

# **B E S C H L U S S P R O T O K O L L**

## **zur 16. öffentlichen Sitzung**

### **des Ortsbeirates für den Stadtteil Gronau**

<b>Sitzungstag</b>	:	04.12.2019
<b>Sitzungsort</b>	:	in der Breitwiesenhalle Gronau (Kolleg)
<b>Sitzungsdauer</b>	:	Beginn: 19:00 Uhr – Ende: 19:40 Uhr
<b>Unterbrechungen</b>	:	keine

Die Mitglieder des Ortsbeirates für den Stadtteil Gronau waren durch Einladung vom 21.11.2019 - unter Angabe der zu behandelnden Tagesordnungspunkte - einberufen worden.

Einwände gegen die ordnungsgemäße Ladung wurden nicht erhoben.

Sitzungsort, Sitzungstag, Sitzungsbeginn sowie die Tagesordnung wurden im amtlichen Bekanntmachungsorgan der Stadt Bad Vilbel am 28.11.2019 veröffentlicht.

Der Ortsbeirat Gronau war nach der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig (s. Anwesenheitsliste Seite 75).

Über sämtliche Tagesordnungspunkte wurde in öffentlicher Sitzung verhandelt.

Für diese Sitzung des Ortsbeirates für den Stadtteil Gronau enthalten die Seiten 74 bis 78 Beratungsergebnisse und Beschlüsse.

Karl Peter Schäfer  
Ortsvorsteher

Dominik Schäfer  
Schriftführer

**Anwesenheitsliste:**

Mitgliederzahl: 9

**Fraktionsstärke:**a) stimmberechtigt:**CDU****5 Mitglieder**Cordes, Helmut  
Junker, Oliver  
Schäfer, Dominik  
Schäfer, Karl Peter- Schriftführer -  
- Ortsvorsteher -**SPD****1 Mitglied**

Fuhrmann, Mirjam

**GRÜNE****2 Mitglieder**Dittmann, Christian  
Pisonic, Melanie**FDP****1 Mitglied**

Dauterich, Oliver

- stellv. Vors. -

## b) nicht stimmberechtigt:

vom Magistrat: ./.

von der Stadtverordnetenversammlung: ./.

von der Verwaltung: ./.

Schriftführer: OBM Schäfer, Dominik (CDU)

c) es fehlten:

OBM Dr. Schönborn, Andreas (CDU)

Presse: ./.

Zuhörer: 4

## TAGESORDNUNG

1. Mitteilungen
  - a) des Ortsvorstehers
  - b) des Magistrats
  
2. Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn 2019/184
  
3. Gemeinsamer Antrag der CDU- und FDP-Fraktion vom 20.11.2019 - 17/19  
betr. Urnenerdbestattung unter Bäumen auf dem Gronauer Friedhof
  
4. Gemeinsamer Antrag der CDU- und FDP-Fraktion vom 20.11.2019 - 18/19  
betr. Bereitstellung einer Büchertelefonzelle auf dem Dalles / Brunnenplatz in Gronau

### Ende der Tagesordnung

#### **TOP 1. Mitteilungen** - a) des Ortsvorstehers** - b) des Magistrats**

##### zu a)

- Messung Geschwindigkeit im Glossop-Ring. Die Ergebnisse werden im Protokoll angehängt (Anlage 1)
  
- 18.12.2018: Bürgerversammlung zum neuen Schwimmbad/Therme
  
- Die Zäune des Friedhofs entlang des Taunus-Rings wurden erneuert. Damit ist nun die langfristige Modernisierung des Friedhofes einschl. Trauerhalle abgeschlossen. Diese Modernisierung erfolgte ab 2005 in Eingeschritten.
  
- Baum(ersatz)pflanzungen: Im Gärtnerweg wurden 3 Bäume ersetzt; 15 Bäume/Solitäre Radweg Dortelweil/Gronau (unter Hochspannungsleitung), 5 Bäume an der Neuen Straße, 3 Bäume auf dem Friedhof, 1 Baum auf dem Gelände der Feuerwehr
  
- Parkplatz Schule/Breitwiesenhalle: Abfluss ist durch Wurzeln beschädigt, weshalb sich das Wasser sammelt. Verwaltung ist an der Sache dran.
  
- Anfrage von Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom Vortag (03.12.2019): Wird im Detail in der nächsten Sitzung erläutert. OV Schäfer erläutert kurz mündlich zu den Themen.

##### zu b) - keine -

**TOP 2. Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn (Anlage 2 OP)**

Herr Ortsvorsteher Schäfer berichtet aus der 3. Niddertalbahnkonferenz über den Inhalt der Resolution.

Der Ortsbeirat Gronau empfahl der Stadtverordnetenversammlung, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die als Anlage beigefügte gemeinsame Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn.“

**Abstimmungsergebnis:**

dafür: CDU-, FDP- und SPD-Fraktion, Fraktion GRÜNE (8 Stimmen)  
dagegen: ./.  
Enthaltung: ./.

**TOP 3. Gemeinsamer Antrag der CDU- und FDP-Fraktion vom 20.11.2019 - 17/19 betr. Urnenerdbestattung unter Bäumen auf dem Gronauer Friedhof (Anlage 3 OP)**

- Rückfrage bzgl. Anzahl der Gräber/Erweiterung, Rückfrage bzgl. Namenlose Gräber.
- Die Fragen werden von OV Schäfer beantwortet.

Der Antrag wurde – e i n s t i m m i g – (8) angenommen.

**TOP 4. Gemeinsamer Antrag der CDU- und FDP-Fraktion vom 20.11.2019 - 18/19 betr. Bereitstellung einer Büchertelefonzelle auf dem Dalles / Brunnenplatz in Gronau (Anlage 4 OP)**

- Der Antrag wird von OBM Junker erläutert.

Der Antrag wurde – e i n s t i m m i g – (8) angenommen.

**Aus dem Bürgergespräch wurden auf Wunsch von Herrn Ortsvorsteher Schäfer folgende Punkte im Protokoll aufgenommen:**

- Rückfrage bzgl. Bänke/Mülleimer am Radweg zwischen Gronau und Karben. OV Schäfer: Das Anliegen wurde schon mehrfach mit der Stadt besprochen. Es können dort keine Bänke/Mülleimer aufgestellt werden, da der Radweg auf einem Damm ist und es dort besondere Regeln bzgl. Hochwasserschutz gibt. OV Schäfer wird die offiziellen Antworten der Stadt an den Ortsbeirat weiterleiten. (Herr Ottmar Dauterich und Herr Helmut Cordes)
- Die Bänke am Tennisplatz sind marode und müssen repariert werden. OV Schäfer leitet das Thema an die zuständige Person in der Verwaltung weiter. (Herr Helmut Cordes)
- Rückfrage zum Defibrillator (Herr Christian Dittmann):
  - Warum wurde dieser innerhalb der Halle montiert und nicht draußen? OV Schäfer wird die seinerzeitige Stellungnahme der Verwaltung dazu verteilen.
  - Eine weitere Fortbildung zum Umgang mit dem Gerät soll angeboten werden. OV Schäfer gibt dies an die zuständige Person in der Verwaltung weiter
- Im nächsten Ortsbeirat soll der Magistrat über die Planung des Hessentages im Besonderen für den Ortsteil Gronau berichten. OV Schäfer gibt dies an die Verwaltung weiter. (Herr Christian Dittmann)
- Herr Oliver Dauterich regt das Thema „Anhalter-Bank/Mitfahrer-Bank“ an.

