



## **5. Sitzung des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda TOP 4: Bericht aus den Arbeitsgruppen**

---

Dr. Reinhard Domke

---

DB Netz AG

---

Rodenbach, 11.03.2016

---

## **Abschnitt Hanau - Gelnhausen**

### **Aktueller Planungsstand / Bericht aus der 5. Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen**

# Die Entscheidung „schnelle Gleise außen“ oder „schnelle Gleise innen“ konnte noch nicht getroffen werden

## Sachstand und weiteres Vorgehen zur Ermittlung der Betriebsvariante

- Zunächst schien es, als ob bei der Variante **schnelle Gleise außen** ein höherer Anteil vom Bestand erhalten werden kann und damit **weniger Bauzeit und weniger Kosten** entstehen als bei der Variante **schnelle Gleise innen**.
- Mittlerweile ist klar, dass das **Stellwerk Wolfgang** bei **beiden Varianten** erhalten werden kann.
- Außerdem hat eine erste Abschätzung der Schallauswirkungen ergeben, dass es **notwendig** ist, in der Nähe von Wohnbebauung zusätzliche **Mittellärmschutzwände** zu errichten. Dafür sind größere Gleisabstände nötig und es kann ggf. weniger vom Bestand erhalten werden.
- Die Betrachtung der Bauzustände hat keine ausreichenden Informationen ergeben, um eine **fundierte Entscheidung** für die geeignete Betriebsvariante treffen zu können.
- Daher müssen **beide Varianten** bei der Weiterführung der **Vorplanung berücksichtigt** werden und gehen in das so genannte Vorplanungsheft mit ein.

**Die Entscheidung für eine der beiden Varianten wird damit erst mit Vorliegen der kompletten Kostenschätzung auf Grundlage der technischen Planung aller Gewerke und unter Berücksichtigung der erarbeiteten Bewertungskriterien erfolgen können (2. Halbjahr 2016).**

