



**Potenziale für eine
intensivere Nutzung der
Strecke Friedberg – Hanau**
Endpräsentation vom 12.09.2022

Koblenz

12.09.2022

www.bpv-consult.de

Gliederung (gemäß Auftrag)

1. **Vorstellung BPV Consult GmbH**
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH (1/3)

Historie

- 1999 Dr. Christoph Zimmer als unabhängiger Berater und Mitglied der Kammer der Beratenden Ingenieure
- 2002 BPV Consult GmbH
- 2010 3 Standorte in Deutschland

Fakten zur BPV

- BPV arbeitet mit rd. 30 Personen (22 VZÄ)
- Ingenieure, Ökonomen, Informatiker und Quereinsteiger
- Bearbeitung von Aufgabenstellungen im Feld des SPNV und ÖSPV



1. Vorstellung BPV Consult GmbH (2/3)

Kompetenzbereiche der BPV



- Beratung von Aufgabenträgern und kommunalen Unternehmen
- Fahrplan- und Infrastrukturfragen im ÖSPV und SPNV
- Kosten-, Erlös- und Nachfrageprognosen
- Projekt- und Vergabemanagement
- Struktur und Finanzierung gem. VO (EU) 1370/2007
- Elektromobilität und alternative Antriebe
- IT-Beratung im ÖPNV

1. Vorstellung BPV Consult GmbH (3/3)

Projektleitung
(Standort Hamburg)



Matthias Kurzeck (Dipl. -Ing.)
Betriebskonzepte & Infrastruktur
040/386 779-72
matthias.kurzeck@bpv-consult.de

Bereichsleitung
(Standort Koblenz)



Mario Pott (Dipl. -Ing.)
SPNV & Infrastruktur
0261/201 650-11
mario.pott@bpv-consult.de

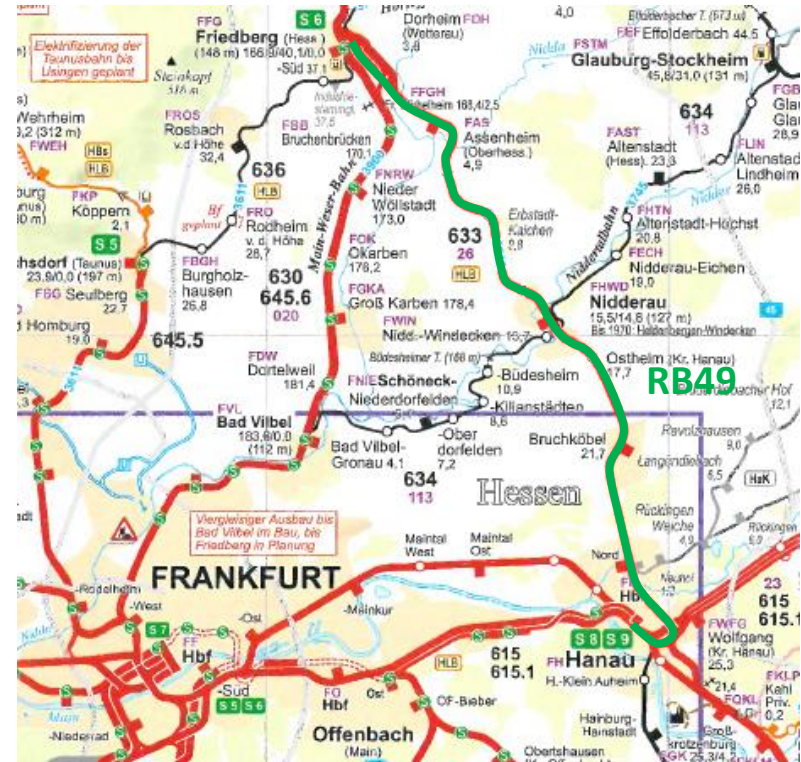
Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. **Aufgabenstellung**
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

2. Aufgabenstellung (1/2)

Ziel der Untersuchung:

Analyse von Potenzialen für eine intensivere Nutzung der Strecke Friedberg – Hanau



Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland 2020

2. Aufgabenstellung (2/2)

Arbeitspakete:

1. Einarbeiten
2. Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Nidderau – Hanau
3. **Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)**
4. **Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau**
5. Zusätzliche Stationen bei gleichzeitiger Realisierung
 1. Erbstadt-Kaichen
 2. Bruchköbel Kirle-Siedlung
 3. Hanau Innenstadt Ost
 4. Hanau Sportsfield/Pionier Park
6. Reaktivierung Gleisanschluss nach Erlensee für den SPNV, Verlängerung der bestehenden Trasse bis zum eigentlichen Stadtgebiet sowie zusätzliche Stationen Erlensee Fliegerhorst und Erlensee Stadt



Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland 2020

Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. **Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt**
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

3. Ergebnisse AP 2 (1/9)

Beschreibung Maßnahme:

- Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Nidderau – Hanau

Ziel:

- Erstabschätzung grundsätzliche Fahrbarkeit durch Betrachtung einer Musterstunde in der HVZ

Vorgehen:

- Betrachtung mögliche Streckenbelegung durch Erstellung eines Musterfahrplans (Güterzugzahlen liegen vor, allerdings keine Güterverkehrsfahrpläne)
 - Fahrplan RB 49 vorgegeben durch Fahrplanentwurf (Bereinigung von Taktabweichungen)
 - Taktverdichtung RB 49 zum 15-Minuten-Takt
 - Ergänzung potenzieller Fahrplantrassen für Güterzüge
- Betrachtung resultierende Bahnhofsbelegung in Nidderau, Bruchköbel und Hanau Hbf

3. Ergebnisse AP 2 (2/9)

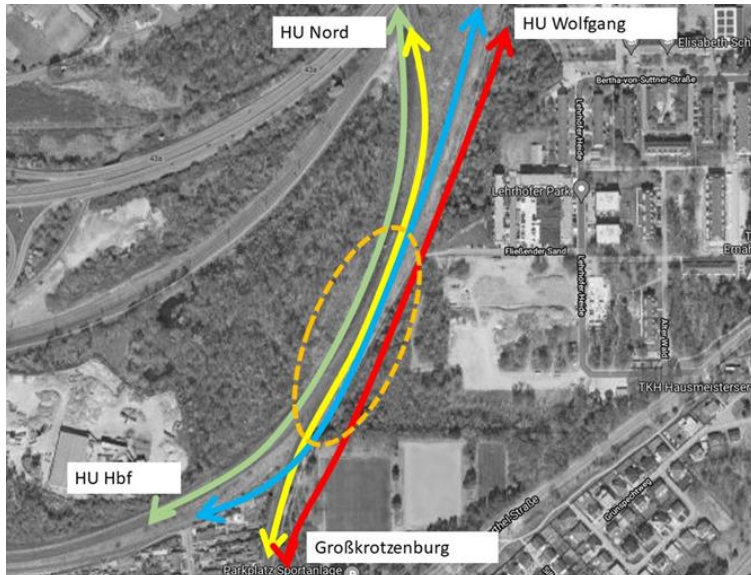
Streckenbelegung – Annahmen zur Fahrplanerstellung (1/2)

- Personenverkehr:
 - RB 49 im 30-Minuten-Takt Friedberg – Hanau gemäß Fahrplanentwurf 2024 (ohne Berücksichtigung von Taktabweichungen)
 - Taktverdichtung zum 15-Minuten-Takt der RB 49 im Abschnitt Nidderau – Hanau
 - Güterverkehr:
 - Analyse der Zugzahlen am Abzweig Rauschwald (Engpass durch zusätzliche Züge von/nach Fulda und/oder Aschaffenburg)
 - 2 Güterzüge pro Stunde und Richtung möglich
 - Heutige und geplante durchschnittliche Zugzahl ist niedriger
 - Fahrplanlücken des Personenverkehrs am Abzweig Rauschwald für Güterzugtrassen genutzt
 - Fahrplanlage ermöglicht jeweils Fahrten auf allen vier Relationen am Abzweig
 - Darstellung aller Güterzüge auf der Relation Friedberg – Hanau Hbf
 - In allen betrachteten Fahrlagen keine Konflikte mit dem parallelen Personenverkehr
- Streckenseitig ist unter den o. a. Annahmen ein 15-Minuten-Takt der RB 49 realisierbar

3. Ergebnisse AP 2 (3/9)

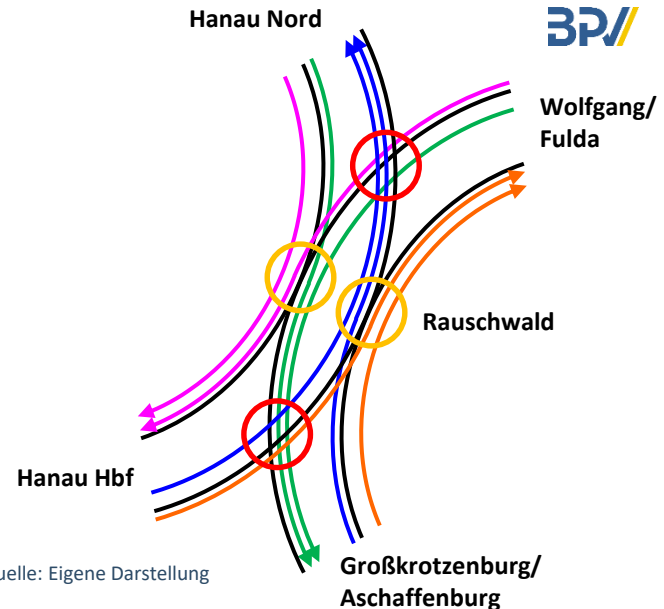
Streckenbelegung – Annahmen zur Fahrplanerstellung (2/2)

Abbildung: Abzweig Rauschwald – Fahrbeziehungen



Quelle: IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Abbildung: Abzweig Rauschwald – Gleisplan

