
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

9. Sitzung

Rodenbach, Rodenbachhalle

14. März 2017

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 17:40 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 15. November 2016

TOP 3 Ergebnis der Variantenbewertung schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen

TOP 4 Verknüpfung Aus- und Neubaustrecke in Gelnhausen

TOP 5 Betrachtung der Schall- und Erschütterungsthematik

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 9. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 8. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der ARGE Bahndreieck Spessart

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

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

- Vertiefte Betrachtung der Ergebnisse der Variantenbewertung „schnelle Gleise innen“ und „schnelle Gleise außen“
- Vorstellung und Diskussion verschiedener offener Fragen rund um die Schnittstelle Gelnhausen (Verknüpfung ABS/NBS)
- Vorstellung der aktuellen Zwischenergebnisse zur Schallsituation im Abschnitt Hanau – Gelnhausen sowie Diskussion der Erschütterungsthematik.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 15. November 2016

Im Vorfeld der Sitzung wurden keine Änderungswünsche zum Protokollentwurf eingereicht, so dass das Protokoll in der vorliegenden Version (**Anlage 2**) final abgenommen wird.

TOP 3 Ergebnisse der Variantenbewertung schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, präsentiert den Teilnehmenden die Ergebnisse der Variantenbewertung schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen (**Anlage 3**, Folien 2-14), so, wie sie bereits in der letzten Sitzung des Dialogforums am 10. Februar 2017 vorgestellt wurden.

Diskussion/Anmerkungen

Hanau Hauptbahnhof

Ein Vertreter des Main-Kinzig-Kreises merkt an, dass jüngst eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt Hanau, RMV, Land Hessen und DB Station & Service zur modernisierten und barrierefreien Gestaltung der Südseite des Hanauer Hauptbahnhofs getroffen wurde. Er bittet darum, die Planungen für den Hanauer Hauptbahnhof in die Planungen zum Streckenausbau einzubeziehen, so dass dort keine Konflikte entstehen. Herr Dr. Domke erläutert, dass das Projektteam über die Umbaupläne informiert ist und diese bei den eigenen Planungen im Blick haben wird. Seiner Einschätzung nach wird es im Bereich des Hanauer Hauptbahnhofs nicht zu Konfliktpunkten kommen, da die Lage der Bahnsteige im Hanauer Hauptbahnhof durch das Ausbauprojekt nicht verändert wird. Die geplanten Aufzüge sind also kompatibel zum Ausbauprojekt.

Eisenbahnkreuzungsvereinbarung Rodenbach

Ein Vertreter der Gemeinde Rodenbach schildert, dass Rodenbach ein großes Interesse an einer Straßenunterführung in Bahnhofsnähe hat und bittet darum, dies in den Vorplanungen zu berücksichtigen. Herr Dr. Domke sagt eine enge Abstimmung mit der Gemeinde zu.

Abschließend hebt der Moderator hervor, dass die Auswahl der Vorzugsvariante für die Ausbaustrecke auch das Ergebnis der guten Diskussionen in der Arbeitsgruppe ist. Dies sei ein schöner Erfolg der gemeinsamen Arbeit zwischen den Mitgliedern der AG und der Bahn. Er verweist auch darauf, dass die von manchen Teilnehmern als beengt wahrgenommene Situation der Lärmschutzwände bei „schnelle Gleise innen“ ein Nachteil der ausgewählten Vorzugsvariante sein könnte und betont, dass es hierfür im Rahmen der weiteren Planungen eine gute Lösung zu finden gilt.

TOP 4 Verknüpfung Aus- und Neubaustrecke in Gelnhausen

Herr Nickel, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden den aktuellen Planungsstand zur offenen Frage der letzten Sitzung, ob Lieblos anstelle von Gelnhausen als Kreuzungsbahnhof für die Züge des RMV in/aus Richtung Gießen genutzt werden kann, vor (**Anlage 3**, Folien 16-20). Die Strecke zwischen Gelnhausen und Gießen ist eingleisig.

