

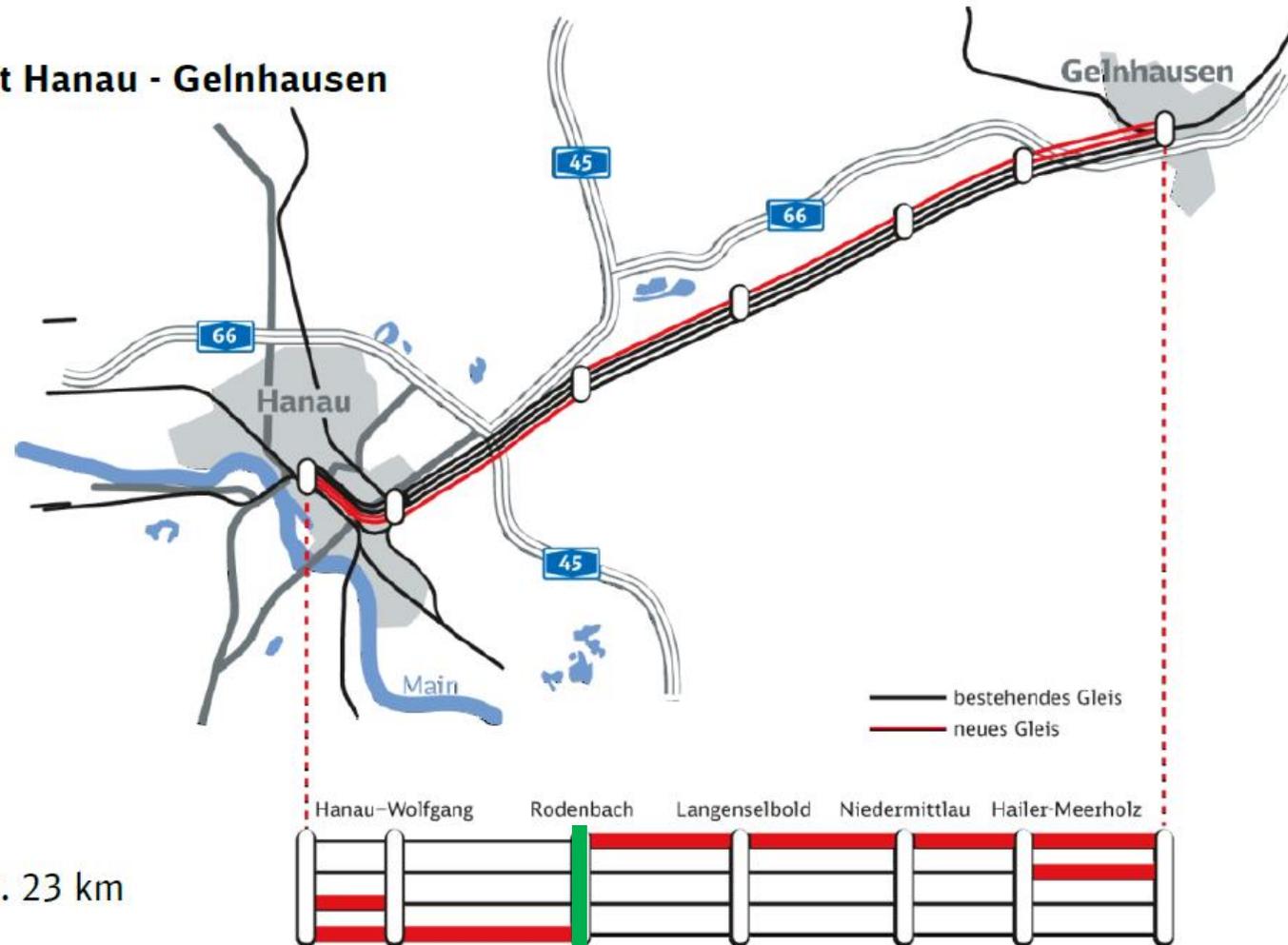


Viergleisiger Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen Aktueller Sach- und Planungsstand

