

Stadtverwaltung Karben · Postfach · 61174 Karben

Regierungspräsidium Darmstadt
(Anhörungsbehörde)
Dezernat III 33.1

64278 Darmstadt

ENTWURF 08.02.23
Eingearbeitete Änderung aus S+I in rot
dargestellt

Auskunft erteilt: Herr Böing
Telefon: 06039/481-501
Tel.-Durchwahl: 06039/481-416
Telefax: 06039/481-77501
E-Mail: Ekkehart.Boeing@Karben.de
Zimmer-Nr.: 209
Aktenzeichen: FB5-bö
Anschrift: Rathausplatz 1
61184 Karben
Datum: 10. Februar 2023

**S-Bahn Rhein-Main / S6 2. Baustufe, Bad Vilbel – Friedberg
Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit §§ 73 ff. VwVfG
Ergänzende Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund von Änderungen des ausgeleg-
ten Planes
Hier: Stellungnahme der Stadt Karben zur 2. Planänderung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Karben begrüßt grundsätzlich den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn. Zu den jeweiligen Änderungen der 2. Planänderung nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Änderungen, die sich auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt beziehen

1.1. Ergänzende Informationen zu Planrechtfertigung und Variantenbetrachtung.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

1.2. Berücksichtigung des neuen Betriebsprogramms 2030 in den Planunterlagen.

Dies beinhaltet insbesondere die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Verfügung gestellte Zugzahlenprognose, die Ausweitung des S-Bahnverkehrs in den späten Abendstunden (sog. Nachtschwärmer) sowie die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fernbahnstrecke 3900 auf 160 km/h.

Konten der Stadtkasse Karben:

Sparkasse Oberhessen
Kto. 01 10 000 030 (BLZ 518 500 79)
IBAN: DE69 5185 0079 0110 0000 30
SWIFT-BIC: HELADEF1FRI
Volksbank Mittelhessen
Kto. 85 549 600 (BLZ 513 900 00)
IBAN: DE60 5139 0000 0085 5496 00
BIC: VBMHDE5F

Frankfurter Volksbank eG
Kto. 4 865 154 (BLZ 501 900 00)
IBAN: DE06 5019 0000 0004 8651 54
BIC: FFFVDE33



Haltestelle der vgo-Busse: Bürgerzentrum, Linien 7+74

Allgemeine Öffnungszeiten:

Montag-Freitag 8.00 - 12.00 Uhr
Montag 14.00 - 18.00 Uhr

Öffnungszeiten „Stadtpunkt“

Montag 8.00 - 19.00 Uhr
Dienstag bis Freitag 8.00 - 12.00 Uhr

Öffnungszeiten Zulassungsstelle:

Montag-Donnerst. 07.30 - 15.30 Uhr
Freitag 07.30 - 12.00 Uhr



Mit den eigenen S-Bahngleisen werden die Verspätungsanfälligkeit der S6 sowie ihre Fahrzeiten zwischen Friedberg und Frankfurt reduziert. Die Puffer-Wartezeiten in Frankfurt-West (um Verspätungen auszugleichen) sind nicht mehr erforderlich. Die Überholvorgänge der S-Bahn durch den Regional- und Fernverkehr entfallen. Damit wird die S-Bahn zuverlässiger und pünktlicher. Ein reiner 15-Minuten-Takt wird möglich und wird während der Hauptverkehrszeiten auch zwischen Groß-Karben und Friedberg umgesetzt. Damit kann das Fahrtenangebot von und nach Friedberg erhöht werden. Damit gewinnt der SPNV in unserer Region an Bedeutung.

1.3. Anpassung der Schalltechnischen Untersuchung auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2030

1.3.1 **Schienenbonus**

Der Schienenbonus (5 dB(A)) wurde mit der Novellierung der 16. BImSchV zum 1. Januar 2015 (bei Eisenbahnprojekten) abgeschafft. In § 4 (3) der 16. BImSchV ist jedoch eine Übergangsfrist enthalten, wonach für Planungsabschnitte, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, der Schienenbonus weiterhin angewendet werden kann. Die Planunterlagen zum 2. Bauabschnitt zwischen Bad Vilbel und Friedberg wurden bereits im Jahr 2011 offengelegt.

