

Protokollentwurf –
noch nicht von der AG freigegeben

Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

3. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

25. Februar 2015

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Kolleg 1, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
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 10. Dezember 2014

TOP 3 Beitrag der Museumsbahn Hanau e.V. zu den Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahmen auf den Lokschuppen in Hanau

TOP 4 Variantenmanagement: Diskussion der Bewertungskriterien und nächste Schritte

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 3. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Darstellung des Großraums „Friedberg-Ffm-Babenhausen“ inkl. Detailbetrachtung Hanau
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Finales Protokoll der 2. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 5 Präsentation der Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau
Anlage 6 Vortrag Dr. Klaus Kröger, Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

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

- Die Gewichtung der Bewertungskriterien aus Sicht der Teilnehmenden und der DB vorstellen und diskutieren
- Den Anwesenden den aktuellen Stand im Variantenmanagement sowie die nächsten Schritte darlegen
- Den Teilnehmenden die Möglichkeit geben, ihre Hinweise und Prüfvorschläge vorzustellen und zu diskutieren – insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung des möglichen Ausbaus des Südkorridors bei der Variantenbetrachtung HU-GN sowie weiterer möglicher qualitativer Verbesserungsmaßnahmen im Knoten Hanau
- Der Museumseisenbahn Hanau ermöglichen, ihr Anliegen vorzubringen und eine Diskussion über die sich daraus ergebenden Konsequenzen anstoßen

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 10. Dezember 2014

Zum Protokoll der zweiten Arbeitsgruppensitzung wurden mehrere Ergänzungen eingereicht, die unterstreichen, dass durch die Planungen für die Strecke Hanau – Gelnhausen zukünftige Verbesserungen des Südkorridors nicht ausgeschlossen beziehungsweise nicht verbaut werden sollen. Im Einzelnen geht es den Teilnehmenden dabei insbesondere um folgende Maßnahmen:

Verbindungsstück Friedberg Richtung Odenwaldbahn

Um das Rhein-Main-Gebiet und insbesondere den Knoten Frankfurt-Süd vom Güterverkehr zu entlasten, könnte der von Friedberg kommende Güterverkehr anstatt über Frankfurt über Babenhausen in Richtung Darmstadt (Odenwaldbahn) geführt werden. Hierfür wäre der Neubau eines ca. 1,5 km langen Verbindungsstücks vom Hanauer Hbf Richtung Odenwaldbahn erforderlich. Ein Teilnehmer der AG weist darauf hin, dass die Option für eine solche zukünftige Verbindung im Rahmen der jetzigen Ausbauplanungen auf jeden Fall berücksichtigt und frei gehalten werden müsse, auch wenn der Neubau dieses Verbindungsstücks natürlich nicht Teil des Ausbaus der Strecke Hanau – Gelnhausen sei. Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, bedankt sich für den wichtigen Hinweis. (Zur räumlichen Einordnung des Vorschlags vgl. die grafische Darstellung in **Anlage 2**)

Nordmainische S-Bahn

Einige Teilnehmer weisen darauf hin, dass derzeit unklar sei, ob, wann und in welcher Ausgestaltung die Nordmainische S-Bahn gebaut werde. Durch einen Nicht-Bau der S-Bahn würden sich die Planungsparameter für die Strecke Hanau – Gelnhausen deutlich verändern.

Dr. Domke erläutert, dass der Bau der Nordmainischen S-Bahn im aktuellen BVWP vorgesehen sei und somit als gültige Planungsgrundlage vorausgesetzt werde. Sollte sich daran etwas ändern, werde die DB Netz AG ihre Planungen entsprechend anpassen.

Osteinfahrt in den Hanau Hbf (Nordseite) über Tunnel nach Großkrotzenburg

Einige Teilnehmer erläutern, dass seit einigen Jahren eine Verbindungsspanne (Tunnel) zwischen Großkrotzenburg und der Nordseite des Hanauer Hbfs im Gespräch sei. Dies hätte mehrere Vorteile, insbesondere durch die Umfahrung der drei Bahnübergänge in Großauheim, die Verminderung von Lärm, wenn der Güterverkehr durch den Tunnel geführt wird sowie Fahrzeiteinsparungen Richtung Aschaffenburg. Die Option für den Bau dieser Verbindungsspanne müsse also unbedingt erhalten bleiben.

