

Anlage 8: Weitere Maßnahmen

Teil 1: Geprüfte und verworfene Maßnahmen

Einführung

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

Aufgrund fahrplantechnischer Zwänge konnten neue Halte in Bad Homburg-Steinkaut (Linie S5), Friedrichsdorf Gewerbegebiet (Linie 16) und Babenhausen-Sickenhofen (Linie 75) nicht weiter verfolgt werden.

Als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die nachfolgenden Stationen, überwiegend aus Gründen des nicht ausreichenden volkswirtschaftlichen Nutzens gemessen am Investitionsbedarf, nicht weiter betrachtet.

Neubau Mainz-Kostheim (Linie S1/S9)

In Mainz-Kostheim gibt es derzeit keinen S-Bahn-Haltepunkt. Die S-Bahn ist per Stadtbus am Halt 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.

Der Kosten übersteigen den Nutzen. Die fahrplantechnische Prüfung hat außerdem ergeben, dass der Halt schwerwiegende betriebliche Konsequenzen nach sich ziehen würde. Unter den gegebenen Randbedingungen kann eine Weiterverfolgung der Maßnahme nicht empfohlen werden.

Neubau Offenbach Ulmenstraße (Linien S8/S9)

Um den S-Bahn-Anschluss für das neue erschlossene Wohngebiet „An den Eichen“ (ehemals „Waldheim Süd“) sowie weiterer Wohn- und Gewerbegebiete herzustellen, soll auf Höhe der Straßenbrücke Ulmenstraße eine neue S-Bahn-Station für die Linien S8 und S9 errichtet werden. Voraussetzung für den Bau der neuen Station ist fahrplanseitig der durchgängig 2-gleisige Ausbau der Strecke Offenbach Ost – Mühlheim sowie der zweigleisige Ausbau des Haltepunktes Steinheim/Main.

Da der Saldo aus Reisezeitvor- und -nachteilen für die Fahrgäste (Reisezeitnutzen) und die Nutzen-Kosten-Differenz negativ sind, wird die Maßnahme nicht weiterverfolgt. Die Nachteile für die an der Station durchfahrenden Fahrgäste wiegen schwerer als die Vorteile für die dort ein- und aussteigenden.

Neubau Frankfurt Nied Ost (Linie 12)

Im Frankfurter Stadtteil Nied soll ein neuer Haltepunkt für die Regionalbahn-Linie 12 errichtet werden. Der Zugang zu der Station soll aus der geplanten Bahnübergangs-Ersatzmaßnahme Oeserstraße (Straßenunterführung) erfolgen.

Der Nutzen dieser Maßnahme ist höher als die Kosten. Die Maßnahme ist aus diesem Blickwinkel heraus empfehlenswert. Zu beachten ist allerdings, dass fahrplanseitig nur entweder der Halt Gallus/Mainzer Landstraße oder der Halt Nied Ost vorgesehen wer-

den kann. Sollte der Halt Gallus/Mainzer Landstraße realisiert werden, so muss der Halt Nied Ost verworfen werden. Vorbehaltlich weiterer Detailuntersuchungen wird anhand der bislang vorliegenden Ergebnisse dem Halt Gallus eine höhere Realisierungschance eingeräumt.

Neubau Anbindung Main-Taunus-Zentrum (Linie 13)

Um das Main-Taunus-Zentrum an die Strecke anzubinden und einen Haltepunkt errichten zu können, müsste die Strecke Bad Soden – Höchst nach der Ortslage Sulzbach über die freie Feldflur in südwestlicher Richtung an die B8 verschwenkt werden.

Die Ein- beziehungsweise Aussteigerzahl sowie der Nutzen sind im Vergleich zu den Kosten zu gering. Die bisherige Busanbindung stellt offensichtlich die wirtschaftlichere Lösung dar. Sie erfüllt auch weitere Funktionen der Erschließung und kann daher nicht zu Gunsten einer Schienenanbindung entfallen.

Verbindung Mittelhessen – Frankfurt Flughafen (Linie 30/40)

Für direkte Züge der Linie 30 zum Frankfurter Flughafen ist ein Nachfragepotenzial zu erwarten. Aufgrund zu erwartender Qualitätsprobleme beim Durchbinden der Züge kann diese Maßnahme aber nicht weiterverfolgt werden. Im Falle von Verspätungen stünde kein ausreichender Zeitpuffer zur Verfügung, um die Verspätungen abzubauen.

Verlegung Kirchhain-Anzefahr (Linie 30)

Der bestehende Haltepunkt Kirchhain-Anzefahr befindet sich in einem schlechten Gesamtzustand und liegt ungünstig zum Siedlungsschwerpunkt. Eine Aufwertung der Station könnte deshalb mit einer Verlegung verbunden werden. Da es sich um eine kleinräumige Verlegung handelt, ist eine Ermittlung des Nutzens aufgrund sich ändernder Verkehrsströme nicht nachweisbar.

