
Arbeitsgruppe „Hanau – Gelnhausen“

Protokoll 5. Sitzung

Friedrich-Hofacker-Halle

17. November 2015

Ort: Friedrich-Hofacker-Halle, Taunusstraße 2, 63594 Hasselroth-Niedermittlau
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Anna Starkmann, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 16. Juni 2015

TOP 3 Ergebnis der Bewertung der Bauzustände (Variantenmanagement)

TOP 4 Potentiale für den Nahverkehr auf der Strecke Hanau - Gelnhausen

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 5. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 2 Finales Protokoll der 4. AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Fahrgastverbände

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

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

- Vorstellung des aktuellen Stands der Bewertung der Bauzustände und das Ergebnis des Variantenmanagements
- Darstellung und Diskussion der Potentiale für den Nahverkehr auf der viergleisig ausgebauten Strecke Hanau – Gelnhausen

Zudem weist Herr Eggert die Teilnehmenden bereits zu Beginn der Sitzung auf die nächsten Termine hin. Die nächste Sitzung des Dialogforums findet am Freitag, den 11. März 2016, statt. Der Termin für die nächste Sitzung der AG Hanau - Gelnhausen ist Dienstag, 19. April 2016.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der AG-Sitzung vom 16. Juni 2015

Die Teilnehmenden haben keine Änderungswünsche zum Protokollentwurf der letzten Sitzung, so dass der Entwurf als angenommen gilt und als finales Protokoll (**Anlage 2**) online gestellt wird.

TOP 3 Ergebnis der Bewertung der Bauzustände

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden das Ergebnis der Bewertung der Bauzustände sowie die nächsten Schritte der Vorplanung vor (**Anlage 3**). Dabei geht er auf die Notwendigkeit des Baus eines neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) in Gelnhausen ein. Um die Funktionsweise des auf der Strecke vorgesehenen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) im Zusammenspiel mit dem elektronischen Stellwerk zu veranschaulichen, zeigt Uwe Hassenzahl, DB Netz AG, den Teilnehmenden ein kurzes Video.

Diskussion/Anmerkungen

Bau eines neuen elektronischen Stellwerks in Gelnhausen (Folie 8)

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die konventionellen Lichtsignale trotz Bau des ESTWs erhalten bleiben oder ob die Nahverkehrszüge entsprechend neu ausgestattet werden müssten. Herr Dr. Domke erläutert hierzu, dass die alten Signale bestehen bleiben. Ein weiterer Teilnehmer verweist auf den angegebenen Zeitrahmen des Umbaus auf Folie 8 („*Frühestens 2021*“) und fragt, ob dieser Termin die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt. Zudem bittet er die Vertreter der DB Netz AG, einen letztmöglichen Termin der Fertigstellung für ein Worst-Case-Szenario zu nennen. Die DB Netz AG betont, dass vorwiegend auf dem Bestand aufgebaut wird und sie deshalb auch davon ausgeht, den angedachten Fertigstellungstermin einhalten zu können. Zudem weist sie darauf hin, dass für den Umbau lediglich neue Kabel verlegt und Signalausleger bzw. –brücken errichtet werden müssen. Ob und in welchem Maße dabei Schutzgüter berührt werden, ergibt die nun anlaufende Planung. Ein anderes AG-Mitglied bittet die DB Netz AG um eine Einschätzung, ob aufgrund der skizzierten Situation anstatt eines Planfeststellungsverfahrens auch die Option der Plangenehmigung, die ein wesentlich schnelleres Verfahren darstellt, denkbar wäre. Die DB Netz AG bejaht dies.

Notwendigkeit für Lärmschutzwände (Folien 9 - 20)

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Schallschutzwände, wie auf den Visualisierungen des Bahnhofs Rodenbach für die Betriebsvariante „schnelle Gleise innen“ dargestellt, sehr bedrückend wirken. Ein weiterer Teilnehmer erkundigt sich, ob Mittellärmschutzwände immer erforderlich seien oder ob bei der Variante „schnelle Gleise außen“ nicht auch äußere Lärmschutzwände ausreichend wären. Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass für die Frage nach Schallschutzwänden primär die Nachtwerte entscheiden seien und vor allem der vom Güterverkehr verursachte Lärm. Während die Güterzüge tagsüber ausschließlich auf den langsamen Gleisen geplant sind, würden sie nachts (22 – 6 Uhr) vsl. anteilig auf beiden Gleisen geführt. Um diesbezügliche Auswirkungen abschätzen zu können, wurden in der schalltechnischen Voruntersuchung zwei Lastfälle untersucht: Einmal 2/3 Güterzüge nutzen nachts die schnellen Gleise und 1/3 die langsamen und einmal umgekehrt, d.h. 1/3 der Güterzüge nutzt die schnellen und 2/3 die langsamen Gleisen. Aus den Ergebnissen konnte abgeleitet werden, dass die Führung der nächtlichen Güterzüge auf den inneren Gleisen vorzuziehen ist. Unabhängig davon, ob die Güterzüge mehr auf den langsamen oder mehr auf den schnellen Gleisen geführt werden, sind neben Schallschutzmaßnahmen direkt am Gleis sowohl Außenlärmschutzwände als auch eine Mittellärmschutzwand notwendig. Ergänzend werde auch passiver Schallschutz nötig werden.