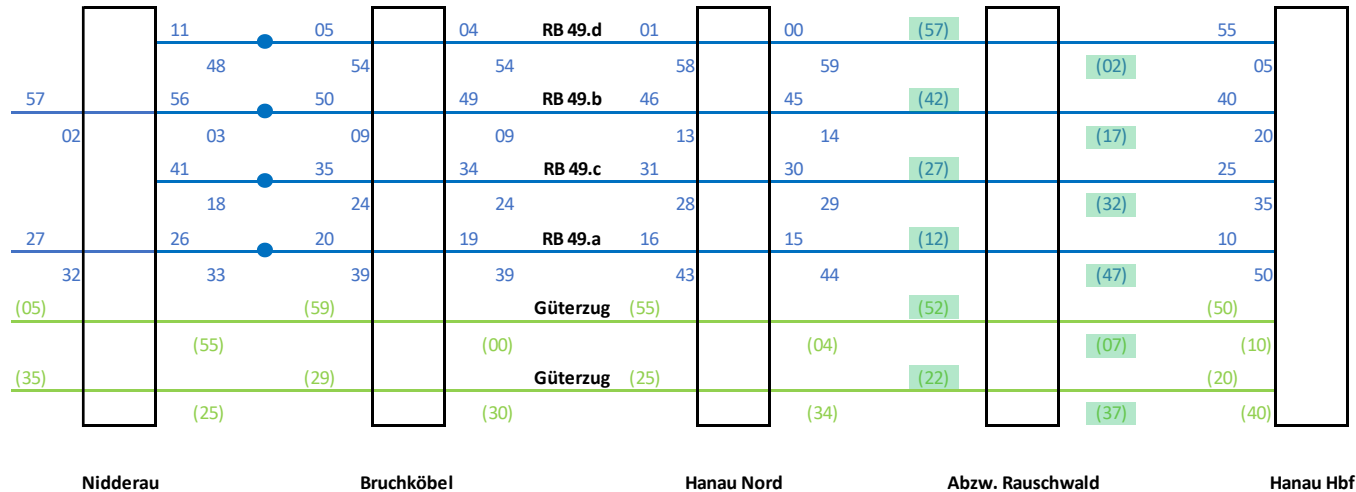


Quelle: Eigene Darstellung

3. Ergebnisse AP 2 (4/9)

Streckenbelegung – resultierender Musterfahrplan

Netzgrafik AP 2: Taktverdichtung Nidderau - Hanau in der HVZ



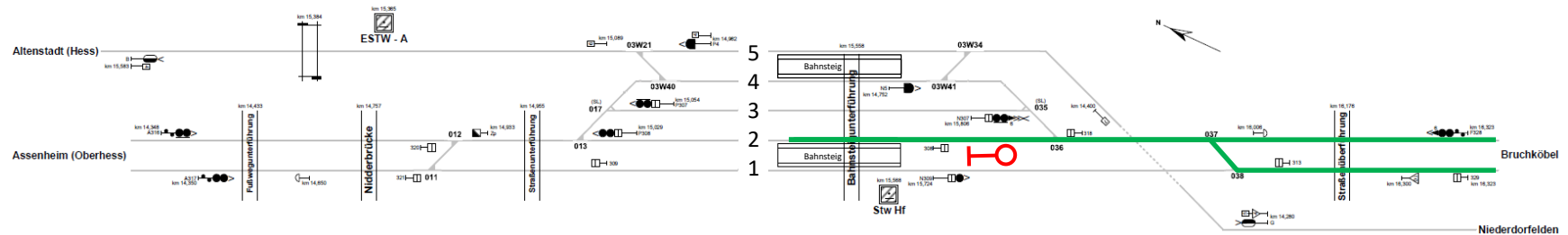
Legende

- Linie im 60-min-Takt
- - - - Linie im 120-min-Takt
- — Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
- 55 05 Anfahrtsminute im Bahnhof
- 05 Abfahrtsminute im Bahnhof
- (55) In Klammern: Durchfahrtsminute
- Zu beachten beim 120-min-Takt:
- 55 05 Unterstrichen: ungerade Stunden
- 05 Nicht unterstrichen: gerade Stunden

3. Ergebnisse AP 2 (5/9)

Bahnhofsbelegung Nidderau (1/2)

- Fahrplan erfüllt Voraussetzungen für eine Kurzwende (7 Minuten)
→ Wende muss an einem Bahnsteiggleis stattfinden, da keine Zeit für eine Rangierfahrt
- Problem: Kurzwende kann an keinem der Gleise stattfinden
 - Gleise 1 und 5: Fehlende Weichenverbindungen, fehlende Leit- und Sicherungstechnik
 - Gleise 2 und 4: Fehlende Leit- und Sicherungstechnik
 - Gleise 3: Fehlender Bahnsteig



Quelle: APN DB Netz; Animation und Anpassung Gleisnummern durch BPV

3. Ergebnisse AP 2 (6/9)

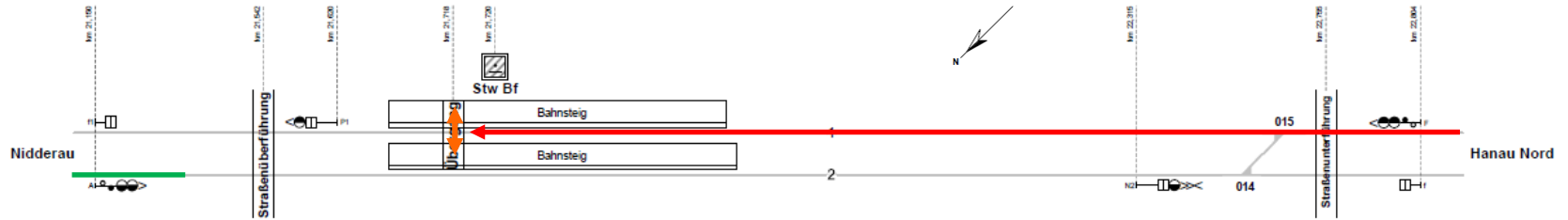
Bahnhofsbelegung Nidderau (2/2)

- Mögliche Lösungsansätze:
 - Betriebliche Lösungsansätze:
 - Überschlagende Wende der Verstärkerfahrten im Bahnhof Nidderau → Rangierfahrten nach/von Gleis 3 nötig
 - Überschlagende Wende der Verstärkerfahrten durch Leerfahrten nach/von Assenheim → Wende im Bf Assenheim
 - Lösungsansätze mit infrastrukturellen Anpassungen:
 - Nutzung Gleis 2: Ergänzung Ausfahrtsignal N308 Richtung Hanau sowie nötige Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik
 - Nutzung Gleis 4: Ergänzung Ausfahrtsignal P5 Richtung Glauburg-Stockheim und Umbau Weiche 035 sowie nötige Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik

3. Ergebnisse AP 2 (7/9)

Bahnhofsbelegung Bruchköbel

- Höhengleicher Bahnsteigzugang zum Bahnsteig Richtung Hanau schließt das gleichzeitige Halten von RB-Zügen in beide Richtungen aus
- Beim Halten von RB-Zügen in Richtung Hanau dürfen keine durchfahrenden Züge wie Güterzüge verkehren



Quelle: APN DB Netz; eigene Animation

- Gleichzeitiger Halt von RB-Zügen in beide Richtungen fahrplanmäßig nicht nötig
- Güterverkehr: Keine Konflikte mit haltenden RB-Zügen
→ Durchfahrt der Güterzüge durch den Bahnhof Bruchköbel unabhängig von haltenden RB-Zügen

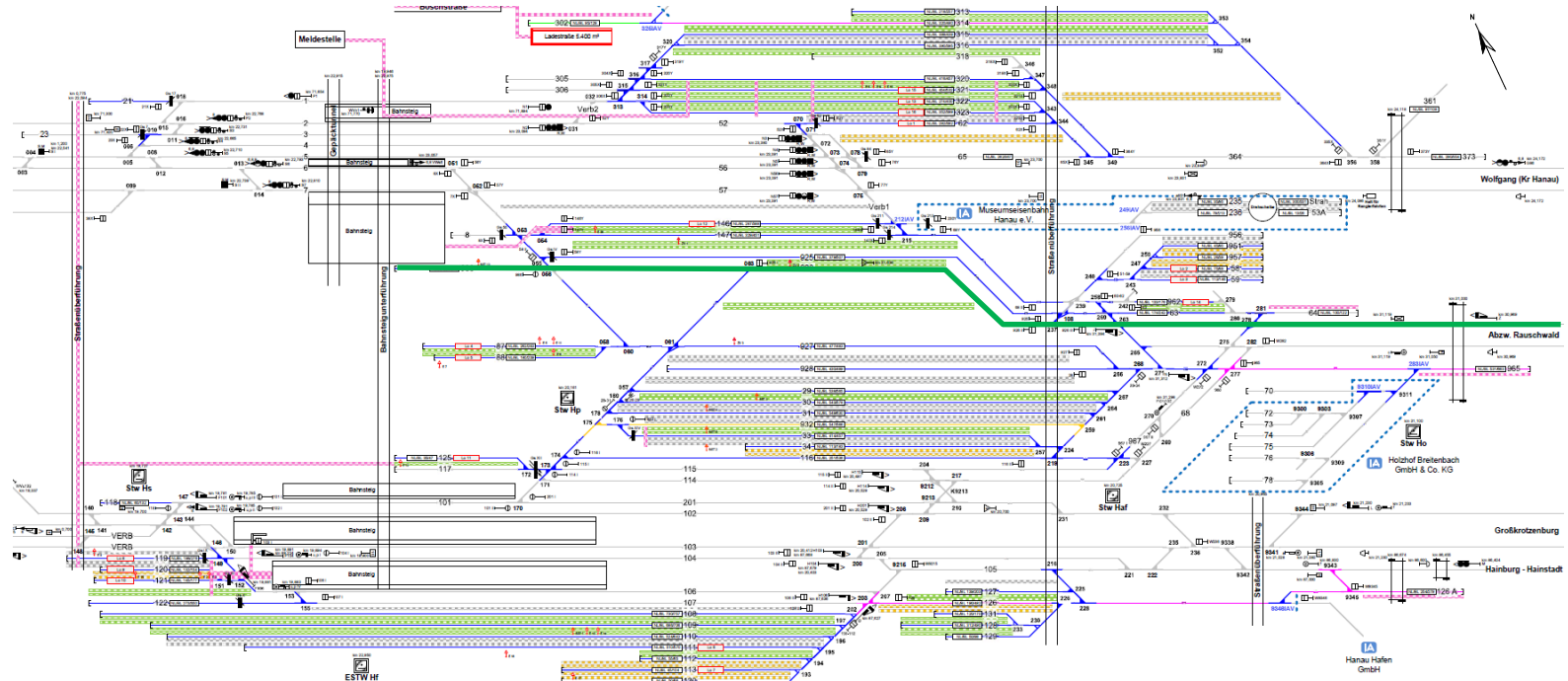
3. Ergebnisse AP 2 (8/9)

Bahnhofsbelegung Hanau Hbf (1/2)

- Fahrplan erfüllt Voraussetzungen für eine Kurzwende an einem Bahnsteiggleis
 - Verknüpfung der Umläufe von/nach Friedberg mit den Verstärkerumläufen nach/von Nidderau nötig
 - Einbindung der Verstärkerfahrten Hanau – Nidderau in den Verkehrsvertrag „Teilnetz Mittelhessen“ als Voraussetzung der Realisierung von Kurzwenden (Wendezeit 5 Minuten)
 - Aus einer längeren Wende in Gleis 9 werden zwei Kurzwenden
- Alternativ: Planung von überschlagenden Wenden an zwei Bahnsteiggleisen
 - Bildung von Umläufen der Fahrten von/nach Friedberg und von Umläufen der Fahrten von/nach Nidderau
 - Verstärkerfahrten könnten innerhalb oder außerhalb des Verkehrsvertrags „Teilnetz Mittelhessen“ bestellt werden
 - Neben Gleis 9 für Wenden der Umläufe von/nach Friedberg steht ggf. Gleis 101 für die Wenden der Verstärkerfahrten zur Verfügung

3. Ergebnisse AP 2 (9/9)

Bahnhofsbelegung Hanau Hbf (2/2)



Quelle: APN DB Netz; eigene Animation

Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. **Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)**
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

