

STELLUNGNAHME DER STADT FRIEDBERG (HESSEN)**Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. §§ 73 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und §§ 1 ff. Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) für die S-Bahn Rhein-Main, S-Bahn-Linie S 6, 2. Baustufe (Bad Vilbel bis Friedberg); 2. Planänderung**

Die Stellungnahmen aus dem Jahr 2011 zur 1. Offenlage und dem Erörterungstermin im Jahr 2017 werden weiterhin aufrechterhalten. Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich daher auf wesentliche Änderungen der Offenlage zur 2. Planänderung der Planfeststellungsunterlagen (Anhörung 22.11.2022 bis 21.12.2022, Äußerungsfrist bis zum 21.02.2023).

Aufgrund der Beteiligung vor dem Jahreswechsel 2022/2023 sowie der notwendigen Zustimmung und Beteiligung der städtischen Gremien, wird diese Stellungnahme nach dem Ende der Äußerungsfrist am 21. Februar 2023 eingereicht. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Friedberg tagt in Ihrer ersten Sitzung am 23. Februar 2023.

Im Vorfeld wurde das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Wilhelminenstraße 1-3, 64283 Darmstadt als Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 11.01.2023 darauf hingewiesen, dass sich die Stadt Friedberg eine abschließende inhaltliche Stellungnahme nach der Beteiligung und unter Vorbehalt der Zustimmung der städtischen Gremien vorbehält.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Prüfung der dem Planfeststellungsverfahren anhängigen Gutachten zum Thema Schall und Erschütterung, eine fachtechnische Stellungnahme durch den TÜV Süd von den Städten Bad Vilbel, Karben und Friedberg sowie der Gemeinde Wöllstadt beauftragt wurde. Die Aussagen aus der fachtechnischen Stellungnahme des TÜV Süd (Projektnummer IS-UT-Lärm/ES) sind zu beachten.

Stellungnahme zu den wesentlichen Änderungen der 2. Planänderung im Bereich Friedberg**Stellungnahme zu A.1.****Errichtung eines Mittelbahnsteigs an der Verkehrsstation Bruchenbrücken. Die bestehenden Bahnsteige werden zurückgebaut. Infolgedessen werden die Gleise weiter westlich angeordnet.**

Der Verlagerung der geplanten Gleise in Richtung Westen sowie der Errichtung eines Mittelbahnsteigs wird zugestimmt. Die Einrichtung eines Blindenleitsystems und einem Aufzug im Sinne der barrierefreien Zuwegung zum Bahnsteig für alle Fahrgäste wird begrüßt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Zuwegung zur Treppe/Straßenbrücke/ Aufzug – z.B. von den P+R-Parkplätzen aus – auf eine barrierefreie Ausgestaltung zu achten ist. Hierbei wird vor allem auf das Gefälle aus Richtung der Wingerstraße (östlicher Ersatzneubau P+R-Parkplatz) hingewiesen. Es ist generell darauf zu achten, dass der Fußgängerverkehr vom PKW-Verkehr sicher voneinander getrennt wird. Insbesondere im Bereich der Aufzugs-/Treppenanlage auf der neuen Brücke ist das zu beachten und die Situation für sämtliche Verkehrsteilnehmern ausreichend zu sichern.

Zudem lässt die jetzige Situation in der Wingersstraße und auf der Straßenbrücke einen Begegnungsverkehr von PKW mit Fußgängerverkehr teilweise nicht zu. Auch ist die Situation für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen nicht ausreichend gesichert. Mit dem Neubau inkl. geringfügigen Verbreiterung und der neuen Erschließungssituation des Mittelbahnsteigs muss die Stadt Friedberg der Dimensionierung des Brückenbauwerks widersprechen. Die Dimensionierung der Brücke ist so zu wählen, das Begegnungen des MIVs sowie ausreichend dimensionierte Geh-/Radwege auf beiden Seiten möglich sind.