Dr. Domke erläutert, dass der Bau eines Tunnels zwischen Hanau Hbf und Großkrotzenburg in den jetzigen Planungen nicht vorgesehen sei, da er zur Erfüllung der kapazitiven Anforderungen für den Südkorridor nicht erforderlich ist (**Anlage 3**). Außerdem hätten Untersuchungen der DB Netz ergeben, dass mit Hilfe eines solchen Tunnels auch keine Fahrzeitverkürzungen für den Fernverkehr erzielt werden könnten. Es gäbe daher keine Grundlage, um ihn im Projekt aktiv zu berücksichtigen. Die Option für einen späteren Bau eines solchen Tunnels ist je nach Variante für die Strecke Hanau – Gelnhausen nur bedingt und mit unterschiedlichen Aufwänden möglich. Inwieweit diese Option bei den jetzigen Planungen berücksichtigt werden könne, müsse noch vertiefend geklärt werden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass bei der Bewertung des Fahrzeitgewinns durch den Tunnel die Geschwindigkeit von 80 km/h bei Großauheim/Großkrotzenburg zu niedrig angesetzt sei (Grafik Folie 4, Anlage 3) und fragt, woraus sich dieser Wert ergebe. Eine zukünftige Trassierung müsse auf jeden Fall für eine deutlich höhere Geschwindigkeit ausgelegt sein. Herr Rosenbohm, DB Netz AG erläutert, dass es sich bei den 80 km/h um den IST-Zustand handle, der in einer Machbarkeitsstudie von 2012 so angesetzt wurde.

Es wird vereinbart, über diesen Punkt noch einmal ausführlicher zu sprechen. Vorerst wird die DB Netz AG prüfen, inwieweit eine Anhebung der Geschwindigkeit in diesem Abschnitt Fahrzeiteinsparungen ermöglichen würde. Gleichzeitig wird die DB Netz AG klären, ob und in welchem Umfang die angesprochene Machbarkeitsstudie in Auszügen, die die entsprechenden Trassierungsparameter für den Tunnel betreffen, an die Teilnehmer der AG weitergegeben werden kann. Dr. Domke kündigt außerdem an, bei der nächsten Besprechung des Themas ein Luftbild des entsprechenden Gebiets mitzubringen.

Ein Teilnehmer der AG gibt den zusätzlichen Hinweis, dass aus Sicht des Nahverkehrs die Südanfahrt des Hanauer Hbfs, unabhängig von einer Tunnellösung, unbedingt erhalten bleiben müsse. Die Nordseite könne rein kapazitiv nicht den gesamten Verkehr aufnehmen. Gleichzeitig gäbe es Züge, die nur die Südseite anfahren.

Das Protokoll der Sitzung vom 10. Dezember 2014 gilt damit mit den vorab versendeten Ergänzungen als angenommen (**Anlage 4**).

TOP 3 Beitrag der Museumsbahn Hanau e.V. zu den Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahmen auf den Lokschuppen in Hanau

Dr. Klaus Kröger, Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau, stellt der AG die Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahmen und Flächeninanspruchnahmen auf den nördlichen Lokschuppen und die Anlage des Bahnbetriebswerks in Hanau vor (**Anlagen 5 und 6**). Dr. Kröger betont, dass eine südliche Lage der zwei geplanten neuen Gleise den Erhalt des Bahnbetriebswerks unmöglich machen würde. Zwei südliche Gleise würden den Rückbau der nördlichen Drehscheibe erforderlich machen, ohne die ein Zugang zum nördlichen Ringschuppen, der selbst auch in Teilen zurückgebaut werden müsste, entfällt. Der nördliche Lokschuppen ist durch die Wartung, Renovierung und Unterstellung von Fahrzeugen Haupteinnahmequelle der Museumseisenbahn Hanau, so dass der Verein ohne den Schuppen nicht lebensfähig wäre.

Dr. Kröger betont darüber hinaus die einmalige historische, kulturelle und touristische Bedeutung des Bahnbetriebswerks für die Stadt Hanau und verweist darauf, dass das gesamte Areal am 6. Februar 2015 durch das Hessische Landesamt für Denkmalschutz zum Kulturdenkmal erklärt wurde.

Dr. Domke bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen. Er bestätigt den Erhalt eines Schreibens zum Denkmalschutz und eine Prüfung der sich daraus ergebenden Konsequenzen. Dann schildert er die betrieblichen und baulichen Auswirkungen bei einem Verzicht auf das Verlegen zweier neuer südlicher Gleise zugunsten des Erhalts des Bahnbetriebswerks (**Anlage 3**).