Projektvorstellung

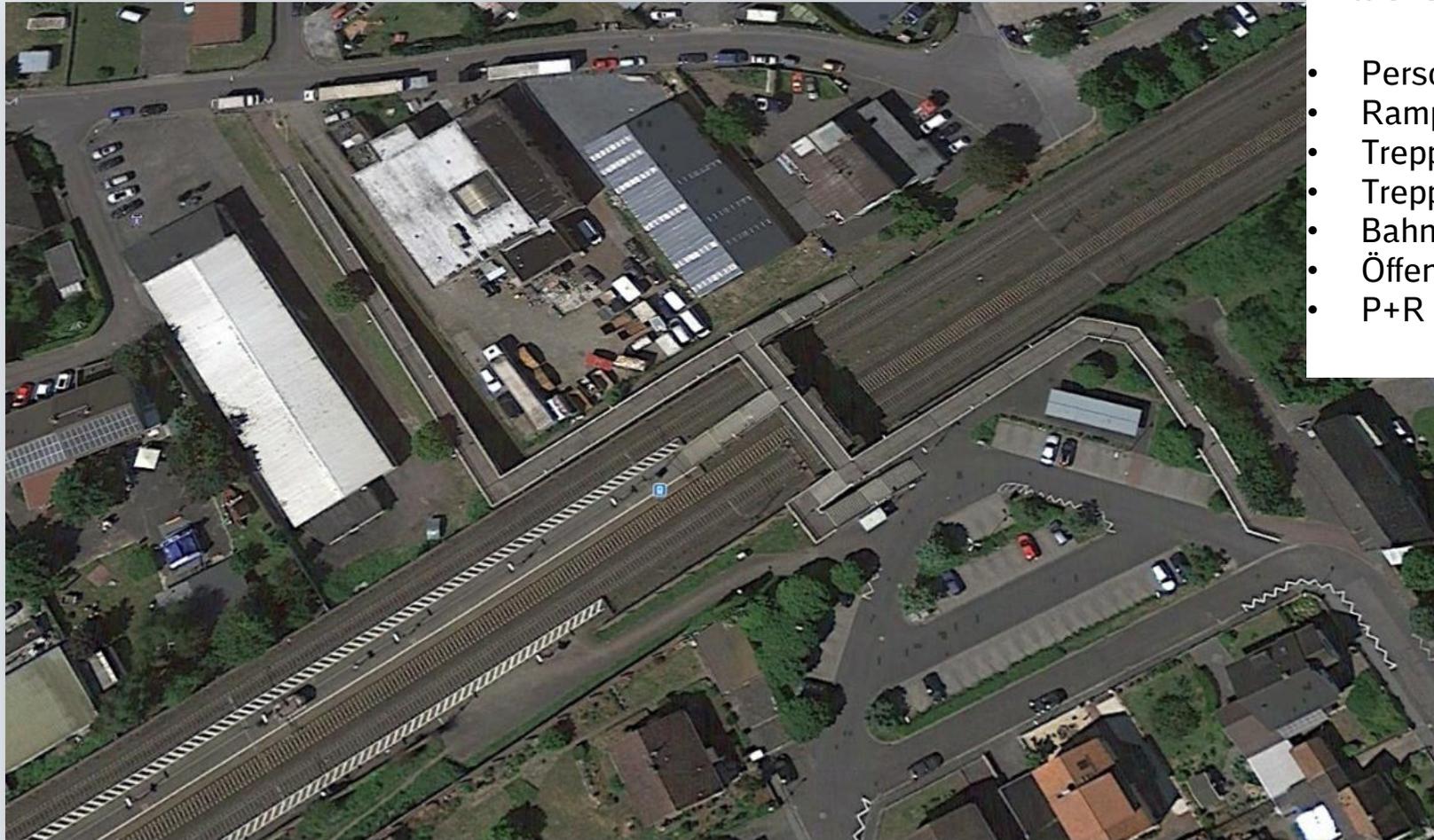
Streckenübersicht zum viergleisige Ausbau

