

---

## Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

### 4. Sitzung

Rodenbachhalle

16. Juni 2015

---

Ort: Kleiner Saal, Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

### **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 25. Februar 2015

TOP 3 Sachstand der Gespräche zum BÜ Heideäckerweg & zum Lokschuppen Hanau

TOP 4 Einordnung der zusätzlichen Bewertungskriterien

TOP 5 Vorstellung der grundsätzlichen Planungsparameter für Regionalverkehr im Kinzigtal durch  
RMV

TOP 6 Vorstellung der Ergebnisse der umwelttechnischen Bewertung der Lage des 4. Gleises

TOP 7 Aktueller Stand Abarbeitung der Bewertung der Bauzustände

TOP 8 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 4. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen  
Anlage 2 Finales Protokoll der 3. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen  
Anlage 3 Präsentation des RMV zu grundsätzlichen Planungsparametern  
Anlage 4 Präsentation der DB Netz AG

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der vierten AG-Sitzung (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Erläuterung des aktuellen Stands der Gespräche zum Bahnübergang Heideäckerweg sowie zum Erhalt des Lokschuppens in Hanau
- Finalisierung der Sammlung und Gewichtung von Bewertungskriterien zur Differenzierung zwischen den einzelnen Varianten für die Strecke Hanau – Gelnhausen
- Kennenlernen der grundsätzlichen Planungsparameter des RMV für den Regionalverkehr im Kinzigtal
- Vorstellung der Ergebnisse der umwelttechnischen Bewertung der Lage des 4. Gleises
- Vorstellung des aktuellen Stands der Erarbeitung und Bewertung der unterschiedlichen Bauzustände

Ein Teilnehmer spricht eingangs das Ausscheiden Frau Kißlers aus dem Projekt an und bringt sein Bedauern über diese personelle Entscheidung der Bahn zum Ausdruck. Gerade bei einem Projekt wie Hanau-Würzburg/Fulda käme es im Sinne einer langfristigen vertrauensvollen Zusammenarbeit auf eine personelle Kontinuität über zentrale Meilensteine hinweg an. Das Projektteam der DB Netz AG wird dieses Feedback intern weitergeben. Gleichzeitig hätten sich die Teilnehmenden eine zentralere und wertschätzendere Verabschiedung von Frau Kißler beim letzten Dialogforum gewünscht.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 25. Februar 2015**

Die Teilnehmenden haben keine Änderungswünsche zum Protokollentwurf der letzten Sitzung, so dass der Entwurf als angenommen gilt und als finales Protokoll (**Anlage 2**) online gestellt wird.

## **TOP 3 Sachstand der Gespräche zum BÜ Heideäckerweg & zum Lokschuppen Hanau**

Im Nachgang der letzten AG-Sitzung fand ein Gespräch zwischen DB Netz AG und der Stadt Hanau zur Zukunft des Bahnübergangs Heideäckerweg statt. Der Stadt Hanau ist es wichtig, mindestens für Fußgänger und Radfahrer eine Querungsmöglichkeit an heutiger Stelle zu erhalten. Für den Autoverkehr sei möglicherweise eine Querungsmöglichkeit am südlicheren Bahnübergang ausreichend, um die Zufahrt zur Südseite des Industriegeländes aufrecht zu erhalten. Ein Vertreter der Stadt Hanau erklärt, dass mit der Bahn besprochen wurde, dass eine Entscheidung über die Zukunft besagten Bahnübergangs bis spätestens Anfang des kommenden Jahres getroffen werden muss. DB Netz AG und Stadt Hanau bleiben hierzu im Gespräch. Gleichzeitig erläutert die Stadt Hanau, dass es einen gültigen Planfeststellungsbeschluss gibt, demnach eine Ersatzmaßnahme mit Querungsmöglichkeit für alle

Verkehre am BÜ Heideäckerweg geschaffen werden muss. Im Sinne der Erhaltung des Lokschuppens herrsche aber Einigkeit dazu, dass diese Planfeststellung keinen Bestand haben kann.

Über dieses Gespräch hinaus fand ein weiteres Treffen zwischen Vertretern der DB Netz AG, Stadt Hanau und der Stiftung Bahnbetriebswerk zur Zukunft des Lokschuppens in Hanau statt. Die Teilnehmer des Gesprächs betonen die konstruktive Gesprächsatmosphäre und äußern ihre Zuversicht, eine Möglichkeit zum Erhalt des Lokschuppens zu finden. Wichtig sei es laut einem Vertreter der Stiftung Bahnbetriebswerk auch, die Grundstücksverhältnisse für den Lokschuppen zu klären, da es sich um eine Eigentümergemeinschaft von DB Netz, DB Immobilien und der Stiftung Bahnbetriebswerk handelt.

