

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

Fortschreibung 2020

Anlage A – Schienenverkehr (nachrichtlich)

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit

ZOV-Verkehr
Hanauer Straße 22
61169 Friedberg

durch

IGDB - IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

INHALT

1	Einleitung Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	4
2	Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe	5
3	Bestandsaufnahme	5
3.1	Strecken	5
3.2	Linienliste	8
3.3	Entwicklung des Fahrtenangebots	10
3.3.1	Linie RB16 Friedberg (Hessen) – Friedrichsdorf (Taunus)	10
3.3.2	Gesamtverkehr G30 Kassel - Gießen – Friedberg (Hessen) – Frankfurt (M) (Main-Weser-Bahn)	10
3.3.3	Linie RB34 Glaub.-Stockheim – Bad Vilbel – Frankfurt (Main) (Niddertalbahn)	11
3.3.4	Linie RB45 Gießen – Alsfeld (Oberhessen) – Fulda (Vogelsbergbahn)	12
3.3.5	Linie RB46 Gießen – Nidda – Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn)	12
3.3.6	Linie RB47 Wölfersheim-Södel – Friedberg (Hessen) (Horloffthalbahn)	13
3.3.7	Linie RB48 Nidda – Friedberg (Hessen) (Horloffthalbahn)	13
3.3.8	Linie RB49 Friedberg (Hessen) – Hanau	13
3.3.9	Linie S6 Friedberg (Hessen) – Frankfurt (Main)	14
3.4	Bahnstationen	14
3.4.1	Fahrgastaufkommen	14
3.4.2	Barrierefreiheit	16
3.4.3	Park+Ride-Anlagen (P+R)	21
3.4.4	Bike+Ride-Anlagen (B+R)	21
3.5	Bahnbetrieb	22
3.5.1	Produkte und Bedienstandards	22
3.5.2	Reisegeschwindigkeiten	23
3.5.3	Pünktlichkeit und Zugausfälle	23
3.5.4	Sauberkeit und Fahrgastinformation im Zug	24
3.6	Anschlussicherung	24
4	Geplante Maßnahmen	25
4.1	Angebotsmaßnahmen	25
4.1.1	S-Bahn	25
4.1.2	Regionalbahn	25
4.1.3	Regional-Express	25
4.2	Streckeninfrastruktur	26
4.2.1	Reaktivierung Lumdatalbahn (in Planung)	26
4.2.2	Reaktivierung Horloffthalbahn (in Planung)	27
4.2.3	S6-Ausbau bis Friedberg (1. BA im Bau, 2. BA in Planung)	28
4.2.4	Ausbau Niddertalbahn (Machbarkeitsstudie)	28
4.2.5	Beschleunigung Vogelsbergbahn (Machbarkeitsstudie)	29
4.2.6	Durchbindung RB16 Friedberg - Friedrichsdorf bis Bad Homburg (Ausbau Rodheim, Bahnsteigverlängerungen)	29
4.2.7	Ertüchtigung Horloffthalbahn Nidda – Friedberg	30
4.2.8	Beschleunigung Lahn-Kinzig-Bahn (infolge Umbau Bf Gelnhausen)	30
4.2.9	Modernisierung Leit- und Sicherheitstechnik im Wetterauer Netz (ESTW)	30
4.2.10	Trassensicherung stillgelegter Strecken	31
4.3	Projektplanungen sonstige Schienenverbindungen	31
4.3.1	Straßenbahnanbindung Bad Vilbel	31
4.3.2	Regionaltangente Ost	31
4.3.3	Regiotram Mittelhessen	32
4.4	Haltestelleninfrastruktur	33
4.4.1	Neue Haltepunkte	33
4.4.2	Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten	33
4.4.3	Barrierefreier Ausbau der Bahnsteige	34

4.4.4	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofsumfeldes	35
4.4.5	Übergangsmaßnahmen für kleinere Stationen	36
4.4.6	Ausbau P+R und B+R	37
4.4.6.1	Ausbau Park + Ride (P+R)	37
4.4.6.2	Ausbau Bike + Ride (B+R)	38
4.4.7	Fahrgastinformation	39
4.4.8	Schienerersatzverkehr (SEV)	40
4.5	Anschlusssicherung	40
4.5.1	Schiene/Schiene	40
4.5.2	Schiene/Straße	41

1 EINLEITUNG SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Schienenlinien bilden im ÖPNV-Netz die Hauptachsen des Regionalverkehrs. Regionalzüge sind in der Regel das schnellste und leistungsfähige Produkt im ÖPNV-System. Die besondere Bedeutung des Schienenpersonenverkehrs im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und damit auch in den zum ZOV zugehörigen Landkreisen zeigt ein Vergleich zwischen der erbrachten Betriebsleistung und der Verkehrsleistung.

Im Jahr 2018 lag der Anteil der Regionalzüge an der im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) erbrachten Betriebsleistung (Fahrtkilometer) bei 14%, der der S-Bahn bei 8%. Multipliziert man die zurückgelegten Kilometer mit der Zahl der dabei beförderten Reisenden ergibt sich die Verkehrsleistung (in Personenkilometern) und damit ein ganz anderes Bild. Denn die Regionalzüge hatten 2018 einen Anteil von 40% und die S-Bahnen von 25% an der gesamten Verkehrsleistung des ÖPNV im RMV. Zum Vergleich: Der gesamte Busverkehr (lokal und regional) erreichte bei 69% Anteil an der Betriebsleistung lediglich einen Anteil von 25% an der Verkehrsleistung¹.