Übersicht Abschnitt Hanau - Gelnhausen



■ Streckenlänge: rd. 23 km

Ausgangssituation Personenüberführung Rodenbach

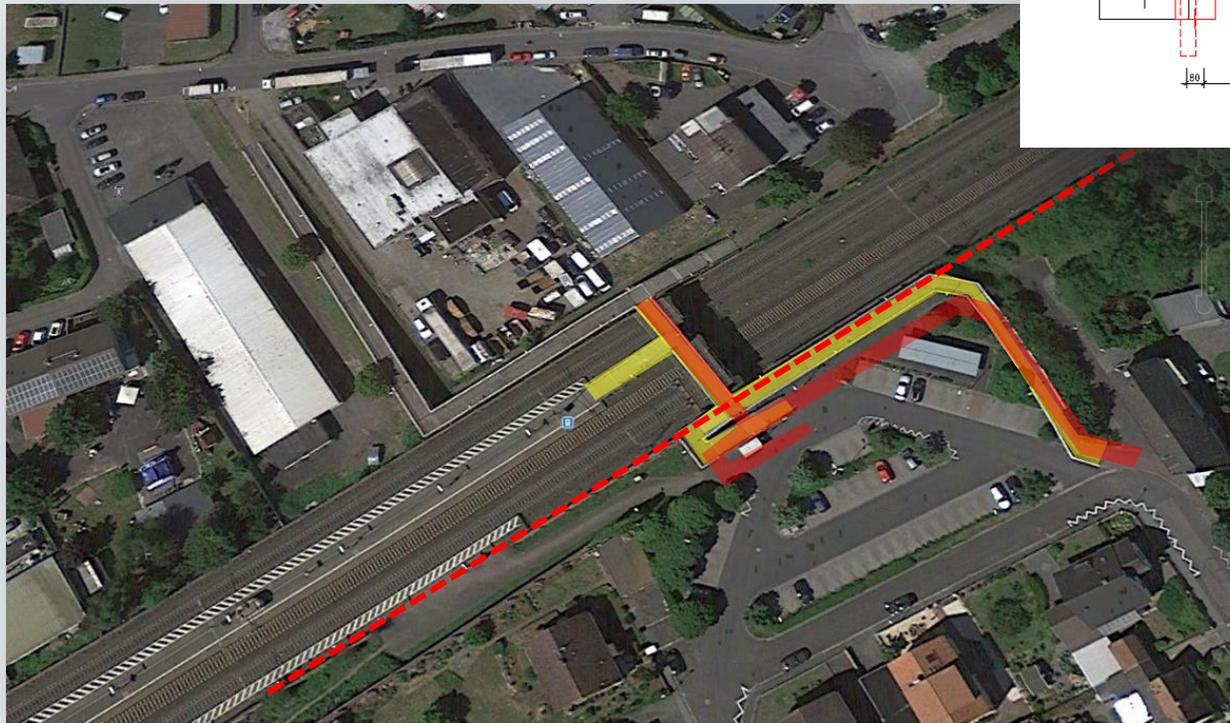
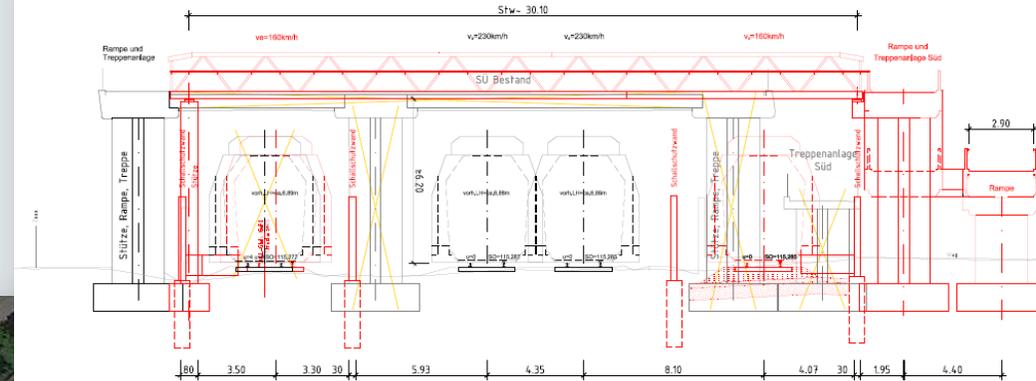


Aktueller Bestand

- Personenüberführung
- Rampenanlagen 8% Steigung
- Treppenanlagen
- Treppe zum Mittelbahnsteig
- Bahnhofsvorplatz
- Öffentl. Verkehrsanbindung
- P+R -Parkplätze

