

# Anlage

5



**Nordmainische S-Bahn, PFA 3 Hanau**  
**1. Änderung der Planunterlagen**

**HS** Hanau  
Infrastruktur  
Service



Stellungnahmen und Einwendungen der Stadt Hanau – Hanau Infrastruktur Service

**Stadt Hanau – Hanau Infrastruktur Service**  
Hessen-Homburg-Platz 5, 63452 Hanau

**Peter Preis**  
Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbewirtschaftung  
Hanau Infrastruktur Service

Tel: 06181 / 295-362  
Fax: 06181 / 295-1620  
peter.preis@hanau.de





Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Abwasserbeseitigung und Hochwasserschutz.....</b>	<b>3</b>
1.1 Einwendungen.....	3
1.2 Stellungnahmen .....	3
<b>2 Verkehr und Straßenbewirtschaftung, Straßenverkehrsbehörde, Friedhof Kesselstadt .....</b>	<b>3</b>
2.1 Einwendungen.....	3
2.2 Stellungnahmen .....	6



### 1 Abwasserbeseitigung und Hochwasserschutz

#### 1.1 Einwendungen

##### 2. Geplante Einleitmengen in städtische Abwasseranlagen

Die geplanten Einleitmengen wurden beim Nachweis der hydraulischen Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Dabei zeigte sich, dass der Sammler in der Burgallee hydraulisch überlastet ist, wenn die Entwässerung der Strecke 3660 bei km 15,8 über Schacht DB0004 ein-geleitet werden soll.

Dem kann auf zwei Wegen abgeholfen werden. Entweder muss der Sammler in der Burgallee entsprechend vergrößert werden oder die Einleitmenge muss in Verbindung mit einem Rückhalteraum begrenzt werden.

Da nach derzeitigem Planungsstand eine Hebeanlage erforderlich sein wird, ist eine gedrosselte Einleitung in Verbindung mit einem Rückhalteraum zu bevorzugen. Die Einleitmenge müsste auf etwa 30 l/s begrenzt werden, was die Kosten der benötigten Hebeanlage deutlich reduziert.

#### 1.2 Stellungnahmen

##### 1. Bauliche Veränderungen an Entwässerungsanlagen

Gegen die dargestellten baulichen Änderungen an bestehenden Entwässerungsanlagen der Stadt Hanau bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Im Detail müssen die Maßnahmen vor Bauausführung mit der Stadt Hanau, vertreten durch den Eigenbetrieb Hanau Infrastruktur Service aber noch abgestimmt werden.

##### 3. Bezeichnung der Einleitschächte

Die Schachtnummerierung wurde zwischenzeitlich geändert. Da die verwendeten Bezeichnungen aber noch mitgeführt werden, können die Bezeichnungen bis zum Abschluss der Baumaßnahmen beibehalten werden. Danach sind die neuen Bezeichnungen zu verwenden.

### 2 Verkehr und Straßenbewirtschaftung, Straßenverkehrsbehörde, Friedhof Kesselstadt

#### 2.1 Einwendungen

##### 1. Lageplan 3.24a Strecke 3685, Bau-km 67,581 – Bau-km 68,080; Strecke 3660, km 16,176 – km 16,674:





Der auf der nordöstlichen Seite verlaufende bahnbegleitende Fuß- und Radweg zwischen Frankfurter Landstraße und Kastanienallee ist eine wichtige Verbindung und darf daher in seinen zur Verfügung stehenden Verkehrsraumbreiten nicht eingeschränkt werden.

Dies wird aber auf diesem Streckenabschnitt durch die geplante Lärmschutzwand nicht eingehalten. Die geplante Lärmschutzwand hat auf diesem Streckenabschnitt mehrere in den Weg hineinragende Ausbuchtungen, die den Weg an diesen Stellen einengt. Darüber hinaus wird unterhalb des Brückenbauwerks Kastanienallee die zur Verfügung stehende Verkehrsraumbreite von 2,3 m – 2,5 m ebenfalls durch die geplante Lärmschutzwand reduziert. Die geplante Lärmschutzwand in diesem Streckenabschnitt muss daher entsprechend angepasst werden. Eine Einengung des bestehenden kombinierten Geh- und Radweges wird von der Verkehrsplanung sowie von der Straßenverkehrsbehörde nicht akzeptiert. Insofern wird auf die erforderlichen Breitenmaße, die aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) einhergehen, verwiesen.