4. Ergebnisse AP 3 (1/6)

Beschreibung Maßnahme:

- Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)

Ziel:

- Erstabschätzung grundsätzliche Fahrbarkeit durch Betrachtung einer Musterstunde in der HVZ

Vorgehen:

- Betrachtung mögliche Streckenbelegungen durch Erstellung je eines Musterfahrplans für die beiden Strecken Hanau – Offenbach – Frankfurt Süd sowie Hanau – Frankfurt Ost – Frankfurt Süd
- Bewertung der Ergänzung zusätzlicher Fahrplanfahrten auf den betrachteten Strecken in der HVZ
- Darstellung einer alternativen Möglichkeit zur Realisierung von Direktverbindungen von/nach Frankfurt

4. Ergebnisse AP 3 (2/6)







Betrachtung mögliche Streckenbelegungen durch Erstellung eines Musterfahrplans

- Betrachtung mögliche Streckenbelegungen durch Erstellung je eines Musterfahrplans für die beiden Strecken Hanau – Offenbach – Frankfurt Süd sowie Hanau – Frankfurt Ost – Frankfurt Süd
 - Systematisierung der Nah- und Fernverkehrszüge: Einordnen der einzelnen Fahrten als Taktfahrten oder Einzellagen
 - Zuordnung der Taktfahrten und Einzellagen anhand der Stationsbedienung zwischen Hanau und Frankfurt Süd zu einer der beiden Strecken
 - Zuordnung der ohne Zwischenhalt verkehrenden Züge zu einer der beiden Strecken
 - (Nahverkehrszüge) anhand der Bahnsteigbelegung in Frankfurt Süd
 - Fernverkehrszüge anhand des Fahrtverlaufs in östlicher Richtung



4. Ergebnisse AP 3 (3/6)

Streckenbelegung – resultierender Musterfahrplan

Legende

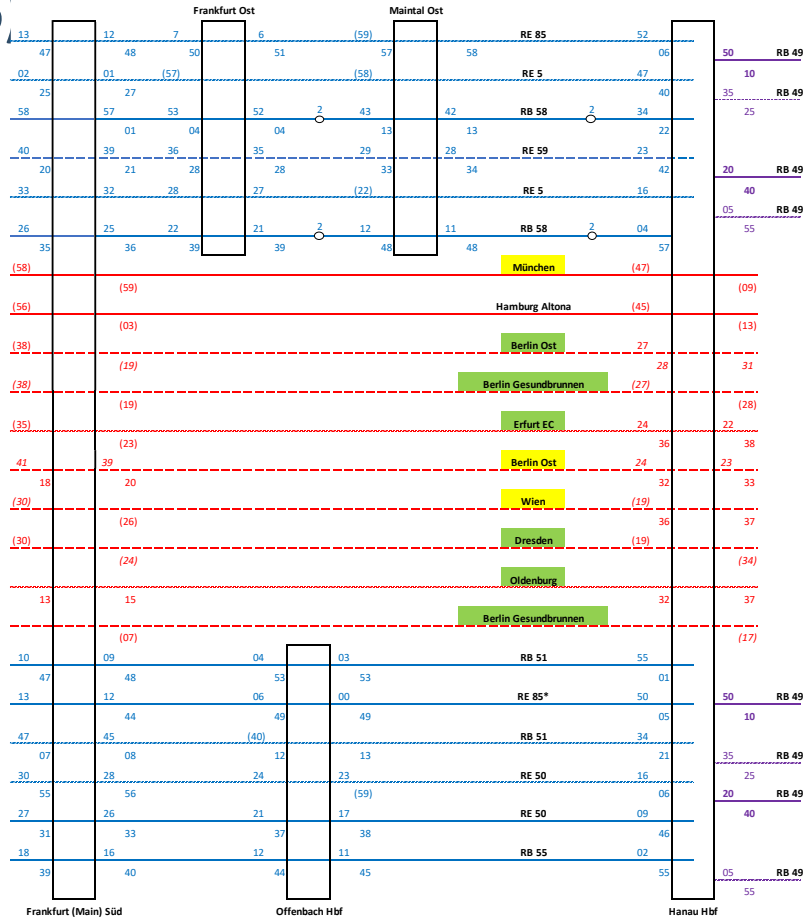
-  Linie im 60-min-Takt
-  Linie im 120-min-Takt
-  Einzellage in der HVZ
-  Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
-  Ankunftsminute im Bahnhof
Abfahrtsminute im Bahnhof
-  In Klammern: Durchfahrtsminute
- Morgens Einzellage als RB 51

Zu beachten beim 120-min-Takt:

-  Kursiv: ungerade Stunden
-  Normal: gerade Stunden

-  Maintal Ost
-  Offenbach Hbf

Netzgrafik AP 3: Durchbindung Hanau - Frankfurt Süd in der HVZ



4. Ergebnisse AP 3 (4/6)

Bewertung der Ergänzung zusätzlicher Fahrplanfahrten auf den betrachteten Strecken in der HVZ

- Musterfahrplan zeigt dichte Belegung der beiden Strecken in der HVZ
- Hinzu kommen die nicht im Musterfahrplan dargestellten Güterzüge
- Taktabweichungen deuten auf hohe Belegungsdichte und „Kompromisse“ bei der Trassenkonstruktion hin
- Die Fahrplanlage bei Durchbindungen ist nur in einem relativ kleinen Zeitraum sinnvoll möglich, damit keine zu langen Standzeiten in Hanau entstehen
- Aufgrund dessen ist ein Ergänzen weiterer Fahrplanfahrten aus unserer Sicht tendenziell nicht möglich
- Eine verbindliche Beurteilung möglicher zusätzlicher Zugfahrten kann nur durch DB Netz erfolgen

4. Ergebnisse AP 3 (5/6)








Darstellung alternativer Möglichkeiten zur Realisierung von Direktverbindungen von/nach Frankfurt

- Betrachtung von Zügen in/aus Richtung Frankfurt, die in Hanau beginnen/enden
- Verlängerung solcher Züge über Hanau hinaus in Richtung Nidderau
- Es könnten in der HVZ nach Auswertung der Netzgrafik die Züge der Linie RB 58 (Frankfurt Hbf/Süd – Frankfurt Ost – Hanau Hbf) verlängert werden, jedoch nur stündlich (zur vollen Stunde)
- Aufgrund der zeitlichen Lage und der daraus resultierenden relativ langen Standzeit in Hanau Hbf ist eine Verknüpfung dieser Züge der RB 58 mit den Zügen der RB 49 nicht zu empfehlen
- Vielmehr bietet sich hier eine Verlängerung der Züge der Linie RB 58 über Hanau hinaus bis Nidderau oder Friedberg an
- Die auf der Strecke Hanau – Friedberg zusätzlich vorzusehenden Verstärkerzüge der RB 58 könnten dann die halbstündlich verkehrenden Züge der RB 49 ergänzen; passen jedoch aufgrund der zeitlichen Lage der Züge der RB 58 zwischen Frankfurt und Hanau nicht exakt in das Taktschema der RB 49
- Für die Zukunft ist eine mögliche Durchbindung der nordmainischen S-Bahn in Richtung Nidderau / Erlensee zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen



4. Ergebnisse AP 3 (6/6)

Musterfahrplan der alternativen Möglichkeit zur Realisierung von Durchbindungen von/nach Frankfurt

Legende

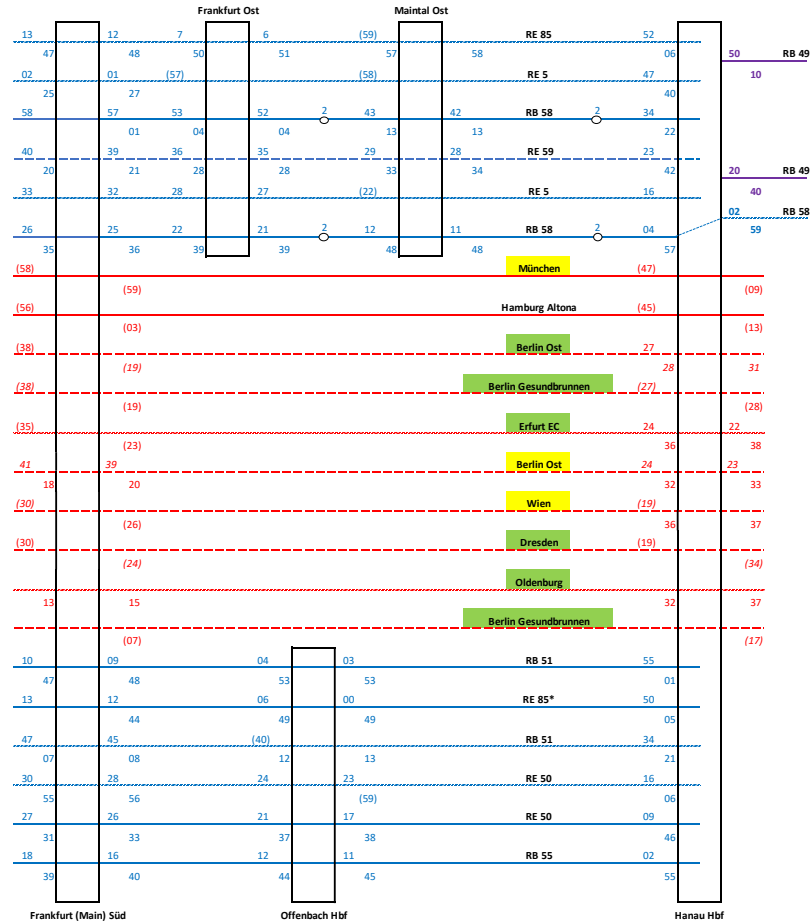
-  Linie im 60-min-Takt
-  Linie im 120-min-Takt
-  Einzellage in der HVZ
-  Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
-  Ankunftsminute im Bahnhof
Abfahrtsminute im Bahnhof
-  In Klammern: Durchfahrtsminute
-  Morgens Einzellage als RB 51

Zu beachten beim 120-min-Takt:

-  Kursiv: ungerade Stunden
-  Normal: gerade Stunden

-  Maintal Ost
-  Offenbach Hbf

Netzgrafik AP 3: Durchbindung Hanau - Frankfurt Süd in der HVZ



Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. **Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau**
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

5. Ergebnisse AP 4 (1/10)

Beschreibung Maßnahme:

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau

Ziel:

- Bewertung aller Systemanschlüsse zwischen RB 49 und RB 34 außerhalb der HVZ, Identifizieren von Mängeln und - sofern nötig - Vorschlag zur Optimierung der Anschlusssituation - hierbei Erstabstschätzung der grundsätzlichen Fahrbarkeit

Vorgehen:

- Erstellung je eines Musterfahrplans für die beiden Strecken Friedberg – Nidderau – Hanau sowie Bad Vilbel – Nidderau – Glauburg-Stockheim
- Ermittlung der Umsteigezeit der Anschlussbeziehungen zwischen RB 49 und RB 34
- Bewertung der einzelnen Anschlussbeziehungen im Hinblick auf die Größe der Umsteigezeit
- Identifizieren von Mängeln, die aus der Bewertung resultieren
- Ableiten von Vorschlägen zur Optimierung der „schlechten Anschlüsse“