## Signifikante Aussagen zur Dortelweiler Str. 21 Verkehrsberuhigter Bereich

- Messzeitraum: 19.09.2019 – 20.11.2019
- Insgesamt wurden 5337 Fahrzeuge gemessen
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 18,8 km/h
- 7 % der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal 11 km/h
- Spitzenreiter: 52 km/h
- Die Geschwindigkeit reduzierte sich durch die Messtafel um 2,9 km/h
- Über 30 km/h fahren 324 Fahrzeuge, dies entspricht im gesamten Messzeitraum 6,07%
- Die Spitzenreiter fahren 50, 45 km/h

Datum	Uhrzeit	V1 (km/h)	V2 (km/h)
08.10.2019	07:41	52	44
24.09.2019	16:32	45	28

*Dabei zeigt V1 die Geschwindigkeit beim Einfahren in den Messbereich, V2 die Geschwindigkeit beim Ausfahren aus dem Messbereich an*

Dienststelle: D 2 Erster Stadtrat  
Sachbearbeiter / in: Erster Stadtrat Wysocki

Bad Vilbel, 04.11.2019

Vorlage für:	
Magistrat	11.11.2019
Ortsbeirat Gronau	04.12.2019
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	10.12.2019
Stadtverordnetenversammlung	17.12.2019

Betreff
Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn

### Sachverhalt / Begründung

Die Zukunft der Niddertalbahn ist elektrisch und abschnittsweise zweigleisig. Seit 2015 arbeiten die Kommunen und Aufgabenträger in der AGNV (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Niddertal) an Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim.

Planung und Realisierung müssen nun so schnell wie möglich erfolgen. Spätestens mit dem Start des neuen Verkehrsvertrags im Jahr 2027 ist eine Ausweitung des Zugangebots dringend erforderlich. Nur eine erweiterte Infrastruktur kann die steigenden Fahrgastzahlen der Niddertalbahn aufnehmen. Kapazitätssteigerung, kürzere Fahrzeiten und Elektrifizierung sind das A und O beim Klima- und Lärmschutz. Basis der als Anlage beigefügten Resolution bildet eine Machbarkeitsstudie, die der RMV gemeinsam mit dem ZOV und der KVG Main-Kinzig in Auftrag gegeben hatte und die nun vorliegt. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung deutliche Vorteile gegenüber anderen Varianten habe. So sind in diesem Fall mehr Züge in der Hauptverkehrszeit und der Einsatz leiser und lokal emissionsfreier Elektrozüge wirtschaftlich vorteilhafter. Auch werden kürzere Fahrzeiten erreicht. Der nächste Schritt, um das Projekt voranzutreiben, ist eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG, die als Eigentümerin der Infrastruktur für die Umsetzung des Bauvorhabens verantwortlich ist.

Ende September und Mitte Oktober fanden zwei Arbeitstreffen der AGNV zur Auswertung der Ergebnisse der über 200 Seiten starken, noch nicht öffentlichen Machbarkeitsstudie zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn statt.

Die lokalen Nahverkehrsgesellschaften des Main-Kinzig-Kreises und des Wetterauskreises haben die Entwurfssfassung der Studie für die Kommunen durchgearbeitet und aus dem Entwurf eine Informationspräsentation mit den wichtigsten Ergebnissen zusammengestellt. Aus dieser Studie haben die Anliegerkommunen der Niddertalbahn (NTB), die Anliegerkreise der NTB sowie die Aufgabenträger (KVG, ZOV, RMV) eine gemeinsame Resolution für die Kommunen, die Kreise und den RMV erarbeitet. Diese Resolution wurde im Zuge der Niddertalbahnkonferenz am 05.11.2019 beschlossen. Unter den Anrainerkommunen wurde sich darauf verständigt, diese Resolution auch durch die jeweilige kommunale Vertretung (Kreistag, Stadtverordnetenversammlung, Gemeindevertretung) beschließen zu lassen.

Die Machbarkeitsstudie kann in der jeweiligen Kommune auf Voranmeldung nach dem 05.11.2019 eingesehen werden.

Beschlussvorschlag
Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die als Anlage beigefügte gemeinsame Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn.

Beschlussgrundlage	
Beschluss der / des vom:	Freiwillige Leistung
(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)	Gesetzliche / vertragl. Leistung


Haushaltsplan						
HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr		Kostenstelle
				Kostenart		Kostenträger

Finanzielle Auswirkungen:		
Keine finanziellen Auswirkungen		Antrag auf Ausgabe nach § 100 HGO
Maßnahme wurde bei der Finanzplanung berücksichtigt		Antrag auf Deckung durch Nachtrag
Deckung durch Budget		Folgekosten für zukünftige Jahre

\_\_\_\_\_  
(Sachbearbeiter)

Gesehen und einverstanden:

\_\_\_\_\_  
(Fachbereichsleiter / Dezernent)

A black and white photograph of a modern high-speed train stopped at a station platform. The train is sleek and aerodynamic, with large windows. The platform has a glass and metal structure. The background shows a large, curved architectural element, possibly part of a station or a bridge.