Im § 43 (1), Satz 2 des BImSchG ist die gleiche Übergangsvorschrift zur Anwendung des Schienenbonus enthalten. Von seiner Anwendung kann hier jedoch gemäß § 43 (1) Satz 3 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger (hier: Deutsche Bahn) oder vom Bund getragen werden. Dies wurde bisher von Bahn und Bund abgelehnt.

In der Bevölkerung bestehen jedoch Vorbehalte gegen das Ausbau-Projekt, insbesondere wegen den damit verbundenen, zusätzlichen Schallimmissionen und der dadurch erwarteten Beeinträchtigung der Wohnqualität. Auch haben sich die Pläne seit der ersten Offenlegung grundlegend geändert. Aus diesem Grund fordern wir die Überarbeitung des Schallgutachtens auf der Grundlage der aktuellen BImSchV ohne Berücksichtigung des Schienenbonus. Dies dürfte auch Klagen und somit weitere Verzögerungen zur Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts vermeiden.

Antrag:

Das Schallgutachten ist zu Gunsten einer besseren Schallvorsorge gegenüber der Anwohner/innen auf der Grundlage der aktuellen BImSchV ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu überarbeiten.

1.3.2 **Höhe der Schallschutzwände**

In unserer Stellungnahme vom 31. Oktober 2011 hatten wir gefordert, Mittelwände mit Höhen größer als 4,00 m in der Variantenuntersuchung aufzunehmen. Im Erörterungstermin vom 19. April 2017 wurde die gesamte Thematik zum Schall-

schutz ab Punkt 10 erläutert und verhandelt. Dort haben wir bejaht, dass das Eisenbahnbundesamt entscheiden soll, ob höhere Wände berücksichtigt werden sollen. Laut überarbeitetem Schallschutzgutachten sind die Wandhöhen nicht erhöht worden, obwohl mit sehr geringen Kostensteigerungen die gelösten Schutzfälle erhöht werden könnten. Somit könnten z. B. in Okarben-West durch Erhöhung der Wände von 4,00 m auf 4,50 m die Schutzfälle mit Restkonflikten von 47 auf 31 WE reduziert werden. Damit reduzieren sich auch die Kosten für die passive Vorsorge.

Antrag

Es ist erneut zu prüfen, ob durch Erhöhung der geplanten Schallschutzwände in Okarben-West (Außenschallschutzwand auf 4,50 m) und in Okarben-Ost (Mittelschallschutzwand auf 4,50 m) die Schutzfälle mit Restkonflikten ohne großen finanziellen Aufwand reduziert werden können.

1.3.3 Passive Schallschutzmaßnahme

Für die restlichen Schutzfälle mit Restkonflikten sind passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es wird um Erläuterung gebeten, wie diese aussehen.

1.3.4 Ortsgerechte Gestaltung / Visualisierung der Schallschutzwände / Soziale Sicherheit an Bahnhöfen (durchsichtige Schallschutzwände)

Im o. g. Erörterungstermin wurde festgelegt, dass die geplanten Schallschutzwände in ihrer Ausgestaltung frühzeitig mit uns abzustimmen sind. Mit Schreiben vom 31. Januar 2020 teilte die DB Netz AG uns mit, dass die aktualisierte Planung für die Erstellung der Visualisierung freigegeben werden soll. Im Anschluss daran sollte uns die Visualisierung der Schallschutzwände und deren optische Gestaltung vorgestellt werden. Dies ist leider bisher nicht erfolgt. Wir möchten auch daran erinnern, dass dann auch die künstlerische Gestaltung und Begründung der Wände abgestimmt werden muss.

Im Erörterungstermin wurde auch festgelegt, dass zur Berücksichtigung durchsichtiger Schallschutzwände an Bahnhöfen zur Erhöhung der sozialen Sicherheit ein Sicherheitskonzept mit der Bundespolizei abzustimmen ist. Auch das ist bisher noch nicht geschehen.