Bau eines südlichen und eines nördlichen Gleises

Rein technisch wäre eine Verschwenkung der Gleise um eine Achse nach Norden möglich; dies würde jedoch mit einem erheblichen baulichen Mehraufwand einhergehen, der nach ersten groben Schätzungen Mehrkosten von ca. 1,2 Millionen Euro mit sich bringen würde. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Dr. Domke, dass durch eine Gleisverschwenkung voraussichtlich keine verbesserte, sondern eher eine verschlechterte Linienführung entstehe. Dies habe ggf. Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit in diesem Abschnitt, müsse jedoch mit einer Trassierung noch genauer untersucht werden.

Dr. Domke betont des Weiteren, dass eine solche Gleisverschwenkung in Höhe des Bahnbetriebswerks voraussichtlich die Option für den Bau einer Verbindungsspanne zwischen Gleis 5 des Hanauer Hbfs und Großkrotzenburg verbauen würde.

Dr. Kröger weist darauf hin, dass beim Verlegen zweier südlicher Gleise ebenfalls Kosten durch benötigten Grunderwerb sowie den Abriss und die Entsorgung des Lokschuppens entstehen würden, die aus der Betrachtung der Mehrkosten von grob 1,2 Millionen Euro herausgerechnet werden müsse.

Ein Teilnehmer fragt, warum die Option zweier neuer Gleise im Norden nicht in Frage komme. Zum einen sei mehr nördliches als südliches Gelände in Besitz der Bahn und zum anderen sei der Norden bauphysikalisch viel einfacher zu erreichen. Dr. Domke legt dar, dass eine solche Lösung noch ungünstiger wäre als die Verschwenkung von nur einem Gleis in Richtung Norden, weil sich noch gravierendere bauliche und betriebliche Auswirkungen ergäben, als wenn nur ein Gleis verlegt würde. Insbesondere könne die benötigte Nutzlänge von 750 Metern nicht mehr erreicht werden. Aufgrund dieser gravierenden betrieblichen Einschränkung, mit der die Aufgabenstellung des Projekts nicht mehr erfüllbar wäre, wurde diese Möglichkeit von der DB Netz nicht weiter betrachtet.

Bahnübergang Heidäckerweg

Die DB Netz AG prüft derzeit, welche Auswirkungen der Bau der neuen Gleise auf den Bahnübergang Heidäckerweg hat. Durch die steigenden Zugzahlen komme es zu deutlich höheren Zeitanteilen mit geschlossenem Bahnübergang, so dass er ggf. in seiner jetzigen Form nicht erhalten bleiben kann. Dies würde entweder eine ersatzlose Schließung oder aber den Bau einer Ersatzmaßnahme, bspw. einer Brücke notwendig machen. Ähnliche Fragen stellten sich je nach Variante auch in Bezug auf den südlichen Bahnübergang.

Dr. Kröger merkt an, dass nach seiner Information der Eigentümer des östlich vom Bahnbetriebswerk liegenden Industriebetriebs mit dem Bau einer Brücke auf seinem Gelände einverstanden wäre und es also möglich sein könne, eine Brücke zu bauen, ohne die historischen Anlagen der Museumsbahn zu beeinträchtigen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es sich am Bahnübergang Heidäckerweg aufgrund des nahe liegenden Gewerbegebiets insbesondere um Schwerlastverkehr handle. Dies müsse in die Überlegungen zu Ersatzmaßnahmen einbezogen werden. In diesem Kontext wurde auch über die notwendige Überhöhung der Gleise gesprochen, da sich der Bahnübergang in einer Kurve befindet. Wenn die Geschwindigkeit von derzeit 110 km/h auf 120 km/h erhöht wird, müssen die Gleise in der Kurve auf einer Seite von heute 120 mm auf 160 mm „überhöht“ werden, um den Fliehkräften entgegen zu wirken. Es wurde festgestellt, dass die Überhöhung für die Straßenfahrzeuge, die den Bahnübergang nutzen, zu einer Art „Waschbretteffekt“ führen werde.

Zum weiteren Vorgehen in TOP 3 wird folgendes vereinbart:

- Vertreter der DB Netz AG, der Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau und der Stadt Hanau werden zu einem separaten Gespräch zusammenkommen und erörtern, welche Möglichkeiten es zum Erhalt des Bahnbetriebswerks gibt und welche Interessen und Zwänge in Bezug auf die Ausgestaltung des Bahnübergangs Heidäckerweg bestehen.

