
Arbeitsgruppe „Verkehrliche Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen“

2. Sitzung

Friedrich-Hofacker-Halle

10. Dezember 2014

Ort: Friedrich-Hofacker-Halle, Taunusstraße 2, 63594 Hasselroth-Niedermittlau
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 16. September 2014

TOP 3 Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden
Bahnhöfe und Haltepunkte

TOP 4 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Dialogforum HWF
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3 Lagepläne der Gemeinde Niedermittlau

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

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

- den Anwesenden die Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte vorzustellen
- die Vor- und Nachteile der verschiedenen Richtungsbetriebsvarianten (schnelle Gleise innen/schnelle Gleise außen) zu verdeutlichen
- die nächsten Schritte und das Vorgehen zur Ermittlung der Varianten, die in der Vorplanung vertieft betrachtet werden, zu klären und vorzustellen
- Hinweise, Anregungen und Anmerkungen der Teilnehmenden aufzunehmen und zu diskutieren.

Anschließend thematisiert Herr Eggert den jüngsten Versand von Positionspapieren einzelner Forumsmitglieder über den allgemeinen Verteiler des Dialogforums. Die AG-Teilnehmenden befürworten, dass der Verteiler nicht eigenmächtig von einzelnen Forumsmitgliedern zur Verbreitung von persönlichen Statements und Positionspapieren genutzt werden sollte. Allen Forumsmitgliedern steht offen, ihre Positionen und Anmerkungen in die Sitzungen des Dialogforums und der AGs hineinzutragen und entsprechende Präsentationen als Anhang zum Protokoll über die DB Netz AG an die Mitglieder versenden zu lassen. Das Thema soll auch noch einmal in der nächsten Sitzung des Hauptforums angesprochen werden.

Herr Eggert appelliert zudem an die Ergebnisoffenheit des Forums und äußert seine Sorge darüber, dass einzelne Mitglieder bereits zum jetzigen, sehr frühen Zeitpunkt, eine Vorfestlegung auf einzelne Varianten getroffen zu haben scheinen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 16. September 2014

Zum Protokoll der ersten Arbeitsgruppensitzung wurden keine Änderungen eingereicht; somit gilt es als angenommen.

TOP 3 Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, dankt den Teilnehmenden der AG zunächst für ihre zahlreichen hilfreichen Hinweise und Rückmeldungen in der letzten Sitzung, die direkt in die weitere Planung der DB Netz AG eingeflossen seien. Anschließend stellt Herr Dr. Domke die Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte vor. Ebenso erläutert er die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Betriebsformen bis hin zu den beiden Varianten des symmetrischen Richtungsbetriebs und legt die nächsten Schritte der Vorplanung dar (**Anlage 2**).

Diskussion/Anmerkungen

Anzahl der Bahnsteigkanten in Langenselbold und Gelnhausen

Laut Unterlagen ist sowohl in Langenselbold als auch in Gelnhausen in den Varianten jeweils nur eine Bahnsteigkante pro Richtung vorgesehen. Ein Teilnehmer empfiehlt, dass zur Sicherung der zukünftigen betrieblichen Flexibilität im weiteren Abwägungsprozess geprüft werden solle, ob hier nicht weitere Bahnsteigkanten vorgesehen werden können. Herr Dr. Domke erläutert, dass sich die Anzahl der Bahnsteige aus der verkehrlichen Konzeption ergibt und der Bedarf für weitere Bahnsteigkanten eisenbahnbetriebswissenschaftlich nachgewiesen und wirtschaftlich begründet sein müsse. Die DB Netz AG werde dies prüfen.

Schematische Gleispläne

Ein Teilnehmer merkt an, dass die zurzeit vorliegenden schematischen Gleispläne für ortsunkundige Betrachter nur begrenzt verdeutlichen, wie sich die Verlegung der Gleise bspw. unter Berücksichtigung der topografischen Gegebenheiten in der Landschaft darstellen würde. Herr Dr. Domke stimmt dem zu und weist darauf hin, dass solche Pläne erst zu einem späteren Zeitpunkt der Vorplanung angefertigt werden. Man könne in der nächsten Sitzung jedoch versuchen, anhand von Luftbildern oder vorhandenen Videoaufnahmen eine bessere Verständlichkeit zu erzeugen.