Antrag

Zur Gestaltung der Schallschutzwände ist die vorgesehene Visualisierung vorzustellen, zu erläutern und mit uns abzustimmen. Das bezieht sich auch auf das Sicherheitskonzept an den Bahnhöfen unter Berücksichtigung durchsichtiger Schallschutzwände.

1.4. Anpassung der Erschütterungstechnischen Untersuchung auf Grundlage der Zugzahlenprognose 2030.

Es wird begrüßt, dass im Gegensatz zur 1. Planänderung in der jetzt vorliegenden Planung wieder die „Besohlte Schwelle“ in den Siedlungsbereichen von Okarben und Kloppenheim berücksichtigt werden. Die Abschnitte wurden dabei um einige hundert Meter verlängert.

Bei Erschütterungsprognosen sind die Ausbreitungs- und Übertragungsbedingungen in der Regel weniger gut zu erfassen und zu beschreiben sowie vorauszuberechnen als bei schalltechnischen Prognosen. Auch die Übergänge vom Boden in ein Gebäude (Wohnhaus) lassen sich schwieriger beschreiben oder erfassen. Hierbei sind Überhöhungsfaktoren für weitere Stockwerke zu berücksichtigen und Eigenfrequenzen von Deckenkonstruktionen bzw. Böden können extremen Einfluss auf Erschütterungsamplituden haben (Eigen-Resonanz). Dazu kommen häufig in älteren Gebäuden Holzbalkendecken, die ein anderes Verhalten zeigen als modernere Stahlbetondecken. Diese erhöhte Prognoseunsicherheit wird auch in dem vorgelegten Erschütterungsgutachten angesprochen. Aus unserer Sicht muss auch beim Sekundärschall mit einer erhöhten Prognoseunsicherheit gerechnet werden.

Antrag

Der sekundäre Luftschall im Erschütterungsgutachten ist mit einer erhöhten Prognoseunsicherheit erneut zu berechnen. Für den sekundären Luftschall ist ebenfalls die Beweissicherung durchzuführen.

1.5. Einrichtung eines Informationsservice für die Dauer der Bauzeit

Die Errichtung eines Informationsservices für die Dauer der Bauzeit wird begrüßt. Nach Aussagen der DB wird der Informationsservice die Kommunen und Anwohner über die Bautätigkeit informieren und eine Erreichbarkeit der Verantwortlichen für die Bauausführung sicherstellen, wobei für bestimmte Sachthemen qualifizierte Sachverständige eingesetzt werden (siehe Erläuterungsbericht Seite 133 und 134).

1.6. Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vor Beginn der Bauarbeiten

Die Durchführung von Beweissicherungsverfahren wird ausdrücklich begrüßt und ist heute eigentlich Standard.

1.7. Überarbeitung und Aktualisierung der Unterlagen zum Grunderwerb

Zu den aktualisierten Unterlagen zum Grunderwerb wird bezogen auf Flächen in Karben im Abschnitt 2 Stellung genommen.

1.8. Überarbeitung und Aktualisierung des Bauwerksverzeichnisses, der Bauwerkspläne und der Leitungslagepläne

Die Änderungen im Bereich Karben betreffend sind unter Punkt 2 dargestellt.

1.9. Anpassung und Ausweitung der Maßnahmen zum Artenschutz, insbesondere Aktualisieren der Biotoptypenkartierung

Die Abstimmung hierzu erfolgte mit der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde. Die Änderungen im Bereich Karben betreffend sind unter Punkt 2 dargestellt.

1.10. Ergänzung und Überarbeitung der Brandschutzkonzepte für die Verkehrsstationen

Die Prüfung der Brandschutzkonzepte für die S-Bahnstationen obliegt dem vorbeugenden Brandschutz des Wetteraukreises.

1.11. Ergänzung einer Erläuterung zum Umgang mit Bodendenkmälern sowie eines archäologischen Gutachtens

Liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Karben.