5. Ergebnisse AP 4 (2/10)

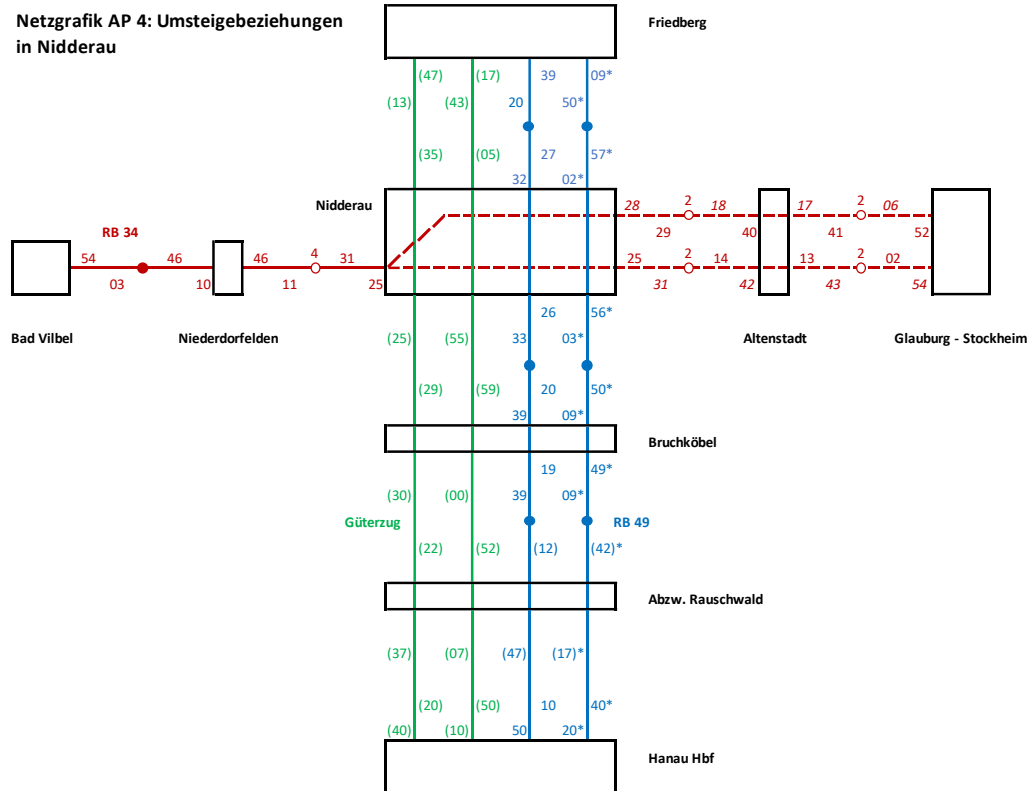
Erstellung eines Musterfahrplans

- Grundlage des Musterfahrplans: Fahrpläne Montag-Freitag außerhalb der HVZ (Zeitraum zwischen der HVZ am Morgen und der HVZ am Nachmittag)
- RB 49 Friedberg – Nidderau – Hanau:
 - Fahrplangrundlage: Fahrplanentwurf 2024
 - Züge verkehren im Takt (einzelne Taktabweichungen nur in der HVZ)
 - Taktfahrzeiten als Grundlage für den Musterfahrplan
- RB 34 Bad Vilbel – Nidderau – Glauburg-Stockheim
 - Fahrplangrundlage: Fahrplan 2022
 - Züge verkehren nur ansatzweise im Takt
 - Die Taktfahrzeiten für den Musterfahrplan ergeben sich aus den Fahrzeiten im Grundtakt, die jedoch insbesondere in der HVZ häufig abweichen. Es ergibt sich:
 - Stundentakt im Abschnitt Bad Vilbel – Nidderau
 - Zwei alternierende Zweistudentakte im Abschnitt Nidderau – Glauburg-Stockheim

5. Ergebnisse AP 4 (3/10)

Musterfahrplan

Netzgrafik AP 4: Umsteigebeziehungen in Nidderau



5 Ergebnisse AP 4 (4/10)

Ermittlung der Umsteigezeit der Anschlussbeziehungen

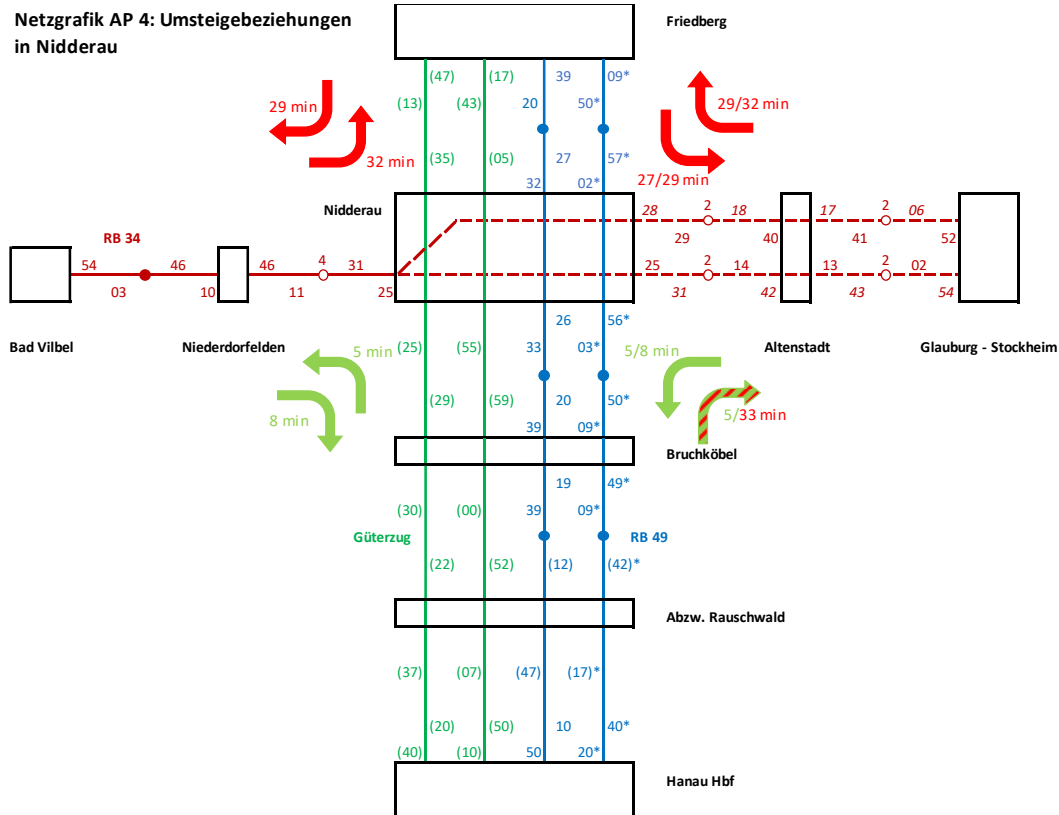
- Ermittlung der Umsteigezeit für alle möglichen Umsteigerelationen zwischen RB 49 und RB 34 jeweils in beiden Richtungen
 - Friedberg (RB 49) \leftrightarrow Bad Vilbel (RB 34)
 - Friedberg (RB 49) \leftrightarrow Glauburg-Stockheim (RB 34)
 - Hanau (RB 49) \leftrightarrow Glauburg-Stockheim (RB 34)
 - Hanau (RB 49) \leftrightarrow Bad Vilbel (RB 34)
- Übersichtliche Darstellung der jeweiligen Umsteigezeit in der Netzgrafik neben dem Pfeil, der die Umsteigerelation anzeigt

Bewertung der Anschlüsse

- Anhand der Größe der Umsteigezeit wird die jeweilige Anschlusssituation bewertet; Anschlüsse mit mehr als 15 Minuten Umsteigezeit werden hierbei als „schlechte Anschlüsse“ definiert
- Dargestellt wird das Ergebnis in der Netzgrafik durch farbliche Kennzeichnung von Umsteigezeit und zugehörigem Pfeil (grün bei max. 15 min Umsteigezeit, rot bei mehr als 15 min Umsteigezeit)

5. Ergebnisse AP 4 (5/10)

Netzgrafik mit Umsteigezeit und bewerteter Anschlussqualität



Legende

- Linie im 60-min-Takt
- - - Linie im 120-min-Takt
- ○ Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
- 55 05 Ankunftsminute im Bahnhof
Abfahrtsminute im Bahnhof
- (55) In Klammern: Durchfahrtsminute

Zu beachten beim 120-min-Takt:

- 55 05 Kursiv: ungerade Stunden
Normal: gerade Stunden
- * Mo-Fr, bis 19 Uhr

Annahme: 4 min Umsteigezeit in Nidderau



5. Ergebnisse AP 4 (6/10)

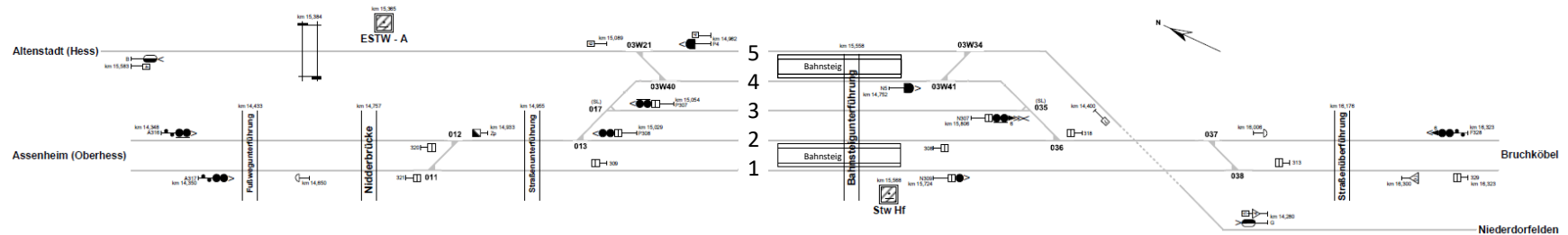
Identifizieren von Mängeln

- Friedberg (RB 49) → Bad Vilbel (RB 34): Umsteigezeit 29 min
→ Potenzieller Anschlusszug fährt kurz vor der Ankunft des Zubringerzuges ab
- Bad Vilbel (RB 34) → Friedberg (RB 49): Umsteigezeit 32 min
→ Anschluss nur „auf Sicht“ bzw. als „Turnschuh-Anschluss“ (2 min Umsteigezeit)
- Friedberg (RB 49) → Glauburg-Stockheim (RB 34): Umsteigezeit 27/29 min
→ Potenzieller Anschlusszug fährt kurz vor der Ankunft des Zubringerzuges ab
- Glauburg-Stockheim (RB 34) → Friedberg (RB 49): Umsteigezeit 29/32 min
→ Potenzieller Anschlusszug fährt alle 2 Stunden kurz vor der Ankunft des Zubringerzuges ab
→ Anschluss alle 2 Stunden nur „auf Sicht“ bzw. als „Turnschuh-Anschluss“ (2 min Umsteigezeit)
- Hanau (RB 49) → Glauburg-Stockheim (RB 34): Umsteigezeit alle 2 Stunden 33 min
→ Anschluss alle 2 Stunden nur „auf Sicht“ bzw. als „Turnschuh-Anschluss“ (3 min Umsteigezeit)