Diskussion/Anmerkung

Weiteres Vorgehen

Die Prüfung der DB hat ergeben, dass Lieblos grundsätzlich als Kreuzungsbahnhof für die RB 46 dienen könnte. Im nächsten Schritt wird die DB diese Möglichkeit nun dem Eisenbahnbundesamt (EBA) vorstellen und klären, ob diese Alternative aus Sicht der Projektfinanzierung möglich ist. Gleichzeitig muss der RMV klären, ob diese Option für ihn in Frage kommt. Nachdem dies geklärt ist, sollte im nächsten Schritt das Gespräch mit der Gemeinde Gründau gesucht werden, zu der der Ortsteil Lieblos gehört. Der Bahnhof in Lieblos liegt zum Teil auch auf Gelnhausener Gemarkung.

Verkauf von Bahnbesitz

Ein Teilnehmer erläutert, dass am Beispiel Lieblos gut zu erkennen ist, wie wenig vorausschauend die weitgehende Veräußerung von Bahnflächen in der Vergangenheit war. In Lieblos wurden vor nicht allzu langer Zeit Flächen der Bahn verkauft, die man jetzt gut zur Einrichtung des Kreuzungsbahnhofs nutzen könnte. Zwar ist es nach wie vor möglich, in Lieblos ein neues Gleis und einen neuen Bahnsteig zu errichten; der Zugang zum Bahnhof kann nun nach Verkauf der Flächen aber nur noch über die Südseite erfolgen, was deutlich ungünstiger sei. Grundsätzlich sei es überall wichtig, Reservefläche der Bahn vorzuhalten – nicht nur für zukünftigen Ausbau, sondern auch für Unterhaltungsarbeiten.

Anschließend präsentiert Christian Behrendt, Pro Bus & Bahn, im Namen der ARGE Bahndreieck Spessart Überlegungen zu einem Wechsel vom Richtungs- in den Linienbetrieb zwischen Hailer- Meerholz und Gelnhausen (**Anlage 4**).

Diskussion/Anmerkungen

Übergangslösung bis zur Realisierung der Neubaustrecke im Suchraum

Mehrere Teilnehmer geben zu bedenken, dass die Ausbaustrecke zeitlich deutlich vor der Neubaustrecke realisiert wird. Dadurch würde sich bei der vorgestellten Möglichkeit eines Wechsels vom Richtungs- in den Linienbetrieb westlich von Gelnhausen die Situation ergeben, dass für Gelnhausen insgesamt bis zur Realisierung der Neubaustrecke über mehrere Jahre eine Übergangslösung gefunden werden müsste. Weiterhin gäbe es ja Varianten im Suchraum, für die ein solcher vorzeitiger

Übergang vom Richtungs- in den Linienbetrieb zusätzlichen Aufwand bedeuten würde. So sei dann bei Kaltenborn auch das zweite Bestandsgleis mit zu überbrücken. Die vorgeschlagene Lösung sehen sowohl DB als auch RMV sehr kritisch. Herr Behrendt verweist darauf, dass es bei Gelnhausen als Schnittstelle zwischen Aus- und Neubaustrecke aufgrund der zeitlich versetzten Umsetzung so oder so Übergangslösungen geben müsse.

Städtebauliche Gestaltung Gelnhausen

Ein Vertreter der Stadt Gelnhausen erläutert, dass Gelnhausen in den letzten Jahren für seinen Bahnhofsbereich eine integrierte städtebauliche Planung erarbeitet hat, die auf der (nördlichen) Gelnhauser Seite bereits umgesetzt sei. Auf der (südlichen) Altenhaßlauer Seite sei auch vorgesehen, einen neuen Vorplatz mit Bahnhofsgebäude umzusetzen. Derzeit lägen dort noch Gleise, die perspektivisch zum Teil zurückgebaut werden müssen. Während des Ausbaus der Schieneninfrastruktur könnten sie jedoch als Logistikgleise und Baustellenfläche dienen. Wichtig sei in Gelnhausen, dass der Individualverkehr über zwei Seiten geführt wird. Der Teilnehmer ist sich unsicher, inwiefern die von Herrn Behrendt vorgestellte Lösung kompatibel mit den städtebaulichen Planungen der Stadt ist.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass er unabhängig von der städtebaulichen Gestaltung keinen wesentlichen Vorteil in der betrieblichen Flexibilität durch einen Linienbetrieb in Gelnhausen sehe. Ebenso wenig hätte der Erhalt des Mittelbahnsteigs einen wesentlichen Vorteil.