Vorzugsvariante DB AG Planung Personenüberführung

- Verlangen der DB AG
- Regelung über Kreuzungsvertrag nach § 12 EKrG



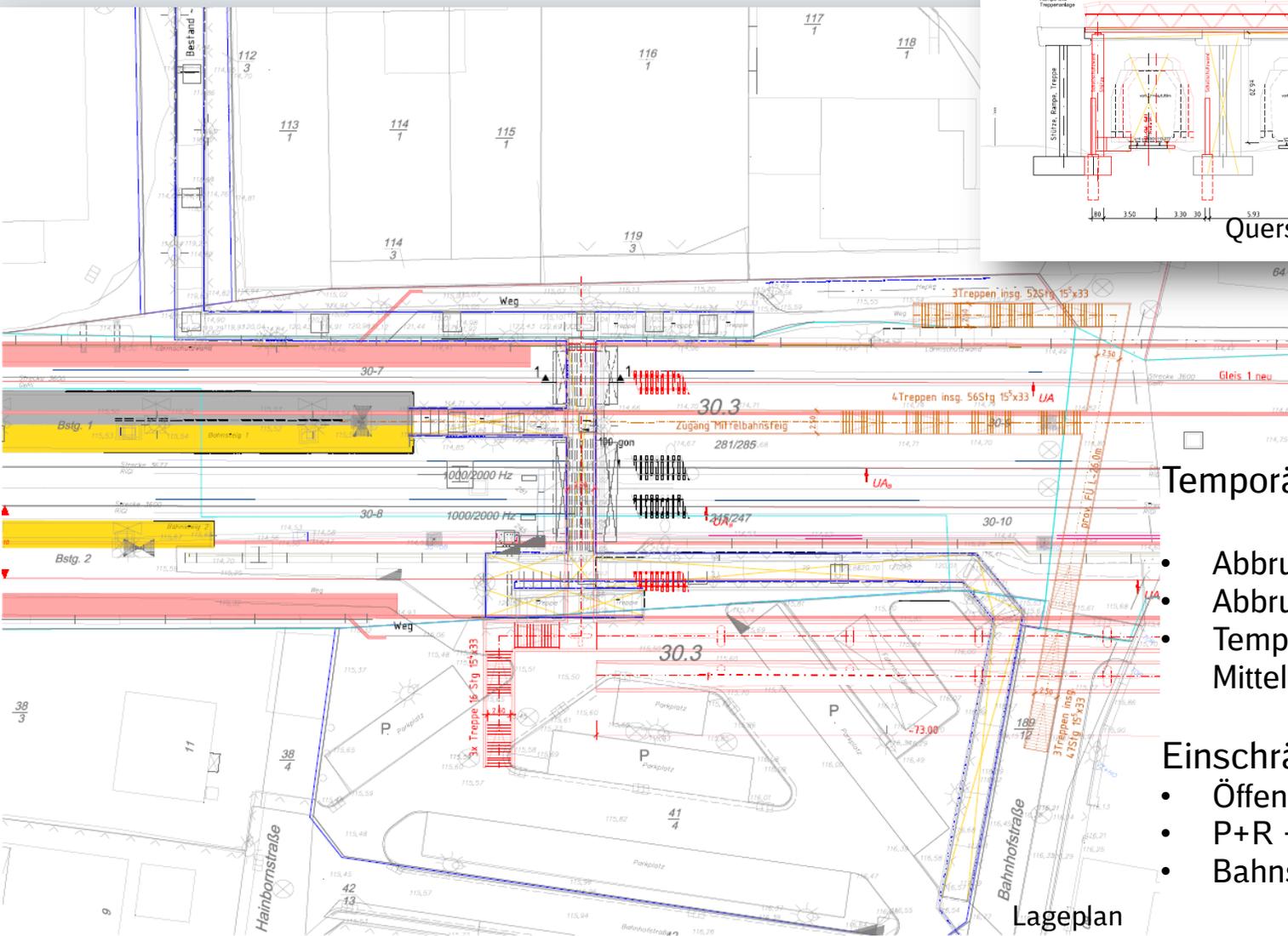
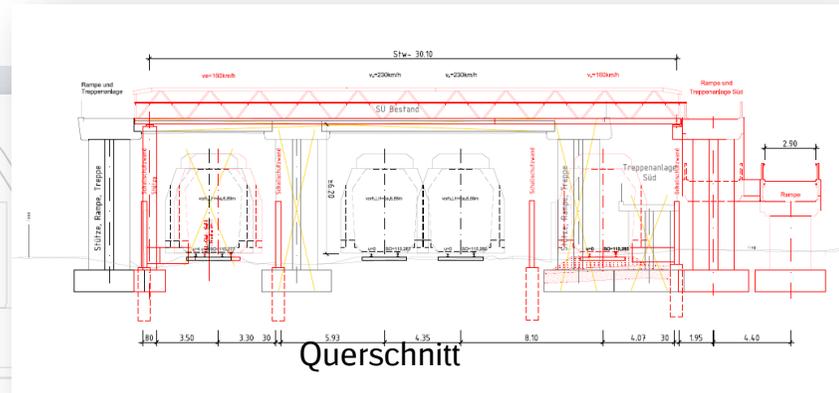
Planung zum viergleisigen Ausbau