1.12. Ergänzung eines Gesamtlärmgutachtens

Im Zusammenhang mit der Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für das Projekt S6, 2. Baustufe wurden schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Gesamtlärmbelastung aus den Geräuscheinwirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs durchgeführt. Auch die B 3 in Okarben, die L3205 und die L 3351 wurden in die Untersuchung mit einbezogen. Im Einwirkungsbereichs des Planungsvorhabens sind an insgesamt 10 Immissionsorten im Prognose-Planfall Erhöhungen des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognose Nullfall auf ≥ 70 dB(A) tags oder ≥ 60 dB(A) nachts festzustellen, die alle jedoch nicht im Bereich der Stadt Karben liegen.

1.13. Ergänzung eines Wasserrechtlichen Fachbeitrags.

Liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Karben

2. Änderungen im Bereich Karben

2.1. Anpassung des Bahnsteigzugangs an der Verkehrsstation Okarben.

Zur barrierefreien Verknüpfung der Fußgängerunterführung und des westlichen Bahnsteigs (Ri. Frankfurt) wird anstatt der ursprünglich geplanten Rampe nun eine Aufzuanlage eingebaut. **Nach Rücksprache mit der DB Netz AG erfolgte das, da die Entwicklungslänge zur Einhaltung der Barrierefreiheit der Rampe recht lang ist und die Nutzer/innen erst am nördlichen Ende den Bahnsteig erreichen. Mit Errichtung der Rampe müsste der parallel verlaufende Bahnsteig erheblich verschmälert werden. In Abstimmung mit der Bundespolizei wurde daher der Fahrstuhl vorgeschlagen.**

Dagegen steht, dass Fahrstühle dem Vandalismus und technischen Störungen unterliegen. In diesem Fall besteht dann keine barrierefreie Verknüpfung zwischen Unterführung und Bahnsteig

Außerdem wird nun anstatt der geplanten Wetterschutzhäuschen ein 15 m langes Bahnsteigdach an Gleis 1 (Ri. Friedberg) und ein 30 m langes Bahnsteigdach an Gleis 2 (Ri. Frankfurt) vorgesehen.

Antrag:

Die Stadt Karben schlägt vor, die Rampe aus der ursprünglichen Planung zu belassen und auf den Fahrstuhl an dieser Stelle zu verzichten.

2.2 Anpassung einer Zuwegung zum Einlaufbauwerk am Geringsgraben

Die Zuwegung wurde entsprechend unserer Hinweise aus der Stellungnahme vom 18. Dezember 2015 angepasst und verläuft jetzt nicht mehr über die private Grundstücksfläche, sondern über die Flächen der Deutschen Bahn AG. Dem können wir zustimmen.

2.2a. Die Einleitung von Regenwasser der DB-Flächen in den Geringsgraben (Einleitstelle 7)

Wir beziehen uns auf die Mail der Stadtwerke vom 23. Mai 2022 an die DB Netz AG. Die Einleitung in einer Menge von bis zu 15 l/s wird weiterhin kritisch gesehen. Der Geringsgraben ist im weiteren Verlauf entlang der Bahnhofstraße bis hin zur Nidda mehr als ausgelastet (siehe Anlage 1: hydraulische Berechnung Büro Golükes vom 20.01.2013). Daher ist durch Errichtung des geplanten Rückstaubeckens die zeitverzögerte Einleitung zu gewährleisten und sicherzustellen, dass eine Überlastung vermieden wird. **Demnächst wird eine Starkregenanalyse für die Stadt Karben erarbeitet, deren Ergebnisse mit in die zeitversetzt abzugebende Einlassmenge einzuberechnen** und vor Inbetriebnahme konkret zu bestimmen ist. Sie ist mit den Stadtwerken Karben und der Unteren Naturschutzbehörde nochmals abzustimmen.

