04. Oktober 2018

Kernforderungen der Region zum geplanten 4-spurigen Ausbau der Bahnstrecke Hanau – Gelnhausen

Sehr geehrter Herr Bolte,

ich darf Sie darüber in Kenntnis setzen, dass der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises sich in seiner Sitzung am 02. Oktober 2018 die in der Präsentation der Deutschen Bahn im 16. Dialogforum am 24. September 2018 zusammengefassten Kernforderungen der Region zum geplanten 4-spurigen Ausbau der Bahnstrecke Hanau – Gelnhausen zu eigen gemacht hat und nachdrücklich unterstützt.

Im Einzelnen sind dies:

- Barrierefreier Ausbau des Hauptbahnhofs Hanau
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Hanau-Wolfgang
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Rodenbach
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Langenselbold
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Niedermittlau
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Lieblos
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Hailer-Meerholz
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Gelnhausen
- Lärmschutz an der Ausbaustrecke soll auf dem Niveau der neuen Grenzwerte der Lärmvorsorge erfolgen
- Die Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen- und sonstigen Lärm soll bei der Lärm-schutzberechnung des Ausbaus berücksichtigt werden

- Lärmschutzwände im Bereich der Verkehrsstationen sollen vollständig transparent realisiert werden
- Im Rahmen des Ausbaus notwendige naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen sollen zum größten Teil auf dem Gebiet des Main-Kinzig-Kreises erfolgen.
- Erhalt des ICE-Knoten Hanau und Erhöhung der dort haltenden ICE-Verbindungen
- Keine finanzielle Belastungen der an der Ausbaustrecke liegenden Kommunen im Zuge von Bahnhofsumgestaltungen und des Streckenausbaus
- Bau und Finanzierung von Logistikflächen und –straßen zur Vermeidung von Baustellenverkehr und –lärm in Siedlungsgebieten
- Einrichtung einer Stiftung für die Region zum Ausgleich der Betroffenheiten während der Bauphase und des Betriebs der Bahnstrecke
- Möglichst Fortführung der Ausbaustrecke bis Bahnhof Haitz / Höchst.

Ich darf Sie bitten, diese Forderungen an das Bundesverkehrsministerium weiterzuleiten, damit sie Grundlage der parlamentarischen Befassung des Deutschen Bundestages werden.

Ein gleichlautendes Schreiben geht an Herrn Prof. Dr. Dirk Rompf.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Stolz
Landrat





Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Anlage 2

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Prüfbericht für die Parlamentarische Befassung

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4313-4F06B0294/003-4103#001

Betreff: ABS Hanau - Gelnhausen inkl. ESTW Gelnhausen
Prüfbericht zur Empfehlung an das BMVI zur Parlamentarischen Befassung auf Grundlage §5 Abs. 1 BUV

Bezug: Bericht DB Netz AG vom 31.10.2018

Anlagen: 0

1. Anlass

Mit E-Mail vom 31.10.2018 legte die DB Netz AG dem BMVI und dem Eisenbahn-Bundesamt ihren finalen Bericht „Einzelvorstellung ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen“ vor. Das EBA hat diesen Bericht geprüft und die Ergebnisse nachfolgend dargestellt. Daraus wird eine Empfehlung des EBA an das BMVI zur Parlamentarischen Befassung abgeleitet.

Auf Basis der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die am 01.01.2018 in Kraft getreten ist, erfolgt für Bedarfsplanvorhaben mit dem Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1/2) eine Befassung im Deutschen Bundestag. Inhalt des vorliegenden Berichts der DB Netz AG zur Parlamentarischen Befassung ist die Unterrichtung über die technische, rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie über die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung.

