
Arbeitsgruppe „Verkehrliche Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen“

Protokoll der 1. Sitzung

Rodenbach-Halle in Rodenbach

16. September 2014

Ort: Rodenbach-Halle in Rodenbach, kleiner Saal (1. OG),
Hanauer Landstraße 14
63517 Rodenbach

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 01**)

Dauer: 15.00 Uhr – 17.45 Uhr

Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Timo Peters, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Vorstellung und Diskussion der verkehrlichen Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste Arbeitsgruppensitzung
Anlage 2 Vorstellung aktueller Projektstand Hanau - Gelnhausen

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gemeinde Rodenbach

Herr Helmut Schwindt, Erster Beigeordneter der Gemeinde Rodenbach, begrüßt die Anwesenden zur Arbeitsgruppensitzung in Rodenbach und wünscht einen guten Verlauf der Sitzung.

Begrüßung Moderation

Anschließend begrüßt Herr Ralf Eggert die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Sitzung der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen“.

Nach einer Vorstellungsrunde der Teilnehmenden (**siehe Teilnehmerliste Anlage 1**) stellt Herr Eggert den Dialogprozess und die Arbeitsweise der Arbeitsgruppe vor und betont, dass in der heutigen Sitzung sehr viele technisch-fachliche Informationen vermittelt werden. In der Sitzung solle es folglich darum gehen:

1. Den aktuellen Planungsstand der DB im Abschnitt Hanau – Gelnhausen nachvollziehbar vorzustellen und die verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellungen zu erläutern.
2. Rückmeldungen, Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden zu diesem Planungsstand einzuholen und zu diskutieren.

TOP 2 Vorstellung und Diskussion des aktuellen Stands der Vorbereitung für die Antragskonferenz

Herr Dr. Reinhard Domke von der DB Netz AG erläutert den Anwesenden den aktuellen Planungsstand (**Anlage 2**).

Erläuterungen

Folie 4/5

Herr Dr. Domke betont, dass der Bahn aktuell nur die Prognosezahlen von 2025 vorlägen, die die Grundlage für die aktuellen Planungen seien. Aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 könne man noch keine konkreten Zugzahlen ermitteln. Diese lägen voraussichtlich in etwa einem Jahr vor.

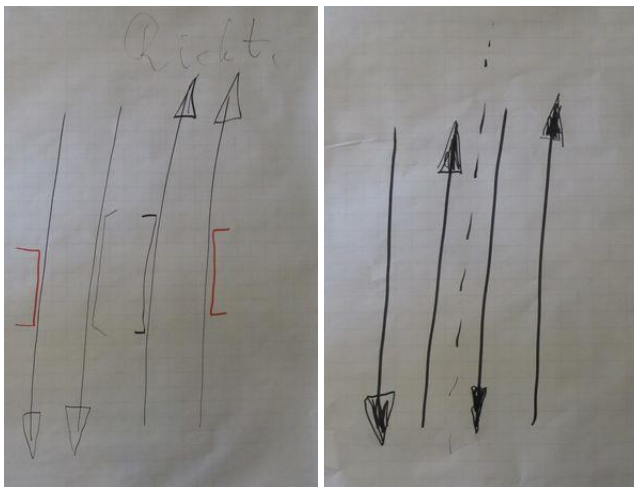
Folie 4

Herr Dr. Domke erläutert auf Nachfrage, dass die für die Prognose des Schienenpersonennahverkehrs zugrunde gelegten Zahlen auf den aktuell bei der DB vorliegenden Ausschreibungsergebnissen der Verkehrsverbünde und Nahverkehrsträger beruhten. Der Ausbau der Strecke wurde dabei vom RMV offenbar noch nicht berücksichtigt. Die Deutsche Bahn sichert zu, sich beim RMV danach zu erkundigen, ob dieser zusätzliche Züge auf der Strecke einsetzen würde, wenn durch den Ausbau die entsprechende Kapazität und Betriebsqualität entstanden sind.

Dass die Anzahl der Züge im Personennahverkehr, z.B. im Streckenabschnitt Hanau – Wolfgang, abnehme, hinge damit zusammen, dass beim Ist-Zustand die genau gemessenen Zahlen an einem Tag zugrunde gelegt würden. Dies könne dadurch entstehen, dass Abweichungen von den Ausschreibungen von +/- fünf Prozent zugelassen seien und zum Beispiel durch einen in der Ausschreibung noch nicht erhaltenen Verstärkerzug dann am Stichtag im Ist mehr Züge gezählt würden.