Antrag

*Die direkte Gewässereinleitung von 15 l/s in den Geringsgraben kann nur – wie vorgesehen – gedrosselt an das Einlaufwerk und den weiteren Geringsgraben abgegeben werden. Der Umfang des Regenrückstaubeckens und die zeitversetzt abzugebende Einlassmenge sind in der Ausführungsplanung **auf der Grundlage der Ergebnisse der Starkregenanalyse** nochmals mit der Unteren Wasserbehörde des Wetteraukreises und den Stadtwerken Karben zu konkretisieren und abzustimmen.*

2.3. Weitere Regelungen zu wasserrechtlichen Sachverhalten, Einleitstelle 6, Durchlass Bahnhof Kloppenheim

Wir beziehen uns auf die Mail der Stadtwerke vom 23. Mai. 2022 an die DB Netz AG. Dieser Durchlass ist leider in keinem unserer Generalentwässerungspläne berücksichtigt. Sollte aber eine Verbindung zu den Regenwasserkanälen im Industriegebiet bestehen, dürfte die geplante Einleitmenge der DB von 5 l/s kein

Problem sein, da die Kanäle dort für diese geringe Einleitmenge noch Kapazitäten hätten.

2.4. Weitere Regelungen zu wasserrechtlichen Sachverhalten, Einleitstelle 9, Saalburgstraße, Okarben

Wir beziehen uns auf die Mail der Stadtwerke vom 23. Mai 2022 an die DB Netz AG. Der Regenwasserkanal dort mit DN 400-500 bis zur Hauptstraße hat eine maximale Leistung von rd. 150 l/s und ist bereits gut ausgelastet, unter der Annahme, dass von dem westlich einleitenden „Floßgraben“ max. 100 l/s zulaufen und noch einige Grundstücke bzw. die Saalburgstraße in den Kanal entwässern. Die geplante Einleitmenge von 75 l/s durch die DB dürfte dann zu hoch sein. Maximal 20 l/s Einleitmenge sollten hydraulisch möglich sein, unter den zuvor genannten Randbedingungen. Trotz Einleitung in den städtischen Regenwasserkanal dürfte die Abstimmung mit der UWB und eine Erlaubnis nach § 8 WHG erforderlich sein, da sich die Einleitmenge an der Nidda erhöhen würde.

Antrag:

Die geplante Einleitmenge von 75 l/s ist mit der Stadt Karben und Unteren Wasserbehörde nochmals abzustimmen und es ist von der DB eine Erlaubnis nach § 8 WHG einzuholen.

2.5. Verlegung der geplanten Wendemöglichkeit am Naturschutzgebiet „Pfungstweide“ außerhalb des Schutzgebietes

Der Herausnahme der Wendeanlage aus dem Schutzgebiet und ihre Berücksichtigung weiter nördlich wird zugestimmt.

2.6. Beseitigung des Bahnhauses 40 in der Gemarkung Kloppenheim

Bei dem Anwesen handelt es sich um ein privates Anwesen. Eine Betroffenheit der Stadt Karben ist nicht gegeben. Das Anwesen ist jedoch bewohnt und die weiteren Regelungen sind mit den dortigen Anwohnern frühzeitig abzustimmen und zu klären.

2.7. Änderung S-Bahnstation Groß-Karben (Seite 71, Erläuterungsbericht)

Wesentliche Änderung ist, dass das Überholgleis nicht mehr zum Kopfgleis zurückgebaut wird, sondern als Überholgleis / Wendegleis der Zwischenbahn erhalten bleibt. Auf Rückfrage teilt die DB Netz AG mit, dass in den S-Bahn-Gleisen über die gesamte Strecke ein Gleiswechselbetrieb eingerichtet wird, um möglichst flexibel auf Änderungen oder Störungen reagieren zu können. Dem stünde das Kopfgleis entgegen. Aus betrieblichen Gründen – also für die größte mögliche Flexibilität für den S-Bahn-Betrieb – muss das vorhandene Gleisbild wieder hergestellt werden. Nur auf diese Weise können die betrieblichen Vorteile des Gleiswechselbetriebes in Karben genutzt werden. Damit trotz des Überholgleises die Nutzer/innen des geplanten Fahrstuhls am nördlichen Bahnsteigende (hinter dem Treppenaufgang) verkehrssicher am Treppenaufgang vorbeikommen, wird

der Bahnsteig von 5,00 m auf 7,60 m verbreitet (Verlegung des S-Bahngleises FB – Ffm).