Bahnsteighöhen

Herr Metzner, DB Station und Service, erklärt, dass die aktuell vorgeschriebene Höhe von 76 cm für Bahnsteige nur dann umgesetzt werden müsse, wenn es durch notwendige Um- oder Neubauten begründet sei. Bahnsteige, die im Rahmen des Ausbaus der Strecke Hanau-Gelnhausen im Bestand erhalten bleiben können, blieben also auch in ihrer jetzigen Höhe bestehen. Eine davon unabhängige Erhöhung aller Bahnsteige entlang der Strecke aus Gründen der Kundenfreundlichkeit sei, laut Herrn Dr. Domke, nicht vorgesehen, da hierfür keine finanziellen Mittel zur Verfügung stünden.

Haltepunkt Rodenbach

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass bei der Umsetzung der meisten Varianten und insbesondere bei denen des Richtungsbetriebs baulich große Herausforderungen durch Bauzustände bestehen, da der Bahnbetrieb während der Bauarbeiten selbstverständlich aufrecht erhalten bleiben solle. Es werde also bauliche Zustände voraussichtlich auch mit Behelfsbahnsteigen geben müssen. Grundsätzlich seien die Maßskizzen an der engsten Stelle des Haltepunktes erstellt worden.

Lärmschutzwände Rodenbach

Ein Teilnehmer fragt, ob es nicht sinnvoll wäre, die Lärmschutzwände in Rodenbach im Rahmen der Aus- und Neubauarbeiten einzureißen und neu zu bauen. Diese wurden bereits 1993 errichtet und seien heute teilweise in einem maroden Zustand. Herr Dr. Domke erläutert, dass der Neubau oder die Erhöhung von bestehenden Lärmschutzwänden nur dann aus dem Projekt finanziert werden könne, wenn dies für die Streckenführung erforderlich sei oder aus den Vorgaben der schallschutztechnischen Untersuchungen notwendig werde. Die Reparatur bestehender Lärmschutzwände sei ansonsten eine Aufgabe der Instandhaltung und nicht Teil des Projekts.

Barrierefreie Zugänge zu den Bahnhöfen und Haltepunkten

Herr Metzner legt dar, dass erst ab einem Fahrgastaufkommen von 1.000 Reisenden pro Tag ein barrierefreier Zugang (Aufzug, Rampe) zu den Bahnsteigen finanziert wird. Einige der an der Strecke Hanau – Gelnhausen liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte lägen deutlich unterhalb dieser Grenze, so dass es hier keinen barrierefreien Ausbau geben werde. Bei allen anderen Bahnsteigen sei ein barrierefreier Ausbau standardmäßig vorgesehen.

Im Einzelnen betrage das Fahrgastaufkommen pro Tag der einzelnen Betriebsstellen derzeit im IST:

Hanau:	22.357
Wolfgang:	206
Rodenbach:	759
Langenselbold:	2.915
Niedermittlau:	580
Hailer-Meerholz:	638
Gelnhausen:	6.508

Vor diesem Hintergrund sprechen sich einige Teilnehmer erneut dafür aus, den Nahverkehr auf den außenliegenden Gleisen zu führen, so dass ein barrierefreier Zugang zu den Zügen über ebenerdig erreichbare Bahnsteige gesichert werden könne. Außerdem betonen mehrere Teilnehmer, dass eine aufwärtskompatible bauliche Option dringend vorgesehen werden müsse, so dass die Bahnsteige bei zunehmendem Fahrgastaufkommen mit Aufzügen nachgerüstet werden können. Es sei zu bedenken, dass beispielsweise in Hailer-Meerholz und Rodenbach derzeit Neubaugebiete ausgewiesen würden und davon auszugehen ist, dass mit den höheren Bevölkerungszahlen auch das Fahrgastaufkommen steigt.

Herr Metzner betont, dass die Bahn bei genügend vorhandenem Platz im Regelfall immer so baut, dass eine barrierefreie Nachrüstung der Bahnsteige möglich sei – es sei denn, es gebe unvermeidbare technische Einschränkungen.