Die Leistungsfähigkeit des regionalen Schienenverkehrs demonstrieren jeden Tag die Doppelstockzüge auf der Main-Weser-Bahn und der Niddertalbahn. Neben anderen Zügen bringen sie jeden Tag tausende Pendler staufrei in den Ballungsraum Frankfurt. Damit haben sie eine hohe Bedeutung für die Bewältigung der Pendlerströme in die Oberzentren. Eine weitere Verlagerung von Fahrten auf die Schiene, die bisher mit dem Pkw erfolgten, ist aber auch eine wichtige Maßnahme zur Erreichung lokaler und nationaler Klimaschutzziele.

Dafür ist ein attraktives Schienenangebot erforderlich. Fahrgäste wollen ein verlässliches Fahrtenangebot (Pünktlichkeit), sich wohlfühlen (Sicherheit, Sauberkeit, Ambiente) und die Fahrzeit sinnvoll nutzen (Sitzplatzangebot, Ausstattung der Fahrzeuge, WLAN). Der geplante „Deutschland-Takt“, mit dem die Umstiege zwischen Schienenfern- und Schienennahverkehrs zeitlich besser abgestimmt und zuverlässiger werden sollen, ist dazu ein wichtiger Schritt.

Aus der Bestandsaufnahme dieses Berichts ist ersichtlich, wie das Fahrtenangebot auf der Schiene im Gebiet des ZOV in den letzten 25 Jahren, insbesondere in den letzten Jahren, gewachsen ist. Für die Zukunft ist mit einer weiter wachsenden Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr zu rechnen. Um darauf vorbereitet zu sein, muss das Schienennetz und die Bahnhofsinfrastruktur weiter modernisiert und ausgebaut werden.

Die vorliegende Anlage zum Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) - Fortschreibung 2020 – fasst den Status-quo und die geplanten Maßnahmen im Bereich des Landkreises Gießen, des Wetteraukreises und des Vogelsbergkreises zusammen. Damit will sie einen Überblick über die im Schienenverkehr geplanten Maßnahmen geben, in deren Kontext auch die Planung und Ausgestaltung des Busverkehrs steht.

Da der SPNV zum Regionalverkehr gezählt wird (mit Ausnahme lokal verkehrender Straßenbahnen und U-Bahnen) und damit die Planung durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund erfolgt (vgl. Kapitel 2), werden konkrete Festlegungen zur künftigen Ausgestaltung des Schienenangebots im „Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030“ (RNVP) vorgenommen. Sein Entwurf (Stand: November 2019) wurde als Quelle bei der Erstellung dieser Anlage herangezogen, die primär nachrichtlichen Charakter hat.

¹ Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, S.34

2 AUFGABENTRÄGERSCHAFT UND LEISTUNGSVERGABE

Gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz vom 21. Dezember 1993 (novelliert 2018) nimmt im hier betrachteten Gebiet der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Belange der landkreisübergreifenden Busverkehre sowie des Schienenverkehrs mit Eisenbahnen wahr.

In dieser Funktion plant der RMV das SPNV-Angebot und fungiert als Besteller der Verkehrsleistung. Dabei stimmt er sich mit den lokalen Aufgabenträgerorganisationen und benachbarten Verkehrsverbünden ab.

Nach dem „Besteller-Ersteller-Prinzips“ erbringen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) die Verkehrsleistung, nachdem diese im Rahmen eines Wettbewerbs ausgeschrieben wurde. Der Leistungszeitraum hat im Schienenverkehr in der Regel eine Laufzeit von 15 Jahren, wobei die Lebensdauer der Fahrzeuge deutlich höher ist.

Um zu gewährleisten, dass räumlich und umlauftechnisch zusammenhängende Strecken von einem EVU bedient werden, erfolgt eine Zusammenfassung mehrerer Linien in sogenannten Teilnetzen. Die Aufteilung der im ZOV-Gebiet verkehrenden Schienenlinien in Teilnetzen sowie die Laufzeiten der Verkehrsverträge sind aus Tabelle 3-2 ersichtlich.

Eine Besonderheit des Schienenverkehrs ist, dass verschiedene Akteure zuständig sind. So sind die EVU nur für Fahrzeuge und Fahr-, Begleit- und Wartungspersonal, aber ggf. auch für die Anschlussherstellung zuständig. Für die Instandhaltung der Schienenstrecken und den Betriebsablauf ist dagegen der Netzbetreiber (im überwiegenden Fall also DB Netz) zuständig. Dieser prüft auch, ob vom Aufgabenträger bestellte Leistungen im Netz erbracht werden können. Als weiterer Akteur spielt die DB Station & Service, zuständig für die Benutzung der Bahnhöfe und Haltepunkte, eine wichtige Rolle. Ein reibungsloser und störungsfreier Bahnverkehr hängt also vom guten Zusammenspiel der Akteure für Fahrbetrieb, Netz und Stationen ab.

3 BESTANDSAUFNAHME

3.1 STRECKEN

Oberhessen ist in weiten Teilen ausgesprochen gut durch Schienenstrecken erschlossen. Als Nord-Süd-Verbindung ist die Main-Weser-Bahn zwischen den Verkehrsknoten Kassel und Frankfurt am Main die wichtigste Hauptstrecke des Gebiets. Diese wird zwischen Friedberg und Frankfurt West von der S-Bahnlinie S6 mitbenutzt. In Gießen, Friedberg und Bad Vilbel zweigen von der Main-Weser-Bahn Nebenstrecken ab. Bedeutende Querverbindungen sind dabei die Vogelsbergbahn (Gießen – Alsfeld – Fulda) und die Lahn-Kinzig-Bahn (Gießen – Nidda – Gelnhausen), die jeweils zwei ZOV-Landkreise durchqueren. Die Vogelsbergbahn ist dabei die einzige Bahnstrecke des Vogelsbergkreises, der heute aufgrund der Topographie und der geringen Bevölkerungsdichte im übrigen Gebiet ausschließlich auf der Straße erschlossen wird. Weitere elektrifizierte Strecken sind die Dillstrecke (Siegen – Dillenburg – Gießen) sowie die Strecke von Friedberg nach Hanau, wo auch Anschlüsse zum Fernverkehr bestehen.