# Ausbau der Niddertalbahn - Zusammenfassung der Ergebnis aus der Machbarkeitsstudie -

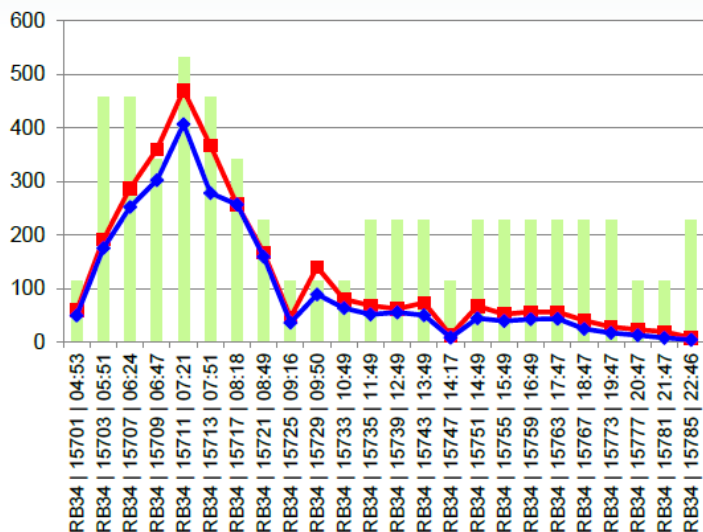
Stand: 18. Oktober 2019



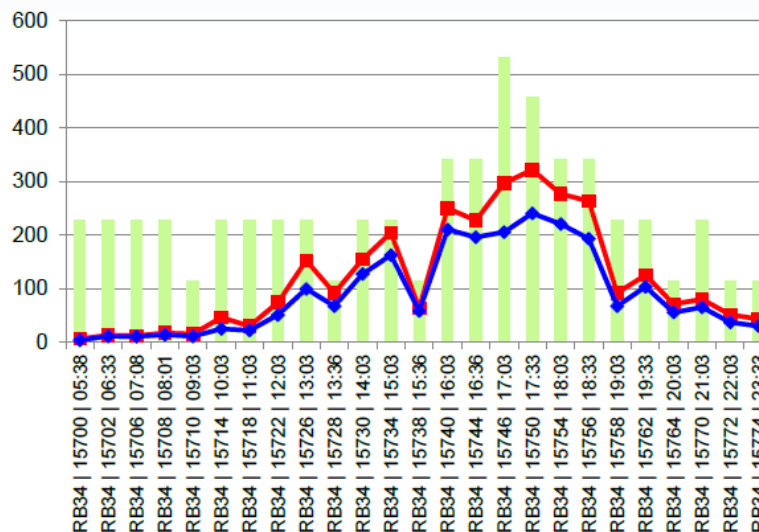
# Ausgangslage Niddertalbahn I

- Positive Nachfrageentwicklung seit 2008 (Start neues Fahrplankonzept)
- Ausgeprägte zeit- und richtungsbezogene Nachfrageschwankungen mit hohen Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit
  - Kapazitätsgrenze in der Spitzenzeit erreicht
  - Weitere Fahrgastzuwächse zu erwarten – bei besserem Fahrplanangebot darüber hinaus noch steigerungsfähig

RB34 | Bad Vilbel-Gronau ==> Bad Vilbel |  
Montag - Freitag | 2018  
Maximal- und Mittelwerte Gesamtbesetzung



RB34 | Bad Vilbel ==> Bad Vilbel-Gronau |  
Montag - Freitag | 2018  
Maximal- und Mittelwerte Gesamtbesetzung



■ Soll-Sitzplatzkapazität  
■ Maximalwert Gesamtbesetzung  
■ Mittelwert Gesamtbesetzung

Auslastung der Züge im Querschnitt zwischen Gronau und Bad Vilbel

## **Bedeutende infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen**

- Eingleisigkeit mit wenigen Begegnungsmöglichkeiten der Züge
- Schienengleiche Kreuzung mit S-Bahn-Linie 6 in der Nordeinfahrt Bad Vilbel
- Auslastung der Main-Weser-Bahn und Bahnsteigbelegung im Frankfurter Hbf

## **Ziele eines Streckenausbaus**

- Verbessertes Verkehrsangebot, um den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen an die Niddertalbahn zu entsprechen, u.a. durch
  - mehr Züge und möglichst vielen Direktverbindungen nach Frankfurt
  - größere Kapazitäten in der Spitzenzeit
  - Reisezeitgewinne
  - höhere Zuverlässigkeit auch bei Störungen
- Außerdem: Prüfung der Möglichkeit einer Elektrifizierung
- Grundsätzliche Bedingung: Förderfähigkeit der Ausbauinvestitionen
- Höchste Priorität: Gewährleistung einer höheren Streckenkapazität bis zum Inkrafttreten des neuen Verkehrsvertrages Ende 2027

# Machbarkeitsstudie

---

- Maßnahme:  
Beauftragung (Schüßler-Plan/Intraplan) einer Machbarkeitsstudie nebst Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch
  - Rhein-Main-Verkehrsverbund
  - ZOV-Verkehr
  - KVG Main-Kinzig
  
- Aktueller Stand:
  - Wesentliche Eckpunkte der Studie wurden auf der 2. Niddertalbahnkonferenz am 21. Mai 2019 in Gelnhausen bereits vorgestellt
  - Berichtsentwurf wurde zur Prüfung dem Hessischen Verkehrsministerium und HessenMobil sowie dem Infrastrukturunternehmen DB Netz vorgelegt
  - Abschluss der Studie nach Einarbeitung der Stellungnahmen
  
- Verwendung der Studie:  
Ergebnisse zeigen Möglichkeiten für Angebotsverbesserungen und die damit verbundenen infrastrukturellen Notwendigkeiten auf; außerdem erfolgt eine Abschätzung der Förderfähigkeit des Vorhabens:  
Grundlage für die Entscheidung zur Aufnahme konkreter Planungen

# Untersuchungsgegenstände und –verlauf der NKU

---

## Untersuchungsgegenstände:

- Strukturentwicklungen (Prognosehorizont 2030)
- Entwurf eines verbesserten Fahrplankonzept („häufiger und schneller“)
- Infrastrukturplanung, nebst notwendigem Grunderwerb
- Maßnahmenwirkung auf Verkehrsnachfrage
- Gesamtwirtschaftliche Betrachtung und Bewertung

## Untersuchungsverlauf:

- Erstellung „Ohnefall“ und Untersuchung von 2 „Mitfällen“
  - Mitfall 1: Streckenausbau als Regionalbahn
  - Mitfall 2: wie 1, zusätzlich mit Elektrifizierung
- Arbeitskreissitzungen 2016-2019
  - Varianten „Mehrsystembahn“ und „Flügelung S6“ wurden verworfen
  - Variante „Durchbindung nach Büdingen“ wurde aufgenommen (Mitfall 1)
  - Mitfall 2 wurde beauftragt, nachdem sich deutlich positives Ergebnis für Mitfall 1 abzeichnete, und stellt fachlich die Vorzugsvariante dar

# Ohnefall

---

„Ohnefall“ = Zukünftiges Szenario Niddertalbahn, ohne dass der Ausbau realisiert würde; als Bezugsjahr gilt 2030.

Der Ohnefall dient als Ausgangsbasis zu einem „Mitfall“, um die Wirkung der Ausbaumaßnahme bewerten zu können.