5. Ergebnisse AP 4 (7/10)

Optimierungsvorschläge – grundsätzliche Möglichkeiten (1/2)

- Gleiswechsel zum Ermöglichen von bahnsteiggleichen Umsteigemöglichkeiten und somit einer Verkürzung der nötigen Umsteigezeit
→ generell nicht möglich, da sich die Bahnsteigbelegung aus dem Bahnhofsspurplan und der Leit- und Sicherungstechnik ergibt (jede Fahrt kann jeweils nur genau einen der vier Bahnsteige nutzen)



Quelle: APN DB Netz; Animation und Anpassung Gleisnummern durch BPV

5. Ergebnisse AP 4 (8/10)

Optimierungsvorschläge – grundsätzliche Möglichkeiten (2/2)

- Anpassung des Fahrplans
 - unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur grundsätzlich möglich
 - Friedberg – Nidderau – Hanau:
 - Zweigleisige Strecke, weshalb Fahrten der beiden Richtungen weitestgehend unabhängig voneinander verkehren können → Fahrplananpassungen sind meist möglich
 - Fahrbarkeit in den Knoten Friedberg und Hanau bleibt unberücksichtigt
 - Die vorgesehenen Fahrplananpassungen sollten auch in der HVZ umsetzbar sein
 - Bad Vilbel – Nidderau – Glauburg-Stockheim:
 - Eingleisige Strecke, weshalb Fahrten der beiden Richtungen jeweils aufeinander abgestimmt werden müssen → Fahrplananpassungen sind nur eingeschränkt möglich
 - Fahrbarkeit in den Knoten Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim bleibt unberücksichtigt
 - Die vorgesehenen Fahrplananpassungen sind in der HVZ wegen zusätzlicher Verstärkerfahrten ggf. nicht umsetzbar

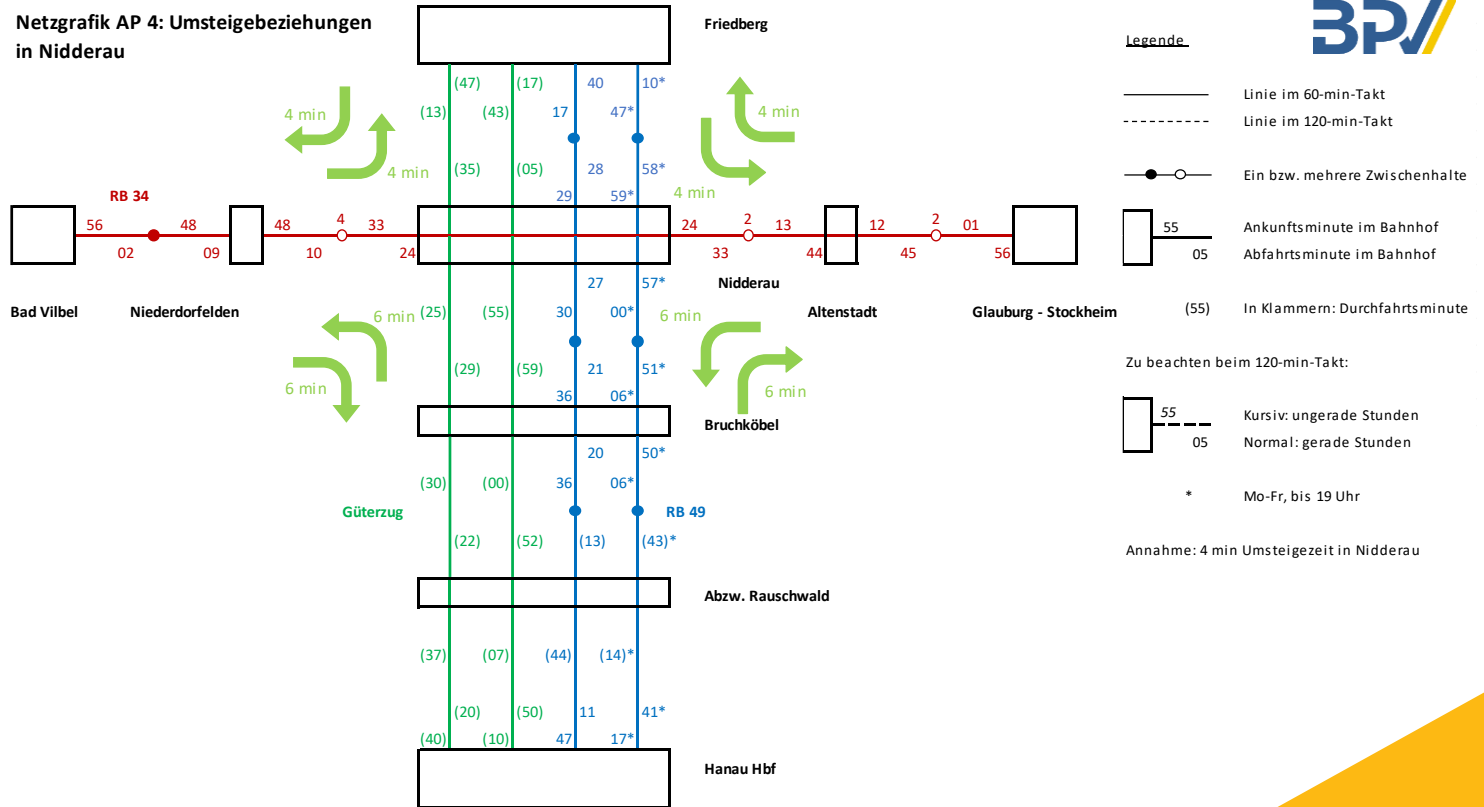
5. Ergebnisse AP 4 (9/10)

Optimierungsvorschlag: Anpassung des Fahrplans (grundsätzlich fahrbar nach Erstabschätzung)

- RB 49 im Abschnitt Friedberg – Nidderau
(Berücksichtigung Anschlüsse in Friedberg: von/nach Gießen und von/zur S 6, RB 16, RB 47, RB 48)
 - Friedberg – Nidderau: 3 min früher
 - Nidderau – Friedberg: 1 min später
- RB 49 im Abschnitt Nidderau – Hanau
 - Nidderau – Hanau: 3 min früher (optional, zur Vermeidung von Standzeiten in Nidderau)
 - Hanau – Nidderau: 1 min später (optional, zur Vermeidung von Standzeiten in Nidderau)
- RB 34 im Abschnitt Bad Vilbel – Nidderau
(Berücksichtigung der Durchbindung der RB 34 in Bad Vilbel von/nach Frankfurt Hbf)
 - Bad Vilbel – Nidderau: 1 min früher
 - Nidderau – Bad Vilbel: 2 min später
- RB 34 im Abschnitt Nidderau – Glauburg-Stockheim
 - Nidderau – Glauburg-Stockheim: gerade Stunde 4 min später; ungerade Stunde 2 min später
 - Glauburg-Stockheim – Nidderau: ungerade Stunde 4 min früher; gerade Stunde 1 min früher

5. Ergebnisse AP 4 (10/10)

Optimierungsvorschlag:
Netzgrafik mit angepasstem Fahrplan und optimierten Anschlüssen



Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. **Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen**
 1. **Erbstadt-Kaichen**
 2. **Bruchköbel Kirle-Siedlung**
 3. **Hanau Innenstadt Ost**
 4. **Hanau Sportsfield/Pionier Park**
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. Ergebniszusammenstellung

6. Ergebnisse AP 5 (1/15)

Beschreibung Maßnahme:

- Realisierung zusätzlicher Stationen

Ziel:

- Ersteinschätzung in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit für Bahnsteige und Zuwegungen
- Erstbewertung der Haltestellenabstände
- Erstbewertung der erforderlichen Fahrplananpassungen

Vorgehen:

- Analyse der Flächenverfügbarkeit zur Anlage von Bahnsteigen und Zuwegungen aus Karten und Luftbildern
- Ermittlung der Abstände zwischen den vorhandenen und zusätzlichen Verkehrsstationen
- Abschätzung der Auswirkungen der Bedienung der zusätzlichen Stationen auf den Fahrplan der RB 49 und die Anschlusssituation

6. Ergebnisse AP 5 (2/15)

1. Station „Erbstadt - Kaichen“ (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

- Betrachtung des Abschnittes zwischen der Landesstraße L3188 sowie der Kreisstraße K243
- Richtung Friedberg: Freie Fläche entlang der Bahntrasse mit Infrastruktur des ehemaligen Haltepunktes
- Richtung Hanau: Freie Fläche entlang der Bahntrasse mit Infrastruktur des ehemaligen Haltepunktes

6. Ergebnisse AP 5 (3/15)

1. Station „Erbstadt - Kaichen“ (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Richtung Friedberg:
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen parallel zur Bahntrasse von der Kreisstraße; Zuwegung des stillgelegten Haltepunktes noch vorhanden
- Richtung Hanau:
 - Noch vorhandene Personenüberführung vom Bahnsteig Richtung Friedberg
 - Zuwegung südlich der Bahntrasse über einen parallel verlaufenden Weg zur Kreisstraße möglich

6. Ergebnisse AP 5 (4/15)

1. Station „Erbstadt – Kaichen“ (3/3)



Erbstadt-Kaichen

Legende

- Freifläche vorhanden
- Potenzielle Bahnsteiglage
- Zuweg
- Zuweg über Fußgängerüberführung

Kartengrundlage: OpenStreetMap,
ODBL 1.0
1 : 7 500

6. Ergebnisse AP 5 (5/15)

2. Station „Bruchköbel Kirle-Siedlung“ (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

Betrachtung des Abschnittes zwischen der Hauptstraße bzw. der nahegelegenen Eisenbahnüberführung und der Kläranlage am Kinzigheimer Weg

- Richtung Friedberg: Freie Fläche entlang des an der Bahntrasse angrenzenden Wohngebietes
- Richtung Hanau: Freie Fläche entlang der an der Bahntrasse parallel verlaufenden Friedberger Landstraße und der Dreispitzhalle
- Verfügbare Flächen östlich der Bahntrasse eingeschränkt durch die Bebauung des angrenzenden Wohngebietes

6. Ergebnisse AP 5 (6/15)

2. Station „Bruckköbel Kirle-Siedlung“ (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Richtung Friedberg:
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen an dem parallel verlaufenden Dammweg; Durchgang/-fahrt durch ein Wohngebiet nötig
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer über „In den Niederwiesen“ sowie über „Memelstraße“; Durchgang/-fahrt durch ein Wohngebiet nötig
 - Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen über „Gleiwitzer Straße“ oder „Kinzigheimer Weg“; An der Wendeanlage Abwasserbehandlungsanlage vorhanden; Durchgang/-fahrt durch ein Wohngebiet nötig oder PKW-Anbindung von Westen her
- Richtung Hanau:
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen über die Friedberger Landstraße bzw. den Parkplatz der Dreispitzhalle
 - Freies Feld weiter südlich