Redaktioneller Hinweise:

- 1) In der Textfassung sind die Schallschutzwände in Bruchenbrücken gestrichen worden, diese sind aber nach wie vor eingeplant. Dementsprechend ist die Streichung im Text falsch.

- 2) S. 62 (7.4.27) Nach den vorliegenden Maßangaben verbreitert sich die lichte Weite des Brückenbauwerks nicht. Diese beträgt, nach Angabe im Text, 9,28 m und soll auf 8,85 m und ca.19,65 m „verbreitert“ werden. Eine lichte Weite von 8,85 m stellt im Vergleich zu den vorhandenen 9,28 m jedoch eine Verschmälerung dar.

Stellungnahme zu A.2.

Anpassung der P+R –Anlage am Haltepunkt Bruchenbrücken.

Da die vorhandenen Stellplätze an dem Haltepunkt Bruchenbrücken versetzt werden sollen, ist in diesem Rahmen ein Konzept für die Platzgestaltung zu erarbeiten. Dieses hat u.a. die behindertengerechte Zuwegung von Parkplatz zu Aufzug, Fahrradabstellplätze, Optimierung der Gehwege etc. zu beinhalten. Es wird gefordert, eine ausreichende Anzahl an Elektroladesäulen vorzusehen, bzw. die baulichen Voraussetzungen zur Errichtung der Ladesäulen zu schaffen.

Anmerkung:

Im Zuge des Erörterungstermins zur 1. Planänderung im Jahr 2017 wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesichert, dass die geforderte Kompensation wegfallender/ zusätzlicher P+R-Stellplätze am bestehenden P+R-Parkplatz und unter Anbindung der nach Süden ausgerichteten Fahrbahn (einseitige Parkstände) geprüft wird. Eine Abstimmung mit der Stadt Friedberg hierzu hat bislang nicht stattgefunden (siehe Seite 49 ff. Wortprotokoll Erörterungstermin 2017). Die Stadt Friedberg fordert weiterhin die Erweiterung des P+R-Parkplatzes am Haltepunkt Bruchenbrücken zu prüfen und die Abstimmung mit der Stadt Friedberg aufzunehmen.

Im Zuge der Verlagerung und Kompensation der entfallenden westlichen Stellplätze auf dem P+R-Parkplatz wird darauf hingewiesen, dass eine Erweiterung des Stellplatzangebotes auf dem Grundstück Am Südbahnhof 31 (Flst. 432/7) auf Grundlage der angepassten Prognosezahlen für den Betrieb und einer damit einhergehenden Erhöhung der Passagierzahlen zu prüfen und herzurichten ist. In den Unterlagen der 2. Planänderung ist keine Prognose zu den zukünftig erforderlichen Stellplätzen enthalten.

Es wird darauf hingewiesen, dass es neben dem Begegnungsverkehr im Bereich der Wingertsstraße (z.B. Parkplatzsuche) auch zu Begegnungen mit dem Omnibusverkehr kommt (z.B. Buslinie 72 Friedberg). Hinzu kommt, dass angrenzend an die Schaffung der neuen P+R-Parkplatzanlage bereits eine bestehende Parkplatzfläche der Bahn vorhanden ist. Diese ist jedoch nicht in die Planung des P+R-Platzes eingeflossen. Dadurch kommt es zu Überschneidungen im Bereich der Zu-/Abfahrt.

Mit der vorliegenden Planung soll kein zusätzliches Verkehrsproblem, insbesondere in den Kreuzungsbereichen, entstehen.

In diesem Zusammenhang besteht die Möglichkeit gemeinsam mit der Stadt Friedberg eine Lösung zu finden bei der die Verkehrssituation generell entschärft und die Parkplatzflächen optimaler gestaltet werden. Auch kann durch die Schaffung von Haltebuchten für den Omnibusverkehr und die Kopplung von Fahrradabstellplätzen sowie Elektroladestationen eine moderne „Mobilitätsstation“/Mobilitätshub entstehen.

