

EINGEGANGEN

19. Feb. 2019

STAVO

StaVO 19.02.2019 – TOP 3.3-

Anfrage FDP-Fraktion

Betreff: „Auswirkungen für Schrankenschließzeiten - Takterhöhung bei der S1“

Sachverhalt/Begründung:

Angesichts erfolgter und zukünftig geplanter Taktverstärkungen bei der S1 vermehrt vom 30-Minuten-Takt hin zum 15-Minuten-Takt drängt sich die Frage auf, inwieweit bei einer (weiteren?) Takterhöhung und zugleich bei gleichbleibend den aktuellen Schrankenschließzeiten pro S-Bahn und je Richtung der Bahnübergang in der Ortsmitte von Ober-Roden zukünftig überhaupt noch – realistisch – wie lange „offen“ zur Querung für Fußgänger sowie Auto- und Radfahrer sein wird bzw. noch kann?

Anfrage gemäß § 16 Abs. 1 GO:

1. Zu welchem Fahrplanwechsel des RMV hat es wann (seit 2015) welche Taktveränderung/-en betreffend die S-Bahn S1 gegeben?
2. Welche zukünftigen Taktveränderungen betreffend die S-Bahn S1 stehen konkret für wann in Aussicht bzw. sind für/ab wann geplant?
3. Welche praktischen Auswirkungen für die Schrankenschließzeiten (Maßstab: Schließminuten pro Stunde aufaddiert und gegenübergestellt im Verhältnis zur offenen Schranke im gleichen Zeitraum) am Bahnübergang in Ober-Roden sind durch zukünftige Taktveränderungen bei der S-Bahn S1 zu Gunsten des 15-Minuten-Takt zu erwarten?
4. Gab es seit dem erneuten Aufflackern der Thematik der Schrankenschließzeiten im Rahmen des letzten Bürgermeisterwahlkampf Anfang 2017 und dem Schreiben der Deutschen Bahn in der Sache aus Dezember 2016 bis dato neuerliche Gespräche mit der Deutschen Bahn zum Zwecke der technischen sowie praktischen Erreichung der Verkürzung der Schrankenschließzeiten am Bahnübergang in Ober-Roden? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis bzw. welchen Ergebnissen?

Stellungnahme des Magistrats:

Zu 1:

Ab 2015: Die S-Bahnstrecke S1 wird im 30-Minuten-Takt bedient. In der Hauptverkehrszeit besteht ein 15-Minuten-Takt, wobei die Verstärkerzüge nur bis Hochheim am Main verkehren. Sonn- und feiertags vom Betriebsbeginn an bis 8 Uhr wird nur ein 60-Min.-Takt angeboten.

2016-2018: Ab dem Fahrplanjahr 2017 verkehrt die S1 in der nachfragestärksten Zeit zwischen 10:00 und 18:00 Uhr durchgehend alle 15 Minuten zwischen Frankfurt-Höchst und Offenbach Ost.

Hinweis: Ab dem Fahrplanwechsel zum 10.12.2017 Einführung von Nachtfahrten in den Nächten Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen.

Ab Fahrplanwechsel 09.12.2018:

Ausweitung des 15-Minuten-Taktes zwischen Höchst und Offenbach-Ost ab Uhr 13:00 bis Uhr 19:00

Zwei zusätzliche Fahrtenpaare Hochheim/Flörsheim-Ober-Roden, mit denen der 15-Min.-Takt abends bis nach 20 Uhr verlängert wird.

Sonntags neue Fahrt 6:58 Uhr ab Ober-Roden nach Wiesbaden, damit ab 6:28 Uhr ab Ober-Roden auch sonntags 30-Minuten-Takt.

Zu 2:

Der FA Verkehr liegen derzeit noch keine Informationen diesbezüglich vor

Zu 3:

Durch den Außendienst wurde ermittelt, dass beim **Viertelstundentakt der Bahnübergang insgesamt 26 Minuten/Stunde nicht überquert werden kann (wenn alles planmäßig läuft)**. Die Zeiten teilen sich wie folgt auf:

Ausfahrt der S1: 20 Sekunden Rotlicht, danach schließt sich die Schranke
 2 Min. 20 Sekunden fährt der Zug
 2 Min. 35 Sekunden geht die Schranke auf

Danach ist der Bahnübergang 30 Sekunden frei.

Einfahrt der S1: 20 Sekunden Rotlicht, danach schließt sich die Schranke
 3 Min. 10 Sekunden fährt der Zug
 3 Min. 30 Sekunden geht die Schranke auf

Zu 4:

Das Thema Schrankenschließzeiten ist eng verknüpft mit weiteren Fragestellungen.

Es wurden zwischenzeitlich etliche Gespräche geführt und Erkundigungen eingeholt. Die Deutsche Bahn hält sich dabei sehr bedeckt und sieht die Kostentragung für etwaige Änderungen bei der Stadt. Dabei wurde eine Größenordnung von ca. 500.000 € benannt.

In diesem Zusammenhang stellen sich für die Stadt zwei Fragen:

- 1) Ist die Bahn kostenseitig wirklich außen vor?
- 2) Gibt es „Fördertöpfe“, welche hier zur Verfügung stehen?

Beide Fragen konnten bis dato noch nicht abschließend beantwortet werden. Insbesondere steht trotz Erinnerung eine Beantwortung eines Fragenkatalogs aus, den die Stadt an das zuständige Ministerium gerichtet hat.