Berücksichtigung finden im Fall Niddertalbahn

- Räumliche Siedlungs- und Strukturentwicklungen
- Geplantes Verkehrsangebot
  - weitgehend unverändertes Zugangebot
  - kürzere Fahrzeiten (nach Abschluss Ausbau Main-Weser-Bahn)
- Technische Sicherung eines Bahnübergangs in Gronau (bei km 3,9)
- Dieselbetrieb (lokbespannte Doppelstockzüge und Triebwagen)
- Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr, u.a.
  - Fertigstellung A66 in Frankfurt
  - Ortsumfahrung Altstadt
  - B3-Ausbau bei Karben

# Mitfall

---

„Mitfall“ = Zukunftsszenario Niddertalbahn nach erfolgtem Ausbau und erfolgter Umsetzung des geplanten Fahrplankonzeptes

- Mitfall 1: Streckenausbau als Regionalbahn
- Mitfall 2: wie 1, zusätzlich mit Elektrifizierung

Nachfolgend wird die Mitfallvariante 2 dargestellt, da es sich hierbei um die Vorzugsvariante (d.h. Ausbau mit Elektrifizierung) handelt. Die im Mitfall 1 vorgesehene Durchbindung der Züge nach Büdingen entfällt, da eine Elektrifizierung der Lahn-Kinzig-Bahn nicht geplant ist.

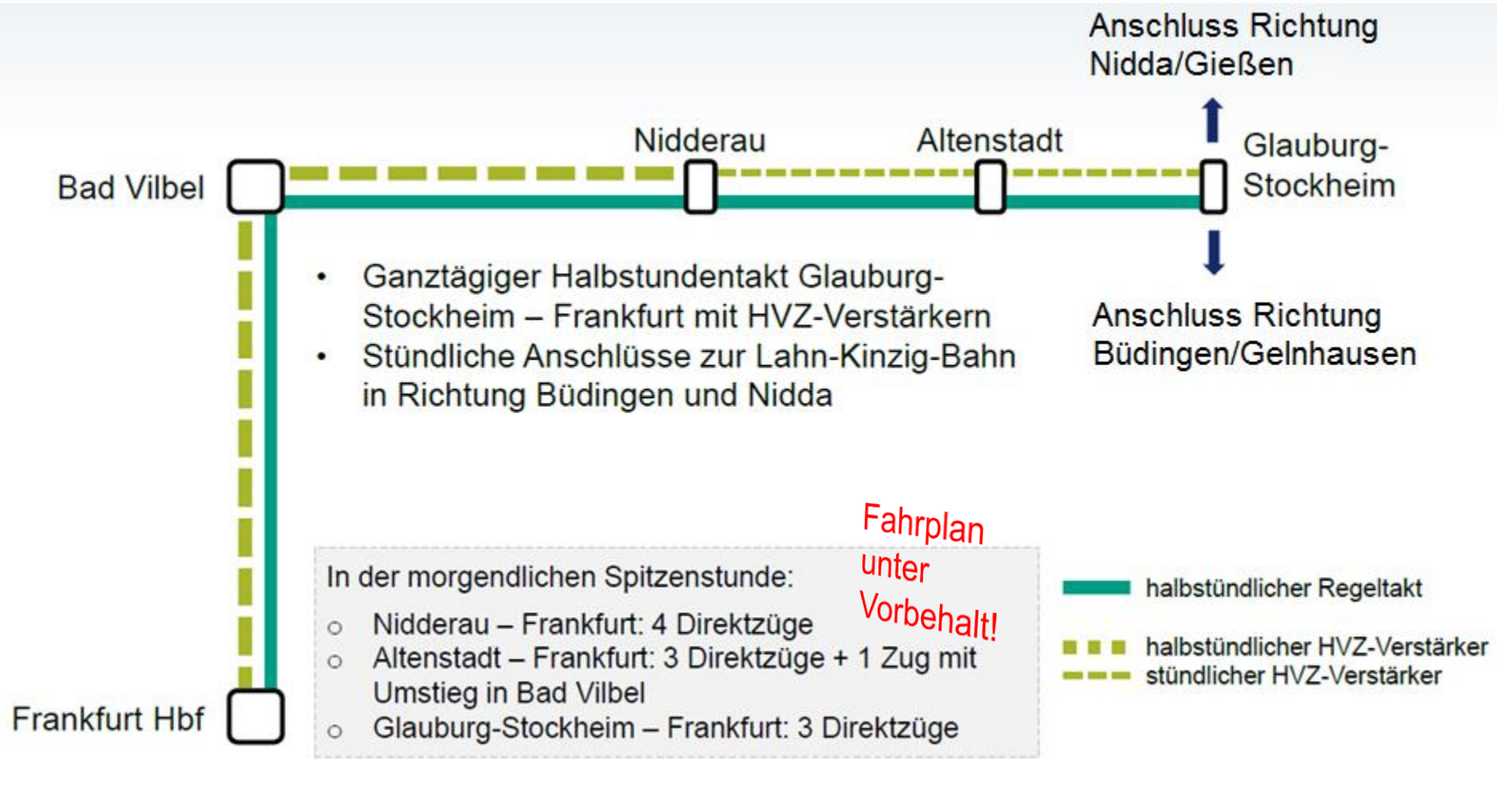
Zunächst werden bearbeitet

- Fahrplanangebot
- Notwendige Infrastrukturmaßnahmen

Dann erfolgt der Vergleich mit dem Ohnefall

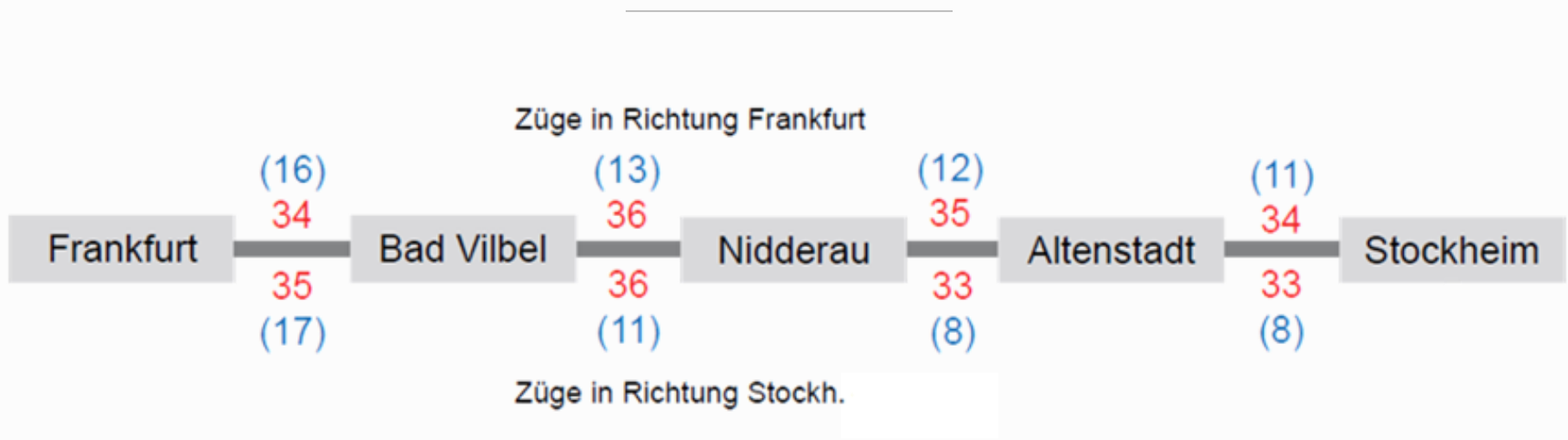
- Veränderung der Fahrgastnachfrage
- (Mehr-)Kosten und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