Die ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen ist ein eigenständiges Projekt innerhalb des Vorhabens ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt, welches in der Anlage 2 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 („Projektlisten Schiene“) im Abschnitt „Neue Vorhaben,

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

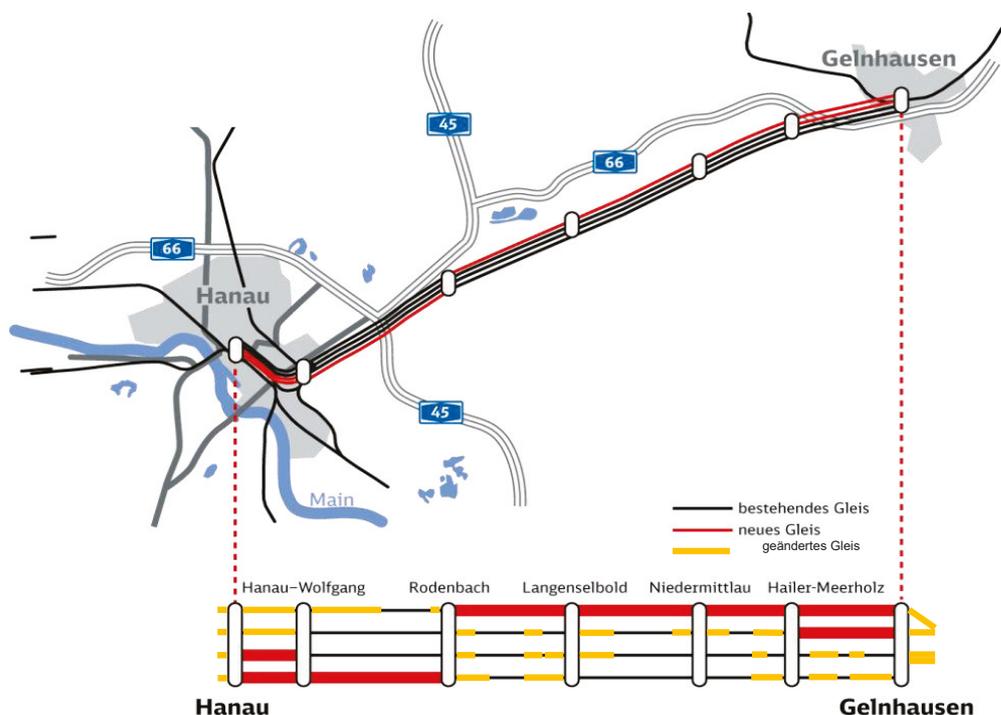
Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)“, unter der lfd. Nr. 2 mit der Projektnummer 2-002-V02 bzw. 2-007-V01 aufgelistet ist. .

Im Ausbauabschnitt liegt die Strecke 3600 Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, die eine der am stärksten befahrenen Strecken in Deutschland ist und im Abschnitt Hailer-Meerholz – Fulda bereits 2008 zum überlasteten Schienenweg erklärt wurde. Im Knoten Hanau und im Abschnitt Hanau – Fulda ist für die kommende Jahre weiterer Zuwachs prognostiziert.

Die Strecke Hanau (einschließlich) – Gelnhausen (einschließlich) soll bedarfsgerecht viergleisig ausgebaut werden. Es handelt es sich um eine klassische Ausbaustrecke ohne Raumordnungsverfahren. Die Ausbauabschnitte sind im Ist-Zustand in den Bereichen Hanau – Wolfgang sowie Hailer-Meerholz – Gelnhausen zweigleisig und im Abschnitt Wolfgang – Hailer-Meerholz dreigleisig. Das dritte Gleis besitzt die Streckennummer 3677.

Lageskizze:



Der Beginn der Planung lag im August 2012, die Leistungsphase (Lph) 1 (Grundlagenermittlung) wurde im September 2014, die Lph 2 (Vorplanung) im Dezember 2016 abgeschlossen. In diesem Zeitraum galt zwischen Bund und DB noch die „Rahmenvereinbarung über die Finanzierung von Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes 1999 (2)“, die am 1. Januar 2018 durch die BUV ersetzt wurde. Es handelt sich hier um ein migriertes Projekt innerhalb der BUV. Aus diesem Grund konnte keine kontinuierliche intensive Planungsbegleitung im Sinne der BUV durch das Eisenbahn-Bundesamt stattfinden, wie dies bei künftigen Bedarfsplanvorhaben der Fall

sein soll. Gleichwohl fanden seit März 2014 mehrere planungsbegleitende Projektbesprechungen zwischen der DB Netz AG und BMVI / EBA statt. Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die nachfolgende Empfehlung bezieht sich auf den durch die DB Netz AG vorgelegten Bericht und die erwähnten planungsbegleitenden Projektbesprechungen.