# Aufgrund der Mittellärmschutzwände entsteht bei der Variante „schnelle Gleise innen“ eine „beengte“ Bahnsteigsituation

## Visualisierung Bahnhof Rodenbach Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwänden (Vogelperspektive)



**Eine fachtechnische Stellungnahme belegt, dass keine sicherheitsrelevante Sogwirkung zu befürchten ist**

**Visualisierung Bahnhof Rodenbach  
Variante „schnelle Gleise innen“ mit Mittellärmschutzwand (Reisendenperspektive)**

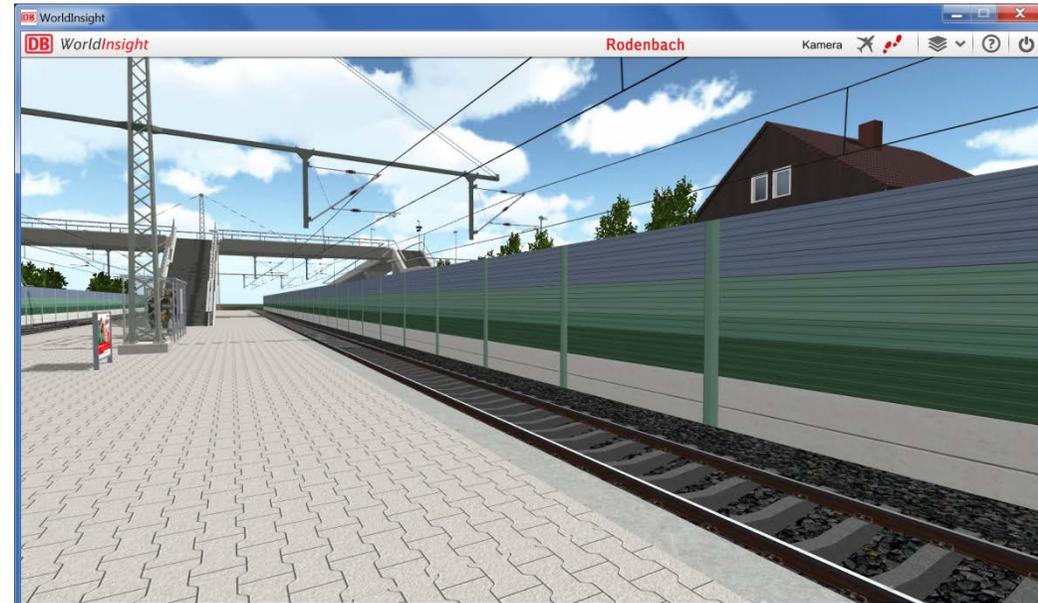


# Bei „schnellen Gleisen außen“ gäbe es einen gemeinsamen Mittelbahnsteig für den Nahverkehr

## Visualisierung Bahnhof Rodenbach - Variante „schnelle Gleise außen“ mit Mittellärmschutzwand



Vogelperspektive

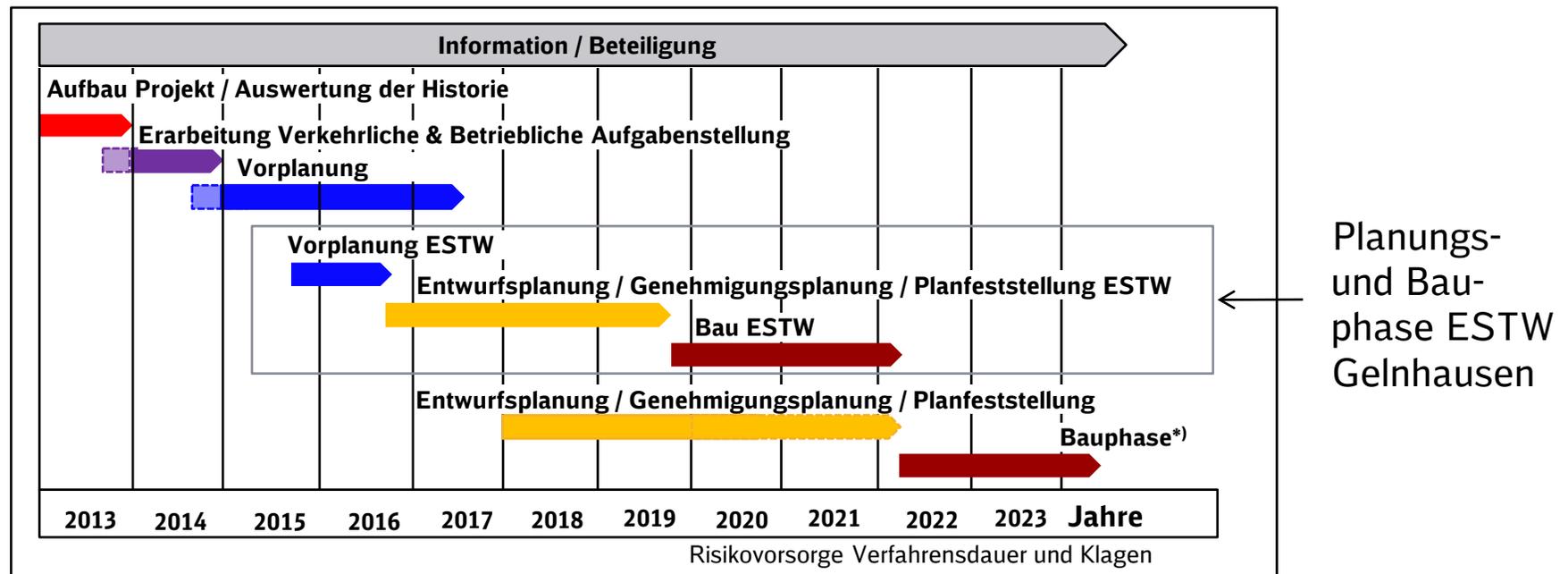


Reisendenperspektive

Ein Großteil der Mitglieder der Arbeitsgruppe hat sich für „schnelle Gleise innen“ ausgesprochen, damit die Pendler „ihre“ Gleise besser erreichen können. Neben Wirtschaftlichkeit und Bauzeit wird dies bei der Entscheidung für die Betriebsvariante mit berücksichtigt.