Der Treppenaufgang wird an die neue, barrierefreie Bahnsteighöhe angepasst, die Einhausung zurückgebaut. Das Bahnsteigdach wird zwar von derzeit 47,0 m auf 57,0 m erweitert, in der jedoch auch der Treppenaufgang integriert wird. Somit besteht ggü. heutiger Situation für die Fahrgäste eine geringere Unterstellfläche. Die Überdachung sollte daher nochmals um mindestens 10,00 m verlängert werden (Länge derzeitiges Dach zzgl. Überdachung Treppenaufgang), um den zunehmenden Fahrgastzahlen nach Inbetriebnahme der separaten S-Bahngleise gerecht zu werden.

Auch der Außenbahnsteig (Gleis 1 nach Friedberg) erhält jetzt ein 57,0 m großes Dach und eine neue Rampe direkt vom Bahnhofsvorplatz. Hier stellt die Bemessung des Daches eine wesentliche Verbesserung dar.

Antrag

Den Änderungen zum Personenaufgang durch Einbeziehung in das vergrößerte Bahnsteigdach wird zugestimmt, wenn das Bahnsteigdach für wartende Fahrgäste um weitere 10 m vergrößert wird.

2.8. Erneuerung eines Bahnseitenweges bis zum P+R-Parkplatz / Buswendeplatz an der Verkehrsstation Groß Karben

Aufgrund der notwendigen Bearbeitung des Bahnkörpers und Anpassung der östlichen Böschung wird der Weg (Klein-Karben, Flur 7, Flurstück 245) seitlich verschoben. Dazu ist Grunderwerb von ca. 1.150 m² erforderlich. Die dargestellte Markierung für den dauerhaften Grunderwerb reicht am Bahnhofsbereich Groß-Karben bis zum Zugangsbereich zur Personenunterführung und umfasst damit auch die Flächen der Bushaltestelle. Nach Aussage der DB Netz AG wird das gesamte Flurstück **nur bis zur Buswendeschleife** in Anspruch genommen. Im Bereich der Buswendeanlage / Bushaltestelle ist nur eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Hier ist die Flächenmarkierung nach Aussagen der DB falsch und in eine Schraffur (vorübergehende Inanspruchnahme) zu ändern.

Antrag

Der Erneuerung des westlichen Bahnseitenweges bis zur Buswendeanlage wird zugestimmt wenn sichergestellt ist, dass die Wegefläche für den landwirtschaftlichen Verkehr befahrbar und verfügbar bleibt. Die Schraffur im Bereich der Bushaltestelle ist in „vorübergehende Inanspruchnahme“ zu ändern. Die Flächenanteile sind dementsprechend in der Tabelle anzupassen. In der Ausführung der Maßnahme ist eine Inanspruchnahme der Bushaltestelle am Gleis 1 weitestgehend zu vermeiden.

2.9. Grunderwerb lfd Nr. 5.23 Klein-Karben, Flur 6 Flurstück 47/1.

Es ist zu überlegen, ob hier eine wertvolle Grünland- oder Landwirtschaftsfläche für Ausgleichsmaßnahmen verwendet muss oder ob der Ausgleich alternativ aus

dem Ökokonto der Stadt Karben erworben werden kann (umfangreiche Niddarnaturisierung).

2.10. Änderung der Grundstücksinanspruchnahme am „Taunusbrunnen“ zur Gewährleistung der Feuerwehrezufahrt

Die benötigten Flächen wurden an die Feuerwehrezufahrt des Baugebietes Taunusbrunnen angepasst. Auf Grund der umgesetzten Wohnbebauung hat die Bahn die Grundstücksinanspruchnahme deutlich reduziert und so angepasst, dass die ständige Nutzung der Feuerwehrezufahrt zum hinteren Gebäude möglich bleibt. Die vorübergehende Inanspruchnahme der weiteren Flächen ist für den Bau des Widerlagers der neuen Brücke L3205 notwendig und kann nicht weiter reduziert werden. Dem wird zugestimmt.