1. Rückbau südl. Rampe und Treppe Süd
2. Rückbau Steg und Treppe Mittelbahnsteig
3. Neubau Steg mit Verlängerung für 4. Gleis
4. Neubau der südlichen Rampe
5. Neubau Treppe Süd
6. Neue barrierefreie Außenbahnsteige

Während der Umbauphase ist zusätzlich ein temporärer Steg erforderlich

Planung - Vorzugsvariante DB AG

Bauzwischenzustand



Temporärer Bauzwischenzustand

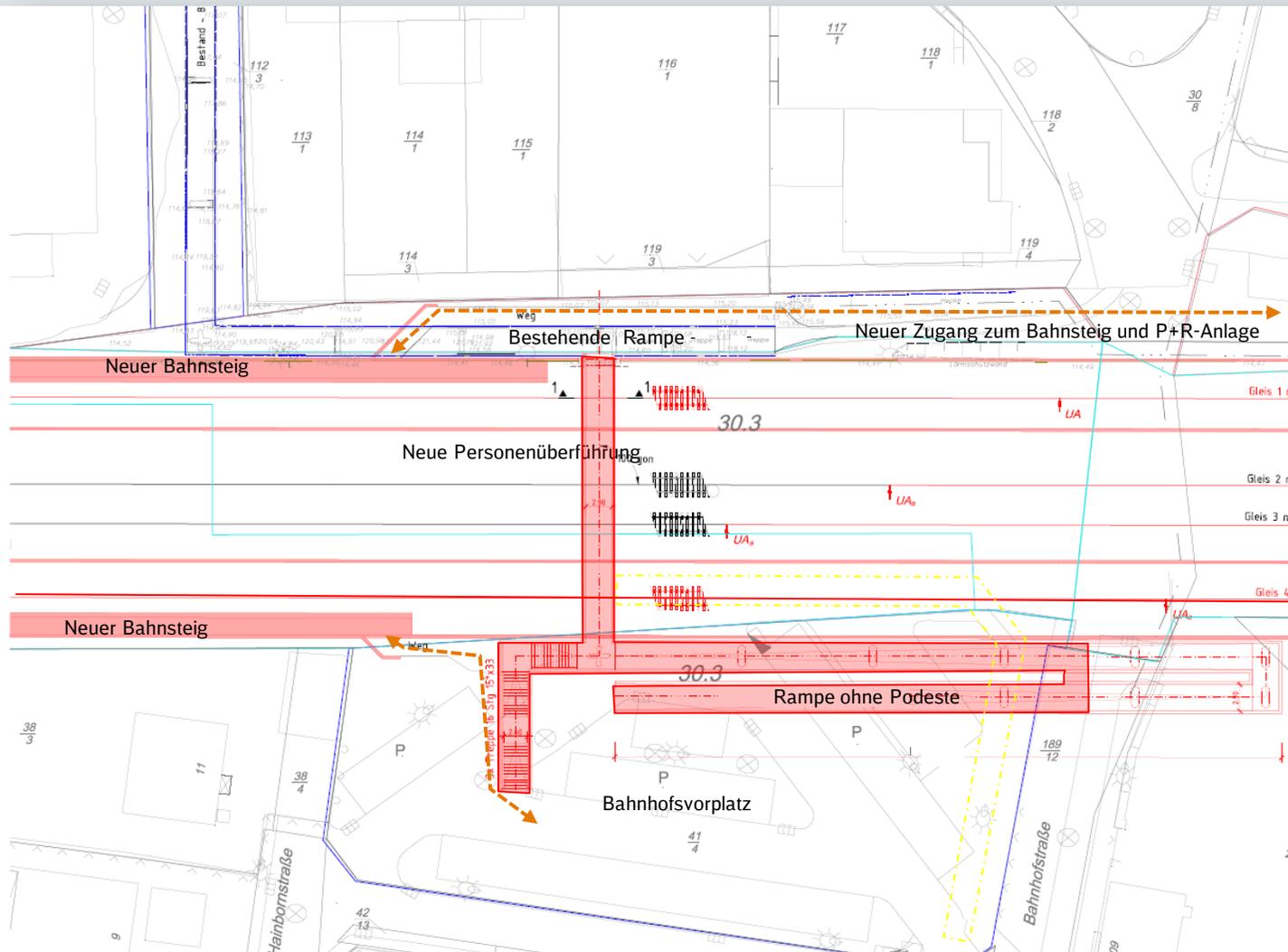
- Abbruch der Personenüberführung
- Abbruch Rampe/Treppen Süd
- Temporäre Anbindung (Behelfssteg) Mittelbahnsteig