6. Ergebnisse AP 5 (7/15)

2. Station „Bruchköbel Kirle-Siedlung“ (3/3)



Bruchköbel Kirle-Siedlung

Legende

-  Freifläche vorhanden
-  Potenzielle Bahnsteiglage
-  Zuweg

Kartengrundlage: OpenStreetMap,
ODbL 1.0
1 : 10 000

6. Ergebnisse AP 5 (8/15)

3. Station „Hanau Innenstadt Ost“ (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

Betrachtung des Abschnittes zwischen dem Fluss Kinzig sowie der Wilhelm-Rohn-Straße

- Richtung Friedberg: Freie Fläche entlang des an der Bahntrasse angrenzenden Industriegeländes; leichte Verbreiterung der Fläche in Richtung Nordwesten zur Kinzig hin
- Richtung Hanau: Freie Fläche entlang des an der Bahntrasse angrenzenden Industriegeländes; leichte Verbreiterung der Fläche in Richtung Nordwesten zur Kinzig hin
- Verfügbare Flächen eingeschränkt durch die Bebauung des angrenzenden Industriegebietes

6. Ergebnisse AP 5 (9/15)

3. Station „Hanau Innenstadt Ost“ (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Richtung Friedberg:
 - Vorhandener Weg in Verlängerung der Rühlstraße südlich der Kinzig mit Bahnquerung unter der Kinzigbrücke
 - Direkte Zuwegung von der Wilhelm-Rohn-Straße aus (mit Höhendifferenz)
 - Mittige Zuwegung auf der östlichen Bahnseite allenfalls direkt vom angrenzenden Industriegelände (ggf. als „privater“ Zugang realisierbar)
- Richtung Hanau:
 - Vorhandener Weg in Verlängerung der Rühlstraße südlich der Kinzig
 - Direkte Zuwegung von der Wilhelm-Rohn-Straße aus (mit Höhendifferenz)
 - Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen über die Höhensonnestraße über das Industriegelände der Firma Heraeus (ggf. nur als „privater“ Zugang realisierbar)

6. Ergebnisse AP 5 (10/15)

3. Station „Hanau Innenstadt Ost“ (3/3)



Hanau Innenstadt Ost

Legende

- Freifläche vorhanden
- Potenzielle Bahnsteiglage
- Zuweg
- Privater Zuweg

Kartengrundlage: OpenStreetMap,
ODBl 1.0
1 : 7 500

6. Ergebnisse AP 5 (11/15)

4. Station „Hanau Sportsfield/Pionier Park“ (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

Betrachtung des Abschnittes zwischen der Bundesstraße B43 bzw. der nahegelegenen Fußgängerunterführung sowie der Bundesstraße B43a

- Richtung Friedberg: Freie Fläche neben dem Gelände des Sportsfields sowie neben dem nordwestlich angrenzenden Gewerbegebiet
- Richtung Hanau: Freie Fläche entlang des an der Bahntrasse angrenzenden Industriegeländes

6. Ergebnisse AP 5 (12/15)

4. Station „Hanau Sportsfield/Pionier Park“ (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Richtung Friedberg:
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen auf dem Sportsfield-Gelände; Durchgang/-fahrt über das Sportsfield-Gelände (Wohngebiet / ehem. Kasernengelände) nötig
 - Freie Flächen zur Anlage von Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer von den Parkplätzen des Gewerbegebiets; Nutzung der entsprechenden Parkplätze zum Durchgang nötig
 - Vom zwischen der Fußgängerunterführung und dem Gewerbegebiet verlaufenden Fußweg aus könnte ein Bahnsteig ebenfalls erreicht werden
- Richtung Hanau:
 - Personenüberführung oder -unterführung vom Bahnsteig Richtung Friedberg
 - Zuwegung auf der südwestlichen Bahnseite nur über einen Fußweg von der Unterführung aus möglich, der je nach Lage des Bahnsteigs relativ lang ist
 - Weitere Zugangsmöglichkeiten nur direkt vom angrenzenden Industriegelände (ggf. nur als „privater“ Zugang realisierbar)





6. Ergebnisse AP 5 (13/15)

4. Station „Hanau Sportsfield/ Pionier Park“ (3/3)



**Hanau Sportsfield/
Pionier Park**

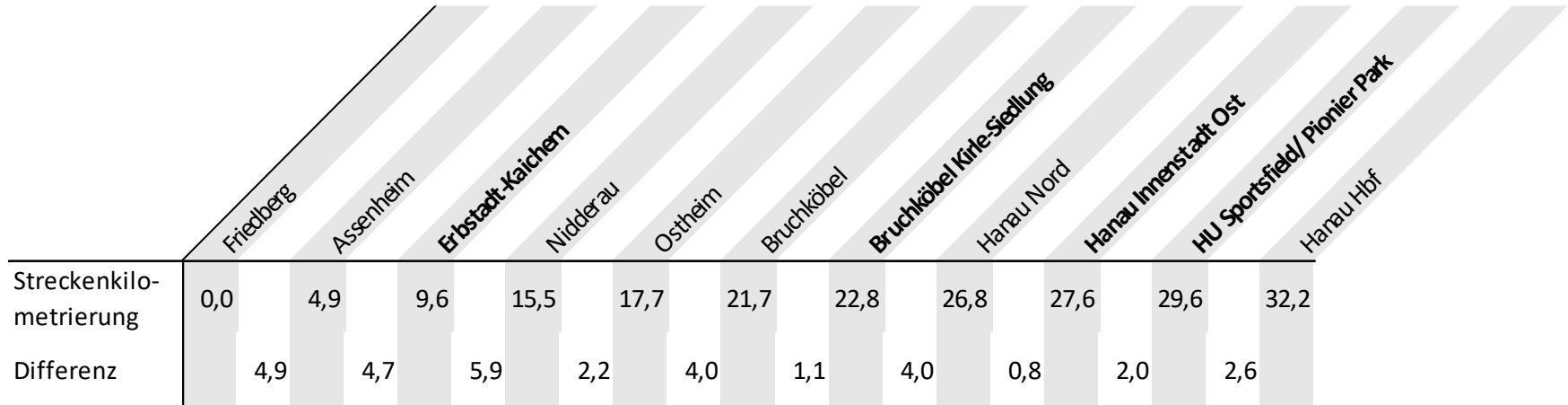
Legende

-  Freifläche vorhanden
-  Potenzielle Bahnsteiglage
-  Zuweg
-  Zuweg privat

Kartengrundlage: OpenStreetMap,
ODbL 1.0
1 : 10 000

6. Ergebnisse AP 5 (14/15)

Ermittlung der Abstände zwischen vorhandenen und zusätzlichen Stationen



Quelle: Eigene Darstellung

6. Ergebnisse AP 5 (15/15)

Auswirkungen auf den Fahrplan der RB 49

Ziel: Gleichzeitige Realisierung der vier zusätzlichen Stationen

Folge: Fahrzeitverlängerung der RB 49 durch Halten, Bremsen und Anfahren

- Fahrzeitverlängerung bei vier zusätzlichen Stationen um ca. 6 min.
 - Eine entsprechend spätere Ankunft bzw. frühere Abfahrt in Hanau Hbf oder Friedberg wird erforderlich
 - Anschlüsse in Hanau Hbf oder Friedberg sowie die Umsteigebeziehungen in Nidderau sind bei der Verschiebung der Fahrplanlage zu berücksichtigen
- Neues Bedienungskonzept erforderlich

Im derzeitigen Fahrplankonzept ist maximal ein zusätzlicher Halt realisierbar

Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. **Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee**
8. Ergebniszusammenstellung

7. Ergebnisse AP 6 (1/13)

Beschreibung Maßnahme:

- Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee

Ziel:

- Grobe Ersteinschätzung in Bezug auf Vorhandensein von Freiflächen zur Verlängerung der bestehenden Trasse bis zum eigentlichen Stadtgebiet sowie zur Anlage von Bahnsteigen und Zuwegungen, konzeptionelle Ansätze zur Einbindung der Bedienung der Verkehrsstationen in den Fahrplan im Abschnitt Nidderau - Hanau

Vorgehen:

- Prüfung, ob Freiflächen zur Verlängerung der bestehenden Trasse vorhanden ist
- Prüfung, ob Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen und Zuwegungen vorhanden sind
- Erstellung von konzeptionellen Ansätzen zur Einbindung der Bedienung der Verkehrsstationen in den vorhandenen Fahrplan im Abschnitt Nidderau - Hanau

7. Ergebnisse AP 6 (2/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante A (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

- Betrachtung des Abschnittes zwischen der Straße „Zum Fliegerhorst“ am Kreisverkehr der Landstraße L3193, der Straße „Auf der Beune“ und der Straße „Zum Fliegerhorst“ Richtung Markwaldsiedlung
- Freie Fläche entlang der Bahntrasse zwischen Straße „Zum Fliegerhorst“ und Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, gegenüber begrenzt durch das Sportzentrum des FC Erlensee

7. Ergebnisentwurf AP 6 (3/13)

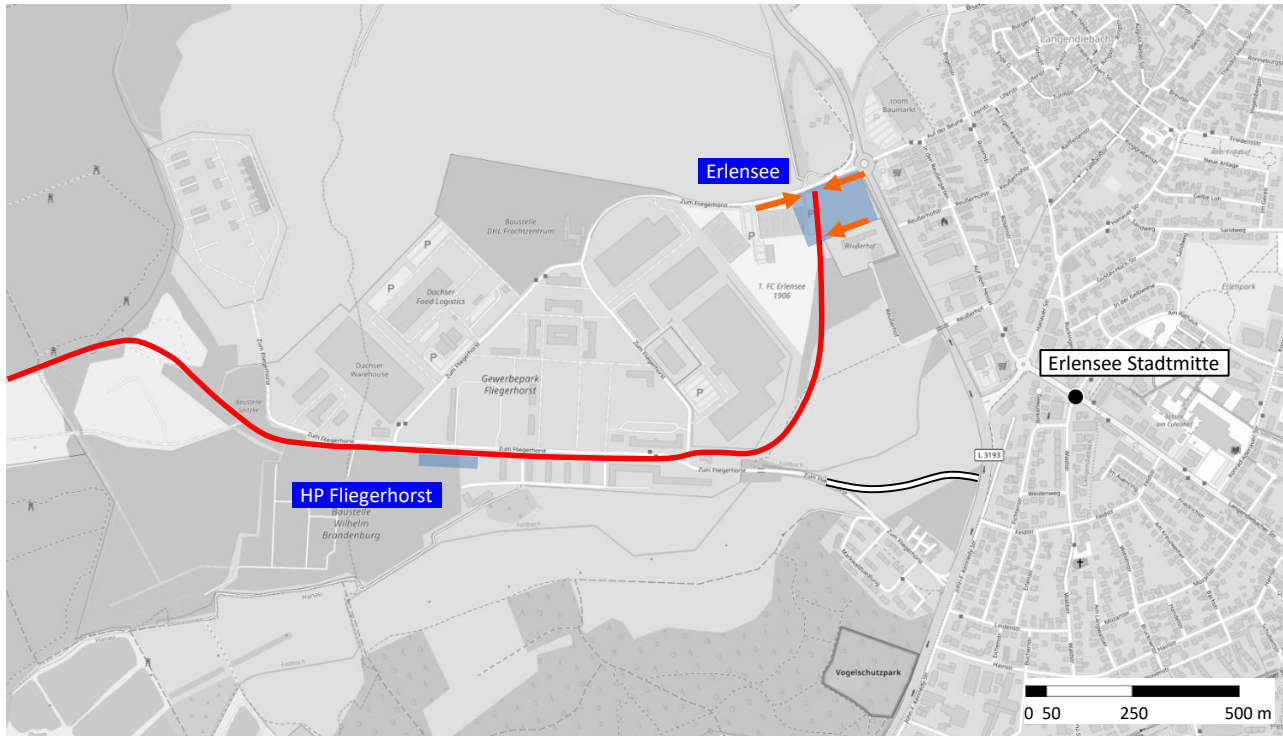
Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante A (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen von der Straße „Zum Fliegerhorst“
- Überquerung (Bahnübergang) der Süd-Ost-Anbindung im Fliegerhorst notwendig