### **2. Erläuterungsbericht Punkte 6.6.1 und 7.4.9 Rückbau BÜ Burgallee und Neubau EÜ Burgallee, km 15,799:**

Gemäß Punkt 6.6.1 dient die Überquerung des BÜ Fußgängern und Fahrzeuge aller Art und gemäß Punkt 7.4.9 ist die geplante Straßenunterführung für die Benutzung von Pkw und Bussen ausgelegt. Die Burgallee ist in ihrer Funktion als innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion (Anbindung der Stadtteile Kesselstadt und Weststadt an den Bahnhof Wilhelmsbad und Wilhelmsbad / Hohe Tanne sowie Mittelbuchen) definiert. Gemäß den vorliegenden Planunterlagen liegt die geplante Durchfahrts- höhe der Straßenunterführung bei 3,50 m. Dies ist nach Rückmeldung der städtischen Verkehrsbetriebe und der Feuerwehr für die Durchfahrt nicht ausreichend. Die Durchfahrts- höhe muss daher entsprechend auf mindestens 4,2 m erhöht werden.

### **3. Erläuterungsbericht Punkte 6.6.2 und 7.4.11 Rückbau BÜ Salisweg und Neubau EÜ Salisweg, km 17,240:**

Gemäß Punkt 6.6.2 dient die Überquerung des BÜ Fußgängern und Fahrzeuge aller Art. Gemäß den vorliegenden Planunterlagen liegt die geplante Durchfahrts- höhe der Straßen- unterführung bei 3,50 m. Dies ist nach Rückmeldung der städtischen Verkehrsbetriebe und der Feuerwehr für die Durchfahrt nicht ausreichend. Die Durchfahrts- höhe muss da- her entsprechend auf mindestens 4,2 m erhöht werden. Darüber hinaus merkt die Feuer- wehr noch an, dass die geplante Durchfahrts- breite am Salisweg mit 5,5 m aufgrund der Verschwenkung und der Einsichtnahme für eine sichere Durchfahrt zu eng und ent- sprechend auf 6,5 m zu erhöhen ist.

### **4. Anlage 3.30a Lageplan Strecke 3685 Hauptbahnhofbrücke in der Willy-Brandt- Straße (B 43)**

a. Die Hauptbahnhofbrücke soll zustandsbedingt ab Mitte 2023 rückgebaut und bis Ende 2026 erneuert werden. Die Planung sieht vor, dass die Zufahrt für Rettungskräfte, Dienstfahrzeuge der DB und der Stadt Hanau sowie notwendiger Baustellenverkehr auf das Hauptbahnhofgelände, zwischen Gleis 7 und Gleis 101, mit einer Behelfsbrücke, die an die nördliche Rampe zum Ehrensäulenkreisel anschließt, gesichert wird. Im Zuge des



Ersatzneubaus der Hauptbahnhofbrücke wäre dann nur noch eine Zufahrt aus Richtung Ehrensäulenkreisel und eine Ausfahrt in nördliche Richtung Ehrensäulenkreisel möglich.

Zurzeit prüft das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) im Zusammenhang mit dem am 03.03.2020 verabschiedeten Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich die Planfeststellungsbedürftigkeit der Erneuerung der Hauptbahnhofbrücke. Für den Fall, dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein sollte, kann der o. a. Zeitplan nicht eingehalten werden. Aufgrund der derzeitigen Tonnagebeschränkung ( $\leq 28$  to) der Hauptbahnhofbrücke muss mit Blick auf die Baustellenzufahrt der Nordmainischen S-Bahn eine andere Lösung zur Sicherung der Zufahrbarkeit des Hauptbahnhofgeländes gefunden werden. Der Vorschlag vom HMWEVW geht für den Fall einer Planfeststellung dahin, die für den Neubau der Hauptbahnhofbrücke geplante Behelfsbrücke zur Andienung des Hauptbahnhofes aus der Planung des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke auszuklammern und in das Planfeststellungsverfahren für das Projekt Nordmainische S-Bahn einzubringen, respektive durch das Eisenbahnbundesamt planfeststellen zu lassen. Ziel ist hierbei, dem Vorhaben der Nordmainischen S-Bahn eine Alternative für den Baustellenverkehr zur Verfügung zu stellen. Dadurch wäre die Umsetzung des geplanten Projektes Nordmainische S-Bahn gemäß der aktuellen Planung termingerecht möglich. Der Baustellenverkehr wird nicht über die stark beeinträchtigte Hauptbahnhofbrücke geführt werden können und eine direkte Andienung der Baustelle wäre gesichert. Zudem könnte der Kfz-Verkehr, außer Schwerlastverkehr  $> 28$  to, trotz eines Planfeststellungsverfahrens bis zum Neubau des Bauwerkes der B 43 weiter auf der Brücke verbleiben. Die Stadt Hanau würde die Behelfsbrücke auch für die Umsetzung des Neubaus der Hauptbahnhofbrücke B 43 Willy-Brandt-Straße mitbenutzen. Darüber hinaus, wäre auch eine Baustellenzufahrt weiterhin möglich, auch für den Fall, dass aufgrund einer evtl. eintretenden Zustandsverschlechterung des Bauwerkes die Hauptbahnhofbrücke komplett für den Kfz-Verkehr gesperrt werden müsste.