2.11. Verlängerung einer Stützwand im Anschluss an die Straßenüberführung L3205

Die Stützwand im Anschluss an die Straßenunterführung L3205 wird zur Sicherung des Bahnkörpers und zur Aufnahme der Lärmschutzwand bis zur Bahnhofstraße verlängert, da erforderlich. Dem wird zugestimmt.

2.12. Neubau Straßenüberführung L 3205 (Erläuterungsbericht Seite 55)

Im weiteren Verfahren wurde von der Bahn geprüft, ob durch den Ersatzneubau der SÜ L3205 Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Da das geplante Brückenbauwerk in der Gradienten dem Bestandsbauwerk entspricht, liegt kein erheblicher Eingriff gemäß §1 (2) Nr. 1 der 16. BImSchV vor und somit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

2.13. Änderung der Betrachtung des Berufsbildungswerks Karben in der Schalltechnischen Untersuchung

Die Änderung, das BBW-Südhessen in die Schutzbedürftigkeit nach § 2 (1), Punkt 1 der 16. BImSchV aufzunehmen wird, begrüßt und wurde u. a. mit der Stellungnahme vom 31. Oktober 2011 von der Stadt Karben beantragt. Die Schalltechnische Untersuchung wurde dem entsprechend angepasst.

2.14. Anpassung der Eisenbahnüberführung Heitzhöfer Bach

Die Eisenbahnunterführung am Heitzhöfer Bach wurde in Abstimmung mit den Stadtwerken in 2019 erneuert. Parallel dazu wurde von den Stadtwerken auch eine Wasserleitung realisiert, die nun nicht mehr im Bereich Feldstraße die Bahntrasse queren muss.

Vor dem Bau des dritten und vierten Gleises muss jedoch noch ein bestehender Mischwasserkanal in eine andere Trasse verlegt werden. Die Maßnahme wurde von den Stadtwerken vor ein paar Jahren schon einmal ergebnislos ausgeschrieben (keine Angebote). Sie sind bestrebt, vor Baubeginn dies nachzuholen.

Antrag:

Vor Erweiterung der Eisenbahnunterführung am Heitzhöfer Bach auf vier Gleise ist die Abstimmung mit den Stadtwerken Karben zu suchen, dass im Vorfeld der dortige Mischwasserkanal umgelegt wird.

2.15. Abbruch der Straßenüberführung Heilighäuser Ring

Entsprechend unserer Anträge wird der Abbruch der Überführung anwohner-schonend durchgeführt. Aufgrund der Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung erfolgt ein schrittweiser, erschütterungsarmer Abbruch. Dabei wird der Überbau in einzelne Träger aufgelöst und trägerweise über das öffentliche Straßennetz abtransportiert. Die Unterbauten werden erschütterungsarm vollständig abgebrochen. Vor Beginn der Rückbauarbeiten wird für die umliegende Bebauung eine Beweissicherung durchgeführt.

Antrag

Die geänderte Vorgehensweise beim Abbruch und die vorgeschaltete Beweissicherung werden begrüßt. Das Abbruchkonzept ist in der Ausführungsplanung mit der Stadt Karben abzustimmen. Vor Durchführung der Maßnahmen ist die Anwohnerschaft frühzeitig mit einzubeziehen.

2.16. Eisenbahnunterführung Feldweg (Lindenhof)

Mit der Erweiterung der lichten Weite der Unterführung auf 5,95 m und der lichten Höhe auf 4,50 m wird der Schließung einer Eisenbahnunterführung (Feldweg) auf Nieder-Wöllstädter Gemarkung Rechnung getragen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Jahr 2023 Hessen Mobil für den Bund dort eine Radwegeverbindung zwischen Nieder-Wöllstadt und Okarben baut. Der Weg ist danach wieder in gleicher Qualität herzustellen.

2.17. Zusätzlicher Grunderwerb in der Gemarkung Okarben

In Okarben werden von der Deutschen Bahn AG die Parzellen Friedberger Straße 1, 3 und 5 vollständig erworben. Die baulichen Anlagen werden beseitigt. Hierbei handelt es sich um die drei Anwesen, die nördlich der Hauptstraße zwischen B 3 und Bahntrasse liegen. Diese sind mit der Ausbaumaßnahme nicht mehr zu halten. Hausnummer 5 ist im Besitz der Karbener Wohnungsbaugesellschaft. Das Haus ist zurzeit als Flüchtlingsunterkunft vermietet.