# Fahrplanangebot (Mitfall 2)



Durchschnittlicher Fahrzeitgewinn: 6,5 Minuten

# Bedienungshäufigkeit (Mitfall 2)



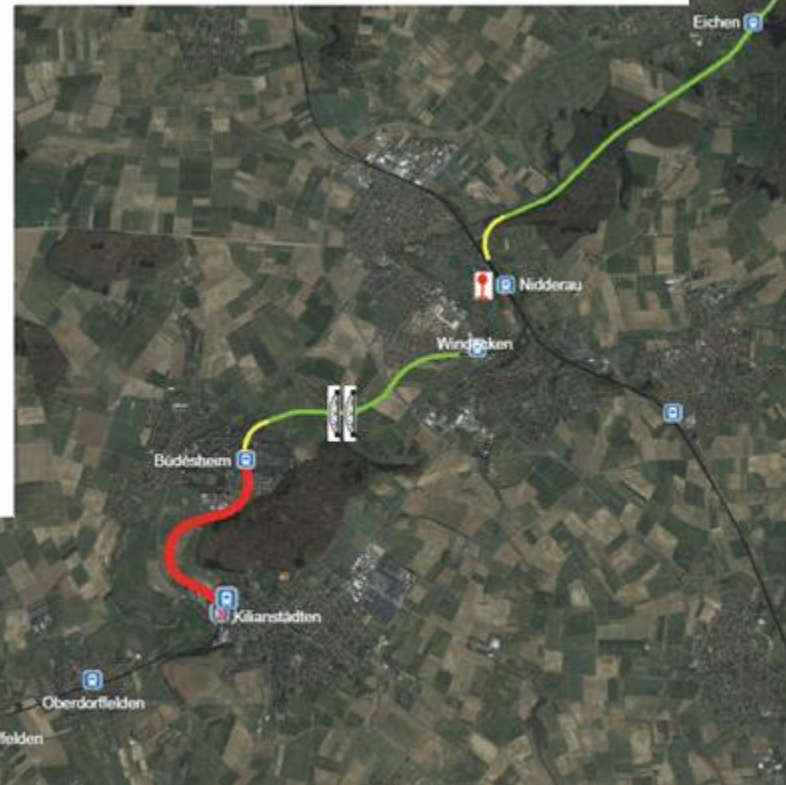
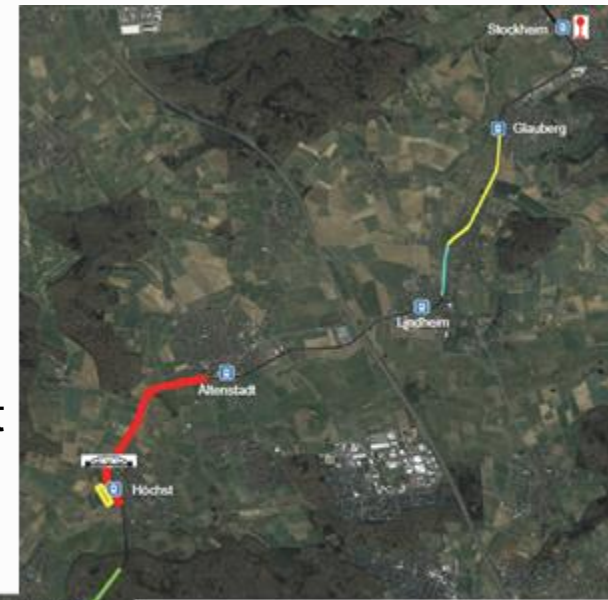
## (5) Mehrung gegenüber Ohnefall

Bedienungshäufigkeit Mo – Fr der Züge der Niddertalbahn sowie Änderung der Zugzahlen im Gesamtquerschnitt gegenüber dem Ohnefall



# Notwendige Infrastrukturmaßnahmen

- Zweigleisiger Ausbau Kilianstädten – Büdesheim und Höchst – Altenstadt (einschließlich Signalisierung)
- Verlegung Bf Kilianstädten um 200 Meter
- Ausbau Signaltechnik Bf Nidderau und Bf Altenstadt
- Abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit mittels BÜ-Maßnahmen und Gleisüberhöhungen
- Elektrifizierung Bad Vilbel – Stockheim



## Legende:

- Zweigleisiger Streckenausbau
- Anhebung Geschwindigkeit auf  $V = 100$  km/h
- Anhebung Geschwindigkeit auf  $V = 80$  km/h
- Anhebung Geschwindigkeit auf  $V = 70$  km/h
- Anpassungen Signalisierung im Bahnhof
- Technische Sicherung vorhandener BÜ

■ Neubau Brücke

- Verlegung Station
- Zusätzlicher Bahnsteig

- Optional zur Verbesserung der Betriebsstabilität: weitere Kreuzungen sowie Erhöhung der Streckengeschwindigkeit