# Die Entscheidung für die Betriebsvariante wird im weiteren Verlauf der Vorplanung fallen

## Aktueller Zeitplan zum 4-gleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen inkl. Bau des neuen ESTW

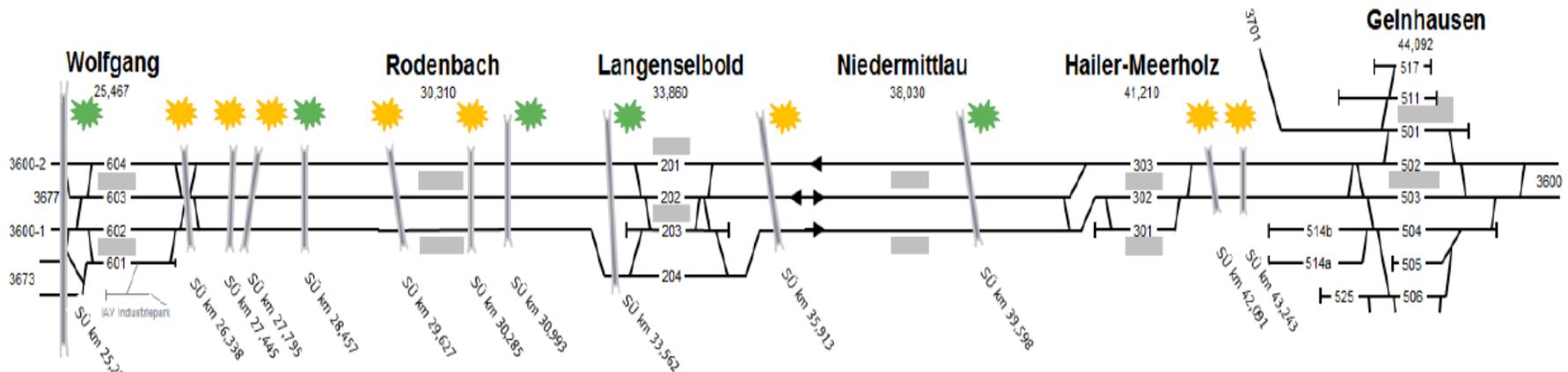


\*) Beginn der Bauphase in Abhängigkeit von Baurecht, Finanzierung, baubetrieblicher Eintaktung, ...

**Aufgrund der Notwendigkeit, das ESTW Gelnhausen vor dem Bau der neuen Gleise in Betrieb zu nehmen, musste der Zeitplan angepasst werden.**

# Die Planungsvereinbarungen für die vom Umbau betroffenen Straßenbrücken befinden sich in Abstimmung

## Übersicht der umzubauenden Straßenbrücken im Abschnitt Hanau – Gelnhausen



Legende voraussichtlich kein Umbau, ggf. geringfügige Anpassungen erforderlich

voraussichtlich mindestens Teilumbau, ggf. Umbau des gesamten Brückenbauwerks erforderlich

- Bevor die neuen Gleise gebaut werden können, müssen die Straßenbrücken angepasst werden.
- Hierzu werden zwischen den Straßenbaulastträgern, Kommunen, Hessen Mobil und DB Netz Planungsvereinbarungen getroffen.
- Die DB Netz lässt die Vorplanungen übergreifend erstellen und stimmt das weitere Vorgehen mit den Straßenbaulastträgern ab.
- Die Kosten für projektbedingte Umbauten an den Straßenbrücken gehen zu Lasten des Projektes.

# Die Arbeitsgruppe hat sich mit Vorteilen und Chancen beschäftigt, die der viergleisige Ausbau für den Nahverkehr bringt

## Aussagen zum Potenzial für den Nahverkehr

### Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart

- Vorstellung der Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebotes nach Ausbau der Kinzigtalbahn. Wichtig sind insbesondere eine bessere **Vertaktung** und **Fahrplanstabilität** (Infrastruktur aus Sicht des Fahrplans gestalten - und nicht umgekehrt).