Einschränkungen

- Öffentl. Verkehrsanbindung
- P+R - Parkplätze
- Bahnsteig Zuwegungen

Vorzugsvariante DB AG

Planung nach Umbau der Verkehrsstation



Kreuzungsbedingte Maßnahmen

Planung der DB AG nach Umbau mit Schallschutzwänden

 WorldInsight

Ansicht Bahnhofsvorplatz



Bahnhof Rodenbach – Vogelperspektive

Rampenausbildung (rechtwinkelig) mit Schallschutzwänden

DB WorldInsight

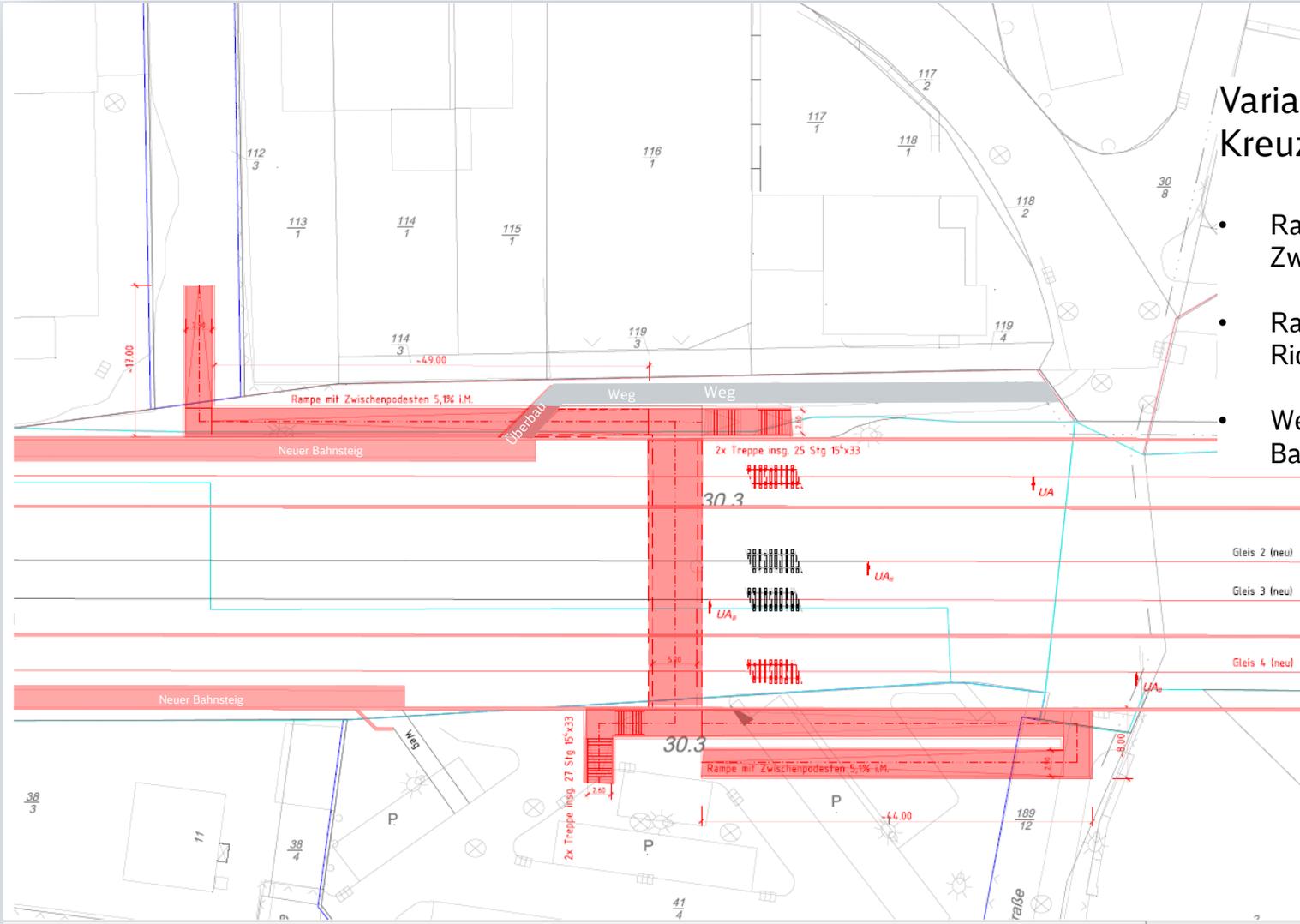
Nach Umbau

Kostenschätzung vsl. 2,75 Mio. €
(Stand Lph. 2)



Verlangen der Gemeinde, Variante I

Neubau einer Personenunterführung



Variante I: Kreuzungsbedingte Maßnahme

- Rampenneubauten grundsätzlich mit Zwischenpodesten
- Rampe Nord (Ausrichtung in nördliche Richtung)
- Wegzuführung von P+R-Anlage zum Bahnsteig mit einem Überbau