TOP 4 Variantenmanagement: Diskussion der Bewertungskriterien und weiteres Vorgehen

Herr Eggert dankt den Teilnehmenden für die zahlreichen Rückmeldungen zur Gewichtung der Bewertungskriterien und stellt diese vor (**Anlage 3**). Grundsätzlich bestehe beim Großteil der Bewertungskriterien keine große Abweichung zwischen der Einschätzung der DB und der AG-Teilnehmenden – außer in den Punkten „Planrechtliche Akzeptanz“ und „Wirtschaftlichkeit“.

Diskussion/Anmerkungen

Planrechtliche Akzeptanz (Folie 19)

Auf Nachfrage erläutert Dr. Domke, dass natürlich alle Varianten grundsätzlich genehmigungsfähig sein müssen (Ausschlusskriterium), um überhaupt in Betracht gezogen zu werden. Aus Sicht der DB Netz AG sei unter dem zusätzlichen Bewertungskriterium „Planrechtliche Akzeptanz“ zu verstehen, wie hoch der Grad der Genehmigungsakzeptanz (Wahrscheinlichkeit von Einwänden und Klagen) einer Variante sei. In Abgrenzung zum Kriterium „Öffentliche Akzeptanz“ ginge es also darum, wie kompliziert das Planrechtsverfahren durch eine vermutete hohe Anzahl von Einwänden voraussichtlich sein wird. Bei der „Öffentlichen Akzeptanz“ stehe nach Verständnis der DB Netz AG im Vordergrund, wie die Pläne in der Öffentlichkeit diskutiert und angenommen werden.

Wirtschaftlichkeit (Folie 19)

Dr. Domke erläutert, dass die Wirtschaftlichkeit sowohl in Bezug auf die Erstellung, als auch in Bezug auf den Betrieb und die Instandhaltung für die DB Netz AG, anders als für die AG-Teilnehmenden, zwangsläufig Ausschlusskriterien sein müsse. Ohne ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 stellt der Bund keine Gelder zum Bau zur Verfügung.

Dr. Domke weist zudem darauf hin, dass die entwickelten Bewertungskriterien ausschließlich der Differenzierung und gegenseitigen Abwägung zwischen den einzelnen Varianten dienen sollen.

Die AG kommt nach Diskussion zu dem Ergebnis, dass die Einordnung der Bewertungskriterien in die vorgeschlagenen Kriterien-Cluster (Folie 19) sinnvoll ist. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Betrachtung der Schutzgüter im Kriterium „Planrechtliche Akzeptanz“ zu berücksichtigen sei.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers wird festgestellt, dass die Festlegung auf diese Bewertungskriterien nur für die Strecke Hanau – Gelnhausen gelten könne. Für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen müsse zu gegebener Zeit ggf. eine eigene Kriterienaufstellung unter Beteiligung der AG ROV gemacht werden. Selbstverständlich könne der in der AG Hanau – Gelnhausen entwickelte Kriterienkatalog sowie der Prozess der Erstellung, der AG ROV als Basis für die Erarbeitung eigener Kriterien dienen.

Zusätzlich vorgeschlagene Bewertungskriterien der AG-Mitglieder (Folie 18)

Herr Eggert stellt die zusätzlichen von den Teilnehmenden der AG eingereichten Vorschläge für Bewertungskriterien vor. Die AG-Teilnehmenden sortieren diese wie folgt:

Differenzierendes Kriterium	Ausgestaltung/Aufgabe der Kommunen	Planungsvorgaben
Kompatibilität mit den angrenzenden anderen/künftigen Bahnplanungen	Betroffene Kommunen anhören/Runder Tisch	Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von bis 230 km/h <i>(weniger Planungsvorgabe als interne Zielstellung der DB für alle Varianten)</i>
Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe <i>(bspw. dort, wo Anlagen modernisiert werden, die sonst nicht modernisiert werden würden, bspw. Bahnsteigkantenhöhe)</i>	Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe <i>(bspw. barrierefreier Zugang bei unter 1000 Reisenden, Anlage vor den Bahnhöfen)</i>	Ausbaukonzept für die Modernisierung der Bahnhöfe <i>(dort wo ausgebaut wird, wird nach dem neusten Stand der Technik modernisiert)</i>
Vorteile für (auf die Bahn) verladene Güterverkehrskunden <i>(bspw. in Hanau)</i>		Vorteile für EVU
Städtebauliche Integration <i>(sehr eingeschränkt und lokal differenzierendes Kriterium, in Gelnhausen, Hailer-Meerholz, Rodenbach)</i>	Städtebauliche Integration der verkehrlichen Anlagen/Gestaltung der Bahnhöfe	

Diskussion/Erläuterungen

- Das vorgeschlagene Kriterium „Kompatibilität mit den Verkehrsträgern im Umweltverbund (Fuß/Rad/Bus), Verknüpfungsmöglichkeiten zum laufenden und projektierten ÖPNV“ wird nach Verständnis der AG-Teilnehmenden dem Kriterium „Vorteile für Reisende“ zugeordnet
- Das Kriterium „Vorteile für Güterverkehr“ geht weitestgehend im Kriterium „Vorteile für EVU (SPFV, SPNV, GV)“ auf und dient nur sehr eingeschränkt bei einzelnen Anbietern der Differenzierung.