b. Darüber hinaus weisen wir noch darauf hin, dass die Erschütterungswirkungen durch die Bauarbeiten der Nordmainischen S-Bahn in unmittelbarer Umgebung der vorhandenen Hauptbahnhofbrücke mit Verweis auf die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) berücksichtigt werden müssen, damit die Brücke nicht noch weiter geschädigt wird.

### 5. Anlagen 3.25a Lageplan und 5.2.25a Grunderwerbsplan:

Auf der Strecke 3660 zwischen Bau-km 16,9 und 17,1 ist geplant, dass der bahnbegleitende öffentliche Geh- und Radweg (Bauwerks-Nr. 5.1a) auf einen Streifen bis maximal 4,0 m auf der Friedhofsfläche (Flurstück 6/5) verläuft. Hierdurch muss auch die Zaunanlage (Bauwerks-Nr. 7.10a) auf die Friedhofsfläche verschoben und neu erstellt werden. Wir weisen darauf hin, dass hiervon im Wesentlichen ein neues Grabfeld und eine bestehende Urnenwand betroffen ist und die Friedhofsnutzung hierdurch deutlich eingeschränkt wird. Eine Einschränkung des Friedhofes, auch mit Blick auf rechtliche Vorgaben aus dem Friedhofs- und Bestattungsgesetz sowie der vorhandenen Nutzungen, werden seitens der Stadt Hanau nicht akzeptiert und die Planungen in diesem Bereich müssen entsprechend angepasst werden.



### 6. Anlage 3.29a Lageplan:

Gemäß Bauwerksnummer 5.7a wird der vorhandene kombinierte Geh- und Radweg auf einer Länge von 210 m rückgebaut und neu errichtet. Hierbei soll die vorhandene Breite von 4,0 m auf 3,50 m reduziert werden. Bei dem vorhandenen Geh- und Radweg handelt es sich auch bedingt durch die Ludwig-Geissler-Schule sowie der Zeichenakademie um eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof, die bereits jetzt durch Radfahrer und Fußgänger insbesondere in den Stoßzeiten hoch frequentiert ist. Darüber hinaus stellt diese Strecke zukünftig eine Raddirektverbindung zwischen der nordmainischen Radschnellverbindung Hanau – Frankfurt zum Hauptbahnhof dar. D. h., die Frequenz der Radfahrer wird noch weiter deutlich zunehmen. Da es sich hier um einen Zweirichtungsradweg handelt, ist es mit Blick auf Konfliktvermeidung mit Fußgängern wichtig, möglichst viel an Verkehrsraumbreite zur Verfügung zu stellen. Daher wird seitens der Stadt Hanau die Reduzierung der vorhandenen Breite von 4,0 m auf 3,50 m nicht akzeptiert. Die Planung ist entsprechend anzupassen.

## 2.2 Stellungnahmen

### 1. Erläuterungsbericht Punkte 6.5 und Punkt 7.8 Straßen / Wege / Plätze:

a. Gemäß Erläuterungsbericht ist es Ziel, die neuen bahnparallelen Wege in das Geh- und Radwegenetz der Stadt Hanau einzubinden. Bei der Bemessung und Bauweise dieser Wege geht der Vorhabenträger von einem Freizeitweg in Grünanlagen aus und dass die Nutzung überwiegend den Fußgängern dient. Der Deckenaufbau erfolgt daher in Anlehnung zur Bestandsbefestigung mit einem Splitt-Sand-Gemisch. Die Stadt Hanau geht davon aus, dass diese bahnbegleitenden Wege vor allem durch Radfahrer genutzt werden und regen an, diese Wege in Asphaltbauweise auszuführen. Es ist ohnehin geplant gemäß Punkt 20.2.2 diese Wege während der Bauzeit als asphaltierte Baustraßen zu nutzen. Darüber hinaus müssen diese Wege auch zu Unterhaltungszwecken befahren werden.