Höhe der Lärmschutzwände (Folien 9-20)

Ein Mitglied der AG fragt, warum an den langsamen Gleisen (bei der Variante „schnelle Gleise innen“) derart hohe Schallschutzwände benötigt werden und verweist dabei insbesondere auf die Höhe der linken Wand in der Visualisierung des Bahnhofs Rodenbach (*Folie 18*). Ein weiteres AG-Mitglied erkundigt sich, ob bei der Variante „schnelle Gleise außen“ die Außenschallschutzwände höher sein müssten als bei der anderen Variante. Ein Teilnehmer ergänzt hierzu, dass die Variante „schnelle Gleise innen“ im Hinblick auf Funktionalität die wünschenswertere Variante sei, merkt jedoch an, dass die notwendige Höhe der Schallschutzwände geprüft werden müsse. Die DB Netz AG erklärt, dass die exakte Höhe, die für die einzelnen Schallschutzwände erforderlich ist, erst im Rahmen der für die Planfeststellung zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung erfolgt. Die mit pauschalen Ansätzen erstellte schalltechnische Voruntersuchung habe primär das Ziel gehabt, die Notwendigkeit von Mittellärmschutzwänden zu klären, um frühzeitig die dann nötigen größeren Gleisabstände berücksichtigen zu können. Die dabei ermittelten Höhen konnten in der Visualisierung noch nicht berücksichtigt werden und sind zudem noch nicht nach den beiden Varianten differenziert. Dies beeinflusse den visuellen Gesamteindruck aber kaum noch. Ein weiterer Teilnehmer bittet die DB Netz AG, Berechnungen der notwendigen Höhe der Schallschutzwände ans Protokoll anzuhängen. Herr Dr. Domke betont, dass die errechneten Höhen nur unter den hier angesetzten Vereinfachungen und Pauschalierungen gelten und erst später auf Basis der konkreten Randbedingungen belastbare Höhen entstehen. Er bietet den Teilnehmenden an, ihnen die Berechnungen direkt zukommen zu lassen.

Sogwirkung am Bahnsteig zwischen Schallschutzwänden (Folie 18)

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass bei der gezeigten Visualisierung (Bahnhof Rodenbach, Betriebsvariante „schnelle Gleise innen“) aufgrund der Enge eine hohe Sogwirkung für wartende Gäste am Bahnsteig durch durchfahrende Güterzüge wahrscheinlich ist. Ein Teilnehmer fragt, ob es im Hinblick auf eine mögliche Sogwirkung oder Druckwelle bei dicht aneinander stehenden Schallschutzwänden Vorgaben oder Richtlinien gibt. Ein Mitarbeiter der DB Netz AG erklärt, dass er keine Kenntnis über entsprechende Richtlinien hat, sich aber bis zur nächsten AG-Sitzung erkundigen werde.

Funktionalität der beiden Betriebsvarianten

Ein Teilnehmer wendet ein, dass Lärmschutzwände nie schön seien, ihre Lärmschutzfunktion aber im Hinblick auf die Anwohner wichtig ist, was höher wiegen sollte. Gleichzeitig gibt er zu bedenken, dass es problematisch sein könnte, wenn der von außen direkt erreichbare Hausbahnsteig wegfallt und der Regionalverkehr ausschließlich über einen Inselbahnsteig geführt werde (bei der Variante „schnelle Gleise außen“). Hier sei bei Ausfall eines Aufzugs die Barrierefreiheit nicht mehr gegeben. Die Teilnehmer fragen, ob sich durch die Schallschutzwände eine Verbesserung für die Anwohner ergibt und fordern, dass die Verkehrszunahme, die dem Ausbau folgt, keine gleichzeitige Zunahme der Lärmbelastung bedeuten darf. Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass an den Bahnhöfen des Streckenabschnitts sowohl Gewerbe- als auch Wohngebiete angrenzen und der Lärmschutz folglich ein zentrales Thema darstelle. Die DB Netz AG erklärt, dass sich aus der mit dem zusätzlichen Gleis anstehenden wesentlichen Änderung eine Lärmvorsorge nach dem aktuellen Stand der Technik ergebe. Die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen würden im Rahmen der Genehmigungsplanung konkret geplant.