Die Maßnahme kann aufgrund der geringen Einsteigerzahlen nicht positiv bewertet werden.

Neubau der Halte Hanau Diebacher Weg, Hanau Pioneer-Barracks und Hanau Heraeus (Linie 33)

Zur Verbesserung der Erschließung Hanaus durch den Schienenverkehr könnten drei neue Haltepunkte für die Regionalbahn-Linie 33 errichtet werden.

Die volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab allerdings in allen drei Fällen, dass der Nutzen zu gering ist, um die Maßnahme empfehlen zu können.

Neubau List West (Linie 36)

In Lich wurde ein neuer Haltepunkt Lich West an der Linie 36 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 austiegenden Reisenden und der Reisezeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste haben sich nahezu auf.

Ausbau Offenbach Ost zum RE-Halt (Linien 50/55)

Derzeit befindet sich in Offenbach- Ost nur ein Halt für S-Bahnen. Geprüft wurde ein Halt von Expresszügen der Linien 50 und 55. Hierfür müsste zusätzlich zu der bestehenden S-Bahn-Station ein RE-Halt mit einem Mittelbahnsteig errichtet werden. Aufgrund der geringen Zugfolgezeiten für beide Fahrrichtungen sind zusätzlich zu den Bahnsteiggleisen am Mittelbahnsteig Umfahrungsgleise notwendig.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht kann die Maßnahme nicht empfohlen werden. Wichtigster Grund hierfür ist, dass der Anteil der Reisenden, die durch den zusätzlichen Halt Reisezeitverlängerungen erfahren, zu hoch ist (negativer Reisezeitnutzen).

Verlegung Darmstadt-Kranichstein (Linie 75)

Im Falle einer Sanierung des Bahnhofs Kranichstein ist eine kleinräumige Verlegung des Verkehrshalts sinnvoll. Dieser sollte so verschoben werden, dass ein optimaler Umstieg zur Straßenbahn möglich ist.

Ein verkehrlicher Effekt ist aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme nicht zu erwarten, so dass die Maßnahme nicht im Kontext der Netzentwicklung weiterverfolgt wird.

Direktzüge Bingen – Wiesbaden Hauptbahnhof (ohne Mainz Hauptbahnhof) (Linie 80/81)

Für diese Maßnahme konnte kein nennenswertes Nachfragepotenzial ermittelt werden.

Reaktivierung Aartalbahn

Die Reaktivierung der Aartalbahn wurde in mehreren Varianten untersucht. Die Prüfung hat ergeben, dass die Verlängerung in Form eines Eisenbahnbetriebs (das heißt nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) sowie eines Zweisystembetriebs (abschnittsweise entweder nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung oder nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Im Zusammenhang mit Überlegungen der Stadt Wiesbaden zum Aufbau eines Stadtbahnnetzes könnte eine erneute Prüfung in Form einer Verlängerung als Stadtbahnstrecke (das heißt nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) erfolgen, da hier eventuell niedrigere Fahrzeug- und Baukosten anfallen und dies zu einem anderen Bewertungsergebnis führen könnte.

Ausblick

Bei den möglichen neuen Halten Babenhausen-Harreshausen und Darmstadt Merck wird für den Gültigkeitszeitraum dieses RNVP kein vordringlicher Bedarf gesehen.

Nicht nochmals gesondert untersucht wurden die geplanten Stationen Groß-Umstadt Nord an der Odenwaldbahn und Frankfurt-Ginnheim, die zeitgleich mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Frankfurt West – Bad Vilbel neu errichtet werden soll.

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 in diesem Bereich aber derzeit keine konkreten Maßnahmen.

Folgende Trassen wurden recherchiert:

- Biedenkopf-Breidenstein – Breidenbach
- Dillenburg – Dietzhöhlztal-Ewersbach
- Waldsolms-Brandobberndorf – Solms-Albshausen
- (Grävenwiesbach) – Weilmünster – Weilburg
- Staufenberg-Mainzlar – Rabenau-Londorf (Lumdatalbahn)
- Homberg(Ohm) – Gemünden (Felda)-Burg-/Nieder-Gemünden (Ohmtalbahn)
- Lauterbach – Herbstein – Grebenhain – (Gedern) (Oberwaldbahn)
- Laubach – Hungen – (Wölfersheim-Södel) (Horlofftalbahn)
- Wölfersheim-Södel – (Hungen)
- Stockheim – Gedern – (Lauterbach)
- Wächtersbach – Bad Orb
- Jossa – (Wildflecken)
- (Mainz) – Wiesbaden – Bad Schwalbach – (Limburg) (Aartalbahn)
- Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein
- Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern – Dieburg
- Reinheim – Groß-Bieberau
- Höchst (Odw.) – Sandbach
- Mörlenbach – Wald-Michelbach – Wahlen (Überwaldbahn)

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 (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.