Die Planung des P+R-Parkplatzes wird in der derzeitigen Form nicht akzeptiert. Die Stadt Friedberg fordert aus diesen Gründen eine enge Abstimmung mit der Vorhabenträgerin für eine städtebauliche und verkehrstechnisch optimierte Lösung und Konzeptionierung des Haltepunktes Bruchenbrücken und dessen Umfeld mit der Unterstützung eines Fachplaners. Das derzeitige Konzept ist aus diesseitiger Sicht nicht ausreichend um eine zeitgemäße Ausgestaltung der „Mobilitätsstation“ und einen reibungslosen Betrieb im Umfeld des Haltepunktes zu gewährleisten. Weiterhin ist bei der Konzeptionierung des P+R-Parkplatzes und dem näheren Umfeld auf eine bodenschonende Ausgestaltung (notwendiges Maß an versiegelten Flächen) zu achten. Wenn möglich sollten Anpflanzungsflächen und begrünte Bereiche vorgesehen werden.

Redaktioneller Hinweise:

Im Erläuterungsbericht ist der P+-R-Parkplatz auf der Ostseite auf dem Grundstück Wingerstraße 31 vorgesehen. Es handelt sich hierbei um das Grundstück Am Südbahnhof 31.

Stellungnahme zu A.3.

Errichtung einer ca. 40 m langen Stützkonstruktion östlich der Bahnstrecke in der Gemarkung Bruchenbrücken (Bahn-km 29,310 – 29,380 der Strecke Str. 3684).

Der Errichtung der 40 m langen Stützkonstruktion östlich der Bahnstrecke im Bereich Bruchenbrücken wird zugestimmt.

Redaktioneller Hinweise:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Informationen in den Unterlagen zur 2. Planänderung in Bezug auf das Bauwerk 15.5b nicht einheitlich bzw. unterschiedlich ausformuliert sind. Im Erläuterungsbericht wird das Bauwerk mit einer Länge von 39,0 m bezeichnet und der Bereich lautet (29,341 – 29,380) statt (29,310 – 29,380) im Bauwerksverzeichnis (redaktionelle Änderung).

Stellungnahme zu A.4.

Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über den Straßbach und des Kreuzungsbauwerks mit der Strecke 3742 im Bahnhofsbereich Friedberg.

Nördlich des Bauwerks verläuft ein Schmutzwasserkanal der Entsorgungsbetriebe Friedberg. Die Leitung ist, in den Bereichen der BE-Flächen, in die Leitungspläne einzuzeichnen. Die Schachtbauwerke sind durch geeignete Maßnahmen zu sichern. Im Vorfeld der Baumaßnahme ist eine Zustandsfeststellung der Kanäle durch die DB Netze AG durchzuführen.

Es wird gefordert, im Zuge der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie die Sohlen der Bauwerke resp. der Durchlasse für Amphibien durchgängig zu gestalten. Die Umsetzung kann ggf. als Ausgleichsmaßnahme abgewickelt werden. Näheres ist mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu klären.

Stellungnahme zu A.5.

Verlängerung der Schallschutzwand westlich der Bahn im Bahnhofbereich Friedberg bis zum Empfangsgebäude.

Entwässerung

Leitungslageplan 8.2.20b, Einleitestelle E18: Bei der geplanten Einleitestelle muss eine Verrohrung im Bereich der Vorflut gebaut werden, in die der Kanal mündet. Alternativ ist der Bereich in den Regenwasserkanal in Höhe Görbelheimer Hohl zu entwässern. Auf dem Leitungslageplan ist der Regenwasserkanal fälschlicherweise als Schmutzwasserkanal dargestellt.

Außerdem ist zu prüfen, ob ein Teil des anfallenden Regenwassers evtl. als Bewässerung für die Bepflanzung vor der Schallschutzwand genutzt werden kann.

Baulicher Eingriff

Die Fundamente der Schallschutzwand bei km166,475 dürfen nicht in die Wegeparzelle der Stadt Friedberg eingreifen.