Einen Überblick über das Streckennetz gibt Tabelle 3-1 sowie der schematische Liniennetzplan auf Abbildung 3-1.

Bahnstrecke	KBS	el.	Verlauf	Linien
Main-Weser-Bahn	620	X	Kassel – Gießen	RE30, RB41, RE98
	630	X	Gießen – Friedberg(Hess) – Frankfurt(M)	RE30, RB40, RB41, RB48, RB49, RE98, RE99
	645.6	X	Friedberg(Hess) – Frankfurt(M)	S6
Dillstrecke	445	X	Siegen – Dillenburg – Gießen	RB40, RE99
Lahntalbahn	625		Gießen – Wetzlar – Limburg(L) – Koblenz	RE25, RB45
Lahn-Kinzig-Bahn	631		Gießen – Nidda – Gelnhausen	RB46
Horloffthalbahn	632		Friedberg(Hess) – Wölfersheim-Södel	RB47
			Friedberg(Hess) – Nidda	RB48
Friedberg – Hanau	633	X	Friedberg(Hess)– Hanau	RB49
Niddertalbahn	634		Frankfurt(M) – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	RB34
Vogelsbergbahn	635		Gießen – Alsfeld(Obh) – Fulda	RB45
Friedberg - Friedrichsdorf	636		Friedberg(Hess) – Friedrichsdorf(Ts)	RB16

Tabelle 3-1: Streckenliste mit Nummer der Kursbuchstrecke (KBS) und Hinweis auf Elektrifizierung (el.)

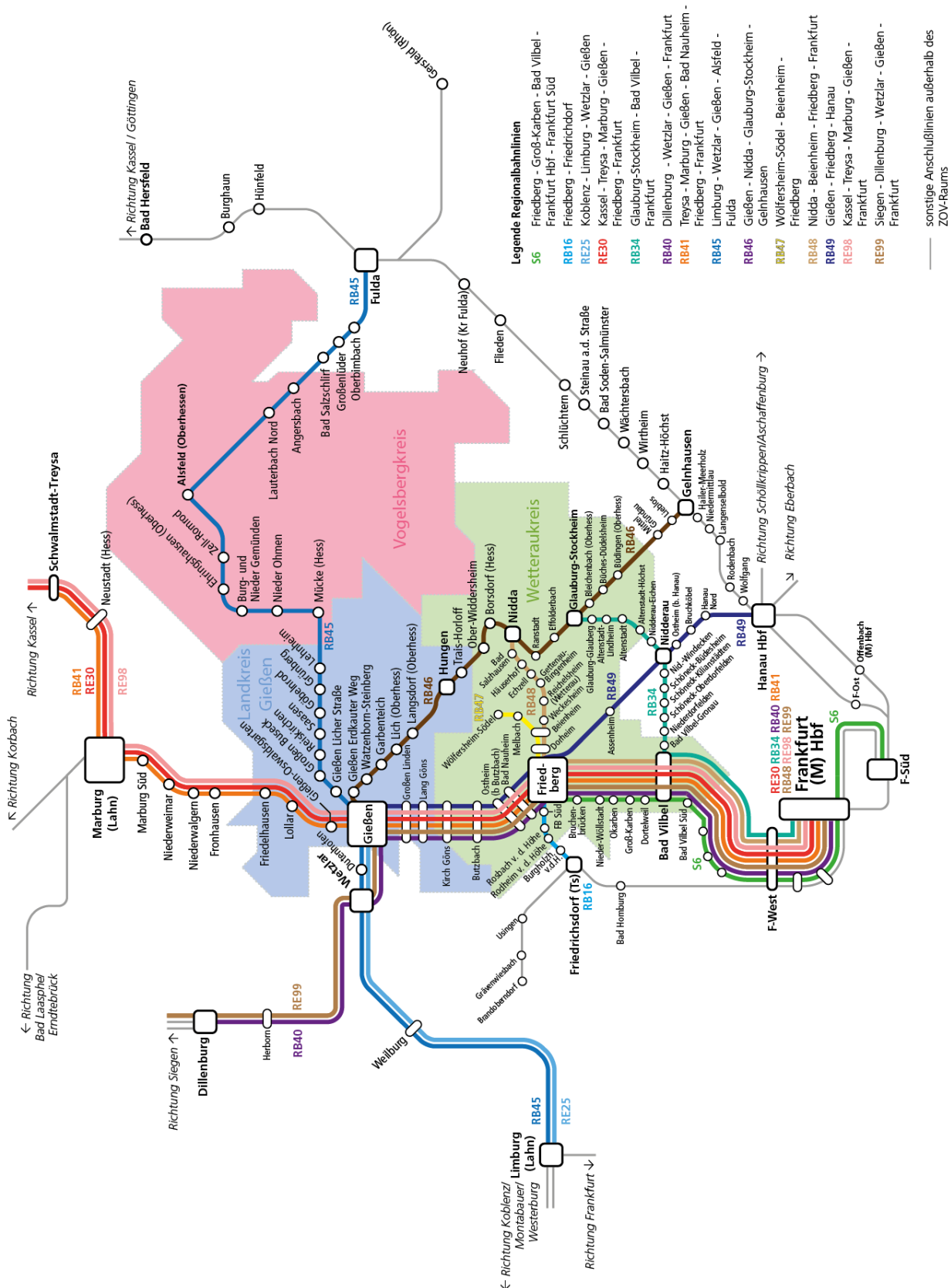


Abbildung 3-1: Regionale Schienenlinien im Bereich des ZOV; eigene Darstellung

3.2 LINIENLISTE

Die Verkehrsleistungen auf den Schienenlinien des Nahverkehrs in Oberhessen sind derzeit an DB Regio sowie an die Hessische Landesbahn vergeben. Im Teilnetz Wetterau West-Ost läuft der Vertrag im Dezember 2022 aus. Ein Jahr später endet die Vertragslaufzeit auch im Teilnetz Mittelhessen. Dann kann es zu einem Wechsel der Betreiber und des Wagenmaterials kommen. Die Linie RB 16 wird zum Fahrplanwechsel 2022/23 in das Teilnetz Taunus integriert, das mit Triebwagen mit Brennstoffzellenantrieb betrieben werden wird.