2. Prüfung des Vorhabens

2.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung (VAst und BAst)

Die verkehrliche und die betriebliche Aufgabenstellung des hier beschriebenen Vorhabens wurden im Jahr 2015 erarbeitet und liegen dem Eisenbahn-Bundesamt aufgrund der fehlenden Planungsbegleitung nicht vor (migriertes Projekt). Eine nachträgliche Prüfung durch das EBA im Rahmen der BUV ist nicht vorgesehen.

An dieser Stelle sollen daher anstelle der VAst und BAst kurz die Ziele der vorliegenden Maßnahme mit den dazugehörigen Randbedingungen dargestellt werden. Die Ziele des viergleisigen Streckenausbaus im Abschnitt Hanau – Gelnhausen innerhalb des Großprojekts ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt sind

- Entmischung der Verkehre,
- Kapazitätserweiterung,
- Erhöhung der Betriebsqualität,
- Beschleunigung des Personenverkehrs, Fahrzeitverkürzung,
- Angebotsausweitung im Fernverkehr und
- nachfragegerechte Abwicklung des Regionalverkehrs bei steigendem Fernverkehr.

Laut Bericht der DB Netz AG werden bei allen nachfolgend unter Pkt. 2.2 dargestellten vier Varianten die verkehrlichen Ziele, wie „Schaffung ausreichender Trassenkapazitäten für die künftige Verkehrsentwicklung (Zugzahlenprognose 2025) in den Korridoren nach Fulda und Würzburg“ erreicht. Durch eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) wurde nachgewiesen, dass diese Zugmengen mit optimaler Qualität fahrbar sind.

Um die internationale Interoperabilität zu gewährleisten, wird die gesamte Strecke gemäß der Vorgaben des ERMTS mit Leit- und Sicherungstechnik nach ETCS Level 2 und GSM-R ausgerüstet.

Die wesentlichen Ausbaumaßnahmen können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

2.2 Variantenbetrachtung

Für die ABS Hanau – Gelnhausen wurde kein Raumordnungsverfahren durchgeführt, da die neuen Gleise an die vorhandenen Bahnanlagen gelegt werden. Es wurde eine Untersuchung der bestehenden Raumwiderstände zur Risikominimierung durch frühzeitige Erkennung der Belange von Umwelt und Raumordnung durchgeführt. Es konnte daraus eine sinnvolle Platzierung der neuen Gleise zum Bestand abgeleitet werden. Somit ist die Streckenführung bei allen Varianten, bis auf wenige Trassierungsanpassungen bei den 230 km/h-Varianten, die gleiche.

Im Ausbauabschnitt wurde ein viergleisiger Ausbau mit vier Varianten untersucht:

- Var 1 SA 200: schnelle Gleise (200 km/h) außen, langsame Gleise innen,
- Var 2 SI 200: schnelle Gleise (200 km/h) innen, langsame Gleise außen,
- Var 3 SA 230: schnelle Gleise (230 km/h) außen, langsame Gleise innen,
- Var 4 SI 230 (Vorzugsvariante): schnelle Gleise (230 km/h) innen, langsame Gleise außen,

Vorausgegangen war eine Untersuchung zur Frage des Richtungs- oder Linienbetriebs, die zugunsten des Linienbetriebs ausfiel. Die 230 km/h-Varianten sind auf Anregung des Dialogforums (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, siehe Pkt. 3) entstanden. Das EBA war bereits vor Inkrafttreten der BUV im Rahmen der Planungsbegleitung in die Variantenentscheidung eingebunden.

Sowohl die verkehrliche als auch die betriebliche Aufgabenstellung wird lt. DB Netz AG bei allen vier Varianten erfüllt.