Vom Bahnhof der Kernstadt bis zur sog. Großen Unterführung wird eine 6 Meter hohe Lärmschutzwand errichtet. Diese wird das Stadtbild massiv verändern. Sie durchschneidet den Stadtraum, verstärkt die vorhandene Trennwirkung des Bahnkörpers und verhindert den Blick von der Hanauer Straße in den Vogelsberg. Sie stellt somit einen massiven Fremdkörper im Stadtbild dar.

Die Stadt Friedberg fordert diesen Eingriff durch Bepflanzungsmaßnahmen zu lindern. Es ist eine durchgehende dichte Baumreihe stadtklimafester Solitär-Baumarten vor der Wand zu pflanzen. Baumhöhe zwischen 5 und 7 Metern, Kronenbreite 2 bis 3 Meter. Ergänzend sind Rankhilfen an der Schutzmauer anzubringen und diese mit Kletterpflanzen zu begrünen. Für den gesamten Abschnitt muss vor Ausschreibung der Baumaßnahme ein Gestaltungskonzept mit der Stadt abgestimmt werden.

Die geforderte Visualisierung der Schallschutzwand im Hinblick auf das Ortsbild liegt nicht vor. Diese Forderung aus 2011 wurde jedoch im Erörterungstermin 2017 zugesagt. Die Stadt Friedberg fordert weiterhin und aufgrund der Verlängerung der Schallschutzwand um 318 m sowie der geplanten Erhöhung auf 6 m im Rahmen der 2. Planänderung schnellstmöglich eine Visualisierung der geplanten Maßnahme. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Stadt Friedberg die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes am Haltepunkt Friedberg vorsieht. Bei der geplanten Errichtung der Schallschutzwand, wie derzeit vorgesehen, besteht ein erheblicher Konflikt in städtebaulicher und verkehrstechnischer Hinsicht. In der Vergangenheit fanden zu der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes unter anderem mit der DB (den Zuständigen des Haltpunktes Friedberg) Abstimmungen hierzu statt. Auch wenn eine letztendliche Planung/ ein Konzept für die Umgestaltung – auch vor dem Hintergrund des Ausbaus der S6 – noch nicht vorliegt, ist es bedenklich, dass eine Abstimmung zu diesem Konflikt und durch die Vorhabenträgerin nicht erfolgt ist.

Eine letztendliche Lösung und Konzeptionierung unter städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten und unter Einhaltung der Schutzansprüche der Anwohner liegt nach diesseitiger Auffassung und zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor. Die Vorhabenträgerin wird gebeten, sich diesbezüglich und mit Unterstützung eines Fachplaners mit der Stadt Friedberg in Verbindung zu setzen um eine optimierte Lösung auszuarbeiten.

Durch die geplante Führung der Schallschutzwand an der Hanauer Straße werden der Lagerschuppen, Rottenaufenthaltsraum und die Werkstatt nicht mehr bahnseitig erschlossen. Die einzige Erschließung ist somit an der Hanauer Straße (B 275) kurz vor dem Brückenbauwerk über eine Hangsituation möglich. Für eine Nutzung der Gebäude ist es fraglich wie der Brandschutz an dieser Stelle gewährleistet wird. Ob eine Zufahrbarkeit topographisch möglich ist wurde nicht seitens Vorhabenträgerin angegeben, auch nicht ob diese mit Hessen Mobil abgestimmt wurde.

Stellungnahme zu A.6.

Berücksichtigung der Technischen Hochschule Mittelhessen und der 3. Planänderung zum Wohngebiet auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik in der Schalltechnischen Untersuchung.

Abteilung Stadtplanung der Stadt Friedberg

Die Technische Hochschule Mittelhessen wurde in die Planung eingearbeitet und berücksichtigt.