### DB Netz

- Nachweis, dass mit dem 4-gleisigen Ausbau bis Gelnhausen **Verbesserungen der Betriebsqualität** entstehen sowie dass **Spielräume** in den zeitlichen Lagen und in der Konstruktion des **Nahverkehrs** bei Veränderungen im prioritären Fernverkehr **vorhanden** sind. Die tatsächliche Umsetzbarkeit dieses Potentials hängt jedoch stark von den infrastrukturellen und angebotsseitigen Gegebenheiten zwischen Frankfurt und Hanau sowie im Knoten Frankfurt ab.

### RMV

- Das aktuelle Leistungsangebot ist in quantitativer Hinsicht gut. Die Ausbau ermöglicht die notwendigen **qualitativen Verbesserungen**. Das heißt insbesondere eine **bessere Vertaktung und Verteilung der Züge, kürzere Reisezeiten** (vor allem durch den Entfall von Überholungen und bessere Anschlussverbindungen) und **Erhöhung der Pünktlichkeit**.

# Für einen barrierefreien Umbau der Stationen ist nach der Planung die Finanzierung zu klären

## Planung und Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Stationen

- Aktuelle rechtliche Situation: Aus dem Projekt heraus können **Planung und Umbau einer Station nur** finanziert werden, wenn dies zum **Erreichung** der **verkehrlichen Ziele notwendig** ist (d.h. die Bahnsteige werden dann umgebaut, wenn dies aufgrund einer veränderten Gleislage erforderlich wird).
- Wenn ein Umbau der Station erforderlich ist, erfolgen **Planung und Realisierung** bei **mehr als 1.000 Fahrgästen** pro Tag barrierefrei.
- Bei **weniger als 1.000 Fahrgästen** pro Tag wird die **Planung** für einen barrierefreien Umbau finanziert. Die **Realisierung** der Umbaumaßnahme wird aus dem Projekt nur dann finanziert, wenn der konkrete **Bedarf** für einen barrierefreien Umbau nachgewiesen werden kann.
- Sollten der Bedarf nicht nachzuweisen oder die Anlagen der Station vom Projekt gar nicht betroffen sein, wird eine **Kofinanzierung** erforderlich. **Möglichkeiten** bieten sich hier ggf. durch Sonderprogramme des Bundes und des Landes Hessen.

**Die Haltepunkte in Wolfgang, Rodenbach, Niedermittlau und Hailer-Meerholz haben weniger als 1.000 Fahrgäste pro Tag. Wenn diese Stationen umgebaut werden müssen, ist der Umbau barrierefrei zu planen und dann zu prüfen, ob für den Stationsumbau gleichzeitig mit dem Streckenausbau eine Kofinanzierung erforderlich wird.**

# Für den Erhalt des historischen Lokschuppens Hanau zeichnet sich eine Lösung ab

## Sachstand Bahnübergang Heideäcker Weg

- Der **Bahnübergang Heideäcker Weg** soll durch eine **Straßenüberführung** ersetzt werden. Eine Rad- und Fußwegquerung ist nicht ausreichend.
- Dadurch, dass die **Grundstücksnachbarn Gelände** zur Verfügung stellen, kann die Bahnquerung an anderer Stelle im Bereich Heideäcker so ausgeführt werden, dass der gesamte **Lokschuppen unangetastet** bleibt.
- Stadt Hanau und DB Netz streben nun an, die **bestehende Planung** der Straßenüberführung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Heideäcker Weg **durch eine neue zu ersetzen**. Die neue Straßenüberführung soll fertig gestellt sein, wenn mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau - Gelnhausen begonnen wird.
- Auch für die **Platzierung der neuen Gleise** im Bahnhof Hanau zeichnet sich eine **Alternative** ab, so dass der **Museumseisenbahnbetrieb mit Drehscheibe** in Zukunft **weitergeführt** werden kann.



Drehscheibe des Lokschuppens Hanau. Quelle: Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau