
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

Protokoll der 6. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

19. April 2016

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Kolleg 1, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 17.45 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 17. November 2015

TOP 3 Betrachtung der Vorgaben des Entwurfs des BVWP 2030 für die Strecke Hanau - Gelnhausen

TOP 4 Aktueller Stand der Vorplanung für die Strecke Hanau – Gelnhausen

TOP 5 Thematik „Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen“

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 6. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 5. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

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

- Betrachtung und Diskussion der Vorgaben des Referentenentwurfs des BVWP 2030 für das Projekt ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda mit besonderem Fokus auf die Strecke Hanau - Gelnhausen
- Vorstellung des aktuellen Stands der Vorplanung für die Strecke Hanau – Gelnhausen
- Diskussion der Thematik rund um den Ostkopf des Bahnhofs in Gelnhausen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 17. November 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 Betrachtung der Vorgaben des Entwurfs des BVWP 2030 für die Strecke Hanau – Gelnhausen

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden die Aussagen des Entwurfs des BVWP 2030 für das Projekt insgesamt und die Strecke Hanau – Gelnhausen vor (**Anlage 3**, Folien 1-8).

Diskussion/Anmerkungen

Unnötige Detaillierungen im Entwurf des BVWP

Herr Dr. Domke spricht einige im Entwurf des BVWP enthaltenen Detaillierungen an, die aus seiner Sicht eine ergebnisoffene Planung behindern und somit entfallen können (Folie 8). In Ergänzung dazu lenkt ein Teilnehmer das Augenmerk darauf, dass auch der im BVWP genannte Ausbau durch Blockverdichtung zwischen Aschaffenburg und Würzburg einer variantenneutralen Planung im Wege stehe, da die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke Hanau – Aschaffenburg nicht berücksichtigt sei.

Abstimmung einer gemeinsamen Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030

Herr Eggert schildert den Teilnehmenden der Sitzung, dass die AG Südkorridor (11.04.) sich dafür ausgesprochen hat, den Vorschlag eines Mitglieds des Dialogforums aufzunehmen und eine gemeinsame Stellungnahme des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda zum Referentenentwurf des BVWP 2030 abzugeben.

Die Teilnehmenden der Sitzung Hanau – Gelnhausen begrüßen und unterstützen den Vorschlag. Der Moderator stellt ihnen den Entwurf einer gemeinsamen Stellungnahme vor, den IFOK auf Basis der in der AG Südkorridor besprochenen Eckpunkte erstellt hat. Die Teilnehmenden diskutieren und ergänzen den Entwurf gemeinsam. Dieser soll im Nachgang der Sitzung mit Bitte um Rückmeldung bis zum 26. April an alle Mitglieder des Dialogforums geschickt werden. In der nächsten AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ am 28. April soll die Stellungnahme möglichst final abgestimmt

und anschließend vom Moderator im Namen des Dialogforums ans Bundesverkehrsministerium (BMVI) übersendet werden.

TOP 4 Aktueller Stand der Vorplanung für die Strecke Hanau – Gelnhausen

Herr Dr. Domke fährt mit seinem Vortrag fort und erläutert den Teilnehmenden den aktuellen Stand der Vorplanungen für die Strecke Hanau – Gelnhausen (**Anlage 3**, Folien 9-14).

Diskussion/Anmerkungen

Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe

Ein Teilnehmer greift die bereits in vergangenen Sitzungen diskutierte Thematik der Anzahl von mindestens 1000 Fahrgästen pro Tag als Bedingung für einen barrierefreien Ausbau eines Bahnhofs auf und fragt, zu welchem Zeitpunkt die entsprechenden Zählungen durchgeführt werden. Herr Dr. Domke erläutert, dass die Zahlen hierfür von DB Station & Service kommen. Bei den Angaben handle es sich immer um IST-Zahlen, die keine Entwicklungsprognosen beinhalten. Thomas Nickel, DB Netz AG ergänzt, dass die Analysen in der Regel so knapp wie möglich vor der entsprechenden Mittelbeantragung durchgeführt werden. Die Vertreter der Bahn sagen zu, bezüglich des Zeitpunkts der Zählung mit DB Station & Service Rücksprache zu halten und genauere Informationen hierzu in der nächsten Sitzung mitzuteilen.

Bahnübergang Heideäcker (Folie 13)

Herr Nickel weist darauf hin, dass jüngste Gespräche mit der Stadt Hanau ergeben haben, dass man vorerst neutral mit einer „Straßenquerung“ plane. Ob die Querung durch eine Über- oder eine Unterführung umgesetzt wird, müsse in den weiteren Planungen geprüft werden.

Bahnübergang K904 in Hailer-Meerholz (Folie 14)

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es sich bei der sogenannten Omega-Variante seiner Meinung nach um eine vor Jahren getroffene politische Entscheidung handle. Bei den damaligen Prüfungen wären fachliche und umwelttechnische Gesichtspunkte nicht ausreichend berücksichtigt worden. Der BUND habe damals eine alternative Variante ins Spiel gebracht („kleine Unterführung“), die noch einmal geprüft werden müsse.

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass es sich bei der Beseitigung des Bahnübergangs um ein Projekt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz handle, welches von Hessen Mobil im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises als Straßenbaulastträger geplant werde. Das Projektteam Hanau/Würzburg-Fulda stimme sich im Rahmen der Vorplanung für das Projekt lediglich mit den Kollegen von Hessen Mobil ab. Zudem weist Herr Dr. Domke darauf hin, dass sich die vorgesehene Straßenüberführung bereits in der Planfeststellung befinde und die Planung einer neuen Variante auch verzögernde Implikationen auf den viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen haben würde.

Ein Vertreter des Landkreises Main-Kinzig erläutert, dass es den Umweltverbänden offen stehe ihre Einwände im Rahmen des formellen Verfahrens einzureichen. Gerne nehme er Hinweise aber auch direkt entgegen und reiche sie an die entsprechende Fachabteilung weiter.

TOP 5 Thematik „Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen“

Weichenvariante bei SI Abschwenkung nach Osten (Folie 23)

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei der Variante „schnelle Gleise innen mit Abschwenkung nach Osten“ sichergestellt sein müsse, dass auch von der Schnellfahrstrecke kommend an die Bahnsteige herangefahren werden könne. Es mache einen erheblichen verkehrlichen Unterschied, wenn nicht beide Gleisverbindungen realisiert werden können. Ein Vertreter der DB erläutert, dass am Ostkopf des Gelnhauser Bahnhofs – im Unterschied zum Westkopf – kein Weichen-Trapez geplant werden könne. Es wäre aber möglich, die Weichen andersherum zu legen.

Beginn Ausbau des 3. und 4. Gleises

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Dr. Domke, dass mit dem viergleisigen Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen begonnen werden kann, unabhängig von der Entscheidung, wie die Gleise der Neubaustrecke östlich von Gelnhausen weitergeführt werden. Die Terminkette sehe wie folgt aus:

- Zurzeit befindet sich das Elektronische Stellwerk (ESTW) Gelnhausen in der Vorplanung. Diese soll in Kürze abgeschlossen sein und bildet die Grundlage für die anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung.
- Der Bau des ESTW ist für 2019 bis Anfang 2022 vorgesehen.
- Anschließend könne der Aufbau des 3. und 4. Gleises auf dem Abschnitt Hailer – Gelnhausen beginnen.

