
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

Protokoll zur 8. Sitzung

Rodenbachhalle

15. November 2016

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 17.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 21. Juni 2016

TOP 3 Rückblick auf die Informationsveranstaltung vom 10. Oktober 2016 in Rodenbach

TOP 4 Sachstand schnelle Gleise innen | schnelle Gleise außen

TOP 5 Vorstellung des aktuellen Stands bezüglich der tangierenden Planungen

TOP 6 Darstellung der schalltechnischen Situation

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 8. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 7. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

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

- Gemeinsamer Rückblick auf die Informationsveranstaltung in Rodenbach
- Darstellung des aktuellen Stands in Bezug auf „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“
- Präsentation des aktuellen Stands bezüglich der tangierenden Planungen
- Vorstellung der ersten Ergebnisse der schalltechnischen Situation am Beispiel Rodenbach

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 21. Juni 2016

Im Vorfeld der Sitzung wurden zwei Änderungswünsche zum Protokoll eingereicht. Diese werden von den Teilnehmenden angenommen, so dass das Protokoll der siebten AG-Sitzung (**Anlage 2**) final abgenommen ist.

Bezüglich der Anforderung des RMV im Bahnhof Gelnhausen betrieblich zwei Bahnsteigkanten für die Verbindung in/aus Richtung Gießen zur Verfügung zu stellen, legt Thomas Nickel, DB Netz AG dar, dass hierfür noch keine Lösung gefunden wurde. Gerne wolle man sich bilateral mit dem RMV zusammensetzen, um eine geeignete Lösung zu erarbeiten.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Betriebskonzept gegebenenfalls so angepasst werden kann, dass Lieblos als Kreuzungsbahnhof in Frage kommt. Dort sei genügend Fläche vorhanden, so dass in Gelnhausen eine Bahnsteigkante für die Züge in/aus Richtung Gießen genügen würde. Die DB bedankt sich für den Hinweis und sagt zu, diesen zu prüfen und in die Lösungssuche einzubinden.

Anschließend stellt Herr Dr. Domke, DB Netz AG, noch einmal die zentralen Aussagen zum barrierefreien Ausbau der Bahnsteige vor (**Anlage 3**, Folie 3). Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass es für die Außenwirkung des Projekts und der Deutschen Bahn nicht von Vorteil sei, wenn die Nachrüstung der Bahnsteige erst nach Fertigstellung des Umbaus erfolge. Im Südkorridor sei dies beispielsweise in Laufach geschehen, wo der barrierefreie Ausbau aufgrund von unter 1.000 Reisenden pro Tag zunächst nicht im Projekt vorgesehen war. Durch eine Ko-Finanzierung des Bayerischen Freistaats kann dort nun doch umgerüstet werden; dies jedoch, nachdem man gerade mit dem Bau fertig war. Für die Reisenden ergeben sich dadurch zusätzliche Einschränkungen durch eine erneute Bauphase. Der Teilnehmer plädiert somit eindringlich dafür, bereits vor Beginn des Baus eine entsprechende Ko-Finanzierung sicherzustellen, auch um unnötige Zusatzkosten zu sparen.

TOP 3 Rückblick auf die Informationsveranstaltung vom 10. Oktober 2016 in Rodenbach

Herr Eggert bittet die Teilnehmenden um ein Feedback zur Informationsveranstaltung in Rodenbach, zu der am 10. Oktober 2016 Mandatsträger entlang der Strecke geladen waren und fragt, wie die Veranstaltung in den Gremien aufgenommen wurde.

Die Teilnehmer geben eine positive Rückmeldung und zeigen sich mit der Durchführung der Veranstaltung sehr zufrieden. Einige Teilnehmer berichten, dass die Mandatsträger in ihren Gemeinden dankbar für das Angebot der Information aus erster Hand waren und das Format sowie die vorgestellten Inhalte des Projekts gut und verständlich aufbereitet waren.

Der Moderator bedankt sich für die Mitwirkung der Vertreter aus der AG, die in einer Podiumssequenz über die Arbeit des Dialogforums berichtet hatten. Dies sei wichtig gewesen, um den Teilnehmenden authentisch zu vermitteln, wie im Forum und in den AGs zusammengearbeitet wird und wie die Interessen und unterschiedlichen Sichtweisen der Vertreter in die Planungen einfließen.

Ein Vertreter des Bahnbetriebswerks Hanau bietet an, bei einer nächsten Informationsveranstaltung gerne über das positive Beispiel des Erhalts des Lokschuppens in Hanau zu berichten. Dies sei ein Paradebeispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit im Dialogforum.