Folie 7

Die analytischen Berechnungen zur Betriebsqualität seien bisher nur für den Betriebszustand eines Richtungsbetriebs durchgeführt worden. Man erwarte jedoch in Bezug auf den Linienbetrieb keine wesentlichen Abweichungen. Ein Linienbetrieb sei überhaupt nur auf einer 4-gleisig weiterführenden Strecke möglich.



Richtungsbetrieb

Linienbetrieb

Folie 11 - 13

Es wird betont, dass alle drei dargestellten Varianten (Linienbetriebsvariante mit abgesenkten schnellen Gleisen in Wolfgang, Linienbetriebsvariante mit abgesenktem eingleisigem Tunnel zwischen Wolfgang und Rodenbach, Richtungsbetriebsvariante viergleisig bis Gelnhausen mit „schnellen“ Gleisen außen) fahrbar seien. Allerdings habe man bisher noch nicht überprüft, welche Variante die beste sei.

Folie 18

Die Deutsche Bahn bereite derzeit die Vergabe der Vorplanung vor, in deren Verlauf man u.a. die technische Umsetzbarkeit, die Wirtschaftlichkeit, mögliche Umwelteinflüsse, die betriebliche Verträglichkeit und Fahrgastbelange in Bezug auf die verschiedenen Möglichkeiten der Gleisanordnung prüfen werde, um so zu einer Variante zu kommen, die in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Planfeststellung vorbereitet werden kann.

Diskussion

Bundesverkehrswegeplan 2030

Ein Teilnehmer bezweifelt, dass die Deutsche Bahn die Zugzahlen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 noch nicht kenne. Er weist darauf hin, dass man aus den derzeitigen Daten und Berechnungen die Zahlen errechnen könne. Dem widersprechen die Vertreterinnen und Vertreter der Bahn. Die Ableitung einer Zugzahlenprognose mit streckenscharfer Aufteilung der Züge, also die Verteilung der aus den Prognosen resultierenden Zugmengen auf die einzelnen Strecken, sei erst nach Vorlage des Zielnetzes möglich, das vom Bund im Rahmen von Planfallberechnungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 erstellt werde. Bisher läge nur eine Verflechtungsprognose 2030 vor, die die allgemeine Entwicklung von Transportleistung und Transportaufkommen nach Verkehrsträgern und Verkehrsarten darstelle.

Flexibilität und Puffer bei den Planungen

Aus dem Forum wird die Frage gestellt, wie viel Kapazitätspuffer man auf der ausgebauten Strecke Hanau – Gelnhausen habe, um einen möglichen erhöhten Bedarf bzw. Nachfrage bspw. beim Personennahverkehr und beim Güterverkehr aufzufangen. Es wird geantwortet, dass der Puffer zwischen 20 – 30% betrage. Dabei sei allerdings noch nicht berücksichtigt, dass man die Kapazität zum Beispiel durch Verdichtung der Signalabstände und Überholmöglichkeiten noch weiter vergrößern könne.

Knoten Frankfurt

Es wird darauf hingewiesen, dass der Knoten Frankfurt und die bestehenden Engpässe vor allem zwischen Frankfurt Hbf und Frankfurt Süd einen entscheidenden Einfluss auf die Betriebsqualität zwischen Hanau – Würzburg/Fulda hätten. Um die Gesamtsituation in der Region zu verbessern, müsse man sich daher auch dringend mit dem Knoten Frankfurt befassen und hierbei mit dem RMV an einem Konzept arbeiten.

Die Deutsche Bahn erwidert, dass man den Engpass sehe und im Bedarfsplan entsprechende Infrastrukturausbaumaßnahmen enthalten sind. Der Bund habe der Aufnahme der Planungen für die restlichen Maßnahmen im Knoten Frankfurt (Ffm Hbf und Ffm Süd) zugestimmt. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphase 1 und 2 solle voraussichtliche noch bis Ende dieses Jahres unterzeichnet werden.