Herr Dr. Domke erläutert die Sichtweise der DB zur Thematik (**Anlage 3**, Folien 21-27).

Diskussion/Anmerkungen

Verzögerung der Planungen

Herr Dr. Domke erläutert, dass die bisherigen Planungen der DB den Wechsel zwischen Richtungs- und Linienbetrieb östlich von Gelnhausen vorsehen und die Vorteile des Richtungs- gegenüber dem Linienbetrieb gerade auch in Gelnhausen Grundlage für diese Entscheidung waren. Durch die positive Prüfung der Machbarkeit einer Ausbindung der Neubaustrecke direkt im Ostkopf von Gelnhausen wurde diese zu Beginn der Vorplanung Hanau – Gelnhausen vor knapp einem Jahr noch erhärtet. Die jetzt abgeschlossene Variantenplanung zwischen Hanau und Gelnhausen wäre durch Neuplanungen zu ergänzen, wenn man dem Vorschlag folgen würde. Die von der ARGE Bahndreieck Spessart vorgestellte Alternative würde zudem diverse weitere Folgen und Genehmigungsrisiken mit sich bringen:

- Im dauerhaften betrieblichen Zwischenzustand des Übergangs von 4 auf 2 Gleise im Ostkopf von Gelnhausen käme es zu kapazitätseinschränkenden Kreuzungskonflikten und nur eingeschränkter Nutzbarkeit der Anlagen in Gelnhausen.
- Ein Bauwerk (Unter- oder Überführung) zwischen Hailer und Gelnhausen mitten im sensiblen Wasserschutzgebiet, das einen Großteil der Gelnhauser Wasserversorgung deckt, würde mindestens zu erheblichen Verzögerungen im Genehmigungsverfahren führen.

Ein Teilnehmer widerspricht der Auffassung, dass die Machbarkeit der Ausfädelung der Neubaustrecke im Ostkopf von Gelnhausen gegeben sei. Bei der Variante 1 sei dies nur sehr eingeschränkt der Fall, da im Ostkopf nur reduzierte Verzweigungsmöglichkeiten bestünden und zusätzliche Umfahrgleise einzuplanen wären. Weiterhin bestünde die Notwendigkeit, auch den Ostkopf doppelseitig anzubinden und die Verschiebung der Bahngleise Richtung Hanau würde die Umsteigezeiten verlängern.

Er spricht sich daher für einen Ausschluss dieses Abzweigpunkts aus und plädiert dafür, dass die ABS bis zum zukünftigen Verzweigungspunkt weitergeführt wird. Es sei generell sinnvoll, den Teilabschnitt Gelnhausen der Neubaustrecke gemeinsam mit der Ausbaustrecke zu realisieren.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass Verzögerungen im Planungsprozess für die Betriebsqualität des Nahverkehrs auf der Strecke enorm kritisch wären und unbedingt zu verhindern seien.

Weiteres Vorgehen

Es wird vereinbart, dass Vertreter der DB, der Stadt Gelnhausen und der ARGE Bahndreieck Spessart sich noch einmal zu der Thematik zusammensetzen und die vorgestellten Punkte im Einzelnen durchgehen. Es wird angeregt, dies möglichst noch vor der geplanten Bürgerversammlung in Gelnhausen am 26. April 2017 zu tun.

Zugänglichkeit der Außenbahnsteige

Unabhängig von der zuvor besprochenen Thematik weist ein Teilnehmer darauf hin, dass die Zugänglichkeit der Außenbahnsteige reisendenfreundlich gestaltet werden müsse. Dazu sei es zum Beispiel notwendig, versetzte Lärmschutzwände zu errichten, so dass mehr als ein Zugang zum Bahnsteig ermöglicht wird und lange, unnötige Fußwege vermieden werden. Dies träfe unter anderem auf Langenselbold und Hailer-Meerholz zu.

