Nachdem die Ortsbeiräte der Stadtteile Meerholz und Hailer diese Linienführung ebenfalls bevorzugten, stimmte die Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss vom 02.09.1987 ebenfalls dieser Variante zu.

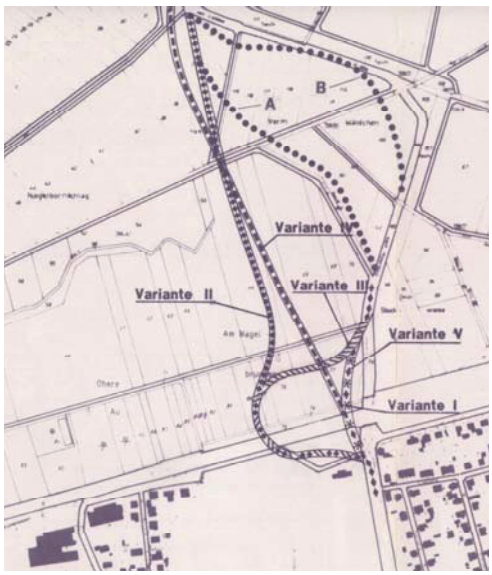
Der Vorentwurf für diese Lösungsvariante wurde am 22.05.1989 genehmigt.

Nach einer vertieften naturschutzfachlichen Prüfung wurde im Februar 1990 von dem Dezernat VII 54 des Regierungspräsidiums Darmstadt die Variante II abgelehnt, da diese einen erheblichen Eingriff in den Auenbereich mit teilweise bedeutenden Biotopen führen würde.

Von Seiten der Straßenbauverwaltung wurde ein zweistufiger Ausbau favorisiert. Zunächst sollte über eine kleine „Omegalösung“ der Bahnübergang beseitigt werden. Erst in einem zweiten Schritt sollte dann der Ausbau des nördlichen Bereiches der K 904 erfolgen.
Von der Stadt Gelnhausen wurde diese „Omegalösung“ zu dem damaligen Zeitpunkt abgelehnt.

Im Mai 1991 wurde zwischen der Deutschen Bahn AG und der Straßenbauverwaltung vereinbart, dass zunächst eine UVS durch ein Fachbüro erarbeitet werden soll. Aufraggeber war die Deutsche Bahn AG.

Das Ergebnis der UVS lag im Juli 1992 vor und wurde bis zum Januar 1993 noch einmal überarbeitet. Es wurden folgende Varianten untersucht:



Variante I	- direkte Überführung
Variante II	- Omega gestreckt
Variante III	- kleines Omega
Variante IV	- direkte Überführung gestreckt
Variante V	- direkte Unterführung

Möglichkeiten der Streckenbegradigung im Anschluss an die Varianten I, III und IV waren nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Der Vergleich der 5 vorgeschlagenen Trassenvarianten zeigte, dass aus landschafts-ökologischer und landschaftsästhetischer Sicht eine Unterführung (Variante V) die konfliktärmste Lösung wäre.
Kritisiert wurde, dass bei den Bewertungen der, durch die zu erwartende Verkehrszunahme erforderlich werdende Ausbau des nördlichen Abschnittes, nicht enthalten und somit das Ergebnis der UVS unrealistisch war.

Im April 1995 kamen die Deutsche Bahn AG und das Amt für Straßen- und Verkehrswesen überein, dass es für den weiteren Verfahrensweg nur noch große Lösungen miteinander verglichen werden. Die UVS wurde dahingehend erweitert und der Untersuchungsraum um 100 m nach Norden verlängert.

Bei einem Scoping-Termin am 10.08.1995 wurde die Raumwiderstandskarte vorgestellt. Die Diskussion der weiteren Vorgehensweise ergab, dass erst nach Vorlage einer überarbeiteten und auch noch in Richtung Westen erweiterten Raumwiderstandskarte, der zusätzliche Untersuchungen z. B. der ökologischen Wertigkeit zugrunde zu legen sind, über Trassenvarianten gesprochen werden kann.

Die Bildung eines Arbeitskreises UVS K 904 wurde vereinbart.
Der Scoping-Termin vom 10.08.1995 wird als 1. Sitzung des Arbeitskreises verstanden.

Nach der 2. Sitzung des Arbeitskreises am 16.10.1995 bestand über das Ergebnis der Beurteilung zwischen den Vertretern der Naturschutzbehörden und den Gutachtern Einvernehmen.

Eine 3. Sitzung des Arbeitskreises wurde für den 15.02.1996 vereinbart. Nach der Vorstellung der einzelnen Schutzgüter wurden vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen eine Zusammenstellung aller möglichen Trassenvarianten vorgestellt.

Die UVS Teil I wird im Juni 1996 abgeschlossen.

In einer UVS Teil II sollen nun die möglichen Lösungen bewertet werden. Die Fertigstellung der UVS Teil II erfolgt im Juli 1998 und soll die Grundlage für den weiteren Verfahrensablauf sein.

Am 13.10.1999 wurde bei einer gemeinsamen Besprechung mit Vertretern der DB- AG, des Main-Kinzig-Kreises und des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen der weitere Verfahrensablauf für die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges besprochen.

Sowohl die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gelnhausen als auch der Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises haben sich bei Ihrer Beschlussfassung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges auf eine Omega-Überführung festgelegt.

Mit der Erstellung des RE-Entwurfes wird Mitte 2001 ein Ingenieurbüro beauftragt.

Die Zielsetzung der Planung während der Dauer ihres Entwicklungsprozesses hat sich nicht verändert. Diese beinhaltet neben den hauptsächlichen verkehrlichen Erfordernissen (Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges) auch die städtebauliche und ökologische Einpassung in die vorhandene Landschaft.

Dabei sind besonders die anliegenden Wohngebäude, die denkmalgeschützte Anlage Schloss Meerholz und alter Baumbestand und Biotope betroffen.

Der Vorentwurf für die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges als auch für den Ausbau der K 904 mit Herstellung einer LA- Spur im Zuge der K 862 wurde am 15.06.2006 im Amt für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen genehmigt und an den Main- Kinzig-Kreis sowie die Stadt Gelnhausen zur Kenntnis übersandt.

Dieser Entwurf bildet die Grundlage für dieses Planfeststellungsverfahren.