Ein AG-Teilnehmer weist darauf hin, dass innerhalb der nächsten sechs Monate in Hanau diverse Planungsentscheidungen bezüglich der Gestaltung der Osteinfahrt in den Hanauer Bahnhof getroffen werden müssen, die unabhängig von den konkreten Planungen im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda wichtig für die Freihaltung der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten an dieser Stelle seien. Die Fahrgastverbände wünschen sich eine Einbeziehung in entsprechende Planungsgespräche und stehen für eine Zusammenarbeit mit der DB Netz AG zur Verfügung.

#### **TOP 4 Einordnung der zusätzlichen Bewertungskriterien**

Herr Eggert stellt die Rückmeldungen zur Einordnung der vier zusätzlichen Bewertungskriterien vor, die in der letzten Sitzung gesammelt wurden (**Anlage 4**, Folien 2-7). Insgesamt haben zwei Teilnehmer der AG hierzu eine Bewertung vorgenommen. Die DB Netz AG hat auf Basis dieser Rückmeldungen einen Vorschlag zur Einsortierung in die bestehenden Kriteriencluster gemacht.

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Umweltkriterien*

Ein Teilnehmer wendet ein, dass eine massive Beeinträchtigung des Artenschutzes aus seiner Sicht ein klares Ausschlusskriterium wäre. Dies gehe derzeit nicht aus der Übersicht der Kriteriencluster hervor. Die DB Netz AG weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die auf dieser Seite dargestellten Ausschlusskriterien nicht vollständig aufgeführt sind. Der Hinweis soll per Fußnote in der Übersicht ergänzt werden.

##### *Güterverkehr*

Ein Teilnehmer der AG merkt an, dass die verladende Wirtschaft nicht im Forum vertreten sei. Die Bedürfnisse der Güterverkehrskunden müssten trotz allem beachtet und einbezogen werden. Ein Teilnehmer ergänzt, dass es auf der Strecke Hanau – Gelnhausen ausschließlich in Hanau Güterverkehrsbelange bei der Verladung gebe. Ansonsten handele es sich bei dem Güterverkehr auf der Strecke eher um Hinterlandverkehr. Ein weiteres Forumsmitglied betont, dass die Mittelrheinstudie von einem steigenden Güterverkehr auf der Strecke ausgehe und fordert, dies in den Planungen zu beachten.

Die AG weist auf einen Tippfehler auf Folie 5 hin; richtig heißen sollte es: „Verladende Güterverkehrskunden“.

*Kompatibilität mit angrenzenden Projekten*

Einige Teilnehmer wünschen sich eine höhere Priorisierung des Kriteriums „Kompatibilität mit angrenzenden Projekten“, da die langfristige Tragbarkeit der Infrastruktur für die Kunden der Region von zentraler Bedeutung sei. Auf Vorschlag des Moderators vereinbarten die AG-Teilnehmenden, die Gewichtung der Bewertungskriterien in der vorgeschlagenen Sortierung zu belassen.

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, bittet die Teilnehmenden um eine Ergänzung der auf Folie 6 gelisteten angrenzenden Bauplanungen, um diese in umfassender Form bei den Planungen beachten zu können. Die AG-Teilnehmer bestätigen die Vollständigkeit der Liste. Ein Teilnehmer weist jedoch darauf hin, dass es sich bei der „Verbindungsspanne Großauheim“ wohl kaum um einen „Tunnel“ handle, wie auf der Folie 6 aufgeführt, sondern lediglich um ein Überwerfungs- oder Kreuzungsbauwerk. Generell seien bezüglich dieser Verbindung in Richtung Großauheim weiterführende Gespräche zwischen Stadt Hanau, Bahn und Fahrgastverbänden nötig.

*Höhengleiche Bahnübergänge in Gelnhausen*

Ein Teilnehmer der AG bittet um Informationen zum aktuellen Sachstand in Bezug auf die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Gelnhausen. Herr Dr. Domke präzisiert, dass es sich um den Bahnübergang südlich von Gelnhausen bei Hailer-Meerholz handle. Dazu hatte bereits im letzten Jahr ein Gespräch zwischen DB Netz AG, Main-Kinzig-Kreis und Hessenmobil stattgefunden. Umsetzbar ist die geplante Bauhöhe für die Brücke, die sich derzeit in der Planfeststellung befindet, erst mit Umbau des Bahnhofs Hailer zu einem Haltepunkt, da dies bis dahin durch die vorhandene noch etwas höhere Oberleitung verhindert werde. Zusätzlich besteht die Schwierigkeit, dass die Brücke nicht ohne weiteres erhöht werden kann, da sie damit den Blick auf das Schloss beeinträchtigen würde. Der Landesdenkmalschutz hat hier bereits Bedenken angekündigt.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor einigen Jahren eine Tunnelunterführung an dieser Stelle vorschlug. Die Umweltverbände würden diese Lösung nach wie vor begrüßen und bitten darum, diese Option wieder in die Planungen einzubeziehen. Herr Dr. Domke erläutert, dass derzeit keine Pläne bekannt sind, die bestehende Planfeststellung zu ändern bzw. das Verfahren neu aufzurollen.