Die optimale Betriebsqualität ist bis auf den Knoten Hanau bei allen Varianten erreichbar. Für den Streckenabschnitt von Wolfgang nach Gelnhausen hat die Lage der vier Gleise keine Relevanz für die zu erzielende Betriebsqualität. Im Knoten Hanau wäre jedoch bei den SA-Varianten ein zusätzlicher Infrastrukturausbau (Neubau von Gleis 9 und ESTW „Südseite“) mit deutlichen Mehrkosten notwendig. Im Variantenvergleich ist dieser Punkt der größte und wesentliche Nachteil der SA-Varianten gegenüber den SI-Varianten. Dies ist eine der wesentlichen Erkenntnisse der oben erwähnten EBWU.

Die Fahrzeitvorgabe von 200 km/h aus dem BVWP wird mit den beiden Varianten SA 230 und SI 230 übererfüllt, da je nach Richtung zusätzliche Fahrzeitverbesserungen von 27 bzw. 38 Sekunden erreicht werden (EBWU vom 02.05.2016). Da mit einer Minute Fahrzeitverbesserung allein für den Fernverkehr durch die hohe Zahl der Reisenden auf dieser Strecke nach Angaben der DB Netz AG ein hoher monetärer Nutzen im mehrstelligen Millionenbereich er-

zielt werden kann, lässt sich hieraus eine deutliche Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ableiten und hinsichtlich der verkürzten Fahrzeit eine positive Auswirkung auf die Zielerreichung des Gesamtprojekts ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt erwarten.

Zusammengefasst bringen die SI-Varianten gegenüber den SA-Varianten Vorteile hinsichtlich Fahrzeitgewinn, optimale Betriebsqualität, Ausbaukonzepte für die Modernisierung der Bahnhöfe, Flexibilität der Betriebsführung in den Knoten Hanau und Gelnhausen, Vereinfachung der Bauphasen, Vorteile für Güterverkehrskunden und hoher öffentlicher Akzeptanz.

Auch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit sind die beiden SI-Varianten im direkten Vergleich günstiger als die SA-Varianten. Im direkten Vergleich der beiden SI-Varianten entstehen bei der Variante SI 230 ca. 6 Mio. Euro Mehrkosten gegenüber der günstigeren Variante SI 200.

Gleichwohl wurde die Variante SI 230 aufgrund der Untersuchung der Trassierungsergebnisse, der Wirtschaftlichkeitsprüfung und der Berücksichtigung der Bewertungskriterien der Arbeitsgruppen des Dialogforums (siehe 2.3) im Rahmen der Planungsbegleitung als Vorzugsvariante festgelegt, da den benannten Mehrkosten ein weitaus größerer Nutzen gegenüber steht.

2.3 Umweltverträglichkeit

Die DB Netz AG geht in ihrem Bericht ausführlich auf Aspekte der Umweltverträglichkeit ein, hierbei insbesondere auf den Schutz der in unmittelbarer Nähe liegenden Schutzgebiete / Biotope, das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter sowie den Lärm- und Erschütterungsschutz. Fragen der Minimierung von Lärm und Emissionen sowie der Minimierung der Eingriffe in den Raum wurden bereits bei der oben beschriebenen Variantenuntersuchung berücksichtigt. Aufgrund nur geringer Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten stellten diese Faktoren kein relevantes Entscheidungskriterium für die Variantenentscheidung dar. In den nachfolgenden Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) sind die Planungen weiter zu detaillieren.

2.4 Finanzielle Aspekte

2.4.1 Kosten

Der Gesamtwertprognose der ABS Hanau – Gelnhausen beläuft sich nach Angaben der DB Netz AG auf 1.472 Mio. €.

2.4.2 Wirtschaftlichkeit

Die ABS Hanau – Gelnhausen ist ein wichtiger Teil des Großprojektes ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt, der nach der Realisierung des Gesamtprojektes eine Steigerung

der Wirtschaftlichkeit u. a. durch zusätzliche Fahrzeitgewinne, hohe Betriebsqualität, verbesserte Infrastruktur und neueste Technik bewirkt. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist durch die Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung und durch die Aufnahme des Projektes in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege belegt. Hierauf muss an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden.

Aus zuwendungsrechtlicher Sicht ist festzustellen, dass es sich bei der aus vier möglichen Varianten ausgewählten Variante SI 230 zwar nicht um die kostengünstigste handelt, da den Mehrkosten i. H. v. 6 Mio. € (ggü. SI 200) jedoch ein höherer Nutzen durch Fahrzeitverkürzung gegenüber steht (der vom BMVI im Rahmen der strategischen Planungsbegleitung grundsätzlich bestätigt wurde), kann die Variante SI 230 als wirtschaftlichste gelten.