Die Teilnehmenden schlagen vor, ähnlich Informationsveranstaltungen ca. einmal jährlich, je nach Projektfortschritt, durchzuführen. Themen für eine nächste Informationsveranstaltung könnten sein:

- Erschütterung
- Vorstellung/Begründung der finalen Betriebsvariante (schnelle Gleise innen/schnelle Gleise außen)
- Schnittstellen zum Projekt Nordmainische S-Bahn

TOP 4 Sachstand schnelle Gleise innen | schnelle Gleise außen

Herr Dr. Domke stellt den Teilnehmenden den aktuellen Sachstand bezüglich der Frage „schnelle Gleise innen“ (SI) und „schnelle Gleise außen“ (SA) vor (**Anlage 3**, Folien 4-11). Er weist darauf hin, dass bis Ende Februar 2017 alle Details zu den zu untersuchenden vier Varianten (SI & SA bei jeweils 200 und 230 km/h) vorliegen.

Diskussion/Anmerkungen

Gewichtung der Bewertungskriterien

Die Teilnehmenden diskutieren, ob die vor einigen Monaten festgelegten Bewertungskriterien der AG-Mitglieder in ihrer Gewichtung nach wie vor passen und weiterhin dem Stimmungsbild in der AG entsprechen. Die Teilnehmer betonen, dass für sie nach wie vor die Vorteile für Reisende und der barrierefreie Zugang über Außenbahnsteige im Vordergrund stehen und sie damit weiterhin für die Variante „schnelle Gleise innen“ sind. In diesem Zusammenhang erwähnt Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz

AG, dass es unter dem Stichwort „Barrierefreiheit“ ab 2017 eine App der DB geben soll, die unter anderem Auskünfte über defekte Aufzüge geben soll.

Optische Wirkung der Lärmschutzwände

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass bei jeder Variante Mittellärmschutzwände benötigt werden. Für die Variante „schnelle Gleise innen“ würde sich daraus die enge „Schlauchsituation“ zwischen zwei Lärmschutzwänden an den Außenbahnsteigen für die langsamen Gleise ergeben, welche von einigen Teilnehmern als unangenehm empfundenen wurde. Die genaue Höhe der Lärmschutzwände stehe erst mit dem Schallgutachten der Genehmigungsplanung fest und könne somit nicht als Entscheidungsgrundlage dienen. Visualisierungen der Lärmschutzwände für alle Varianten sind der Präsentation der DB zur 5. AG-Sitzung Hanau – Gelnhausen zu entnehmen. Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass sich die Anordnung der Gleise und der entsprechenden Lärmschutzwände nur für die Reisenden am Bahnsteig unterschiedlich darstellt. Von außen betrachtet stelle sich die Anordnung der Lärmschutzwände gleich dar, so dass der Variantenentscheid kaum einen Unterschied fürs Stadtbild macht.

Wechsel vom Richtungs- in den Linienbetrieb

Ein Teilnehmer erläutert, dass aus seiner Sicht der benötigte Wechsel vom Richtungs- in den Linienbetrieb schon zwischen Hailer – Meerholz und Gelnhausen noch einmal geprüft werden sollte, so dass man von Frankfurt kommend bereits im Linienbetrieb in den Gelnhauser Bahnhof einfahren würde. Dies würde einige gestalterische Probleme im Gelnhauser Bahnhof lösen. Er bittet darum, diesen Vorschlag zu prüfen und in der nächsten AG-Sitzung vertieft zu diskutieren.

Verschiebung der Gleise in Rodenbach

Herr Dr. Domke erläutert, dass durch das zusätzliche Gleis und benötigte Mittellärmschutzwände in Rodenbach der Bahnhof um ca. 5-7 Meter Richtung Süden erweitert wird. Dafür müssten sicherlich einige der heute existierenden Parkplätze weichen und die Fahrradstellplätze verlagert werden.

Vorteile für Güterverkehrskunden

Herr Nickel erläutert, dass der Variantenentscheid SI oder SA für den Güterverkehr generell keine Rolle spiele. Für Hanau und in Wolfgang sei aber relevant, dass zur Bedienung der Anschließer außenliegende schnelle Gleise zu kreuzen oder mit zu nutzen wären, was sich tendenziell als ungünstiger darstellt als bei innenliegenden schnellen Gleisen.