Das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik (Bebauungsplan Nr. 30 inkl. 3 Änderung; Hinweis: Die 4. Änderung ist seit dem 03.04.21 rechtskräftig) wurde in die Betrachtung einbezogen, allerdings sind nicht sämtliche Gebäude beachtet worden. Hinzu kommt eine Diskrepanz zum ursprünglichen Schallgutachten: Die Anzahl der Schutzfälle erhöht sich für den östlichen Teilbereich insgesamt nur auf ca. 30-40 Fälle. Eine Belastung liegt vor. Jedoch ist die Anzahl an Wohneinheiten deutlich höher als die Anzahl der Schutzfälle. Mit der 4. Änderung des Bebauungsplans hat sich die Anzahl der Wohneinheiten zwar reduziert, aber nicht insoweit, dass nur 30-40 zusätzliche Schutzfälle entstehen. Voraussichtlich sollte die Anzahl höher liegen.

Dementsprechend fordert die Stadt Friedberg eine Herstellung der Vergleichbarkeit der Gutachten und eine Überarbeitung im Bereich des Geländes der ehemaligen Zuckerfabrik. In diesem Zusammenhang ist darzulegen, warum eine Schallschutzwand an der Grundstücksgrenze zur Zuckerfabrik hin keine Reduktion der Schutzfälle auslöst.

B. Stellungnahme zu weiteren inhaltlichen Änderungen im Rahmen der 2. Planänderung

Stellungnahme zu B.1.

Ausweisung und Erweiterung der für den Natur- und Artenschutz notwendiger Kompensationsmaßnahmen (Flächen und Grundstücke)

Auf der Strecke von der Görbelheimer Hohl in Friedberg-Kernstadt bis zur Gemarkungsgrenze nach Wöllstadt werden 10,5 Hektar Ersatzlebensräume für die geschützte Zauneidechse angelegt (Landschaftspflegebegleitplan, Maßnahmenplan). Bei den beanspruchten Flächen handelt es sich überwiegend um Ackerland. Hierbei ist zu beachten, dass dem Raum Friedberg / Wöllstadt, insbesondere durch den Bau der Ortsumgehung der Bundesstraße 3 vor 15 Jahren, großflächig landwirtschaftliche Flächen entzogen wurden. Neben den zuvor genannten Bereichen werden weitere Flächen für CEF Maßnahmen des Feldhamsters und Rebhuhns umgewandelt. Hierbei geht es aber um Extensivierung der Landbewirtschaftung sowie Anlage von Ackerrandstreifen. Dies führt nicht zum vollständigen Entzug der Landwirtschaftsfläche, sondern nur zu Ertragseinbußen. Die Fläche für Hamster und Rebhuhn umfasst zusätzliche 14.700 m².

Die Stadt Friedberg fordert daher eine Darstellung der jetzigen Lebensräume der Zauneidechse im Stadtgebiet Friedberg, bezogen auf den Bahnkörper der Strecke nach Frankfurt, mit einer entsprechenden Gegenüberstellung dieser Flächen zu den geplanten CEF-Flächen für die Zauneidechse.

Die Stadt Friedberg fordert, aufgrund des zusätzlichen Bedarfs an Flächen für natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, einen angemessenen Grundstückstausch (evtl. unter Berücksichtigung eines Wertausgleichs). Bereits im Rahmen der 1. Planänderung wurde für ein städtisches Grundstück das für eine Maßnahme zum Schutz des Feldhamsters vorgesehen ist gefordert, dass diese Fläche gegen eine bereits im Besitz der Vorhabenträgerin bestehende Fläche getauscht wird. Im Rahmen der 2. Planänderung und auf Grundlage neuer Bestimmungen für den Natur- und Artenschutz, hat sich der Bedarf an Flächen für Kompensationsmaßnahmen massiv erhöht. Diese Erhöhung geht zu Lasten des städtebaulichen Entwicklungspotenzials der Stadt Friedberg und trägt zum Verlust an landwirtschaftlich wertvollen Nutzflächen bei. Seit der ersten Offenlage und der 1. Planänderung trat die Vorhabenträgerin zu keinem Zeitpunkt an die Stadt Friedberg heran, um auf diese Umstände hinzuweisen und unter Berücksichtigung der Konsequenzen für die Stadt Friedberg gemeinsam eine optimale Lösung zu finden. Die Stadt Friedberg fordert diesbezüglich eine detaillierte Abstimmung zusammen mit der zuständigen Naturschutzbehörde und den von der Vorhabenträgerin beauftragten Fachplanern um nach einer verträglichen Lösung für diese Konflikte zu suchen.