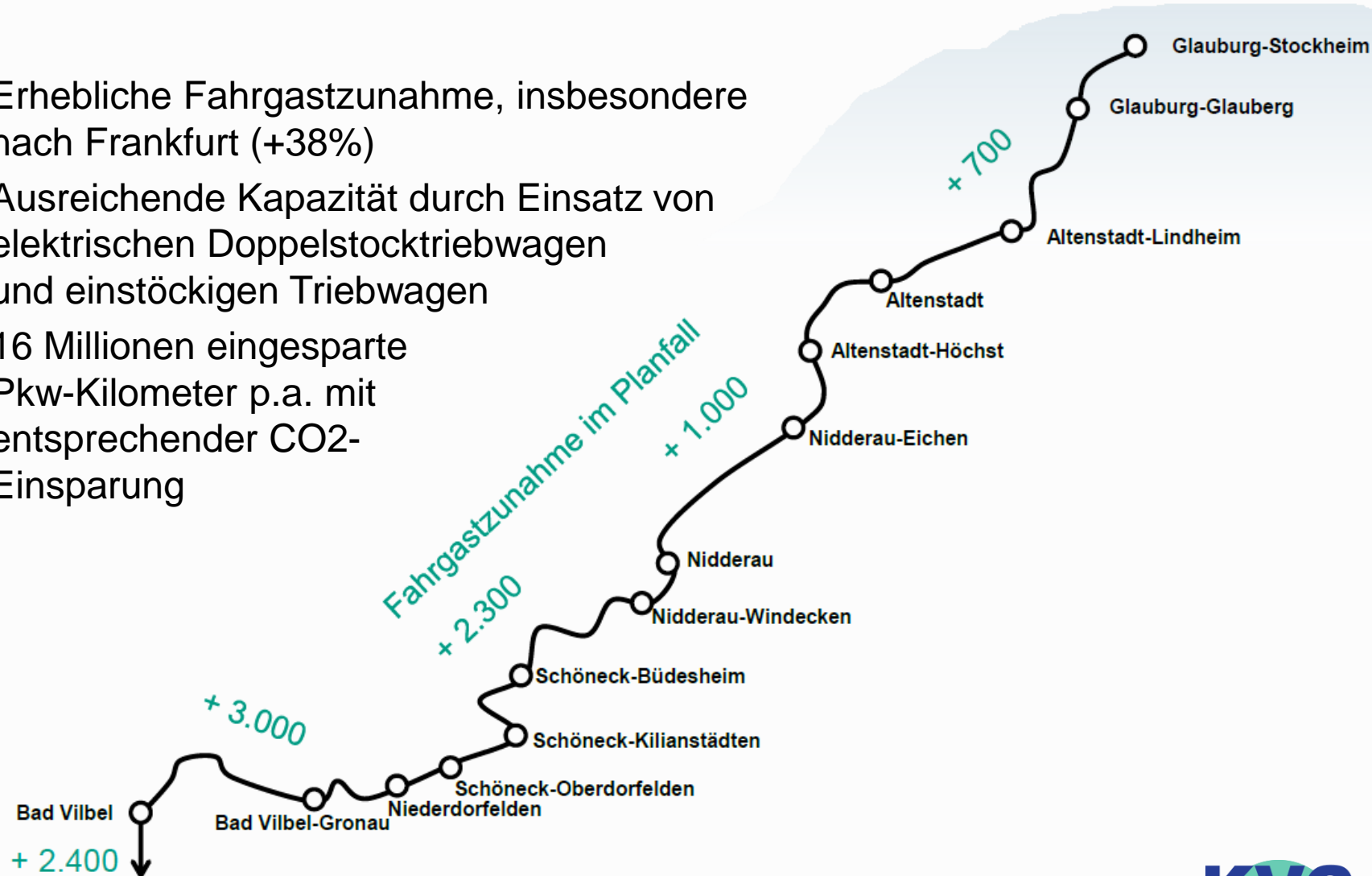
# Investitionskosten Mitfall 2 (Preisstand 2016)

Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€]
<b>Summe gesamt</b>	<b>77.685</b>
Planungskosten	7.062
<b>Zwischensumme</b>	<b>70.623</b>
<b>Teil A: Verkehrswege ÖPNV</b>	
Grunderwerb	3.990
Trassen (u.a. Unterbau Bahnen und Straßen)	12.993
Tunnel	2.500
Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	4.374
Gleise: Schotteroberbau	24.700
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	789
Haltestellenausstattung u. Zubehör	264
Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	475
Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	2.685
BÜ-Sicherungsanlagen (Kostendrittel)	117
Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	16.228
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	143
<b>Teil B: Verlegung von Anlagen Dritter</b>	
Brücken	1.365

**Ausbau- und Elektrifizierungskosten: 70,6 Millionen € (Stand 2016!)**

# Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage (Vergleich Mitfall 2 zu Ohnefall)

- Erhebliche Fahrgastzunahme, insbesondere nach Frankfurt (+38%)
- Ausreichende Kapazität durch Einsatz von elektrischen Doppelstocktriebwagen und einstöckigen Triebwagen
- 16 Millionen eingesparte Pkw-Kilometer p.a. mit entsprechender CO<sub>2</sub>-Einsparung



## Bewertungsergebnis für Nutzen und Kosten (in T€ p.a.)

<b>Nutzen</b>	<b>Mitfall 1</b>	<b>Mitfall 2</b>
Reisezeitdifferenzen ÖPNV	1.108	<b>1.139</b>
Saldo Pkw-Betriebskosten	3.632	<b>3.471</b>
Nutzen neue Mobilitätsmöglichkeiten	206	<b>192</b>
Saldo Betriebskosten ÖPNV	-3.489	<b>-1.558</b>
Saldo Unterhaltungskosten Infrastruktur	-427	<b>-1.045</b>
Vermiedene Unfallschäden	1.267	<b>1.215</b>
Vermiedene CO2-Emissionen	-92	<b>453</b>
Vermiedene Emissionsschäden sonst. Schadstoffe	2	<b>89</b>
Summe Nutzen	2.206	<b>3.957</b>
<b>Kosten</b>		
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur	1.110	<b>2.729</b>
Differenz Nutzen zu Kosten	1.097	<b>1.228</b>
<b>Nutzen-Kosten-Indikator</b>	<b>1,99</b>	<b>1,45</b>

Trotz der höheren Investitionskosten für die Elektrifizierung weist auch Mitfall 2 einen positiven Indikator auf und wäre somit förderfähig!

# Offene Punkte und Risiken

---

- Investitionskosten sind aufgrund von Richtpreisen geschätzt und beziehen sich auf das für die NKU vorgegebene Bezugsjahr 2016. Mit zunehmender Planungstiefe ist mit Kostensteigerungen zu rechnen. Die Förderfähigkeit ist nach Abschluss der Genehmigungsplanung nochmals zu überprüfen
- Beispiele: Größere Kostensprünge könnten bei der Elektrifizierung des Budesheimer Tunnels und der Unterquerung der Strecke Friedberg – Hanau entstehen
- Abgrenzung der notwendigen Ersatzinvestitionen von Ausbaumaßnahmen
- Ohne Elektrifizierung (Mitfall 1) wäre der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen mit der geforderten Platzkapazität und Fahrdynamik derzeit am Markt nicht vorhanden
- Die hohe Gleisbelegung in Frankfurt Hauptbahnhof stellt einen Engpass dar. Ggf. sind Anpassungen beim Fahrplankonzept oder Fahrtkürzungen bei den zusätzlich geplanten Zugfahrten erforderlich
- Verzögerungen infolge von Klagen und Einwänden
- Die Bauphase wird sich über mehrere Jahre erstrecken

Bei Umsetzung der Variante 2 (Ausbau und Elektrifizierung) ist eine Förderung im Rahmen des Bundes-GVFG möglich (gilt ab Volumen 50 Mio. € für GVFG-Anteil)