Antrag

Dem Vorgehen wird zugestimmt, sofern Ersatz- und Ausgleichsregeln mit den drei Eigentümern getroffen werden. Vor Beseitigung ist eine frühzeitige Information wegen der Kündigung notwendig.

2.18. Wiederherstellung eines Bahnseitenwegs in der Gemarkung Okarben

Hinter der bahnparallelen Garagenanlage „Am Tiefen Born“ wird ein Bahnseitenweg zur Inspektion der Schallschutzwand angeordnet. Dem wird zugestimmt.

2.19. Ausgleichsmaßnahmen Zu lfd. Nr. 9.06, GE Plan 9b – Okarben, Flur 3 Flurstück 36/9: Geplanter Erwerb: 2.081 m² für Umweltmaßnahme 023 CEF

Antrag:

Dieses Vorhaben muss neu überplant werden. Auf dieser Fläche ist der Bau des überörtlichen Radwegs von Okarben nach Nieder-Wöllstadt vorgesehen, der von Hessen Mobil im Auftrag der Bundesrepublik in 2023 gebaut wird. Des Weiteren sind auf dieser Fläche bereits mehrere CEF-Maßnahmen umgesetzt – im Rahmen der Planung eines Gewerbegebiets wurde daher empfohlen, hier nicht noch weitere CEF-Maßnahmen auf dieser Fläche umzusetzen. Eine fragliche Teilfläche wird derzeit an eine Privatperson verkauft. Zu prüfen ist, ob alternativ zum Ausgleich Biotopwertpunkte von der Stadt Karben erworben werden können (umfangreiche Niddarenaturierung).

2.20. Benötigte BE-Flächen im Bebauungsgebiet „Am Warthweg“

Wir beziehen uns auf die Fläche lfd. Nr. 6.05, vorläufige Inanspruchnahme der Fläche zur Baustelleneinrichtung. In einem Abstimmungstermin am 15. Februar 2022 wurde zwischen DB Netz AG, Hessische Landgesellschaft und Stadt Karben ein neuer Flächenzuschnitt für die BE-Fläche vereinbart (siehe Anlage 2 mit Plan und Schriftverkehr).

Antrag

Die Erwerbsfläche und die Dienstbarkeit für das Flurstück 121 bleiben unverändert. Neu wird die BE-Flächen auf die Flurstücke 121 mit ca. 3.535 m², Flurstück 109 mit ca. 3.549 m², Flurstück 101/2 mit ca. 623 m² sowie dem Flurstück 100/2 mit ca. 695 m² verteilt. Dies ergibt eine Gesamtgröße von 8.402 m² (ohne die Wegeparzellen). Die neue Flächenzuordnung ist in Anlage 2 dargestellt.

2.21. Zu lfd. Nr. 7.41, GE Plan 7b – Okarben, Flur 10 Flurstück 100/2 Geplanter (Teilerwerb) und lfd. Nr. 7.60, GE Plan 7b – Okarben, Flur 10 Flurstück 101/2

Antrag:

Die Flächen werden für Abwasser-Sammelbecken des Gewerbegebiets Warthweg vorgesehen und sind daher bitte aus dem dauerhaften Grunderwerb herauszunehmen.

2.22. Zu lfd. Nr. 9.01, GE Plan 9 b – Okarben, Flur 3 Flurstück 38 und Flurstück 37 Geplanter Teilerwerb

Die Bahn beabsichtigt den Erwerb von Mehrfläche als bisher mit der Einschränkung der weiteren Nutzung

Antrag:

Die Fläche ist verpachtet – hier ist eine frühzeitige Information wegen der Kündigung notwendig.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Guido Rahn
Bürgermeister

Anlage:

1. Hydraulische Berechnung Büro Golükes Geringsgraben vom 20.01.2013
2. Schriftverkehr mit DB Netz AG mit geänderten Grunderwerbsplan vom 17. Februar 2022