Zum derzeitigen Zeitpunkt ist nicht erkennbar, in welchen Bereichen die ausgelösten Konflikte flächenmäßig gelöst werden. Ein Überhang von beanspruchten Flächen zu Lasten der Landwirtschaft sollte verhindert werden um eine gleichmäßige Aufteilung der Flächenanteile in allen betroffenen Kommunen zu gewährleisten. Die Anzahl und Größe der Flächen allein auf Friedberger Gemarkung und den vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen scheint im Vergleich zu den anderen Kommunen außerordentlich hoch. Eine Begründung warum besonders landwirtschaftliche Nutzflächen in Friedberg als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden liegt nicht vor. Ebenso fehlt eine Begründung, warum hierfür nicht weiter die Bahnkorridore entlang der Trasse genutzt werden. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, entsprechenden Nachweis darzulegen.

C. Stellungnahmen zur Schalltechnischen Untersuchung unter Einbeziehung der Aussagen aus der fachtechnischen Stellungnahme des TÜV Süd (Projektnummer IS-UT-Lärm/ES)

Allgemeiner Hinweis

Auf Grundlage der Anlage 1 zur Fachlichen Stellungnahme zu Schall und Erschütterungen des TÜV Süds zweifelt die Stadt Friedberg an, ob der Schienenbonus tatsächlich angewendet werden darf. Im Auszug wird die Bedingung für die Anwendung des Schienenbonus erörtert. Darin müssen das Planverfahren und die öffentliche Auslegung bekannt gemacht sein. Da es sich hierbei um eine erneute öffentliche Auslegung handelt und die Planung in Teilen maßgeblich geändert wurde, ist rechtlich zu prüfen, ob eine Anwendung des Schienenbonus im Gesamten möglich ist. Sollte dies nicht der Fall sein handelt es sich um einen Verfahrensfehler.

Stellungnahme C.1.:

Durch den Ausbau der S6 soll eine höhere Frequenz (15 Min-Takt) erreicht werden, dementsprechend werden die Züge bis zur vollständig ausgebauten Strecke fahren und dort auch einige Zeit stehen bevor sie zurückfahren. Aus diesem Grund wiederholt die Stadt Friedberg den Widerspruch zu dem Betrachtungsrahmen (vgl. S. 18, 5.1) der schalltechnischen Untersuchung.

Stellungnahme C.2.:

Die schalltechnischen Untersuchungen sind zum Teil unterschiedlich aufgebaut. Z.B. ist der Bezugsrahmen für die verschiedenen Bereiche unterschiedlich definiert. Hierdurch ergeben sich Schwierigkeiten beim Vergleich der Gutachten. In Friedberg Ost stellt sich das z.B. so dar, dass die Anzahl der Schutzfälle im Gutachten von 2020 bei 243 Fällen liegt. Im vorangegangenen Gutachten lag die Anzahl bei 210. Besonders im Vergleich zu dem zu einzuarbeitenden Bebauungsplan Nr. 30 „Zur Zuckerfabrik“ fällt diese Diskrepanz extrem ins Gewicht. In diesem Bebauungsplangebiet gibt es pro Gebäudeeingang zwischen 6-12 Wohneinheiten, dementsprechend ist die Anzahl von 33 möglichen Schutzfällen viel zu gering angesetzt. Besonders vor dem Hintergrund, dass nur ein Anteil der möglichen Gebäude ins Gutachten eingeflossen ist und keine Abstimmung mit der Stadt Friedberg diesbezüglich stattfand.

Stellungnahme C.3.:

Hinweise zu S. 20:

- Die Fachhochschule Gießen – Friedberg wurde vor einigen Jahren in Technische Hochschule Mittelhessen (THM) umbenannt.
- Fauerbach ist kein eigenständiger Stadtteil Friedbergs, es ist ein Teil der Kernstadt Friedbergs.