Verlangen der Gemeinde, Variante II

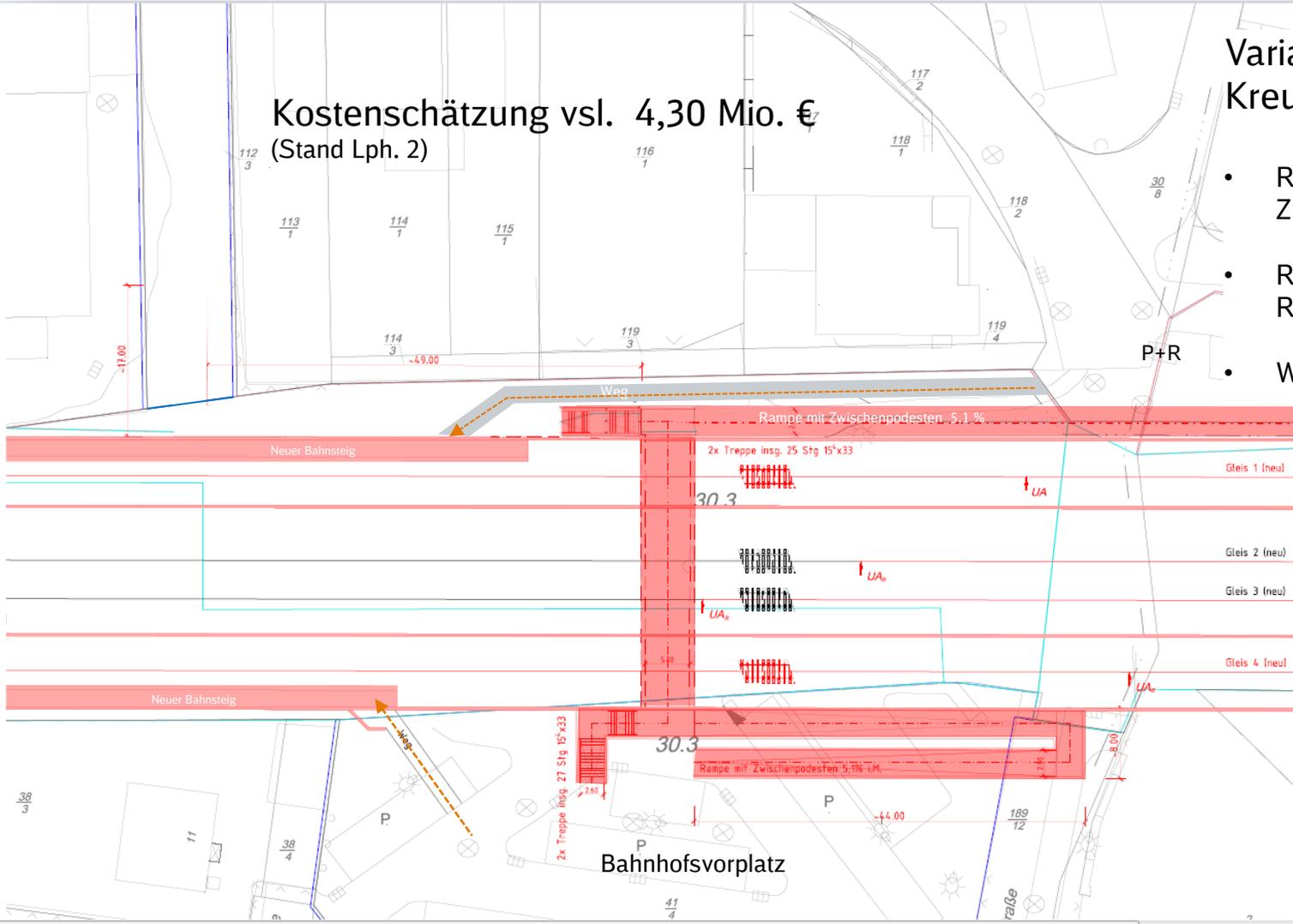
Neubau einer Personenunterführung

Kostenschätzung vsl. 4,30 Mio. €
(Stand Lph. 2)

Variante II

Kreuzungsbedingte Maßnahme:

- Rampenneubauten grundsätzlich mit Zwischenpodesten
- Rampe Nord (Ausrichtung in östliche Richtung)
- Wegzuführung von P+R-Anlage



Was sind die nächsten Schritte

- Variantenentscheidungen treffen
- Ermittlung der Kostenanteile gem. Kostenteilungsschlüssel
 - Verlangen der Gemeinde
 - Verlangen der DB AG
- Erstellung eines Realentwurfes
- Erstellung Eisenbahnkreuzungsvertrages
- Sicherstellung der Finanzierung

Erforderliche Voraussetzungen:

Beauftragung der Entwurfs- u. Genehmigungsplanung, HOAI Lph. 3-4

Erstellung der Unterlagen für die Planfeststellung

Durchführung Planfeststellungsverfahren

Möglicher Baubeginn ist abhängig von der Genehmigung der Planfeststellung

Aufgaben

Zur weiteren Planungsentwicklung der Lph. 3-4 sieht die DB AG verschiedene Aufgabenfelder, die vorrangig seitens der Gemeinde zu klären wären:

1. Festlegung der umzusetzenden Planungsvariante (Personenüberführung oder Personenunterführung)
2. Abstimmung hinsichtlich der erforderlichen Grundstücke, ggf. notwendiger Grunderwerb für die bauliche Umsetzung Weg
3. Abwägung zur Umsetzung transparenter Glaselemente in den Schallschutzwänden

Ergebnis der Vorplanung - Schallschutzwände



Vorzugsvariante - schnelle Gleise innen -