TOP 5 Betrachtung der Schall- und Erschütterungsthematik

Herr Dr. Domke präsentiert die neuen Zwischenergebnisse der schalltechnischen Untersuchung und gibt einführende Hinweise zur Erschütterungsthematik (**Anlage 3**, Folien 28-36).

Messpunkte für Erschütterungen

Erschütterungsmessungen werden im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt. Herr Dr. Domke erläutert, dass der noch zu beauftragende Gutachter für das jeweilige Gebiet repräsentative Messpunkte auswählen wird, die auch die verschiedenen Bodenverhältnisse berücksichtigen. Verschiedene Teilnehmer schlagen vor, die Gemeinden frühzeitig bei der Auswahl der Messpunkte zu beteiligen und das vorgesehene Messkonzept des Gutachters zu gegebener Zeit in einer AG-Sitzung zu besprechen. Ein Teilnehmer schlägt vor, zur Lärm- und Erschütterungsthematik eine gesonderte Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit zu machen. Dort müsse auch transparent dargestellt werden, was genau in die Prognose einfließt.

Bewertungsrichtlinien

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass es für Erschütterungen keine gesetzlichen Grenzwerte wie etwa beim primären Schall mit der 16. BImSchV gibt. Die Bewertung der Erschütterungen erfolgt auf Basis der zu Beginn des Jahres neu eingeführten Richtlinie 820.2050. Ob dort Richtwerte genannt sind, konnte Herr Dr. Domke noch nicht abschließend beantworten. Es gehe aber immer um die Zumutbarkeit gemäß aktueller Rechtsprechung. Ein Teilnehmer bittet die DB, beim Herausgeber der Richtlinie nachzufragen, ob die aktuelle Rechtsprechung bei der Erstellung berücksichtigt wurde.

Ein Teilnehmer betont, dass die Erschütterungen bereits heute unerträglich seien und sich im Rahmen des Ausbaus auf keinen Fall verschlechtern dürfen.

Lärm

Die neuen Lärmkarten für die beispielhafte Situation in Rodenbach zeigen erneut, dass es nach dem Ausbau entlang der gesamten Ausbaustrecke deutlich leiser werden wird als heute. Ein Teilnehmer fordert die DB dazu auf, diese sehr positive Botschaft aktiver zu kommunizieren, u.a. um auch in Richtung des Suchraums zu verdeutlichen, dass eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation durch einen Ausbau im Bestand möglich ist.

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Herr Dr. Domke erläutert das weitere Vorgehen im Ausbauabschnitt (**Anlage 3**, Folie 38). Er verdeutlicht, dass inhaltlich in den nächsten Monaten nicht viel passieren wird. Aus diesem Grund wolle man den Termin für die nächste Sitzung der AG zunächst offenlassen und von Seiten der DB einen Terminvorschlag machen, wenn es einen neuen Planungsstand gibt. Sollte es von Seiten der Teilnehmer Diskussionsbedarf geben, könne man sich natürlich jederzeit in Verbindung setzen. In diesem Zusammenhang dankt Herr Dr. Domke den Mitgliedern der AG ausdrücklich für die bisherige gute Zusammenarbeit.

Die nächste Sitzung des Dialogforums findet am **Montag, den 22. Mai 2017** von **14-17 Uhr** in Rodenbach statt. Herr Dr. Domke kündigt an, dass eine Visualisierung der Variante „schnelle Gleise innen“ für den gesamten Abschnitt Hanau – Gelnhausen bis Ende März vorliegen soll. Diese wird dann voraussichtlich in der kommenden Sitzung des Dialogforums Ende Mai mit vorgestellt.

Ein Vertreter der Gemeinde Rodenbach bittet die DB darum, rechtzeitig zu informieren, falls wieder Bohrungen anstehen sollten, damit die Gemeinde die Öffentlichkeit entsprechend in Kenntnis setzen kann. Dies habe beim letzten Mal sehr gut funktioniert.

Abschließend verliest Frau Katzenbach-Trosch eine Einladung von Herrn Dr. Kröger, Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau, zu den Feierlichkeiten des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Hanau – Wächtersbach. Diese finden am Samstag, 27. Mai 2017 um 11 Uhr statt. Das Einladungsschreiben wird den Mitgliedern der AG mit diesem Protokoll zugeschickt.