Auf den elektrifizierten Strecken werden Triebwagen der Typen Bombardier Talent 2 und Stadler Flirt eingesetzt, deren Einstiegsbereiche auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgerichtet sind. Auf der Strecke nach Kassel fahren zudem lokbespannte Züge aus bis zu 8 Doppelstockwagen. Die S-Bahn nach Friedberg wird mit S-Bahntriebwagen der Baureihe 423 bedient, die eine höhere Zahl an Einstiegstüren als die im Regionalverkehr eingesetzten Triebwagen aufweisen. Auf den nicht elektrifizierten Strecken kommen Dieseltriebwagen der Typen Stadler GTW, Bombardier Talent, Siemens Desiro sowie Alstom Coradia LINT zum Einsatz, die ebenfalls auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgerichtet sind. Aus Kapazitätsgründen kommen auf der Niddertal- und der Horloffthalbahn in den Hauptverkehrszeiten auch Doppelstockzüge zum Einsatz, die mit Dieselloks der Baureihe 245 bespannt sind.

Da der Nahverkehr auch als Zubringer für den Fernverkehr fungiert (und umgekehrt) führt Tabelle 3-2 die Fernverkehrslinien nachrichtlich auf. Derzeit wird der Raum Oberhessen im Fernverkehr nur von der ICE-Linie 26 bedient. Ab Fahrplanwechsel 2021/22 soll die IC-Linie 34 eine Verbindung von Münster(Westf) bzw. Dortmund nach Frankfurt wiederherstellen. Gießen wird aus Fahrzeitgründen nicht bedient werden und statt Friedberg wird Bad Nauheim einen Fernverkehrshalt durch diese Linie erhalten.

Linien-nr.	Strecke	Betreiber	Wagenmaterial	Teilnetz	Laufzeit
Fernverkehr					
ICE 26	Hamburg – Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt – Karlsruhe	DB Fern	ET (ICE)	--	--
IC 34	Münster/Dortmund – Siegen – Wetzlar – Bad Nauheim – Frankfurt	DB Fern	E-Zug (IC-Dosto)	--	ab 2021
Nahverkehr					
S6	Friedberg – Groß-Karben – Bad Vilbel – Frankfurt Hbf – Frankfurt Süd	DB Regio	ET (ET 423)	Gallus	2014-2029
RB16	Friedberg – Friedrichsdorf	HLB	VT (GTW)	Wetterau West-Ost*	2003-2022
RE25	Koblenz – Limburg – Wetzlar – Gießen	DB Regio	VT (Talent)	Eifel-Westerwald-Sieg Los 1	2014-2030
RE30	Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt	DB Regio	E-Zug (DoSto)	Main-Weser	2012-2024
RB34	Glauburg-Stockheim – Bad Vilbel – Frankfurt	DB Regio	VT (Desiro) V-Zug (DoSto)	Niddertal	2012-2027
RB40	Dillenburg – Wetzlar – Gießen – Bad Nauheim – Friedberg – Frankfurt	DB Regio	ET (Talent 2)	Mittelhessen	2011-2023
RB41	Treysa – Marburg – Gießen – Bad Nauheim – Friedberg – Frankfurt	DB Regio	ET (Talent 2)	Mittelhessen	2011-2023
RB45	Limburg – Wetzlar – Gießen – Alsfeld – Fulda	HLB	VT (Coradia Lint NF)	Lahntal/ Vogelsberg/Rhön	2011-2023
RB46	Gießen – Nidda – Glauburg-Stockheim – Gelnhausen	HLB	VT (GTW)	Wetterau West-Ost	2003-2022
RB47	Wölfersheim-Södel – Beienheim – Friedberg	HLB	VT (GTW)	Wetterau West-Ost	2003-2022
RB48	Nidda – Beienheim – Friedberg – Frankfurt	HLB DB Regio	VT (GTW) V-Zug (DoSto)	Wetterau West-Ost Niddertal	2003-2022 2012-2027
RB49	Gießen – Friedberg – Hanau	DB Regio	ET (Talent 2)	Mittelhessen	2011-2023
RE98	Kassel – Treysa – Marburg – Gießen – Frankfurt	HLB	ET (Flirt)	Main-Lahn-Sieg	2010-2025
RE99	Siegen – Dillenburg – Gießen – Frankfurt	HLB	ET (Flirt)	Main-Lahn-Sieg	2010-2025

Erläuterungen:

	*	Zum Vertragsende wird die Linie RB 16 in das Teilnetz Taunus integriert.
Betreiber:	DB Fern	= DB Fernverkehr AG
	DB Regio	= DB Regio AG
	HLB	= Hessische Landesbahn
Wagentypen:	E-Zug	= Elektrolok bespannter Zug
	ET	= Elektrotriebwagen
	V-Zug	= Diesellok bespannter Zug
	VT	= Verbrennungstriebwagen (Dieselzug)
	DoSto	= Doppelstockwagen

Tabelle 3-2: Linienliste mit Angaben zu Betreibern und eingesetzten Zugmaterial sowie Zuordnung zu RMV-Teilnetzen und Laufzeit der Verkehrsverträge (eigene Zusammenstellung nach Angaben des RMV)

3.3 ENTWICKLUNG DES FAHRTENANGEBOTS

Mit der Regionalisierung des SPNV und der Gründung der Verkehrsverbünde in Hessen konnte das Fahrtenangebot auf den Schienenstrecken im ZOV-Gebiet deutlich gesteigert werden. Insbesondere an den Wochenenden bestand auf vielen Nebenbahnstrecken lange Zeit wenig bzw. gar kein Verkehrsangebot. Auch die Betriebszeiten konnten schrittweise ausgedehnt werden. Auf vielen Strecken erfolgt heute eine Bedienung bis Mitternacht oder sogar darüber hinaus. Auf der Main-Weser-Bahn und der S 6 ist an den Wochenenden der Nachtverkehr eingeführt worden. Nachfolgend werden das Fahrtenangebot und die Bedienzeiten von 1994 dem Angebot von 2019 gegenübergestellt.