Gleiswechsel und Barrierefreiheit

Ein AG-Teilnehmer weist darauf hin, dass bei der Variante „schnelle Gleise außen“ bei betrieblichen Störungen der Bahnsteigwechsel für Fahrgäste einfacher möglich ist, da ansonsten ein längerer Gehweg in Kauf genommen werden muss. Ein anderer Teilnehmer merkt jedoch an, dass ein Bahnsteigwechsel bei rechtzeitiger Anzeige auch für beeinträchtigte Fahrgäste kein Problem darstellen sollte. Hinsichtlich der Barrierefreiheit werfen die Teilnehmenden auch die Frage nach Rampen auf. Ein Teilnehmer ergänzt, dass Barrierefreiheit nicht nur Rollstuhlfahrer betrifft, sondern z.B. auch Mütter mit Kinderwägen und zudem der Zugang für Radfahrer gewährleistet sein muss. Die DB Netz AG stellt fest, dass Rampen in den meisten Fällen unwirtschaftlicher sind als Lösungen mit Aufzügen.

Bahnsteig in Rodenbach

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob der Bahnsteig in Rodenbach breit genug sei, um einen Aufzug zu installieren. Die DB Netz AG erklärt, dass der Mittelbahnsteig in Rodenbach im Zuge des geplanten Umbaus verschoben werden müsse und dann so breit werde, dass ein Aufzug errichtet werden könne. Aufgrund der geringen Reisendenzahl (weniger als 1.000 Fahrgäste pro Tag) erfolge die Finanzierung eines solchen Aufzugs jedoch nicht aus dem Projekt.

Transparente Schallschutzwände

Ein Teilnehmer fordert auch die Option transparenter Schallschutzwände, wie sie zum Beispiel an der Autobahn A 66 bei Linsengericht zum Einsatz kommen, zu prüfen. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass transparente Schallschutzwände keine absorbierende Wirkung haben, stattdessen den Schall reflektieren und damit eine Verschlechterung des Schallschutzes bewirken. Ein anderes AG-Mitglied betont ebenfalls, dass transparente Schallschutzwände, obwohl sie manchmal eingesetzt werden, keine bis negative Auswirkungen auf den Lärmschutz haben.

Verschiedene Lärmschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer verweist auf Schallschutzmaßnahmen, die in der aktuellen Ausgabe des Bahn Magazins „mobil“ vorgestellt werden, und fragt, ob besohlte Schwellen und Unterschottermatten auch auf der Aus-/Neubaustrecke geeignete Mittel des Lärmschutzes darstellen könnten. Herr Dr. Domke er-

klärt, dass in der Voruntersuchung das „besonders überwachte Gleis“ und Schienenstegdämpfer als bereits in der Schall 03 verankerte Maßnahme angesetzt wurden. Das „besonders überwachte Gleis“ ist eine bewährte Lärmschutzmaßnahme, bei der die Schienen regelmäßig messtechnisch überwacht und bei Bedarf die Oberflächen nachgeschliffen werden. Unterschottermatten und besohlte Schwellen wären dagegen vor allem auf Brücken und bei bestimmten geologischen Bedingungen sinnvoll einsetzbar. Wichtig sei aber, dass auch diese Maßnahmen nicht ausreichen, um den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten. In den Bereichen mit Wohnbebauung würden zusätzlich sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Beispiele für Bahnhöfe mit eng stehenden Schallschutzwänden

Herr Eggert fragt die Teilnehmenden, ob jemand ein Beispiel kennt, bei dem die Schallschutzwände ähnlich eng an einem Bahnsteig platziert sind, wie in der Visualisierung bei der Variante „schnelle Gleise innen“ in Rodenbach. Ein Teilnehmer führt daraufhin als Beispiel den Bahnhof Überlingen an, bei dem der tiefe Bahnsteig von beiden Seiten begrenzt sei. Ein anderer Teilnehmer weist jedoch darauf hin, dass Überlingen nicht als Beispiel geeignet sei, da die Situation an den Bahnhöfen nicht vergleichbar ist. Als geeignetes Beispiel nennt er den Bahnhof in Hockenheim.

