

Viergleisiger Ausbau Hanau-Gelnhausen

# Es wird leiser

**Gute Nachrichten für die Anlieger der Bahnstrecke zwischen Hanau und Gelnhausen: Mit dem Ausbau wird es leiser. Hierfür sorgen verbesserter Lärmschutz und leisere Güterwagen.**

**K**aum zu glauben aber wahr: Obwohl sich der Zugverkehr auf der Strecke Hanau und Gelnhausen mit dem viergleisigen Ausbau erheblich steigern wird, wird der Zuglärm weniger. Wie das möglich ist? Zum einen dadurch, dass die Güterzüge künftig alle mit anderen Bremsen ausgestattet sein müssen, die die Räder weniger aufrauen, so dass beim Fahren weniger Lärm entsteht. „Allein der Effekt der leisere Güterwagen ist enorm“, erklärt Oliver Blank, der bei der DB Netz AG für den Ausbau des Abschnitts verantwortlich ist. „Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass es im Vergleich zu heute trotz 80 Prozent höherem Verkehrsaufkommen beim Güterverkehr kaum mehr Lärm geben würde. Das liegt allein an der anderen Bremstechnik.“ Die DB wird bis Ende 2020 ihre gesamte Flotte von 64.000 Wagen auf die neue Technik umrüsten. Der Bund sieht darüber hinaus ein Gesetz vor, das den Betrieb lauter Güterwagen ab 2020 verbietet.

Bahn-Experten heute jedoch noch nicht sagen. „Die genaue Berechnung und Ausgestaltung der jeweiligen Schallschutzmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens“, erklärt Blank.

## Schnelle Gleise innen

Diese Planfeststellungs- oder auch Baurechtsverfahren werden ab dem kommenden Jahr von der DB vorbereitet. Eine wichtige Voraussetzung dafür war der so genannte „Variantenentscheid“, das heißt die Beantwortung der Frage, auf welchen der künftig vier Gleisen der langsame Nah- und Güterverkehr und auf welchen der schnelle ICE-Verkehr fahren soll. Weiterhin war zu prüfen, für welche Geschwindigkeit die Strecke ausgelegt werden soll. Die Bewertung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“ hat ergeben, dass die Variante

mit außenliegendem Nahverkehr in Summe die Vorzugsvariante darstellt und weiterverfolgt werden soll. Bei der Geschwindigkeit sprechen die Vorteile für eine Anhebung von ursprünglich 200 auf 230 km/h. Diese Variante wurde auch von der Arbeitsgruppe „Hanau-Gelnhausen“ des Dialogforums favorisiert. Die Teilnehmer sprachen deshalb von einem „ersten wichtigen Erfolg“ des Dialogforums. Auch für die Bahn war diese Entscheidung ein wichtiger Meilenstein. „Wir bereiten jetzt die Ausschreibung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor“, so Blank. „Gleichzeitig laufen die Planungen für das neue elektronische Stellwerk, das in Gelnhausen entsteht, weiter auf Hochtouren.“ Mit seinem Bau soll bereits 2019 begonnen werden. Die ersten baulichen Vorabmaßnahmen wie die Beseitigung des Bahnübergangs Bleichstraße am Bahnhof Hailer-Meerholz in Gelnhausen starten nach aktueller Terminplanung in 2020.

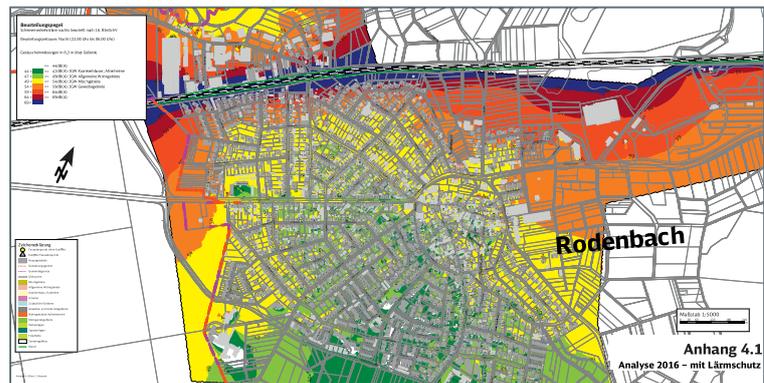
## Strengere Grenzwerte

Aber damit ist es lange nicht genug. Denn an einer Aus- und Neubaustrecke gelten für die erforderlichen Genehmigungsverfahren seit dem 1. Januar 2015 neue, strengere Lärmschutzgrenzwerte als an bestehenden Strecken. „Wir müssen es leiser machen als heute“, erläutert Blank. Der zusätzliche Lärmschutz wird vor allem durch neue Lärmschutzwände gewährleistet. So wird es auch so genannte Mittel-lärmschutzwände geben, das heißt zusätzliche Lärmschutzwände zwischen den Gleisen. Falls diese „aktiven Schallschutzmaßnahmen“ nicht

ausreichen, kann zusätzlich auch noch „passiver Schallschutz“ zum Beispiel in Form von Schallschutzfenstern nötig werden. Wo genau die Wände platziert werden und wie hoch diese im Einzelfall werden, können die



Oliver Blank, DB Netz AG



IST-Zustand Schienenverkehrslärm am Beispiel Rodenbach.



Schienenverkehrslärm nach dem viergleisigen Ausbau am Beispiel Rodenbach.