Chronologie:

März 2017: Gespräch mit der Verkehrsinfrastrukturförderung (hessen mobil)
Betreff: Fördermöglichkeiten über hessen mobil

1. Verkürzung Schrankenschließzeiten
2. Fuß- und Radwegunterführung Babenhäuser Straße/Gartenstraße
3. Umbau der Gartenstraße zur Fahrradstraße

Alle 3 Maßnahmen sind vom Grundsatz her über GVFG förderfähig, davon 1 und 2 in Verbindung mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Förderung EKrG

1/3 Land

1/3 Bahn

1/3 Kommune -----> 33% Eigenanteil

Förderung GVFG

60% Land

40 % Kommune ---> Da keine Planungskosten übernommen werden, liegt man bei effektiv ca. 50%

Doppelförderung ausgeschlossen.

Außerdem sollte eine Maßnahme nicht in mehreren Programmen angemeldet werden

Wenn GVFG, dann Einreichung bis 30.03. für das jeweilige Folgejahr.

Aber:

- Subsidiarität gilt sowohl bei GVFG/FAG als auch bei Stadtumbau
EKrG kann gegebenenfalls greifen, dann würde es nur um das 1/3 des kommunalen Eigenanteils gehen
- Fördersätze gelten dann dafür
- Es kann gegebenenfalls sein, dass der Hauptbahnübergang dann für Fußgänger gesperrt werden muss (allerdings: wo kein Kläger, da kein Richter).
- Über die Verzahnung der Programme muss gesprochen werden (hessen mobil, Bahn, Ministerium, Stadt).
- **Ohne die Bahn geht nichts.**

Anfang 2018: Gespräche mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Hessen, Herrn Dr. Vornhusen

März 2018: Telefonat und Fragenkatalog an das Ministerium

Auszug aus dem betreffenden Schreiben des BGM

„Neben der städtebaulich trennenden Wirkung der S-Bahnlinie im Ortsteil Ober-Roden führen die langen Schließzeiten des höhengleichen Bahnübergangs (Dieburger Straße) nicht nur zu Rückstaus innerhalb des Ortskernes und

Immissionsproblemen, sondern verstärken auch die ohnehin unbefriedigende Verkehrsführung. Zu den Stoßzeiten, vor Allem morgens, wenn der Berufsverkehr, der KITA-Bring-Verkehr und der Schulbeginns-Verkehr zusammenkommen, gibt es teils haarsträubende und gefährliche Situationen, bei denen die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder zu kommen drohen. Es grenzt an ein Wunder, dass es noch nicht zu schweren Unfällen gekommen ist.

Im Regelbetrieb sind die Schranken aufgrund der hohen Frequenz der S-Bahn tagsüber ungefähr die Hälfte der Zeit unten. Dazu kommt, dass sich die Schranken immer wieder als störanfällig erweisen. Es treten gelegentlich Wartezeiten von bis zu 20 Minuten und mehr auf.

Die Verkürzung der Schließzeiten des Bahnübergangs und die Entwicklung von Alternativen bzw. Umlenkungsmaßnahmen hat daher in der öffentlichen Wahrnehmung und der politischen Befassung allerhöchste Priorität. Daher versucht die Stadt darauf hinzuwirken, dass die Schrankenschließzeiten verkürzt werden und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer in räumlicher Nähe eine Unterführung gebaut wird.

In beiliegender Ansicht (Dateiname: 180329_uebersicht_google_3D) sind der Bahnübergang und mögliche Trassen für die Unterführung gelkennzeichnet.

Im Antrag der Stadt auf Teilnahme am Stadtumbauprogramm – Fördergebiet: Ortskern Ober-Roden – werden die Verkürzung der Schrankenschließzeiten und der Bau der Unterführung für Radfahrer und Fußgänger daher als die geeigneten und vorrangigsten Aufgaben angesehen.

Allerdings ist nach Aussage der Hessenagentur die Förderfähigkeit nur gegeben, wenn nicht eine andere Förderung vorrangig ist. Deshalb wurden – wie bereits telefonisch berichtet – Gespräche mit „hessen mobil“ (Herr Zeller, hessen mobil Darmstadt) und DB-AG (Herr Dr. Vornhusen) geführt.

Im Ergebnis stellt sich die Lage für uns als unübersichtlich dar. Wir bitten daher um Prüfung und Abschichtung der fördertechischen „Gemengelage“.

Unsere Fragen:

- Sind beide Sachverhalte (Verkürzung der Schrankenschließzeiten und Bau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer) nach §13 EKrG zu beurteilen? Gilt also die 1/3-Regelung?
Anmerkung:
Herr Dr. Vornhusen sieht die Förderfähigkeit über das EKrG nur beim Thema Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer, nicht aber beim Thema Schrankenschließzeiten. Bezogen auf Letzteres verweist er auf das Land
(->GVFG-Mittel)
- Wie sind die Mittel des GVFG und des Stadtumbauförderprogramms unter dem Gesichtspunkt der Nachrangigkeit einsetzbar?

Ideal wäre aus Sicht der Stadt das folgende Szenario:

1. § 13 EKrG greift beide Sachverhalte.
2. 1/3-Regelung führt zu folgenden Finanzierungsanteilen:
 - Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer:
Kostenschätzung 2.100.000 €, davon jeweils 700.000 € Bahn, Land und Stadt
 - Verkürzung der Schrankenschließzeiten:
Kostenschätzung 500.000 €, davon jeweils 167.000 € Bahn, Land und Stadt
3. GVFG-Förderung des kommunalen Eigenanteils (ca. 60%),
d.h. 700.000 €*60% = 420.000 € und 167.000 € *60% = 100.200 €
4. Verbleibender städtischer Anteil: 280.000 € plus 66.800 € = 344.200 €
5. Förderung des kommunalen Anteils über das Stadtumbauprogramm (60%)
=> 344.200 *40 % = 137.600 €
(Frage: Ist bei der Beachtung der Subsidiarität eine Doppelförderung möglich?)“