3.3.1 LINIE RB16 FRIEDBERG (HESSEN) – FRIEDRICHSDORF (TAUNUS)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Friedrichsdorf – Friedberg	21 ⌚6-20	6 ⌚7-14	0	Friedrichsdorf – Friedberg	28 ⌚5-23	19 ⌚6-0	17 ⌚7-23
Friedberg – Friedrichsdorf	20 ⌚5-20	6 ⌚7-14	0	Friedberg – Friedrichsdorf	28 ⌚5-23	19 ⌚5-0	17 ⌚6-23
Summe	41	12	0	Summe	58	38	34

Tabelle 3-3: Veränderung des Angebots auf der Linie 16 von 1994 bis 2019 (⌚ = *Bedienzeitraum*)

3.3.2 GESAMTVERKEHR G30 KASSEL - GIEßEN – FRIEDBERG (HESSEN) – FRANKFURT (M) (MAIN-WESER-BAHN)

1994 (vor RMV)**				2019 (Ist-Zustand)**			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Gießen – Friedberg	45 ⌚4-0	40 ⌚4-0	28 ⌚5-0	Gießen – Friedberg	64 ⌚4-0	51 ⌚4-1	45 ⌚4-0
Gießen – Frankfurt	16 ⌚5-1	15 ⌚5-1	11 ⌚5-1	Gießen – Frankfurt	45 ⌚4-1	39 ⌚4-2	36 ⌚4-1
Frankfurt – Gießen	15 ⌚5-1	12 ⌚5-1	11 ⌚5-1	Frankfurt – Gießen	43 ⌚5-1	38 ⌚5-3	35 ⌚5-1
Friedberg – Gießen	47 ⌚5-1	42 ⌚5-1	28 ⌚6-1	Friedberg – Gießen	61 ⌚5-1	49 ⌚5-3	46 ⌚5-1
Summe	95	82	56	Summe	125	100	91

1994 (vor RMV)**				2019 (Ist-Zustand)**			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Gießen – Marburg	38 🕒5-1	26 🕒5-1	19 🕒6-1	Gießen – Marburg	49 🕒4-2	39 🕒5-3	37 🕒6-2
Marburg – Gießen	33 🕒4-0	27 🕒4-0	18 🕒4-0	Marburg – Gießen	50 🕒4-0	39 🕒4-1	35 🕒4-0
Summe	71	53	37	Summe	99	78	72

Tabelle 3-4: Veränderung des Angebots auf der Linie G 30, von 1994 bis 2019
(🕒 = *Bedienzeitraum*; **= ohne Fernverkehrszüge)

3.3.3 LINIE RB34 GLAUB.-STOCKHEIM – BAD VILBEL – FRANKFURT (MAIN) (NIDDERTALBAHN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Stockheim – Bad Vilbel	17 🕒5-20	0	0	Stockheim – Bad Vilbel	24 🕒4-23	17 🕒5-23	14 🕒8-22
weiter nach Ffm	6 🕒5-19	0	0	weiter nach Ffm	17 🕒5-20	11 🕒9-20	0
von Ffm	6 🕒6-20	0	0	von Ffm	17 🕒7-21	11 🕒10-20	0
Bad Vilbel – Stockheim	19 🕒6-21	0	0	Bad Vilbel – Stockheim	25 🕒5-0	17 🕒7-0	14 🕒8-23
Summe	36	0	0	Summe	49	34	28

Tabelle 3-5: Veränderung des Angebots auf der Linie 34 von 1994 bis 2019 (🕒 = *Bedienzeitraum*)

3.3.4 LINIE RB45 GIEßEN – ALSFELD (OBERHESSEN) – FULDA (VOGELSBERGBAHN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Gießen – Alsfeld	18 ⌚6-21	13 ⌚6-19	6 ⌚11-21	Gießen – Alsfeld	18 ⌚5-0	16 ⌚7-1	15 ⌚8-0
Alsfeld – Gießen	19 ⌚4-21	16 ⌚5-20	5 ⌚11-21	Alsfeld – Gießen	19 ⌚4-22	16 ⌚6-23	14 ⌚8-22
Summe	37	29	11	Summe	37	32	29
Alsfeld – Fulda	21 ⌚5-21	17 ⌚5-19	5 ⌚11-21	Alsfeld – Fulda	19 ⌚4-21	15 ⌚6-21	13 ⌚9-21
Fulda – Alsfeld	20 ⌚5-21	15 ⌚5-18	6 ⌚11-21	Fulda – Alsfeld	20 ⌚5-23	16 ⌚7-23	15 ⌚8-23
Summe	41	32	11	Summe	39	31	28

Tabelle 3-6: Veränderung des Angebots auf der Linie 45 von 1994 bis 2019 (⌚ = *Bedienzeitraum*)