Stellungnahme C.4.:

Auf S. 37 der schalltechnischen Untersuchung wird auf das Thema Vorbelastungen eingegangen. Diese sind besonders im Einfahrtsbereich des Friedberger Bahnhofs von Interesse, da an dieser Stelle drei verschiedene Strecken und der Güterverkehr zusammenkommen. Besonders in Bezug auf den östlichen Stadtbereich und die dementsprechende Anzahl an Grenzwertüberschreitungen ist hier von einer Diskrepanz zu den vorgelegten Ergebnissen auszugehen. Besonders im Hinblick darauf, dass aktive Schallschutzmaßnahmen auch im Abstand zur Fernbahnstrecke als nicht zielführend wegargumentiert werden (vgl. S. 61).

Vgl. hierzu auch die Eingabe der Stadt Friedberg im Erörterungstermin am 19.04.2017, S. 51 „Wir möchten zum einen zu der schallschutztechnischen Untersuchung generell anmerken, dass es nach unserer Auffassung einer einheitlichen Betrachtung des gesamten Verkehrsweges bedarf und nicht

nur einzelner Strecken, weil es eine Neubaumaßnahme ist, was sich aus § 1 der 16. BImSch-Verordnung ergibt.

Das betrifft vor allen Dingen den Bahnhofsbereich, wo nicht mehr der gesamte Bahnhofsbereich betrachtet wird, sondern nur eine bestimmte Trassenführung. Es werden auch nicht alle Strecken betrachtet, sondern nur partiell die Neubaustrecken.“

Hierzu konnte im Termin keine Einigung hergestellt werden, eine Abstimmung ist hierzu nicht erfolgt.

Dementsprechend fordert die Stadt Friedberg, dass die Strecken Hanau und Friedrichsdorf sowie der Güterverkehr insbesondere im Zufahrtbereich des Bahnhofs Friedberg mit in die Betrachtung aufgenommen werden.

D. Stellungnahme zur Erschütterungstechnischen Untersuchung

Der Bau der neuen Gleise erfolgt im Bereich Bruchentrüben westlich der vorhandenen Gleise auf der von der bebauten Ortslage abgewandten Seite. Lediglich S-Bahn-Züge werden auf den vorhandenen Gleisen zukünftig fahren, während der Fern- und Güterzugverkehr die neuen Gleise benutzen wird. Es kommt also zu einer Verlagerung des Fern- und Güterzugverkehrs weg von den bestehenden Gebäuden.

In Friedberg verbleibt der Fern- und Güterzugverkehr im Bereich der bebauten Ortslage auf den bestehenden Gleisen.

Nach den Ergebnissen der erschütterungstechnischen Untersuchung ergibt sich kein Konfliktpotential aufgrund der vorliegenden Planungen.

Einwendungen werden deshalb weder gegen den gewählten Untersuchungsansatz noch gegen die Ergebnisse vorgebracht.

E. Sonstiges und allgemeine Hinweise

Stellungnahme zu E.1.

Entwässerung

Das anfallende Regenwasser soll bevorzugt versickern. Für jede Einleitestelle ist eine detaillierte Entwässerungsplanung zur Genehmigung vorzulegen. Diese sollte u.a. die Berechnung der anfallenden Menge, den Einleitestellen in Lage- und Schnittplan, die Dimensionierung der Anschlüsse und Stauraumkanäle beinhalten.

Es gelten weiterhin die Forderungen unter Punkt 3.: Entwässerung aus der Stellungnahme von 2011.