b. Des Weiteren sollte der bahnbegleitende Weg zwischen Bahnhof West und Bahnhof Wilhelmsbad durchgängig ausgebaut werden. Gemäß der vorliegenden Planung wird der Weg zwischen EÜ Salisweg und EÜ Kinzig über den bestehenden Köppelweg geführt. Dies stellt einen relativ großen Umweg dar. Die Grundstücksflächen entlang der Bahntrasse sind im Eigentum der Stadt. Die notwendigen Flächen für den bahnbegleitenden Weg können im Bereich zwischen EÜ Salisweg und EÜ Kinzig zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig könnte der bahnbegleitende Weg bei entsprechendem Ausbaustandard auch als Unterhaltungsweg für die Bahnanlagen dienen.

### 2. Erläuterungsbericht Punkt 20.2.6: Bereich EÜ Kinzig und EÜ Philippsruher Allee:

Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme erfolgt auf der Baustelleneinrichtungsfläche zwischen der EÜ Kinzig und der Philippsruher Allee die Lagerung und Montage von Brückenbauteilen für die neuen Überführungsbauwerke in diesem Bereich. Aus diesem Grund wird die östlich neben der Philippsruher Allee befindliche Pkw-Parkfläche bei km 18,05 bauzeitlich beansprucht und ist während dieser Zeit für die Öffentlichkeit nicht ver-



füßbar. Erst nach Beendigung der Baumaßnahme steht der Parkplatz wieder zur Verfügung. Bei dieser Pkw-Parkfläche handelt es sich um einen wichtigen Innenstadt-Pendler-Parkplatz für den Hp Hanau West. Dieser Pendler-Parkplatz verfügt über ca. 50 Stellplätze und ist aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum Hp Hanau West ständig ausgelastet. Für das Parken wird seitens der Stadt Hanau entsprechende Parkgebühren erhoben. Die Stadt fordert daher, neben der vollständigen Wiederherstellung des Parkplatzes in seinem ursprünglichen Zustand nach der Bauzeit, auch Entschädigung für den Ausfall der Parkgebühren, die während der Bauzeit entfallen.

### 3. Lageplan 7.1.28a: Baustelleneinrichtungsfläche auf Flurstück 125/10 östlich „Am Steinheimer Tor“:

In diesem Bereich ist vom Vorhabenträger eine Baustelleneinrichtungsfläche mit Zufahrt von „Am Steinheimer Tor“ geplant. Die Stadt weist darauf hin, dass voraussichtlich in 2022 auf dieser Fläche eine ebenerdige Parkplatzfläche für rund 170 Pkw-Stellplätze geplant ist. Die Stadt fordert daher, neben der vollständigen Wiederherstellung des Parkplatzes in seinem ursprünglichen Zustand nach der Bauzeit, auch Entschädigung für den Ausfall der Parkgebühren, die während der Bauzeit entfallen.

### 4. Erläuterungsbericht, Punkt 20 Baustelleneinrichtung und –erschließung: Baumaßnahmen und Verkehrliche Einschränkungen im öffentlichen Straßenraum:

- a. Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hanau ist rechtzeitig mindestens 3 Monate vor Baubeginn über die geplanten Maßnahmen zu informieren, die sich insbesondere auf den öffentlichen Verkehrsraum auswirken.
- b. Die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Genehmigungen (Verkehrsrechtliche Anordnungen und Sondernutzungserlaubnisse) sind mindestens 8 Wochen im Voraus bei der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hanau zu beantragen. Im Rahmen dessen sind Verkehrszeichenpläne ggf. Umleitungspläne vorzulegen. Die Stadt Hanau behält sich vor zusätzliche Baustellenandienungskonzepte zu fordern.
- c. Vor dem Hintergrund der abzuwickelnden Verkehrsmengen dürfen auf dem klassifizierten sowie auf dem kommunalen Straßennetz grundsätzlich keine Straßenzüge dauerhaft, sondern nur temporär voll gesperrt werden.

Aufgestellt:



Peter Preis  
Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbewirtschaftung  
Hanau Infrastruktur Service