Rampen

Ein Teilnehmer regt an, die Verkehrsstationen mit Rampen mit 12 % Neigung, anstelle von Treppen und Aufzügen, auszurüsten. Die DB Netz AG erläutert, dass die Richtlinien für Barrierefreiheit eine Steigung von maximal 6% vorsehen und weist darauf hin, dass Treppen und Aufzug der Regelfall beim Umbau von Bahnsteigen sind, da Rampen in vielen Fällen zu lang wären.

Bewertung der Varianten (Folien 21-30)

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob bei den Kostenberechnungen zum Vergleich der Varianten auch Betriebskosten berücksichtigt sind, wie sie sich z.B. durch die seltenere Benutzung von Aufzügen in der Variante „schnelle Gleise innen“ ergeben. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass in der jetzigen frühen Planungsphase Betriebskosten nicht betrachtet werden. Ein anderes Mitglied der Arbeitsgruppe fragt, ob zur nächsten Sitzung der AG neuere Berechnungen vorliegen und möchte zudem wissen, welche Störungsfälle wie Einfluss auf die Betriebsqualität in den beiden Varianten nehmen und wie häufig diese sind. Die DB Netz AG erklärt, dass die vollständige Kostenschätzung für die gesamte Vorplanung erst im Laufe des zweiten Halbjahres 2016 abgeschlossen wird und deshalb bis zur nächsten Sitzung noch keine Ergebnisse vorliegen. Es werden jedoch auch weiterhin aktuelle Zwischenergebnisse in der AG präsentiert. Herr Dr. Domke betont, dass noch keine Entscheidung für eine Betriebsvariante getroffen wurde und beide Varianten gegenwärtig parallel geplant werden.

Aktueller Stand der Gespräche zum BÜ Heideäckerweg sowie zum Lokschuppen und Drehscheibe Hanau

Der Moderator fragt die Vertreter der Stadt Hanau, ob es Neuigkeiten hinsichtlich des Bahnübergangs Heideäckerweg sowie des Lokschuppens und der Drehscheibe in Hanau gebe. Herr Kowol, Stadt Hanau, erkundigt sich, ob es Neuigkeiten von Seiten der Bahn gebe. Er erläutert, dass die Stadt Hanau derzeit die verschiedenen Optionen für eine Überführung als Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang prüfe, eine Entscheidung aber noch nicht getroffen wurde. Die Stadt sei im Gespräch mit benachbarten Gewerbetreibenden und die Entscheidung Anfang nächsten Jahres zu erwarten. Herr

Kowol wendet ein, dass die Entscheidung über die künftige Gleislage für einen Erhalt von Drehscheibe und Lokschruppen auch bei der Bahn liege. Die Deutsche Bahn gibt an, dass die Gleisverschiebung – eine Finanzierung vorausgesetzt – grundsätzlich möglich sei, aber ihres Erachtens zunächst die Frage hinsichtlich des Bahnübergangs zu klären sei. Die DB Netz AG und die Stadt Hanau bleiben im Gespräch, um eine Lösung zu finden.

TOP 4 Potentiale für den Nahverkehr auf der Strecke Hanau – Gelnhausen

Herr Behrendt, Pro Bahn, stellt Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebotes nach Ausbau der Kinzigtalbahn vor (**Anlage 4**). Dabei wird betont, dass Pro Bahn gerne bereit ist, sich mit weiteren Vorschlägen, auch zu Fahrplänen, einzubringen.

Diskussion/Anmerkungen

Wiederinbetriebnahme alter Strecken (Folie 17)

Ein Teilnehmer fragt, ob bei den Vorschlägen für mögliche Streckenreaktivierungen unter Punkt 7) in Wolfgang-Gewerbepark der Anschluss südlich von Wolfgang, der in das Gewerbegebiet führt, gemeint war. Herr Behrendt bejaht dies und betont, dass dies eine Anregung sei, um ein wachsendes Gewerbegebiet besser zu erschließen.