Hasselroth-Niedermittlau

Ein Teilnehmer äußert sich besorgt darüber, dass im Gebiet des Niedermittlauer Bahnhofs kein Platz für ein viertes Gleis sei und verdeutlicht dies anhand eines Lageplanes mit der neuen Straßenüberführung (**Anlage 3**). Es sei wichtig, dass die sich derzeit im Bau befindenden Rampen zu den Bahnsteigen auch nach Ausbau der Strecke nutzbar seien. Herr Dr. Domke erläutert, dass je nach Variante ggf. einer der bestehenden Bahnsteige entbehrlich werden könne, so dass dadurch insgesamt ggf. mit Gleisverschiebungen genügend Platz für einen nördlichen Außenbahnsteig vorhanden wäre.

Gelnhausen

In Bezug auf den Bahnhof Gelnhausen wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Unterführung vorzusehen, da es auf beiden Seiten des Bahnhofs Busanbindungen und Parkplätze gäbe, die zugänglich sein müssen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Gleis 501 nach den von der DB Netz vorgelegten Plänen nicht mehr zur Abfahrt der Züge Richtung Gießen nutzbar wäre und diesen Zügen somit nur noch eine Bahnsteigkante zur Verfügung stünde. Dies würde einen neuen Zwangspunkt darstellen und sei drin-

gend zu überdenken. Es sollte auch weiterhin möglich sein, dass sich die Züge von und nach Gießen in Gelnhausen kreuzen können. Für den weiteren Verlauf der Planung sind zu diesem Thema direkte Gespräche vereinbart worden.

Streckenabschnitte zwischen den Betriebsstellen

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass über die notwendigen Um- und Neubaumaßnahmen an den einzelnen Betriebsstellen hinaus umfangreiche Baumaßnahmen auf den dazwischenliegenden Streckenabschnitten nötig seien. Dabei gehe es insbesondere um die genaue Lage des vierten bzw. dritten und vierten Gleises und die damit zusammenhängende Anpassung der bestehenden Infrastruktur, wie z. B. den Umbau oder Neubau von Brücken oder Teilen davon. Die Lage der zusätzlichen Streckengleise habe jedoch kaum Auswirkungen auf die notwendigen Baumaßnahmen in den Betriebsstellen. Von der Tendenz her sähe es im Moment aber so aus, als würden die neuen Gleise im Bereich von Hanau eher südlich und im Bereich von Hailer-Meerholz eher nördlich des Bestandes verlegt. Für eine abschließende Bewertung sei es aber noch zu früh.

Einfluss der Kosten für Bahnsteige auf die allgemeine Kostenbewertung

Auf Nachfrage einiger Teilnehmer verdeutlicht Herr Metzner, dass sich grundsätzlich keine Aussagen darüber treffen lassen, ob der Bau von Innen- oder Außenbahnsteigen bei der Baudurchführung günstiger sei. Generell gelte, dass für den Bau eines neuen Bahnsteigs immer ein Gleis gesperrt werden müsse. Aus Kostensicht entscheidender sei also die Frage, ob überhaupt ein neuer Bahnsteig nötig sei oder nicht. Sollte sich im Rahmen der Variantenabwägung herausstellen, dass die Kosten für die Bahnsteige je nach Variante erheblich voneinander abweichen, werde dies in die Kostenbewertung einfließen.

Eine detaillierte Kostenschätzung für die auszuwählenden Varianten werde erst am Ende der Vorplanung vorliegen.

Bewertung der Varianten

Die DB Netz AG wird eine Bewertung der unterschiedlichen Varianten anhand der auf Folie 41 vorgestellten Kriterien vornehmen, um diese auf zwei bis drei Vorzugsvarianten zu reduzieren. Die Bewertung richtet sich nach dem Grad der Zielerreichung und der relativen Priorität eines Aspekts (vgl. Folie 49). Zusätzlich zur grafischen Darstellung der Bewertung wird die Bahn ihre Beurteilungen schriftlich begründen.