3.3.5 LINIE RB46 GIEßEN – NIDDA – GELNHAUSEN (LAHN-KINZIG-BAHN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Nidda – Gelnhausen	16 ⌚5-20	0	0	Nidda – Gelnhausen	18 ⌚5-21	9 ⌚7-23	8 ⌚9-21
Gelnhausen – Nidda	16 ⌚5-20	0	0	Gelnhausen – Nidda	18 ⌚6-22	8 ⌚8-0	8 ⌚10-22
Summe	32	0	0	Summe	36	17	16
Gießen – Nidda	16 ⌚6-20	0	0	Gießen – Nidda	19 ⌚6-22	9 ⌚8-0	9 ⌚8-22
Nidda – Gießen	18 ⌚6-20	0	0	Nidda – Gießen	19 ⌚5-21	9 ⌚7-23	8 ⌚7-21
Summe	34	0	0	Summe	38	18	17

Tabelle 3-7: Veränderung des Angebots auf der Linie 46 von 1994 bis 2019 (⌚ = *Bedienzeitraum*)

3.3.6 LINIE RB47 WÖLFERSHEIM-SÖDEL – FRIEDBERG (HESSEN) (HORLOFFTALBAHN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Friedberg – Wölfersheim	15 🕒6-19	0	0	Friedberg – Wölfersheim	26 🕒5-21	8 🕒6-21	7 🕒8-21
Wölfersheim – Friedberg	14 🕒6-19	0	0	Wölfersheim – Friedberg	27 🕒5-22	8 🕒7-22	7 🕒9-22
Summe	29	0	0	Summe	53	16	14

Tabelle 3-8: Veränderung des Angebots auf der Linie 47 von 1994 bis 2019 (🕒 = *Bedienzeitraum*)

3.3.7 LINIE RB48 NIDDA – FRIEDBERG (HESSEN) (HORLOFFTALBAHN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
von Ffm	1	0	0	von Ffm	3 🕒16-19	0	0
Friedberg – Nidda	15 🕒6-20	0	0	Friedberg – Nidda	21 🕒6-22	15 🕒8-0	13 🕒8-22
Nidda – Friedberg	15 🕒6-19	0	0	Nidda – Friedberg	20 🕒5-21	15 🕒7-23	13 🕒7-21
nach Ffm	1	0	0	nach Ffm	2 🕒5-8	0	0
Summe	30	0	0	Summe	41	30	26

Tabelle 3-9: Veränderung des Angebots auf der Linie 48 von 1994 bis 2019 (🕒 = *Bedienzeitraum*)

3.3.8 LINIE RB49 FRIEDBERG (HESSEN) – HANAU

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn- / Feiertag
Friedberg – Hanau	25 🕒5-21	7 🕒6-14	0	Friedberg – Hanau	29 🕒5-21	17 🕒5-22	15 🕒7-22
Hanau – Friedberg	25 🕒5-21	8 🕒6-15	0	Hanau – Friedberg	30 🕒5-1	18 🕒6-1	16 🕒8-1
Summe	50	15	0	Summe	59	35	31

Tabelle 3-10: Veränderung des Angebots auf der Linie 49 von 1994 bis 2019 (🕒 = *Bedienzeitraum*)

3.3.9 LINIE S6 FRIEDBERG (HESSEN) – FRANKFURT (MAIN)

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn-/Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn-/Feiertag
Friedberg – Frankfurt	36 ⌚4-1	33 ⌚4-1	20 ⌚4-1	Friedberg – Frankfurt	43 ⌚4-1	41 ⌚4-1	39 ⌚4-1
Frankfurt – Friedberg	39 ⌚5-1	32 ⌚5-1	20 ⌚5-1	Frankfurt – Friedberg	44 ⌚5-1	41 ⌚5-1	39 ⌚5-1
Summe	75	65	40	Summe	87	82	78

1994 (vor RMV)				2019 (Ist-Zustand)			
Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn-/Feiertag	Richtung	Mo-Fr	Sa	Sonn-/Feiertag
Groß Karben – Frankfurt	47* ⌚4-1	42* ⌚4-1	20 ⌚4-1	Groß Karben – Frankfurt	71 ⌚4-1	41 ⌚4-1	39 ⌚4-1
Frankfurt – Groß Karben	49* ⌚5-1	44* ⌚5-1	20 ⌚5-1	Frankfurt – Groß Karben	70 ⌚5-1	41 ⌚5-1	39 ⌚5-1
Summe	96	86	40	Summe	141	82	78

Tabelle 3-11: Veränderung des Angebots auf der Linie S6 von 1994 bis 2019 (⌚ = *Bedienzeitraum*);

*inkl. der Züge mit Anfangs- bzw. Endbahnhof Bad Vilbel

3.4 BAHNSTATIONEN

3.4.1 FAHRGASTAUFGKOMMEN

Das Aufkommen der Ein-, Aus- und Umsteiger an einem Bahnhof ist ein wichtiger Indikator für die Bedeutung der Bahnstationen. Mit über 30.000 Fahrgästen pro Werktag im Jahr 2018 hat Gießen das höchste Fahrgastaufkommen in der Region, gefolgt von Friedberg mit fast 20.000 Ein- und Aussteigern.

Weitere Stationen mit hohem Fahrgastaufkommen sind

- Im Wetteraukreis: Bad Nauheim, Bad Vilbel und Groß Karben - alle an der Main-Weser-Bahn gelegen.

Ein mittelhohes Aufkommen mit werktäglich 1000 bis 5000 Reisenden haben

- im Landkreis Gießen: Hungen, Großen Linden, Grünberg, Gießen Oswaldsgarten, Gießen Licher Straße, Lang-Göns, Lich und Lollar;
- im Vogelsbergkreis: Alsfeld;
- im Wetteraukreis: Altenstadt, Bad Vilbel Süd, Bruchenbrücken, Büdingen, Butzbach, Dortelweil, Nidda, Nieder Wöllstadt, Okarben, Rodheim und Rosbach.

Das Fahrgastaufkommen aller Bahnstationen im Gebiet des ZOV ist aus **Abbildung 3-2** ersichtlich.