Die Umsetzung der SI 230 wird somit sowohl aus Sicht der DB Netz AG als auch aus Sicht des EBA in wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht als Vorzugsvariante angesehen.

2.4.3 Finanzierung

Das Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt wird durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Projekt „im vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan handelt. Die Deutsche Bahn beteiligt sich am Projekt mit Eigenmitteln nach § 9 Abs.1 BUV und ermittelt eine vorhabenbedingte Tragfähigkeitsquote zur Sicherung des Projektfortschritts nach § 9 Abs.2 BUV.

Die Kreuzungsmaßnahmen werden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) finanziert und die Kosten anteilig von den beteiligten Vertragspartnern getragen.

Es ist geplant die erste Baufinanzierungsvereinbarung für Vorabmaßnahmen noch im Jahr 2018 abzuschließen.

3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2008

Die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung fanden unter der frühen Einbindung der Öffentlichkeit statt. Es ist ein Dialogforum ins Leben gerufen worden, um alle betroffene Personenkreise, wie Bürgerinitiativen, Kammern, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände aus der Region an einen Tisch zu bringen.

Das Ziel der früheren Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Transparenz der Projektplanung sowie Beteiligung und Mitwirkung der betroffenen Personengruppen und Verbände am Planungsprozess, was eine hohe planrechtliche Akzeptanz bewirken soll. Alle Anmerkungen werden von der Deutschen Bahn angenommen und – soweit möglich – in die Planungen einbezogen.

Nach Anregung aus dem Dialogforum wurden die 230 km/h-Varianten untersucht und in die Planung aufgenommen.

Die Entwicklung der Vorzugsvariante (siehe 2.2) erfolgte ebenfalls unter enger Beteiligung des Dialogforums.

Ein weiteres Ergebnis der Zusammenarbeit sind die Kernforderungen der Region, die über den geplanten Ausbau hinausgehen. Diese werden von der DB Netz AG und dem Bund hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme beurteilt und anschließend dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

4. Prüfung der Kernforderungen aus dem Dialogforum

Der Bund finanziert die ABS Hanau – Gelnhausen gemäß §8 Abs.1 BSWAG unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die im Bericht der DB Netz AG aufgelisteten Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gehen über das Maß der Planung, die sich nach dem Stand der Technik und gesetzlichen Vorschriften richtet, hinaus und erzeugen z. T. deutliche Mehrkosten, die sich nach einer Grobkostenschätzung auf reine Baukosten von insg. 53,8 – 57,2 Mio. belaufen. Hinzu kommen allgemeine regionale Forderungen, die sich überwiegend nicht monetär bewerten lassen.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Forderungen:

• Kernforderung 1 **Lärmschutz**

- Gleich hohes Niveau der Lärmvorsorge an der gesamten Ausbaustrecke nach „neuer Schall 03“, Kostenschätzung ca. 5 Mio. €
(Hintergrund: Der Abschnitt Hailer-Meerholz – Gelnhausen ist bereits für den dreigleisigen Ausbau planfestgestellt. Dort soll der Lärmschutz nach der „alten Schall 03“ umgesetzt werden. Für den Rest der Strecke gilt die „neue Schall 03“).
- Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an den Verkehrsstationen, Kostenschätzung ca. 21 Mio. €,
- Transparente Elemente der Lärmschutzwände an den Verkehrsstationen zur Herstellung von Sichtachsen, Kostenschätzung ca. 1,8 Mio. €,
- Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen- und sonstigen Lärm, Kostenschätzung nicht möglich.

• Kernforderung 2 **Barrierefreiheit**

- Barrierefreier Ausbau aller Verkehrsstationen unabhängig der Nutzerzahlen,
- Bahnsteigbreiten von 3 m statt der geplanten 2,50 m bei allen neuen Bahnsteigen,
- Videoüberwachung an allen Haltepunkten zur sozialen Kontrolle,

Kostenschätzung aller unter dem Oberbegriff Barrierefreiheit eingebrachten Forderungen insgesamt ca. 21,2 Mio. €.