## 1. Investitionskosten für den Bau

- Annahme Baukosten: 70,6 Mio. € (Stand 2016!)
- Kostenteilung der zuwendungsfähigen Kosten nach GVFG:  
60% Bund / 27,5% Land / 12,5% Landkreise (nach Belegenheit)  
DB Netz: LuFV-Mittel im Umfang fälliger Ersatzinvestitionen
- Regelung für Bahnübergänge nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG):  
1/3-Finanzierung durch Bund + Bahn + Straßenbaustrasträger

## 2. Planungskosten

- Planungskosten: vsl. mind. 20% der Baukosten  
Kostentragung: Land / DB Netz für Ersatzinvestitionen

## 3. Weitere Kosten

- Umfeldmaßnahmen (z.B. weitere P&R und B&R): Kommunen
- Bestellung zusätzlicher Zugleistungen: gemäß RMV-Finanzierungsregularien

## Vorteile

- Größeres Fahrplanangebot mit erhöhten Zugkapazitäten
- Komfortverbesserung durch weitere umsteigefreie Verbindungen
- Merkliche Verlagerungen vom (M)IV zum ÖPNV, Entlastung der Straßen
- Wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz
- Erhöhung des Standortfaktors Mobilität der anliegenden Kommunen
- Zunahme der Streckenzuverlässigkeit

## Empfehlungen

- Beide Mitfälle sind nach derzeitigem Sachstand gesamtwirtschaftlich tragfähig. Mitfall 1 sollte als Rückfallebene weiterverfolgt werden.
- Primäres Ziel stellt Realisierung des Mitfalls 2 dar. Er ermöglicht
  - höheren Nutzenüberschuss und wesentlich geringere Emissionen (Entfall Dieselbetrieb)
  - umfassendere Modernisierung der Strecke
  - durch Elektrifizierung Optionen für langfristige Weiterentwicklung (z.B. Einbindung in das S-Bahn-Netz)

# Weiterer Projektablauf

---

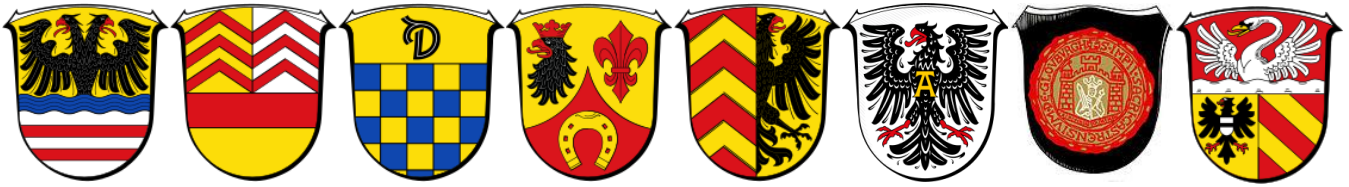
- Herstellung des Einverständnisses zwischen kommunaler Ebene, lokalen und regionalen Aufgabenträgern zur Weiterverfolgung einer Vorzugsvariante (Empfehlung: Ausbau und Elektrifizierung)
- Vereinbarung einer gemeinsamen Resolution (Konferenz 5.11.)
- Abschluss Planungsvereinbarung mit Vorhabenträger DB Netz (1. Quartal 2020)
- Aufnahme in die Investitionsprogramme von Bund und Land Hessen
- Schaffung des Baurechts über Planfeststellungsverfahren
- Beantragung und Bewilligung der Fördermittel
- Realisierung

**Ziel: Realisierung des Ausbaus einschließlich Elektrifizierung bis zur Neuvergabe der Betriebsleistungen zum Fahrplanwechsel Ende 2027.**

**Wichtig: RMV benötigt Klarheit für die ab 2022 einzuleitende Ausschreibung des neuen Verkehrsvertrags (u.a. wegen Anzahl und Antriebsart der Züge).**

**Deshalb: Start des Projektes ist JETZT notwendig!**



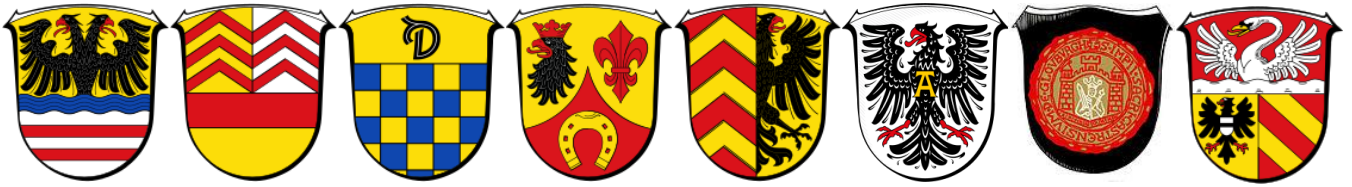


## **Resolution der Kommunen und Aufgabenträger zu Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn**

Der Wetteraukreis, der Main-Kinzig-Kreis, die streckenanliegenden Städte und Gemeinden (Bad Vilbel, Niederdorfelden, Schöneck, Nidderau, Altstadt und Glauburg), der RMV, ZOV und die KVG Main-Kinzig verständigen sich auf die folgende Resolution zur Weiterentwicklung der Niddertalbahn.

Präambel: Die Niddertalbahn ist seit ihrer Reaktivierung und der Erweiterung des Fahrtenangebots im Jahr 2008 eine Erfolgsgeschichte, die sich durch stetig wachsende Fahrgastzahlen ausdrückt. Um der erwarteten weiteren Zunahme der Fahrgastnachfrage und dem anhaltenden Siedlungsdruck entlang der Strecke zu entsprechen, und da die heutige eingleisige Schieneninfrastruktur den Anforderungen nicht genügt, braucht es einen Ausbau der Niddertalbahn. Damit dieser so schnell wie möglich geplant und realisiert wird, verständigen sich die beteiligten politischen und fachlichen Akteure – auch im Hinblick auf die bis 2022 benötigten Festlegungen für den Ende 2027 anstehenden neuen Verkehrsvertrag – auf folgende gemeinsame Ziele:

- 1) Wir befürworten den Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim. Nur die Kombination aus Elektrifizierung und abschnittweisem zweigleisigen Ausbau steigert die Leistungsfähigkeit und Attraktivität im notwendigen Maße und ist klimapolitisch nachhaltig.
- 2) Planung und Realisierung müssen so schnell wie möglich erfolgen, um den positiven Nachfragetrend auf der Niddertalbahn fortzuschreiben. Spätestens mit Start des neuen Verkehrsvertrages ab Dezember 2027 ist eine Ausweitung des Zugangebotes dringend erforderlich.
- 3) Nur mit dem Ausbau sind folgende wichtige Verbesserungen möglich:
  - a) Zusätzliche Verdichtung des Angebots in der Hauptverkehrszeit;
  - b) Einsatz – aufgrund Verfügbarkeit, Kaufpreis und Betriebskosten – wirtschaftlich vorteilhafter Elektrozüge;
  - c) Lokal emissionsfreie Niddertalbahn;
  - d) Lärminderung durch Entfall von Motorgeräuschen;
  - e) Verkürzung der Fahrzeit durch spurtstarke Elektrofahrzeuge.