Güterzugüberholgleis in Hanau

Herr Nickel weist darauf hin, dass die Nordmainische S-Bahn ein zusätzliches Gleis in Hanau benötigt und dafür Gleis 5 vorgesehen sei. Im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda wird nun geplant, das Gleis 5 als eines der beiden Bahnsteiggleise Richtung Frankfurt zu nutzen und dafür das heutige S-Bahngleis 2 mit einem so langen Bahnsteig zu überbauen, dass auf Gleis 3 zwei S-Bahnen hintereinander Platz haben. Somit können dann alle S-Bahnen an einem Bahnsteig mit 4 Bahnsteigkanten abgefertigt werden. Durch die Umnutzung von Gleis 3 zum neuen S-Bahngleis fehlt nun ein Güterzugüberholgleis. Um dies auszugleichen, wird Gleis 4 so weit in Richtung Wolfgang verlängert, dass dort zwei Güterzüge hintereinander aufgestellt werden können.

TOP 5 Vorstellung des aktuellen Stands bezüglich der tangierenden Planungen

Herr Dr. Domke präsentiert den Teilnehmenden den aktuellen Stand bezüglich der tangierenden Planungen (**Anlage 3**, Folien 12-17).

TOP 6 Darstellung der schalltechnischen Situation

Herr Dr. Domke stellt den Teilnehmenden die ersten Ergebnisse der schalltechnischen Situation vor (**Anhang 3**, Folien 18 ff.).

Diskussion/Anmerkungen

Verringerung des Lärms

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass der Lärm entlang des Abschnitts Hanau – Gelnhausen auf jeden Fall deutlich abnehmen wird, trotz des gemäß Zugzahlenprognose 2025 zunehmenden Verkehrs auf der Strecke. Dieser Effekt ergebe sich schon allein durch die bis 2020 nach Umrüstung auf Flüsterbremsen erheblich leiser werdenden Güterzüge. Hinzu kommen die Lärmvorsorgemaßnahmen im Zuge des Ausbaus mit den scharfen Grenzwerten. Selbst für den rein hypothetischen Fall, dass die Züge gemäß Zugmengenprognose 2025 verkehren und überhaupt keine Lärmschutzmaßnahmen vorhanden wären, würde das Lärmniveau trotz des 88%igen Anstiegs des Güterverkehrs dann immer noch annähernd genauso hoch wie heute sein, alleine aufgrund der deutlich leiser werdenden Güterzüge. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass der Lärm an alten Güterzügen nicht nur beim eigentlichen Bremsen, sondern vor allem während der Fahrt entsteht, da die alten Grauguss-Klotzbremsen die Räder aufrauen, was zu lauten Fahrgeräuschen führt.

Umgang mit Präsentation der DB

Die Teilnehmenden beschließen, dass zwei Folien, die entwurfshaft verschiedene Lärmschutzsituationen in Rodenbach darstellen, nicht veröffentlicht werden, da sie ohne vertiefte Erläuterungen missverständlich sind. Die Präsentation solle lediglich die IST-Situation darstellen sowie eine Folie mit den zusammengefassten Kernbotschaften in Schriftform. Die DB sagt zudem zu, eine zusätzliche Karte anzufertigen, in der die Schallsituation mit den Prognosezugzahlen von 2025 und den heute bereits existierenden Lärmschutzmaßnahmen dargestellt ist, dies werde jedoch noch einige Zeit dauern.

Erschütterung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert die DB, dass das Thema Erschütterungen auf jeden Fall betrachtet werde und entsprechend auch in der AG besprochen wird. Man könne jedoch noch nicht sagen, zu welchem Zeitpunkt dies erfolgen werde. Derzeit lägen noch keine Ergebnisse dazu vor. Spätestens in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werde man sich vertieft mit dem Thema auseinandersetzen.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin der nächsten AG-Sitzung bekannt. Diese wird am **Dienstag, den 14. März 2017, 15-18 Uhr** stattfinden. Als Veranstaltungsort wird erneut Rodenbach vorgeschlagen. Die noch nicht terminierte übernächste Sitzung soll im Bahnbetriebswerk Hanau stattfinden.

In diesem Zusammenhang weist ein Vertreter der Stiftung Bahnbetriebswerk darauf hin, dass die Strecke, mit der man sich hier im Dialogforum befasse, nächstes Jahr 150 Jahre alt wird. Vor diesem Hintergrund plant das Bahnbetriebswerk am Samstag, den 27. Mai 2017 eine Veranstaltung, zu der alle Mitglieder des Dialogforums herzlich eingeladen sind. Die Arbeit des Dialogforums solle dort auch vorgestellt werden. Der Moderator schlägt vor, das Programm der Veranstaltung in der nächsten Sitzung des Dialogforums kurz vorzustellen.

Die nächste Sitzung des Dialogforums findet am **Freitag, den 10. Februar 2017** von **14-17 Uhr** in Neuhof statt.