Herr Dr. Domke betont, dass er eine Beteiligung der AG-Teilnehmenden bei der Bewertung begrüßen würde.

Ein Teilnehmer bittet darum, die voraussichtliche Länge der Bauphase als Bewertungskriterium mitaufzunehmen. Herr Eggert weist darauf hin, dass die Teilnehmenden Vorschläge für weitere Bewertungskriterien gerne im Nachgang der Sitzung per E-Mail an die DB Netz AG einreichen können.

Auswirkungen für Knoten Hanau

Einigen Teilnehmern der AG ist es wichtig sicherzustellen, dass der mögliche qualitative Ausbau des Südkorridors (als Alternative zur Spessartquerung) bei der jetzigen Variantenuntersuchung hinreichend berücksichtigt wird. Dieser Ausbau habe bedeutende Auswirkungen für den Knoten Hanau. Die Teilnehmer sicherten zu, ihr genaues Anliegen diesbezüglich im Nachgang der Sitzung schriftlich an die DB Netz AG zu richten.

Laut Herrn Dr. Domke sind die in der heutigen Sitzung vorgestellten Varianten aufwärtskompatibel zu den beiden prinzipiellen Lösungsansätzen für den Abschnitt nordöstlich von Gelnhausen. Es fände keinerlei Vorfestlegung statt. Herr Dr. Domke betont, dass über die für den Südkorridor vorgesehenen zwei qualitativen Ausbaumaßnahmen (Bahnsteigzugang in Großauheim, Blocksignal in Dettingen) hinaus nach derzeitigem Kenntnisstand (d.h. unter Zugrundelegung der Prognosezahlen des BVWP 2025) keine weiteren kapazitätserhöhenden Maßnahmen nötig seien.

Mehrere Teilnehmer wenden hierzu ein, dass der Prüfauftrag für den Südkorridor nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, so lange die Daten aus der BVWP-Fortschreibung, die nötige Kanzenzeit sowie die Abfrage möglicher Angebotserweiterungen seitens der BEG nicht vorliegen. Grundsätzlich sollten weitere Verbesserungen für den Südkorridor, sei es hinsichtlich der noch offenen Geschwindigkeitssteigerungen oder durch andere Projekte keinesfalls ausgeschlossen werden. Die DB Netz entgegnet hierauf, dass der Prüfauftrag keineswegs komplett, sondern nur in Bezug auf den derzeitigen Kenntnisstand (BVWP 2025) aufgearbeitet sei. Die Möglichkeit eines Ausbaus des Südkorridors Hanau – Nantenbach werde bei der Variantenbetrachtung für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen mit betrachtet.

TOP 4 Weiteres Vorgehen

Die Teilnehmenden der AG beschließen, das nächste Mal Anfang/Mitte Februar zu tagen. Zu diesem Zeitpunkt werde die DB Netz AG ihre vorläufige Variantenbewertung einen guten Schritt vorangebracht haben und könne diese den Mitgliedern der AG präsentieren. Es wird vereinbart, dass die Mitglieder der AG im Vorlauf zur nächsten Sitzung die Möglichkeit erhalten sollen, sowohl die von der DB Netz derzeit vorgeschlagenen Bewertungskriterien zu ergänzen als auch die Kriterien untereinander zu gewichten. Über diese Vorschläge und die Bewertung der einzelnen Varianten durch die DB Netz wolle man in der nächsten AG-Sitzung diskutieren.

Die nächste AG-Sitzung wird am 25. Februar 2015 stattfinden. Der Veranstaltungsort wird rechtzeitig mit der Einladung bekannt gegeben.

Weitere Themen der nächsten AG-Sitzung

- Die DB Netz AG sagt zu, für die nächste Sitzung eine Visualisierung einzelner Streckenabschnitte, insbesondere zu Hanau und Gelnhausen, in Form von Luftaufnahmen und Screenshots von Videos aus Lokführersicht mitzubringen.
- Die Museumsbahn Hanau wird sich in der nächsten Sitzung kurz vorstellen und die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen und Flächeninanspruchnahmen auf die Aktivitäten der Museumsbahn präsentieren.