Es wird vereinbart, dass die zusätzlichen differenzierenden Kriterien von der DB Netz AG zur Gewichtung (hohe/mittlere/niedrige Priorität) an die AG-Teilnehmenden verschickt werden, um sie so den Bewertungsclustern hinzuzufügen.

Im Folgenden stellt Dr. Domke den aktuellen Planungsstand und die nächsten Schritte vor (**Anlage 3**). Er erläutert, dass im Sinne einer ersten Differenzierung zwischen den Varianten des symmetrischen Richtungsbetriebs im nächsten Schritt die Kosten und Komplexität der Bauzustände bzw. die Flexibilität während der Bauausführung betrachtet und bewertet wird. Dies werde bis Juni 2015 geschehen.

Abschließend weist Dr. Domke die Mitglieder der AG darauf hin, dass er gemäß des Wunsches nach mehr Visualisierungen zur Veranschaulichung der örtlichen Gegebenheiten umfangreiches Bildmaterial

(Luftaufnahmen, Planungsskizzen, Screenshots aus der Fahrerkabine, etc.) zum Knoten Hanau zusammengestellt hat. Das Bildmaterial könne wegen lizenzrechtlicher Bestimmungen zwar nicht veröffentlicht, zukünftig jedoch im Rahmen der Sitzungen bei Bedarf immer wieder zur besseren Verständigung über konkrete örtliche Gegebenheiten verwendet und bei Bedarf ergänzt werden.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, macht darauf aufmerksam, dass das Projekt seit Anfang des Jahres eine neue, eigene Webseite hat (www.hanau-wuerzburg-fulda.de). Die Protokolle und Unterlagen zu den Sitzungen des Forums und der AGs sind ab sofort hier zu finden.

In der AG besteht Übereinstimmung zum Vorschlag von Frau Katzenbach-Trosch, die AG in „AG Hanau – Gelnhausen“ umzubenennen und „verkehrliche Konzeption“ aus dem Namen zu streichen.

Die nächste Sitzung der AG wird am **Dienstag, den 16. Juni 2015 von 15.00 – 18.00 Uhr** stattfinden. Der Veranstaltungsort wird rechtzeitig mit Versand der Einladung bekannt gegeben.

Themen der nächsten Sitzung

Planungsgrundlagen für Fahrt-/Kantenzeiten

Auf Vorschlag eines Teilnehmers fragt Herr Eggert die Mitglieder der AG, ob grundsätzliches Interesse besteht, in einer zukünftigen Sitzung die Planungsgrundlagen für die Fahrt- und Kantenzeiten kennenzulernen. Es wird beschlossen, das Thema aufgrund seiner übergeordneten Relevanz in einer der nächsten Sitzungen des gesamten Dialogforums vorzustellen. Die DB Netz AG wird sich entsprechend vorbereiten.

Verkehrliches Konzept des Regionalverkehrs

Ein Teilnehmer der AG schildert, dass es sinnvoll sei zu klären, welche verkehrlichen Konzepte der Regionalverkehr für die Strecke zugrunde legt. Aus diesem Grund wäre es hilfreich, wenn der RMV hierzu in der nächsten Sitzung seine Ideen und Planungsprämissen vorstellen würde.

Ein Vertreter des RMV weist darauf hin, dass neue verkehrliche Konzepte von zahlreichen externen Bedingungen abhängen. Der RMV werde aber prüfen, welche grundsätzlichen Planungsparameter des Regionalverkehrs im Rahmen der nächsten Sitzung vorgestellt werden können (z.B. Abhängigkeit vom FV/GV, Engpässe im Knotenbereich Frankfurt und Zusammenhänge mit anderen Infrastrukturprojekten, prognostizierte Fahrgastentwicklungen für die Strecke, Rahmenbedingungen der Finanzierung).

Die Vertreter der Fahrgastverbände bieten zusätzlich an, die Zusammenhänge des integralen Taktfahrplans sowie einige Maßnahmenvorschläge zu präsentieren.