

## **Anlage 3 – Weitere Maßnahmen**

### **Teil 1: Geprüfte und verworfene Maßnahmen**

#### **Einführung**

Viele der unter anderem durch die Lokalen Nahverkehrsorganisationen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden geprüft und können nicht empfohlen werden. Nachfolgend werden zu einzelnen Maßnahmen vertiefende Informationen gegeben.

#### **Neubau Mainz-Kostheim (Linien S1/S9)**

In Mainz-Kostheim gibt es derzeit keinen S-Bahn-Haltepunkt. Die S-Bahn ist per Stadtbus am Bahnhof Mainz-Kastel zu erreichen. Da die S-Bahn-Strecke aber durch Mainz-Kostheim verläuft, böte es sich an, diesen Stadtteil direkt mittels eines S-Bahn-Halts zu erschließen. In dem für den letzten RNVP durchgeführten Nutzen-Kosten-Vergleich übersteigen die Kosten den Nutzen. Durch die inzwischen projektierte Bebauung des ehemaligen Linde-Areals mit ca. 600 Wohneinheiten und Gewerbe ändert sich die Nachfragebasis nicht grundlegend, da sich dessen zusätzliches Potenzial aufgrund der geografischen Lage, der lokalen Buserschließung und des dichteren SPNV-Angebots in Mainz-Kastel nur zu einem geringen Teil auf den potenziellen neuen Haltepunkt ausrichtet. Die fahrplantechnische Prüfung hat außerdem ergeben, dass der Halt aufgrund der dichten Zugfolge bei keiner der beiden Linien eingerichtet werden kann. Unter den gegebenen Randbedingungen kann eine Weiterverfolgung der Maßnahme nicht empfohlen werden.

#### **Neubau Bad Homburg – Steinkaut/Alt Gonzenheim, Frankfurt – Heerstraße (Linie S5)**

Für alle Vorschläge neuer Halte an der Linie S5 gilt, dass die S5 dafür keine ausreichenden Fahrzeitreserven besitzt. Da die Linie ab Friedrichsdorf in einen eingleisigen Streckenabschnitt nach Usingen fahren soll, sind zusätzliche Halte an der S5 vor diesem Hintergrund generell nicht zu empfehlen.

#### **Neubau Offenbach – An den Eichen (Linien S8/S9)**

Aufgrund der teilweise eingleisigen Strecke zwischen Offenbach Ost und Hanau Hbf kann der Halt ohne massiven Streckenausbau nicht eingerichtet werden. Hierfür sind der Ausbau von Hanau-Steinheim zum Kreuzungsbahnhof und der zweigleisige Ausbau zwischen Offenbach Ost und Mühlheim erforderlich.

#### **Niedernhausen Rhein-Main-Theater (Linie RB 21)**

Um die Wiesbadener Innenstadt von Pkw-Verkehr zu entlasten wurde vorgeschlagen, am Rhein-Main-Theater in Niedernhausen einen Haltepunkt mit P+R-Anlage zu errichten. Die Wendezeiten der Linie in Wiesbaden lassen diesen Halt jedoch nicht zu. Der Fahrplan unterliegt den Zwangspunkten, in Niedernhausen Anschlüsse herzustellen

und in kurzer Zeit die Züge zu wenden sowie in Wiesbaden-Igstadt Zugkreuzungen durchzuführen.

### **Neubau Lich West (Linie 46)**

In Lich wurde ein neuer Haltepunkt Lich West an der Linie 46 in mehreren Varianten untersucht. Volkswirtschaftlich ist dieser Halt nicht zu empfehlen. Der Reisezeitnutzen ist relativ gering, das heißt die Wirkung der Reisezeitverkürzung für die in Lich West ein- und aussteigenden Reisenden und der Reisezeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste haben sich nahezu auf. Der Streckenabschnitt zwischen Gießen und Hungen kann auch nach dem Bau des projektierten elektronischen Stellwerks höchstens einen zusätzlichen Verkehrshalt in den Fahrplan aufnehmen. Da in Pohlheim die Planungen für einen zusätzlichen Halt bereits weiter fortgeschritten sind, ist diese Planung vorrangig.