- **Kernforderung 3 Gleichbehandlung Kommunen EKrG**

- Freistellung von der Finanzierung der durch die Variantenentscheidung schnelle Gleise innen oder schnelle Gleise außen benachteiligten Kommunen bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (EKrG) im Zuge der Gleichbehandlung.

- **Kernforderung 4 Allgemeine regionale Forderungen**

- Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen,
- Erhalt des Knotens Hanau und Erhöhung der Anzahl der dort haltenden ICE-Verbindungen,
- Einrichtung einer Stiftung einschließlich eines Steuerkreises,
- Bau und Finanzierung von Logistikflächen und -straßen zur weitgehenden Vermeidung von Baustellenverkehr und Lärm in Siedlungsgebieten.

Weitere Details siehe Bericht der DB Netz AG

5. Zusammenfassung und Empfehlung

Der viergleisige Streckenausbau im Abschnitt Hanau – Gelnhausen dient der Bewältigung der stark wachsenden Schienenverkehre im Raum Frankfurt/Fulda/Würzburg/Erfurt innerhalb des Großprojekts ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt.

Aus vier möglichen Varianten wurde die Variante SI 230 ausgewählt, obwohl sie nicht die kostengünstigste ist. Da den Mehrkosten i. H. v. 6 Mio. € jedoch ein höherer Nutzen durch Fahrzeitverkürzung gegenüber steht, kann die SI 230 dem Parlament als wirtschaftlichste Variante empfohlen werden.

Mit der Auswahl der SI 230 werden alle Projektziele vorbehaltlich der Ergebnisse der Planfeststellungsverfahren erfüllt. Das EBA geht davon aus, dass mit der Wahl der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Das Dialogforum der Öffentlichkeitsbeteiligung erhebt zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des

Lärmschutzes (Kernforderung 1) und der Barrierefreiheit (Kernforderung 2). Die übrigen Forderungen sind monetär überwiegend nicht bewertbar.

Zur Gestaltung von Lärmschutzwänden (Kernforderung 1, Spiegelstrich 2 und 3) weist das EBA darauf hin, dass grundsätzlich alle Maßnahmen finanzierungsfähig sind, die von der Planfeststellungsbehörde als Auflage zur Erlangung des Baurechts aufgegeben werden. Auf diese Weise können (ausnahmsweise) auch Maßnahmen gefördert werden, die nicht die wirtschaftlichste Variante darstellen (z. B. transparente Schallschutzwände, Gabionen). Zu unterscheiden von diesem Grundsatz ist der Fall, in dem der Vorhabenträger aktiv (z. B. aus Akzeptanzgründen) mit einer unwirtschaftlicheren Variante die Planfeststellung bestreitet und diese Variante von der Planfeststellung akzeptiert und planfestgestellt wird. Im vorliegenden Fall gibt es allerdings keine Hinweise auf derartige Absichten der DB.

Zu den Forderungen nach barrierefreiem Ausbau aller Verkehrsstationen unabhängig der Nutzerzahlen (Kernforderung 2, Spiegelstrich 1) ist anzumerken, dass sich diese Forderung auf die geltenden Finanzierungsregularien des Bundes bezieht, wonach bei Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende (unter 1000 Reisende pro Station und Tag) bei Neubauten und wesentlichen Änderungen die sofortige Umsetzung baulicher Maßnahme für besondere Personengruppen nur bei tatsächlichem Bedarf (z. B. besondere örtliche Gegebenheiten) erfolgen soll. Ist dies nicht gegeben, muss darauf geachtet werden, dass die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf möglich ist. Zur Erfüllung von Forderungen des barrierefreien Ausbaus gibt es zumindest andere Finanzierungsprogramme; der Vorhabenträger hat hier die Finanzierungsmöglichkeit aus diesen Programmen zu prüfen.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des EBA nicht zur Umsetzung empfohlen werden oder nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Das EBA empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante SI 230 der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten, der Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors sowie einer möglichen Verlängerung der Bauzeit führen.

□