Leitungslageplan 8.2.20b, Einleitestelle E18: Die Einleitestelle kann nicht an die Mischwasserkanalisation angeschlossen werden. Es wird gefordert, einen Kanal zur Vorflut herzustellen. Alternativ ist der Bereich in den Regenwasserkanal in Höhe Görbelheimer Hohl zu entwässern. Auf dem Leitungslageplan ist der Regenwasserkanal fälschlicherweise als Schmutzwasserkanal dargestellt. Die hydraulische Leistungsfähigkeit ist durch die DB Netze AG zu prüfen. Außerdem ist zu prüfen, ob ein Teil des anfallenden Regenwassers evtl. als Bewässerung für die Bepflanzung der Schallschutzwand genutzt werden kann.

Stellungnahme zu E.2.

Entsorgung

Im Rahmen der 1. Offenlage und der 1. Planänderung forderte die Stadt Friedberg die Abstimmung mit den Leitungsträgern (Eigenbetriebe der Stadt Friedberg). Zum derzeitigen Zeitpunkt ist nicht bekannt,

ob diese Abstimmung erfolgt ist und ob die Leitungsträger im Verfahren beteiligt und angehört wurden. Mit Schreiben vom 18.01.2022 wurde seitens des AfSLR um Rücksprache mit den Eigenbetrieben gebeten. Die Forderung zur Abstimmung mit den Leitungsträgern und den Eigenbetrieben wird weiterhin aufrechterhalten. Die Stadt Friedberg bittet weiterhin um einen Nachweis zur Abstimmung.

Stellungnahme zu E.3.

Betrifft die Änderung im Bereich des Bahnsteig 5 am Haltepunkt Friedberg (Kernstadt), hier: Streichung von zwei Wetterschutzhäusern

Die Stadt Friedberg fordert zu berücksichtigen, dass bei Regen/Schnee und starkem Wind nicht alle wartenden Personen in der Lage sind, den Bahnsteig vorübergehend zu verlassen und rechtzeitig bei Einfahrt der S-Bahn schnell wieder dort zu sein. Das betrifft insbesondere gehbehinderte Personen, Menschen mit Kindern (und ggf. Kinderwagen), mit Fahrrädern oder schwerem Gepäck. Außerdem ist in den frühen Abendstunden das Bahnhofsgebäude verschlossen, so dass nur noch die Unterführung zwischen den Gleisen als "Schutzraum" dienen könnte. Es wird darum gebeten, die ursprünglich geplanten Wetterschutzhäuser am Mittelbahnsteig des Bahnsteiges vorzusehen und die Einrichtungen von Wetterschutzmaßnahmen an allen übrigen Bahnsteigen aller Haltepunkten im Bereich Friedberg vorzusehen und zu optimieren

Stellungnahme zu E.4.

Wegegrundstück der Stadt Friedberg/Hessen

Es wird gefordert, dass die Böschung des Grundstück Gemarkung Friedberg, Flur 18 Flurstück 142/4 abgefangen wird. Um das Wegegrundstück, Gemarkung Friedberg Flur 18 Flurstück 146/11 der Stadt Friedberg vollständig als Wegefläche nutzbar zu machen.

Stellungnahme zu E.5.

Baustellenerschließung und Transportwege

Es wird gefordert, keinen Baustellenandienungsverkehr durch die Orstlage Bruchnbrücken zu führen. Die Erasmus- Alber- Straße und die Wingertstraße sind als Anwohnerstraßen klassifiziert und nicht auf Schwerlastverkehr ausgelegt. Die Belastung der Anwohner muss in der Orstlage möglichst vermieden werden. Hierzu sind im Vorfeld Rücksprachen mit der Straßenverkehrsbehörde notwendig.

Es wird gefordert, eine Zustandsfeststellung aller Feldwege, im Vorfeld der Baumaßnahme, durchzuführen. Die unbefestigten Feldwege sollten nach der Baumaßnahme im Zustand der Baustraße verbleiben, dies ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Belange der örtlichen Landwirtschaft müssen berücksichtigt werden, diese sind vor Ausführung in einen Besprechungstermin abzustimmen.

Auf Teilbereichen der Transportwege befinden sich Radwege. Es wird gefordert, ein geeignetes Umleitungskonzept oder ein Konzept zur Gemeinsamen Nutzung zu erstellen.