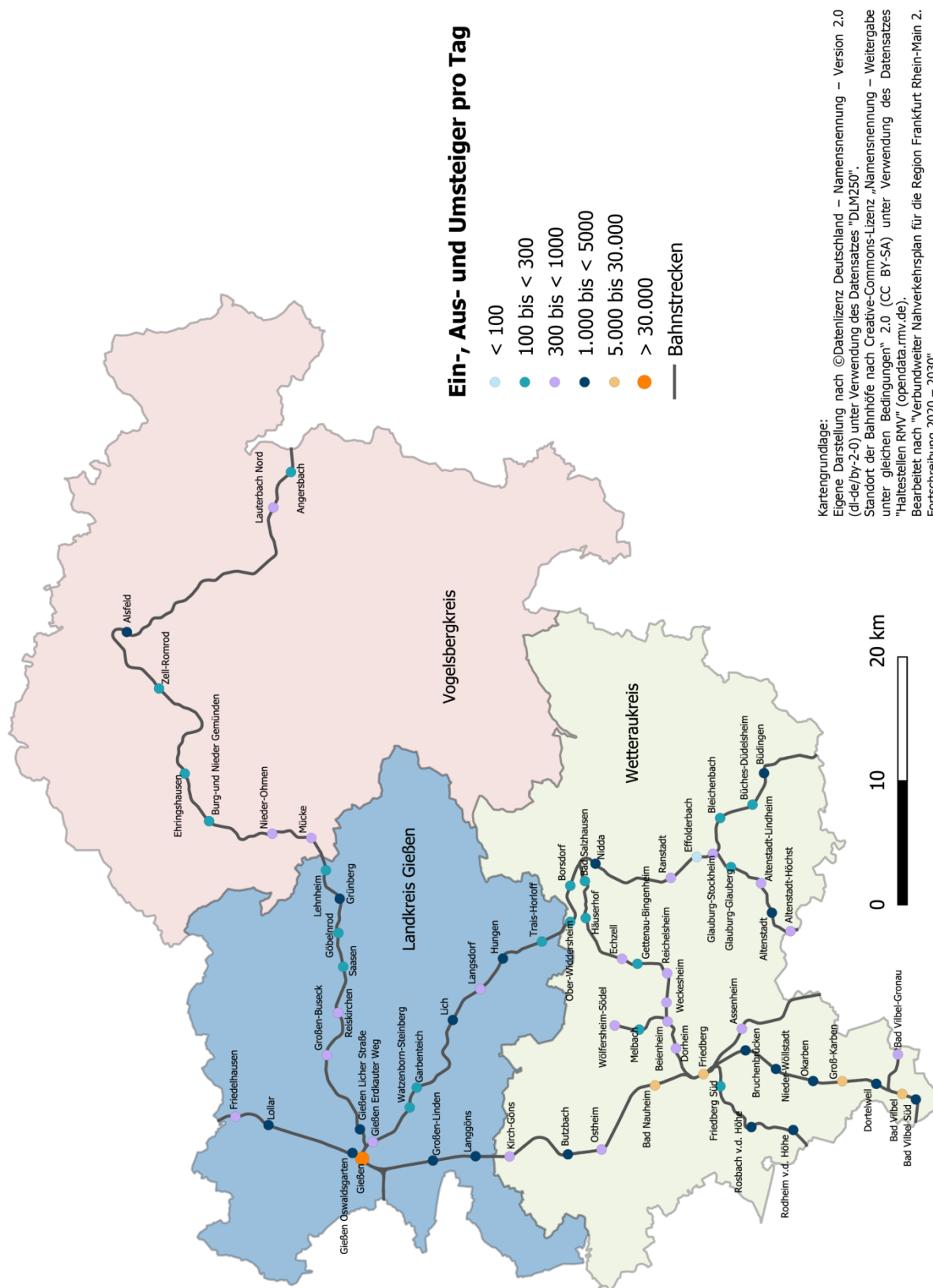


Abbildung 3-2: Durchschnittliche Ein-, Aus- und Umsteiger pro Werktag an Bahnstationen im Jahr 2018

3.4.2 BARRIEREFREIHEIT

Barrierefreie Bahnstationen sind Voraussetzung, um allen Menschen eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Zur Barrierefreiheit einer Station gehört die Zugänglichkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen (zum Beispiel durch Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator, Gehbehinderung) aber auch Orientierungsmöglichkeiten für Menschen mit Einschränkungen des Seh- bzw. Hörvermögens. Optische und akustische Informationen, beispielsweise durch einen Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) mit Lautsprecher, gehören daher zu einer barrierefreien Station dazu.

Barrierefreiheit im eigentlichen Sinne besteht nur, wenn nicht nur der Bahnsteig, sondern auch das Fahrzeug ohne fremde Hilfe erreicht werden kann.

Zunächst einmal muss also der Bahnsteig stufenfrei zugänglich sein. Dies kann bei Höhendifferenzen - sofern baulich möglich - durch Rampen oder Aufzüge sichergestellt werden.

Aufgrund unterschiedlicher Höhen bei den Bahnsteigen (siehe Abbildung 3-4) einerseits sowie bei den eingesetzten Fahrzeugen andererseits, besteht ein Zielkonflikt.

Auf der Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Gießen und Gelnhausen gibt es beispielsweise Stationen mit Bahnsteighöhen von 55 cm und 38 cm, teilweise sogar darunter. Auch an der Main-Weser-Bahn gibt es immer noch Stationen, die nur 38 cm hohe oder niedrigere Bahnsteige aufweisen.