7. Ergebnisse AP 6 (4/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante A (3/3)



Reaktivierung Gleis-anschluss Erlensee Trassenvariante A

- Freifläche "Erlensee Stadt"
- Trassenvariante A
- Neue Süd-Ost-Anbindung
- Zuwegungen

Kartengrundlage: OpenStreetMap
ODbL 1.0
1 : 15 000

7. Ergebnisse AP 6 (5/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante B (1/4)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

- Betrachtung des Abschnittes zwischen der Straße „Zum Fliegerhorst“ und der Landesstraße L3193
- Freie Fläche entlang der Bahntrasse zwischen Neue Süd-Ost-Anbindung und der Bahntrasse vorhanden

7. Ergebnisse AP 6 (6/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante B (2/4)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen vorhanden; Verbindung der Straße „Zum Fliegerhorst“ und der Landesstraße L3193 neue Süd-Ost-Anbindung
- Überquerung (Bahnübergang) der Süd-Ost-Anbindung im Fliegerhorst notwendig

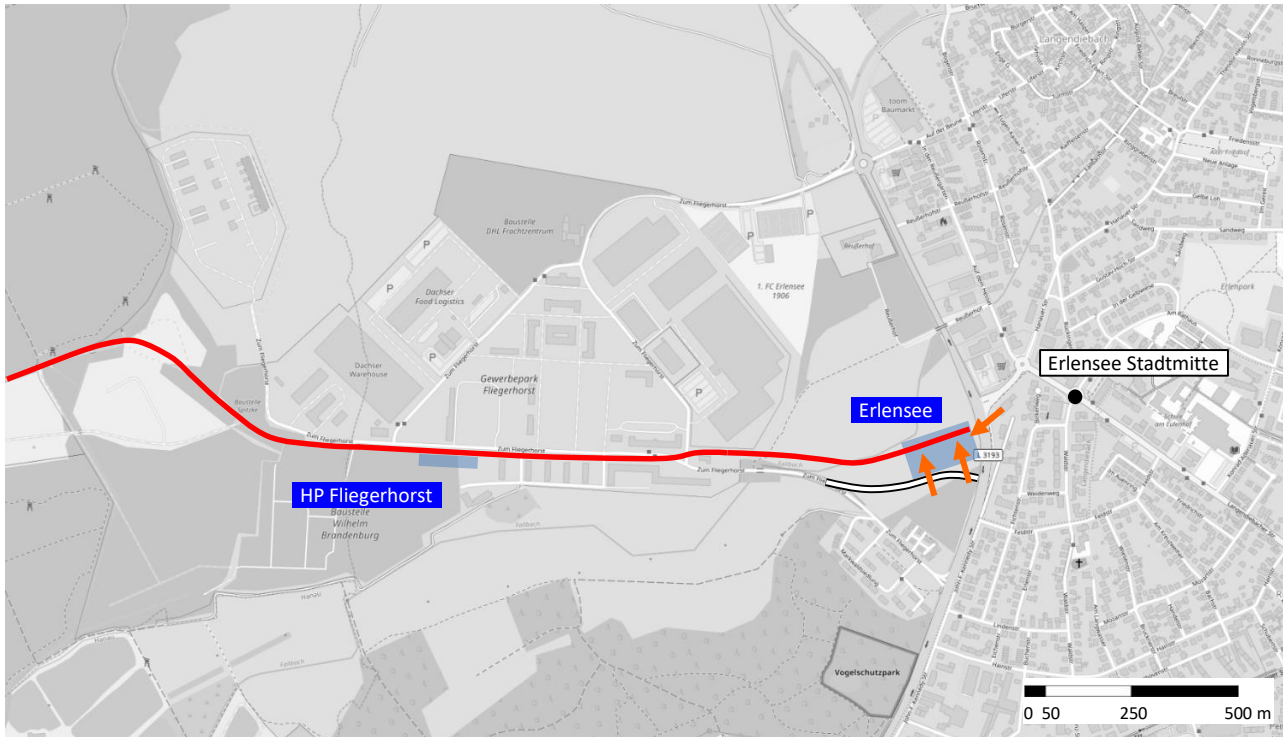
7. Ergebnisse AP 6 (7/13)

Neue Süd-Ost-Anbindung
zum Gewebepark Fliegerhorst
Erlensee Stadt -
Variante B (3/4)



7. Ergebnisse AP 6 (8/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante B (4/4)



Reaktivierung Gleisanschluss Erlensee Trassenvariante B

- Freifläche "Erlensee Stadt"
- Trassenvariante B
- Neue Süd-Ost-Anbindung
- Zuwegungen

Kartgrundlage: OpenStreetMap
ODbL 1.0
1 : 15 000

7. Ergebnisse AP 6 (9/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt – Variante C (1/3)

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

- Betrachtung des Abschnittes der Straße „Zum Fliegerhorst“ am nördlichen Anschluss an die Landesstraße L3193
- Freie Fläche nördlich der Landesstraße L3193 vorhanden

Planvariante C2: Süd-Verlängerung

Freiflächen zur Anlage von Bahnsteigen

- Betrachtung des Abschnittes zwischen der Straße „Reußerhof“ und der Landesstraße L3193
- Freie Fläche vorhanden

7. Ergebnisse AP 6 (10/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt – Variante C (2/3)

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen vorhanden
- Zuwegung direkt von der Straße „Zum Fliegerhorst“ möglich

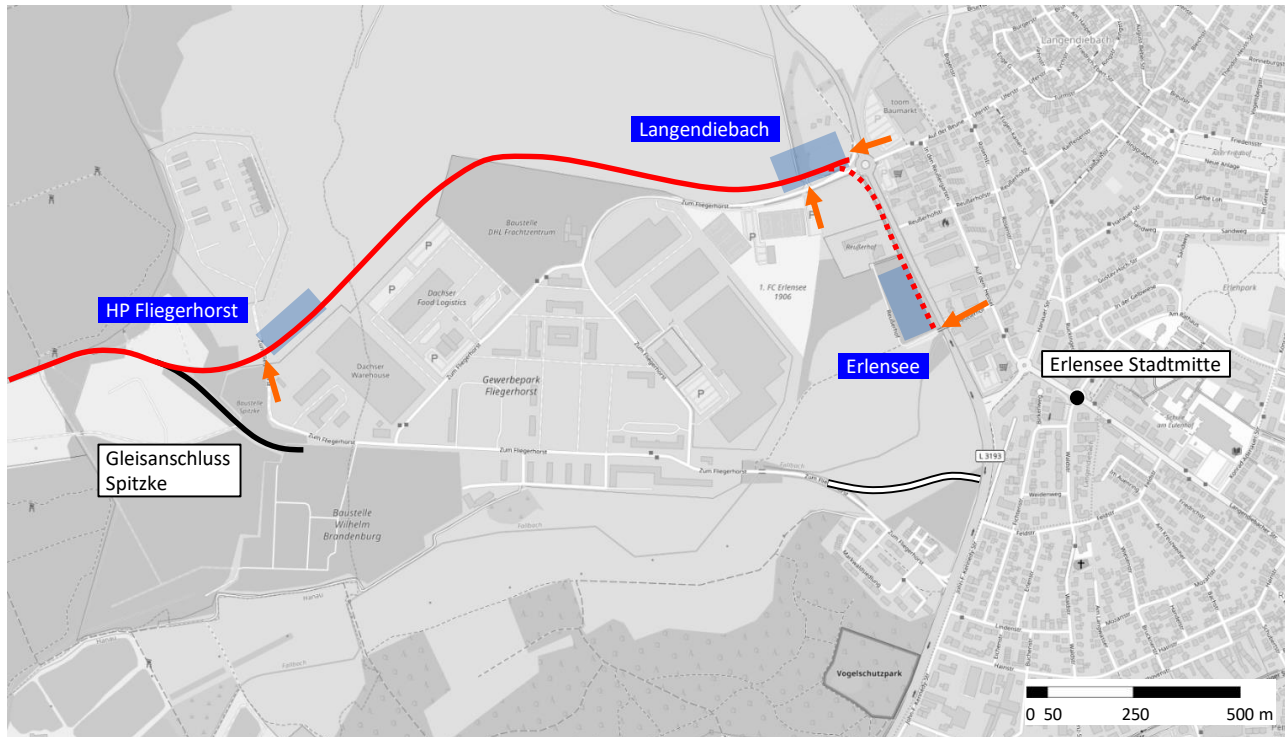
Planvariante C2: Süd-Verlängerung

Freiflächen zur Anlage von Zuwegungen

- Freie Fläche zur Anlage von Zuwegungen vorhanden
- Zuwegung von der Landesstraße L3193 über die Straße „Reußerhof“ möglich

7. Ergebnisse AP 6 (12/13)

Trassenkonzept Erlensee Stadt - Variante C, inkl. Untervariante C2 (4/4)



Reaktivierung Gleisanschluss Erlensee Trassenvariante C

- Freiflächen Stationen
- Trasse Erlensee Fliegerhorst
- Trassenvariante C2
- Neue Süd-Ost-Anbindung
- Zuwegung

Kartgrundlage: OpenStreetMap
ODbL 1.0
1 : 15 000

7. Ergebnisse AP 6 (13/13)

Fazit

- Das „Trassenkonzept Erlensee Stadt“ bietet eine gute Erschließung der Stadt
- Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist es schwierig, den Haltepunkt Erlensee Stadt näher am Stadtzentrum zu errichten
- Im Bereich des Gewerbeparks Fliegerhorst ist ein weiterer Haltepunkt vorzusehen
- Die weitere Bebauung des Gewerbeparks muss die Trasse berücksichtigen, vorhandene Planung sollten eingebunden werden