Erhalt des Mittelbahnsteigs in Gelnhausen

Sollte der Variantenentscheid für die Realisierung der „Schnellen Gleise Außen“ (SA) fallen, können die Gleise am Mittelbahnsteig am Gelnhausener Bahnhof – Stand heute – in ihrer Lage erhalten bleiben. In diesem Fall könne, sollte sich dies als sinnvoll erweisen, mit dem Ausbau der Bahnsteige in Gelnhausen ggf. früher begonnen werden. Einige Teilnehmer bezweifeln, dass der vorhandene Mittelbahnsteig breit genug ist. Herr Dr. Domke betont, dass die Planungen auf europäische Normen sowie Regelwerken und Richtlinien von DB Station & Service beruhen werden. Wenn nachzuweisen ist, dass der Mittelbahnsteig zu schmal sei, würde er selbstverständlich im Rahmen des Projekts angepasst und damit auch barrierefrei erstellt werden. Bei einer Erhaltung des vorhandenen Bahnsteigs müsste die Herstellung seiner Barrierefreiheit über eine Ko-Finanzierung sichergestellt werden. Dazu müssten dann frühzeitig Gespräche mit dem Bund und dem Land Hessen geführt werden. Da dieses Szenario aber nur bei der Variante „schnelle Gleise außen“ relevant werden könnte, da der Bahnsteig bei „schnelle Gleise innen“ sowieso neu errichtet werden muss, empfehle es sich, entsprechend verbindliche Gespräche erst nach abschließender Klärung der Mindestbreite bzw. dem finalen Variantenentscheid aufzunehmen.

Implikationen des Umbaus des Bahnhofs aus Fahrgastsicht

Ein Teilnehmer verdeutlicht, dass bei bestimmten Varianten der Bahnsteig in Gelnhausen deutlich nach Westen verschoben werden müsse. Die heutige in der Mitte des Bahnsteigs liegende Unterführung würde dann im schlimmsten Fall an das Ende des ca. 280 m langen Bahnsteigs rücken. Für die Fahrgäste würde das bedeuten, dass sie dann ggf. vom Ende des Zuges den gesamten Bahnsteig entlanglaufen müssten, um zur Unterführung und somit zu Anschlusszügen oder zum Empfangsge-

bäude zu gelangen. Die deutlich längeren Wegezeiten hätten verkehrliche Implikationen sowohl für die Umsteigezeiten zu anderen Zügen, als auch für die Planung der örtlichen Busanbindungen.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass eine solche Situation gerade bei parallel ankommenden Zügen zu zusätzlichen Personenstaus auf dem Bahnsteig und an der Unterführung führen, was die Verspätungsanfälligkeit weiter erhöhen würde. Eine kundenorientierte Planung des Bahnhofs müsse eine Unterführung an beiden Enden des Bahnsteigs vorsehen, um die Reisekette nicht zusätzlich zu verlangsamen.

Berechnung von Umsteigezeiten im Fahrplan

Auf Nachfrage des Moderators erläutert ein Vertreter des RMV, dass Umsteigezeiten generell vom weitest entfernten Punkt des Aussteigens bis zum ersten möglichen Punkt des Einsteigens berechnet werden. Dabei werde eine unterdurchschnittlich langsame Gehgeschwindigkeit zugrunde gelegt.

Auswirkungen Variante „Schnelle Gleise außen Abschwenkung nach Osten“ auf den Bahnhof Gelnhausen

Ein Teilnehmer gibt zudem zu Bedenken, was bei der Variante „schnelle Gleise außen mit Abschwenkung nach Osten“ mit dem Gleis von Mottgers kommend Richtung Frankfurt passiere. In dem Falle müsse eine Lärmschutzwand zwischen Gleis 1 und 2 gebaut werden, was zu einer Verlegung von Gleis 1 in Richtung Empfangsgebäude führe. Die Lärmschutzwand würde dann zum einen die Sicht auf das Empfangsgebäude verdecken und zum anderen wäre kein Platz mehr für das Gleis der Züge nach Gießen.