Herr Eggert betont, dass der Knoten Frankfurt natürlich eine wichtige Bedeutung für den Schienenverkehr im Rhein-Main-Gebiet und damit auch für das Projekt Hanau-Fulda/Würzburg habe. Allerdings müsse man auch eine inhaltliche Grenze ziehen und sich auf das Projekt als solches fokussieren, das die Strecke von Hanau in Richtung Fulda/Würzburg umfasse. Man müsse und werde auf die Abhängigkeiten mit anderen Streckenabschnitten achten, aber der Knoten Frankfurt sei nicht Thema des Dialogs zum Projekt Hanau-Würzburg/Fulda.

Hinweise

Gleisanordnung und Zugänge zum Bahnsteig

Aus der Arbeitsgruppe kommt der Hinweis, dass man bei den Bahnhöfen auf den behindertengerechten Zugang achten müsse. Nicht nur deshalb favorisieren mehrere Teilnehmer, dass bei der Gleisanordnung der Nahverkehr im Richtungsbetrieb auf den äußeren beiden Gleisen entlang geführt werden sollten. Dies böte zum einen den Vorteil, dass die Fahrgäste auf dem Bahnsteig nicht der Gefahr vorbeifahrender schneller Züge ausgesetzt seien, da die Bahnsteige für den langsameren Güter- und Nahverkehr außen lägen, und zum anderen könnte dadurch der Zu- und Abgang vom Bahnsteig beschleunigt werden, da weniger Fahrgäste durch Unter- oder Überführungen geleitet werden müssten. Zudem seien die Bahnsteige von außen jederzeit zugänglich, falls Unter- oder Überführungen gesperrt oder Aufzüge ausgefallen seien. Allerdings müsse man beim Betrieb zweier außenstehender Bahnsteige darauf achten, dass auf beiden Bahnsteigen z.B. Fahrkartenautomaten vorhanden seien.

Bahnhof Gelnhausen

Dem Bahnhof Gelnhausen komme als Schnittstelle zwischen den beiden Abschnitten eine zentrale Bedeutung bei den Planungen zu. Die Planungen des Betriebs zwischen Hanau und Gelnhausen müssen mit den Planungen der Strecke Gelnhausen – Fulda übereinstimmen. Dem Bahnhof Gelnhausen käme bspw. eine besondere Bedeutung zu, wenn man eine Variante durch den südlichen Spessart plane. Hier müsse man dann die örtlichen Gegebenheiten im Bahnhof Gelnhausen zur Einfädelung in die neue Strecke genau prüfen und berücksichtigen.

Bahnhof Langenselbold

Der Bahnhof werde hauptsächlich von Pendlern aus dem Ort genutzt, die nicht in andere Züge umsteigen müssten. Dies solle man bei den Planungen berücksichtigen.

Bahnhof Rodenbach

Der Bahnhof Rodenbach benötige einen behindertengerechten Zugang, da mobilitätseingeschränkte Personen aktuell nur mit Hilfe Dritte den Bahnhof verlassen könnten.

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert dankt den Teilnehmenden für die Diskussion und die wertvollen Hinweise und betont, dass der Austausch gerade erst begonnen habe und in den kommenden Wochen und Monaten weitergeführt werden wird.

Es wird vereinbart, dass die Deutsche Bahn

- die Auswirkungen der unterschiedlichen Gleisanordnungen auf die an der Strecke liegenden Bahnhöfe grafisch konkreter darstellt und in der kommenden Sitzung vorstellt und
- den symmetrischen Richtungsbetrieb mit innenliegendem Personenfernverkehr und außenliegendem Personennahverkehr betrachten werde.

Die Ergebnisse, mögliche Betriebszustände und infrastrukturelle Anforderungen sollen in der nächsten Arbeitsgruppensitzung mit Vertretern und mit den Verkehrsfachleuten aller Kommunen und Verkehrsverbände besprochen werden. Dafür sei es wichtig, dass auch die Gemeinden Hanau, Hasselroth, Linsengericht und die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig sowie der RMV bei der nächsten Sitzung dabei sind.

Der Termin für das nächste Treffen der Arbeitsgruppe ist am **Mittwoch, den 10. Dezember 2014**. Der Veranstaltungsort wird mit der Einladung bekannt gegeben.