- 4) Da die Realisierung dieses umfassenden Ausbaus noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, sind möglichst kurzfristig umzusetzen:
  - a) Ausweitung des Platzangebots, soweit aufgrund von Fahrgastzählungen erforderlich;
  - b) Generelle Durchbindung der Züge über Bad Vilbel hinaus nach Frankfurt, soweit freie Netzkapazitäten, insbesondere während des Ausbaus der S6, dies zulassen.
- 5) Die kommunale Ebene ist, wie auch schon bisher, bereit, die ihnen obliegenden Verantwortlichkeiten wahrzunehmen und sich für die Realisierung dieses Vorhabens aktiv einzusetzen. Dies umfasst auch eine finanzielle Beteiligung, die sich sowohl aus den Förderbedingungen, als auch aus den gesetzlichen Vorgaben ergibt, die aber insgesamt angemessen bleiben muss.
- 6) Wir begrüßen explizit die aufgezeigten Fördermöglichkeiten von Bund und Land zur Finanzierung der Ausbaumaßnahme und die grundsätzliche Bereitschaft des Landes Hessen zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG Anfang 2020.
- 7) Wir fordern die DB Netz AG als Eigentümerin der Infrastruktur auf, für dieses Projekt die Vorhabenträgerschaft zu übernehmen und zügig an einer Umsetzung zu arbeiten.

Ort, Datum

## CDU Fraktion im Ortsbeirat Bad Vilbel - Gronau

CDU Fraktion c/o Dr. Andreas Schönborn · Glossopring · D-61118 Bad Vilbel

Magistrat der Stadt Bad Vilbel  
Sitzungsbüro  
Herr Loos  
Am Sonnenplatz 1

**61118 Bad Vilbel**

Sprecher: Dr. Andreas Schönborn  
Web: [www.cdu-badvilbel.de](http://www.cdu-badvilbel.de)

**FDP Fraktion im Ortsbeirat  
Bad Vilbel Gronau**  
Oliver Dauterich

20. November 2019

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]  
CDU-FDP 2019

Telefon  
06101/9826969

E-Mail  
andreas.schoenborn@gmx.net

## **Antrag der CDU + FDP Fraktion zur nächsten Ortsbeiratssitzung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der CDU- u. der FDP-Fraktion bitte ich Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Ortsbeiratssitzung zu setzen.

### **Antrag**

Der Magistrat wird gebeten, auf dem Friedhof in Gronau die Voraussetzungen zu schaffen, Urnenerdbestattungen unter Bäumen zu ermöglichen. Die Finanzierung soll über lfd. Haushaltsmittel erfolgen.

### **Begründung**

Die die gewünschten Bestattungsformen zum Gedenken an die verstorbenen Angehörigen verändern sich zusehends. Dieser Veränderung wollen wir auch auf dem Friedhof in Gronau Rechnung tragen.

Insbesondere ergibt sich die Gelegenheit, weil auf dem Gronauer Friedhof freie Flächen zur Verfügung stehen und außerdem drei neue Bäume gepflanzt werden. Die Pflanzung erfolgt, als großzügige Ausgleichsmaßnahme (4 für 1) für den bedauerlicherweise abgängigen Baum auf dem Gelände des Feuerwehrhauses.

Somit kann eine der Neupflanzungen dafür genutzt werden, Bodenhülsen für Urnenerdbestattungen im Halbkreis anzuordnen und die Fläche dazu angenehm zu gestalten.

Vorgesehen sind auf dem Gelände der Feuerwehr Gronau ein Feldahorn (*Acer campestre* 'Elsrijk') und auf dem Friedhof drei Ahorne (je 1 *Acer platanoides* 'Columnare Typ Ley', *Acer platanoides* 'Rubicundus Typ I' und *Acer platanoides* 'Eurostar')



Dr. Andreas Schönborn  
Fraktionssprecher

gez. Oliver Dauterich  
FDP Gronau

CDU Fraktion c/o Dr. Andreas Schönborn · Glossopring · D-61118 Bad Vilbel

Magistrat der Stadt Bad Vilbel  
Sitzungsbüro  
Herr Loos  
Am Sonnenplatz 1

**61118 Bad Vilbel**

## CDU Fraktion im Ortsbeirat Bad Vilbel - Gronau

Sprecher: Dr. Andreas Schönborn  
Web: [www.cdu-badvilbel.de](http://www.cdu-badvilbel.de)

## FDP Fraktion im Ortsbeirat Bad Vilbel Gronau

Oliver Dauterich

20. November 2019

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]  
CDU-FDP 2019

Telefon  
06101/9826969

E-Mail  
andreas.schoenborn@gmx.net

### **Antrag der CDU + FDP Fraktion zur nächsten Ortsbeiratssitzung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der CDU- u. der FDP-Fraktion bitte ich Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Ortsbeiratssitzung zu setzen.

#### **Antrag**

Der Magistrat wird gebeten, aus dem Fundus beim Kulturamt eine sog. Büchertelefonzelle bereitzustellen und diese auf dem Dalles/Brunnenplatz in Gronau aufzustellen. Der exakte Standort soll mit den zuständigen Ämtern und dem Ortsbeirat abgestimmt werden. Ferner soll die Telefonzelle optisch verschönert werden. Die Gestaltung soll im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs erfolgen, an dem Schule, Kindergarten, Vereine, Organisationen oder sonstige interessierte Bürgerinnen und Bürger Gestaltungsvorschläge einreichen können. Der Magistrat der Stadt und der Ortsbeirat entscheiden gemeinsamen darüber, welcher Entwurf umgesetzt wird.

#### **Begründung**

Wir nehmen den sinnvollen Wunsch aus der Gronauer Bevölkerung auf, eine sog. Büchertelefonzelle aufzustellen. In einer solchen Telefonzelle sollen die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhalten, nicht mehr benötigte Bücher zum Tausch zur Verfügung zu stellen. Die Büchertelefonzelle wird deshalb mit Regalbrettern ausgestattet werden.

Bürgerinnen und Bürger haben so die Möglichkeit gelesene Bücher für andere kostenlos zur Verfügung zu stellen. Eine solche Büchertelefonzelle ist bereits in den anderen Stadtteilen, wie z.B. vor dem Kultur- und Sportforum aufgestellt. Sie erfreuen sich großer Beliebtheit und fördern so das Interesse am Lesen.



Dr. Andreas Schönborn  
Fraktionssprecher

gez. Oliver Dauterich  
FDP Gronau