Integraler Taktfahrplan und Verbesserungspotenzial

Die Ausführungen von Pro Bahn entsprechen größtenteils der Analyse und den Zielen des RMV für den Regionalverkehr. Übereinstimmend sollte der Fahrplan die Infrastruktur bestimmen. Mit dem Gutachten des Bundes für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan ([Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr](#)) besteht ein Schritt in diese Richtung. Der bestehende integrale Taktfahrplan im RMV kann jedoch aufgrund von Kapazitätsproblemen bei der Schieneninfrastruktur nicht immer umgesetzt werden. Die hohe Verkehrsnachfrage auf der Kinzigtalbahn kann beispielsweise trotz eines umfassenden Verkehrsangebotes nicht optimal bedient werden. Mit dem Ausbau erhoffe sich der RMV, die Pünktlichkeit zu verbessern und den Fahrplan in guter Qualität, ohne Beeinträchtigungen durch Überholungen des Fernverkehrs, umsetzen zu können.

Konkrete Verbesserungsmöglichkeiten für den Nahverkehr

Ein Teilnehmer erinnert daran, dass die Diskussion über Potenziale im Nahverkehr geführt werde, um zu verdeutlichen, dass der Ausbau auch den Menschen vor Ort zu Gute kommt. Von Seiten des RMVs wird betont, dass sich der Bedarf eines Ausbaus der Kinzigtalbahn vorrangig aus überregionalen Anforderungen begründe. Da im Fernverkehr der Bedarf nach kürzeren Fahrzeiten sowie aufgrund der Kapazitätsengpässe auf der Mischverkehrsstrecke keine zusätzlichen Fahrten im Fern- und Güterverkehr aufgenommen werden können, müsse die Situation aus Sicht des überregionalen Verkehrs gelöst werden. Die Vertreter des RMV verweisen in diesem Zusammenhang auf die Prognosen für 2025, die bei der letzten Sitzung vorgestellt wurden. Ihrer Einschätzung nach gibt es nur geringfügige Veränderungen im Hinblick auf den Bedarf. Das aktuelle Leistungsangebot sei in quantitativer Hinsicht gut und die Ausbaumaßnahme ergäbe vor allem qualitative Verbesserungen wie die bessere Vertaktung und Verteilung der Züge, kürzere Reisezeiten (vor allem durch den Entfall von Überholungen und bessere Anschlussverbindungen) und die Erhöhung der Pünktlichkeit.

Anschließend an die Präsentation der Fahrgastverbände, stellt Herr Tralls, DB Netz AG, die Potenziale für den Nahverkehr auf der Strecke Hanau-Gelnhausen aus Sicht der DB Netz AG vor (**Anlage 3**, Folien 31 – 36).

Diskussion/Anmerkungen

Knoten Frankfurt

Ein Teilnehmer bittet die DB Netz AG um eine Einschätzung hinsichtlich des Knotens Frankfurt und der Auflösung der dortigen Kapazitätsengpässe. Die DB Netz AG betont, dass der Knoten Frankfurt Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans sei und die DB an einer Verbesserung der Situation im Knoten arbeite. Zur vollen Nutzung der durch das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda erhöhten Kapazität müsse auch die Kapazität des „Knoten Frankfurt“ erhöht werden.

Bedarf und verbessertes Angebot

Der Moderator hebt hervor, dass es bei den Ausführungen der Beteiligten viele Überschneidungen gebe und betont, dass auch für Laien verständlich herausgestellt werden müsse, was eine qualitative Verbesserung des Angebots bedeutet. Ein Teilnehmer merkt an, dass bei Auflösung der Kapazitätsengpässe auch eine quantitative Angebotsverbesserung erwartet werden könne. Die DB Netz AG wendet ein, dass sich das Nahverkehrsangebot am Bedarf orientieren muss. Der RMV ergänzt dazu, dass der Bedarf auf dem Gutachten basiert, das dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegt. Er merkt zudem an, dass vor einer Angebotsausweitung die Sicherung des jetzigen Angebots stehe. Ein Teilnehmer wendet ein, dass ein verbessertes Angebot auch zu höheren Fahrgastzahlen führen könnte und schlägt vor, Berechnungen unter Berücksichtigung eines verbesserten Angebots anzustellen. Außerdem wendet er ein, dass Berechnungen mit einer Prognose von 2025 nicht mehr zielführend seien und fordert, auf Grundlage des neuen BWVPs erneute Prognosen für die Region durchzuführen.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung des Hauptforums findet am **Freitag, den 11. März 2016** von 14 -17 Uhr statt. Die nächste Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen ist für Dienstag, den **19. April 2016** (15 – 18 Uhr) anberaumt.

Bedarf für Bürgerinformationsveranstaltung

Herr Eggert fragt die Teilnehmenden, ob sie Bedarf für eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung sehen. Die AG bejaht dies grundsätzlich, schlägt aber einen Termin Mitte kommenden Jahres vor.