Ebenso ergänzt Herr Dr. Domke, dass die Planfeststellung für den zweiten Bahnübergang an der Bleichstraße nicht mehr rechtsgültig ist.

Abschließend zu diesem Tagesordnungspunkt erläutert Herr Dr. Domke, dass sich die Ermittlung der Vorzugsvariante für die Strecke Hanau – Gelnhausen aus der groben Kostenabschätzung für die unterschiedlichen Bauzustände und der Anwendung der gewichteten Bewertungskriterien ergebe.

Es wird vereinbart, die Überschrift der Kriteriencluster auf Folie 5 so anzupassen, dass auch für Unbeteiligte auf einen Blick erkennbar ist, dass es sich hierbei ausschließlich um Kriterien für die Strecke Hanau – Gelnhausen handelt.

## **TOP 5 Vorstellung der grundsätzlichen Planungsparameter für Regionalverkehr im Kinzigtal durch RMV**

Markus Mendetzki, RMV, stellt die grundsätzlichen Planungsparameter des RMVs für den Regionalverkehr im Kinzigtal vor (**Anlage 3**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Rückgang der Verkehrsnachfrage bei Schlüchtern (Folie 6)*

Auf Nachfrage erläutert Herr Mendetzki, dass sich die sinkende Nachfrage bei Schlüchtern durch die Fertigstellung der A66 ergebe. Hierdurch verliere der RMV vor Ort an Konkurrenzfähigkeit. Nichtsdestotrotz habe die Strecke aber durchaus Potential, so dass der RMV hier derzeit keinen Leistungsrückgang plane. Vielmehr hoffe der RMV bei verbesserter Infrastruktur durch ein optimiertes Leistungsangebot (höhere Pünktlichkeit, mehr Züge) Kunden zurückgewinnen zu können.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Aufnahmefähigkeit der A66 sehr begrenzt sei und der Optimierung des Regionalverkehrs für die Strecke somit eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zukomme. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass die Konkurrenzfähigkeit des Regionalverkehrs auf dieser Strecke durch einen störungsfreien Betriebsablauf deutlich gesteigert werden könne. Gerade durch den Einsatz von IC-Zügen zwischen Schlüchtern und Frankfurt könnte die Bahn auf der Strecke eine attraktive Alternative zum Auto darstellen.

#### *Riederwaldtunnel*

Ein Teilnehmer fragt, ob bei der prognostizierten sinkenden Nachfrage auf der Südstrecke zwischen Hanau – Frankfurt durch den Bau der nordmainischen S-Bahn der Bau des Riederwaldtunnels beachtet wurde. *Im Nachgang teilt der RMV hierzu mit, dass der Riederwaldtunnel in der Prognose berücksichtigt sei, was ebenfalls zu Verkehrsverlagerungen geführt haben dürfte.*

#### *Busanbindung*

Ein AG-Teilnehmer merkt an, dass der Busverkehr im Main-Kinzig-Kreis stark vernachlässigt werde. Dabei würde die Auslastung der Züge entscheidend von den Zubringermöglichkeiten per Bus abhängen.

#### *Prognose bis 2030*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Mendetzki, dass es vorerst keine Fahrgastprognosen für 2030 geben werde. Der Trend der steigenden Fahrgastzahlen werde sich für das Ballungsgebiet Rhein/Main sicherlich bis mindestens 2025 fortsetzen, für konkrete Prognosen über 2020 hinaus müssten aber dringend die infrastrukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen geklärt sein. Der RMV werde bis 2020 konkrete Planungen zum zukünftigen Betriebskonzept anstellen. Vorher sei nicht mit konkreten Zugzahlen für die Strecke zu rechnen. Zu Bedenken sei auch, dass der RMV bis 2024 an einen laufenden Verkehrsvertrag für das Kinzigtal gebunden sei.

Die AG bittet den RMV unter der Annahme, dass es eine gesicherte Finanzierung gebe, die Potentiale für die Strecke Hanau – Gelnhausen in theoretisch mögliche Fahrgast-, bzw. Zugzahlen zu übersetzen.

Die Fahrgastverbände sagen zu diesem Zweck zu, in der nächsten Sitzung ihre eigenen Berechnungen und Optimierungsvorschläge für die Strecke vorzustellen. Gleichzeitig bittet die AG die DB Netz AG in der nächsten Sitzung darzustellen, wie viele Restkapazitäten es nach aktuellen Planungen auf der viergleisig ausgebauten Strecke Hanau – Gelnhausen gebe, die durch den RMV genutzt werden könnten. Durch die Darstellung der verschiedenen Perspektiven könne gegebenenfalls eine Annäherung an konkretere Zugprognosen für den Nahverkehr erreicht werden.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass alle Mitglieder des Dialogforums die Möglichkeit haben und nutzen sollten, die politischen Vertreter im Forum aufzurufen, sich für eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel im Bund einzusetzen.

#### **TOP 6 Vorstellung der Ergebnisse der umwelttechnischen Bewertung der Lage des 4. Gleises**

Uwe Hassenzahl, DB Netz AG, stellt die Ergebnisse der umwelttechnischen Bewertung der Lage des vierten Gleises vor (**Anlage 4**, Folien 8-20).

##### **Diskussion/Anmerkungen**

###### *Frühzeitige Durchführung der umwelttechnischen Bewertung*

Ein AG-Teilnehmer lobt die DB Netz AG ausdrücklich dafür, dass sie mit der Durchführung der umwelttechnischen Bewertung schon deutlich weiter sei, als zu diesem Zeitpunkt notwendig und vorgeschrieben. Dieser Konkretisierungsgrad sei normalerweise erst Teil der Planfeststellung.

###### *Veröffentlichung der Einzelartenvorkommen*

Die AG vereinbart, die auf den Folien gezeigten Einzelvorkommen von Brutvogelarten in Übereinkunft mit der Vogelschutzwarte Frankfurt nicht ins Internet zu stellen, um einer Gefährdung der Arten durch Wilderer vorzubeugen.

#### **TOP 7 Aktueller Stand Abarbeitung der Bewertung der Bauzustände**

Herr Dr. Domke stellt den aktuellen Stand der Abarbeitung und Bewertung der Bauzustände vor (**Anlage 4**, Folien 21-36).

##### **Diskussion/Anmerkungen:**

###### *Trassierungsgeschwindigkeit*

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen in den aktuellen Planungen durchgängig mit einer Geschwindigkeit von 230 km/h trassiert sei. Hierdurch werden keine wesentlichen Sprungkosten zur BVWP-Vorgabe von 200 km/h erwartet. Durch die schnellere Geschwindigkeit könnten Fahrzeiteinsparungen von circa einer dreiviertel Minute erzielt werden.

Die DB Netz AG hat die neue Trassierungsgeschwindigkeit ans BMVI kommuniziert, damit diese in die Überlegungen zum neuen BVWP 2030 einfließen kann.

### **TOP 8 Weiteres Vorgehen**

Die nächste Sitzung des Hauptforums findet am **Dienstag, den 15. September 2015** von 14 -17 Uhr statt. Als Veranstaltungsort schlägt ein AG-Teilnehmer Hanau vor. Da bis zur nächsten Sitzung des Dialogforums keine weitere AG-Sitzung Hanau – Gelnhausen terminiert ist, wird die DB Netz AG die Ergebnisse der Bewertung der Bauzustände in der Forumssitzung vorstellen.

Die AG-Teilnehmenden bitten die DB Netz AG sowohl für die AG Hanau – Gelnhausen, als auch für die AG Südkorridor jeweils einen Termin für Herbst 2015 anzuberaumen und diesen frühzeitig, vor der nächsten Forumssitzung zu verschicken. So es bis dahin keine neuen Ergebnisse gebe, bzw. der neue BVWP noch nicht vorliege, können die Termine immer noch flexibel verschoben werden.

Herr Eggert fordert die Teilnehmenden der AG auf, sich bei einem frühzeitigeren Austauschbedarf zu melden, damit die DB Netz AG gegebenenfalls eine kurzfristige Sitzung terminieren kann.

### **Themen der nächsten AG-Sitzung**

In der nächsten AG-Sitzung soll noch einmal die Prognose für den Regionalverkehr im Kinzigtal thematisiert werden, unter anderem durch die unter TOP 5 besprochenen Konkretisierungen und Vorträge der Fahrgastverbände, DB Netz AG und RMV.

Ebenso wird die DB Netz AG in der nächsten Sitzung die Bewertung der Bauzustände vertieft vorstellen.