Visualisierungen der Bahnhofssituation

Ein Teilnehmer bittet die DB zur nächsten Sitzung Visualisierungen (Lärmschutzwände, Ansicht der Gleise und Bauwerke etc.) der unterschiedlichen Varianten am Ostkopf des Bahnhofs Gelnhausen mitzubringen, damit die Teilnehmenden die verschiedenen visuellen Implikationen besser beurteilen können. Herr Dr. Domke sagt zu, gerne prüfen zu wollen, inwieweit sich geeignete Visualisierungen anfertigen lassen. Man wolle versuchen, diese bis zur nächsten Sitzung im Juni zu erstellen. Voraussetzung dafür sei jedoch, dass die Trassierungen rechtzeitig vorliegen.

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin der nächsten Sitzung bekannt. Diese wird am **Dienstag 21. Juni 2016, 15-18 Uhr** stattfinden.

Bedarf für Informationsveranstaltungen

Ein Teilnehmer der Sitzung bringt den Vorschlag ein, in der zweiten Jahreshälfte 2016 verstärkt auf die erweiterte Öffentlichkeit, insbesondere die Gemeindegremien entlang der Strecke, zuzugehen und entsprechende Informationsveranstaltungen durchzuführen. Für die Gremienmitglieder sei inhaltlich bisher nicht nachvollziehbar, was genau der Ausbau für ihre Gemeinde bedeute.

Die Teilnehmenden diskutieren die Vor- und Nachteile verschiedener Veranstaltungsoptionen bzgl. Format, Zeitpunkt, Teilnehmerschaft und Inhalt.

Die AG-Teilnehmenden kommen zu folgenden Ergebnissen:

- **Zeitpunkt:** Die Info-Veranstaltung(en) sollte(n) im September nach der Sommerpause durchgeführt werden. Damit läge man zeitlich noch vor dem finalen Variantenentscheid und könne ggf. noch entscheidende Hinweise aus den lokalen Gremien aufnehmen. Gleichzeitig biete die Neuzusammensetzung der Gemeindevertretungen nach den Kommunalwahlen im März dieses Jahres einen schönen Anlass die neu gewählten Parlamentarier frühzeitig über das Projekt zu informieren.
- **Teilnehmerschaft:** Die finale Teilnehmerschaft müsse ggf. in Absprache mit den einzelnen Gemeinden festgelegt werden. Generell sollten aber mindestens die jeweiligen Bau- und Verkehrsausschüsse eingeladen werden. Vermutlich würde man auf ca. 30 Teilnehmende pro Gemeinde kommen. Zusätzlich sollten Vertreter des Kreistags und die Mitglieder der AG Hanau – Gelnhausen des Dialogforums eingeladen werden.
- **Inhalt:** Inhaltlich sollte der Fokus auf dem Ausbau des 3. und 4. Gleises zwischen Hanau und Gelnhausen liegen, wenn auch der Gesamtrahmen des Projekts kurz und nachvollziehbar dargestellt werden müsse. Dabei solle vor allen Dingen auch auf die für die kommunalen Vertreter wichtigen Aspekte, wie Lärmschutz und spezifische Implikationen für den eigenen Bahnhof sowie die Vorteile für die Fahrgäste eingegangen werden. Wichtig sei ein klares Erwartungsmanagement bzgl. der Dinge, die aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht feststünden.
- **Format:** Aus Zeiteffizienz favorisieren die Teilnehmenden eine zentrale gemeinsame Informationsveranstaltung für die Vertreter aller Kommunen entlang der Strecke. Ein Vertreter der Gemeinde Rodenbach bietet an, dass eine solche Veranstaltung in der Rodenbach-Halle stattfinden könnte. Sobald der Abwägungsprozess zum Variantenentscheid abgeschlossen sei, wolle man auch auf die breite Öffentlichkeit zugehen und eine entsprechende Bürgerinformationsveranstaltung durchführen.

Die DB wird sich auf Basis dieser Eckpunkte Gedanken zu einer Informationsveranstaltung machen und den Teilnehmenden in der nächsten Sitzung einen entsprechenden Vorschlag vorstellen.