### **Babenhäusen – Sickenhofen (Linie 75)**

Die Machbarkeit des Halts Babenhäusen – Sickenhofen (Linie 75) wurde bereits im vorausgegangenen Nahverkehrsplan untersucht und konnte aufgrund fahrplan-technischer Zwänge nicht bestätigt werden. Da sich die Rahmenbedingungen seitdem nicht geändert haben gilt dies weiterhin.

### **Rüsselsheim – Bauschheim (Linie 75)**

Der Halt ist aus reiner Fahrplansicht umsetzbar, Fahrzeitreserven sind vorhanden und geringfügige Fahrplananpassungen sind möglich. Der geplante Haltepunkt liegt aber im Bereich der Oberleitungssystemtrennstelle mit Schwungfahrabschnitt, so dass ein Halt in diesem Bereich nicht möglich ist. Der Schwungfahrabschnitt muss in kritischen Fällen auch ohne Stromversorgung durchfahren werden können. Eine Verlegung der Trennstelle ist technisch anspruchsvoll und vsl. sehr teuer und müsste dem Halt als notwendige Maßnahme zugerechnet werden.

## Teil 2: Trassensicherung

Die Trassensicherung ist eine Aufgabe der Raumordnung und der Bauleitplanung. Nachrichtlich sind nachfolgend die zu sichernden Trassen genannt, die in den verschiedenen Plänen enthalten sind. Der RMV plant zu diesen Strecken derzeit keine konkreten Maßnahmen. Trassen, deren Reaktivierungsfähigkeit derzeit untersucht wird, sollten auch bei negativem Ergebnis weiter gesichert werden, wenn langfristig das Potenzial zu einer positiven Siedlungsentwicklung und Verkehrsnachfragesteigerung besteht.

Folgende Trassen wurden recherchiert:

- Biedenkopf – Breidenstein – Breidenbach
- Dillenburg – Dietzhöhlztal-Ewersbach
- Waldsolms-Brandoberndorf – Solms-Albshausen
- (Grävenwiesbach) – Weilmünster – Weilburg
- Homberg(Ohm) – Gemünden (Felda)-Burg-/Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)
- Lauterbach – Herbstein – Grebenhain – Gedern (Oberwaldbahn)
- Laubach – Hungen (Horlofftalbahn)
- Stockheim – Gedern
- Wächtersbach – Bad Orb
- Jossa – (Wildflecken)
- Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein
- Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern – Dieburg
- Reinheim – Groß-Bieberau
- Höchst (Odenwald) – Sandbach

Folgende Trassen sollten längerfristig freigehalten werden:

- S-Bahn Dietzenbach – Urberach – Ober-Roden (Trassenfreihaltung)
- S-Bahn Hanau – Babenhausen (Trassenfreihaltung für ein zweites Gleis)
- S-Bahn Hanau – Aschaffenburg
- Regionalbahn Bad Soden – Main-Taunus-Zentrum – Höchst
- Regionaltangente Ost gemäß Trassierungsvorschlag des Umlandverbands Frankfurt (Trassenfreihaltung)

Die genannten Trassen wurden den lokalen Nahverkehrsplänen, den Regionalplänen Süd-, Mittel- und Nordhessen sowie dem Generalverkehrsplan 2000 des Umlandverbands Frankfurt entnommen. Trassen, die nur Bezug zum lokalen Verkehr haben, werden hier nicht aufgeführt.

Im Regionalplan Mittelhessen 2010 nicht aufgeführt ist die 1995 stillgelegte Salzbödebahn Bad Endbach – Niederwalgen, deren Reaktivierungsfähigkeit derzeit untersucht wird und die als weitere zu sichernde Trasse vorgeschlagen wird.