Schallschutzwände aus Aluminium

Voreinschätzung der Wandhöhen vsl.
zwischen 4,50- 6,00 m



Schallschutzwände in Bereich der Bahnsteige



Am Bahnsteigbereich entstehen trotz regelkonformer Planung optisch eingeschnürte Räume, bedingt durch die Längsentwicklung des Bahnsteiges sowie der Höhe der Schallschutzwände

Exakte Planungsergebnisse der Schallschutzberechnungen werden noch in der Lph. 3-4 erarbeitet

Aktiver Schallschutz ist vorrangig zu betrachten.

Wirtschaftliche Abwägung zur Festlegung der Wandhöhen

Darüber hinausgehende Anforderungen werden durch passive Schallschutzmaßnahmen abgedeckt

Schallschutzwände > Lösungsvorschlag

z.B. Anordnung von Blickachsen (transparente Glaselemente)



Schallschutzwände:

Mögliche Integration von transparenten Lichtbändern in den Blickachsen.

Nachteile:

Mehrkosten und Verschlechterung des aktiven Schallschutzes, was zusätzlich die Erweiterung des passiven Schallschutzes zur Folge hätte.

Bahnsteige:

Abweichung von der Regelbreite und mögliche Verbreiterung der Bahnsteige.

Nachteile:

Mehrkosten durch breitere Bahnsteige und zusätzlicher Flächenverzehr durch das Zurücksetzen der Schallschutzwände

Beispiel: Schallschutzwände innerhalb örtlicher Bebauung



Beispiel: Schallschutzwände mit transparenten Elementfelder



Variable Gestaltungselemente
Zugangsbereich zum Bahnsteig



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Backup