Betriebskonzept

- Eine Zugflügelung erscheint aufgrund der kurzen Fahrtstrecke nach Hanau vorerst nicht sinnvoll (Verspätungsanfälligkeit)
- Aufteilen des 15-Minuten-Taktes ab Hanau Nord in Richtung Erlensee und Friedberg (je halbstündlich) in Konkurrenz zum 15-Minuten-Takt bis Nidderau
- Die Elektrifizierung der Trasse bis zur Stadt Erlensee wird als selbstverständlicher Bestandteil der Reaktivierung angesehen
- Prüfen, ob sich Erlensee als Endhaltepunkt für die Nordmainische S-Bahn eignet

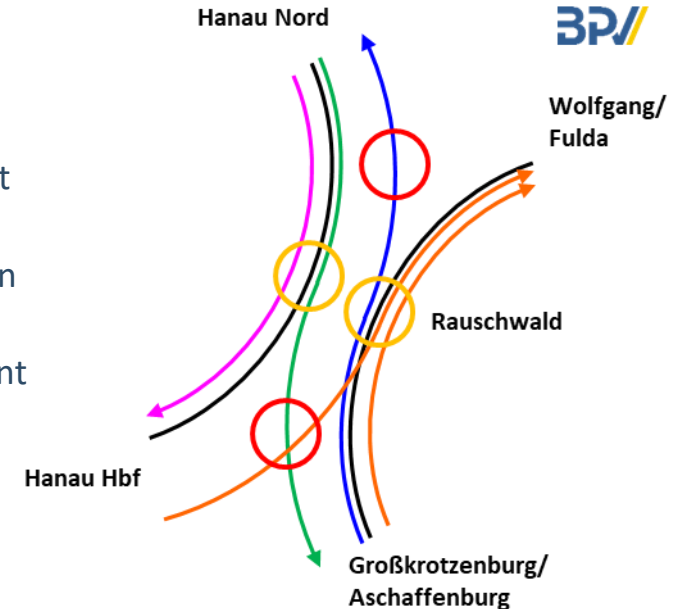
Gliederung

1. Vorstellung BPV Consult GmbH
2. Aufgabenstellung
3. Ergebnis AP 2: Taktverdichtung in der HVZ auf dem Abschnitt Hanau – Nidderau zum 15-Minuten-Takt
4. Ergebnis AP 3: Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)
5. Ergebnis AP 4: Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau
6. Ergebnis AP 5: Realisierung zusätzlicher Stationen
7. Ergebnis AP 6: Realisierung Gleisanschluss nach Erlensee
8. **Ergebniszusammenstellung**

8. Ergebniszusammenstellung (1/6)

AP 2

- **Taktverdichtung zum 15-Minuten-Takt in der HVZ auf dem Abschnitt Nidderau – Hanau**
 - Engpass ist der Abzweig Rauschwald – ein 15-Minuten-Takt kann voraussichtlich gefahren werden
 - Für das Wenden der Zwischentaktzüge in Nidderau wird ein moderater Ausbau des Bahnhofs erforderlich
 - Eine Wende an einem Bahnsteiggleis in Hanau Hbf erscheint möglich

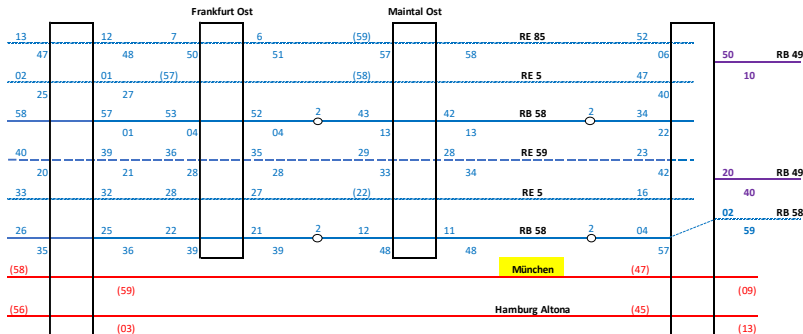


8. Ergebniszusammenstellung (2/6)

AP 3

- **Durchbindung in Hanau von/nach Frankfurt (Süd/Ost)**
 - Die Verlängerung der Züge der Linie RB 58 über Hanau hinaus bis Nidderau oder Friedberg bietet sich an
 - Eine Verknüpfung der RB 58 mit den Zügen der RB 49 ist aufgrund der zeitlichen Lage und der daraus resultierenden relativ langen Standzeit in Hanau Hbf nicht zu empfehlen

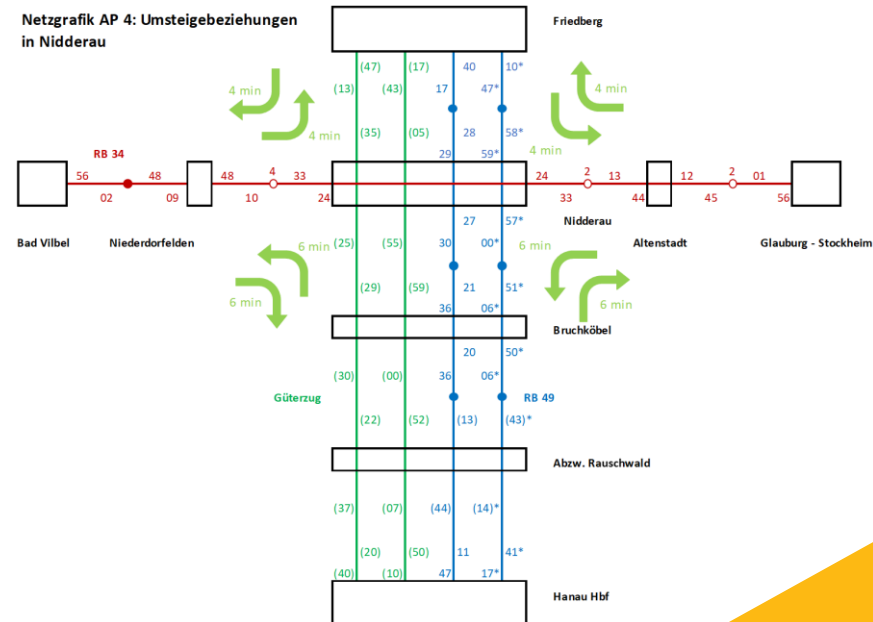
Netzgrafik AP 3: Durchbindung Hanau - Frankfurt Süd in der HVZ



8. Ergebniszusammenstellung (3/6)

AP 4

- **Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Nidderau**
 - Die Anschlüsse sind heute in und aus Richtung Hanau optimiert
 - Eine weitere Optimierung der Umsteigebeziehungen ist nur mit einer Wartezeit für die Züge der Niddertalbahn in Nidderau möglich



8. Ergebniszusammenstellung (4/6)

AP 5

- Maximal ein zusätzlicher Halt im derzeitigen Fahrplankonzept realisierbar
- Zusätzliche Stationen bei gleichzeitiger Realisierung
 - Fahrzeitverlängerung um ca. 6 min. bei gleichzeitiger Realisierung aller vier Haltepunkte
 - Neues Bedienungskonzept erforderlich
 - Die neuen Stationen verdichten die Haltepunktabstände auf der Strecke auf ein sinnvolles Maß



8. Ergebniszusammenstellung (5/6)

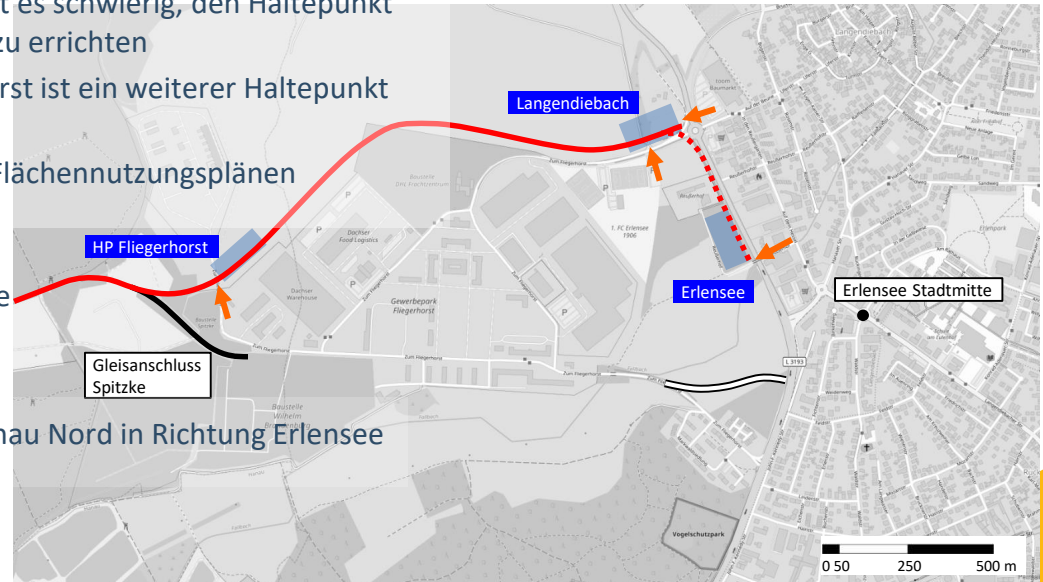
AP 6

Reaktivierung Gleisanschluss nach Erlensee für den SPNV

- Das „Trassenkonzept Erlensee Stadt – Variante C“ bietet das größte Fahrgastpotenzial aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum
- Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist es schwierig, den Haltepunkt Erlensee Stadt näher am Stadtzentrum zu errichten
- Im Bereich des Gewerbeparks Fliegerhorst ist ein weiterer Haltepunkt vorzusehen
- Die Trasse ist in Bebauungsplänen und Flächennutzungsplänen zu berücksichtigen
- Nächste Schritte: Sicherung der Trasse, Ingenieurtechnische Machbarkeitsstudie mit Potentialanalyse

Betriebskonzept

- Aufteilen des 15-Minuten-Taktes ab Hanau Nord in Richtung Erlensee und Friedberg (je halbstündlich)



8. Ergebniszusammenstellung (6/6)

Ausblick

- Es gibt zahlreiche gute Ansätze zur Verbesserung des SPNV-Angebots zwischen Hanau und Friedberg, die in dieser Potenzialuntersuchung bewertet und zusammengestellt sind.
- Nicht alle Ansätze sind gleichzeitig umsetzbar, da es gegenseitige Ausschlüsse gibt.
- In weiterführenden Überlegungen sollte ein Gesamtkonzept mit
 - Entscheidungen zu widersprüchlichen Anforderungen und damit
 - schlüssiger Zielstellungaufgestellt werden.
- Das aufzustellende Gesamtkonzept sollte aufbauend auf diese Potenzialanalyse einen möglichen Entwicklungspfad mit den darin umsetzbaren Entwicklungspotenzialen und eine sinnvolle Vorgehensweise aufzeigen.
- Das Gesamtkonzept würde dann als Konsens die Region durch einheitliche Forderungen und ein einheitliches, priorisiertes Vorgehen stärken.

DANKE

für Ihre Aufmerksamkeit!