Der RMV strebt eine Harmonisierung der Bahnsteighöhen an, wobei zumindest die Bahnsteige einer Strecke dieselbe Höhe aufweisen sollen (Bahnhöfe für Regionalzüge 55 cm oder 76 cm und reine S-Bahnhalte 96 cm Bahnsteighöhe). Doch auch dann bleibt gelegentlich eine Stufe zwischen Fahrzeug und Bahnsteig an solchen Bahnhöfen bestehen, an denen sich verschiedene Linien treffen oder die von verschiedenen Zuggattungen befahren werden. Für diese Fälle müssen weiterhin fahrzeugseitige Lösungen (wie Rollstuhl-Rampen) vorgehalten werden. Der Maximalwert der Stufe darf vom niedrigeren Bahnsteig in das höhere Fahrzeug bis zu 23 cm und vom höheren Bahnsteig ins niedrigere Fahrzeug bis zu 16 cm betragen².

Die Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten wurde in zahlreichen Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan als dringliches Thema angemahnt. Dies betrifft sowohl die Anhebung von zu niedrigen Bahnsteigen, als auch die Herstellung einer stufenlosen Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen.

Nachfolgende Abbildung 3-3 zeigt die Barrierefreiheit der Bahnstationen anhand der Zugänglichkeit der Bahnsteige. Bei Stationen mit der Klassifizierung „mit Hilfe barrierefrei“ ist für den Bahnsteigzugang eine Stufe oder eine Rampe mit zu großer Neigung oder sind andere Hindernisse zu überwinden. Auch fehlen an den Rampen Ruhepodeste. Rollstuhlnutzer brauchen daher ggf. Hilfe durch eine andere Person. Auch das Fehlen von Leitstreifen für sehbehinderte Personen führt zu einer Einordnung als „mit Hilfe barrierefrei“.

² Gemäß EU-Vorgabe Technische Spezifikationen für die Interoperabilität TSI-PRM (gültig seit 1. Januar 2015)

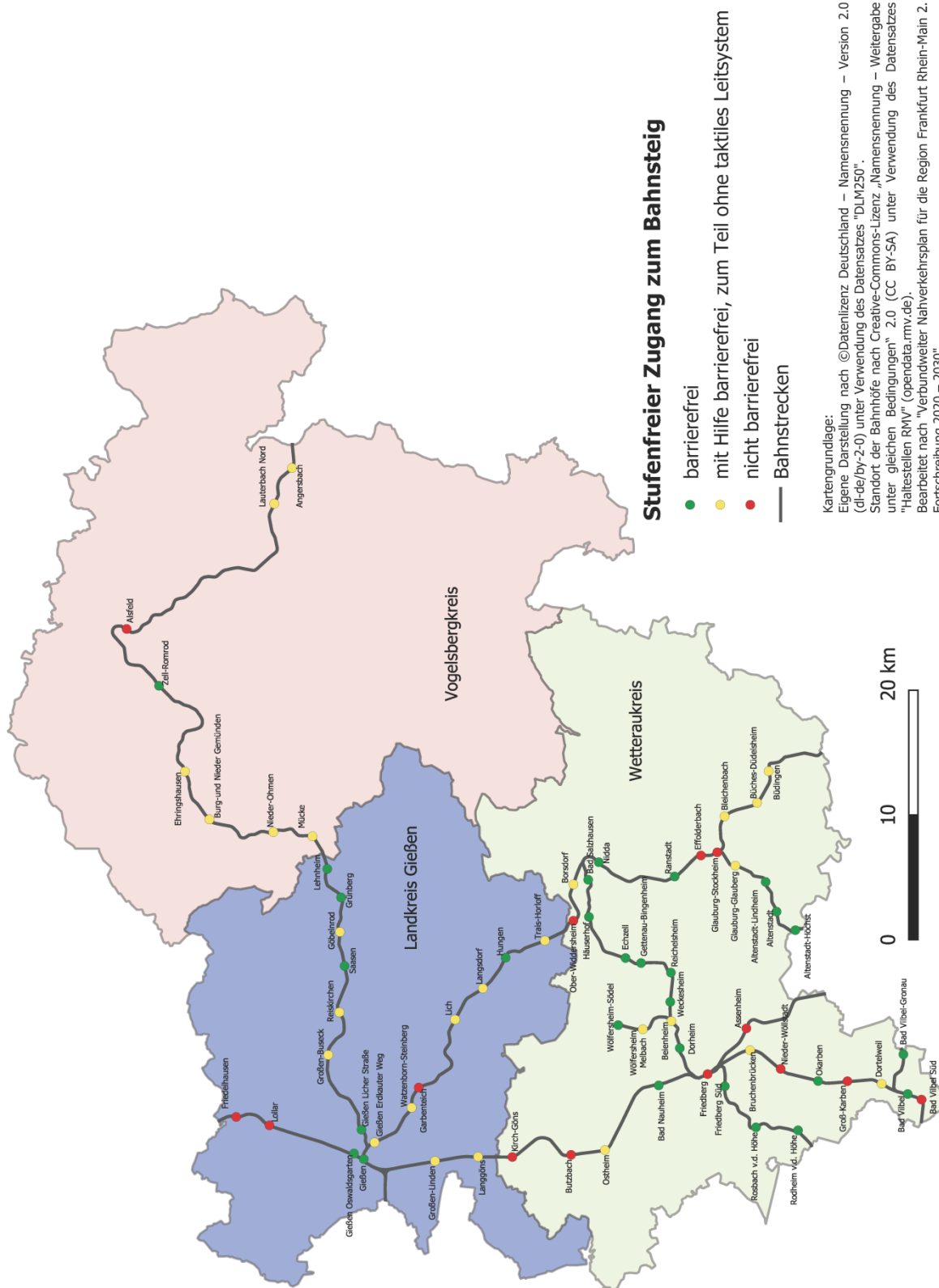


Abbildung 3-3: Barrierefreiheit der Bahnstationen bezüglich Zugänglichkeit der Bahnsteige

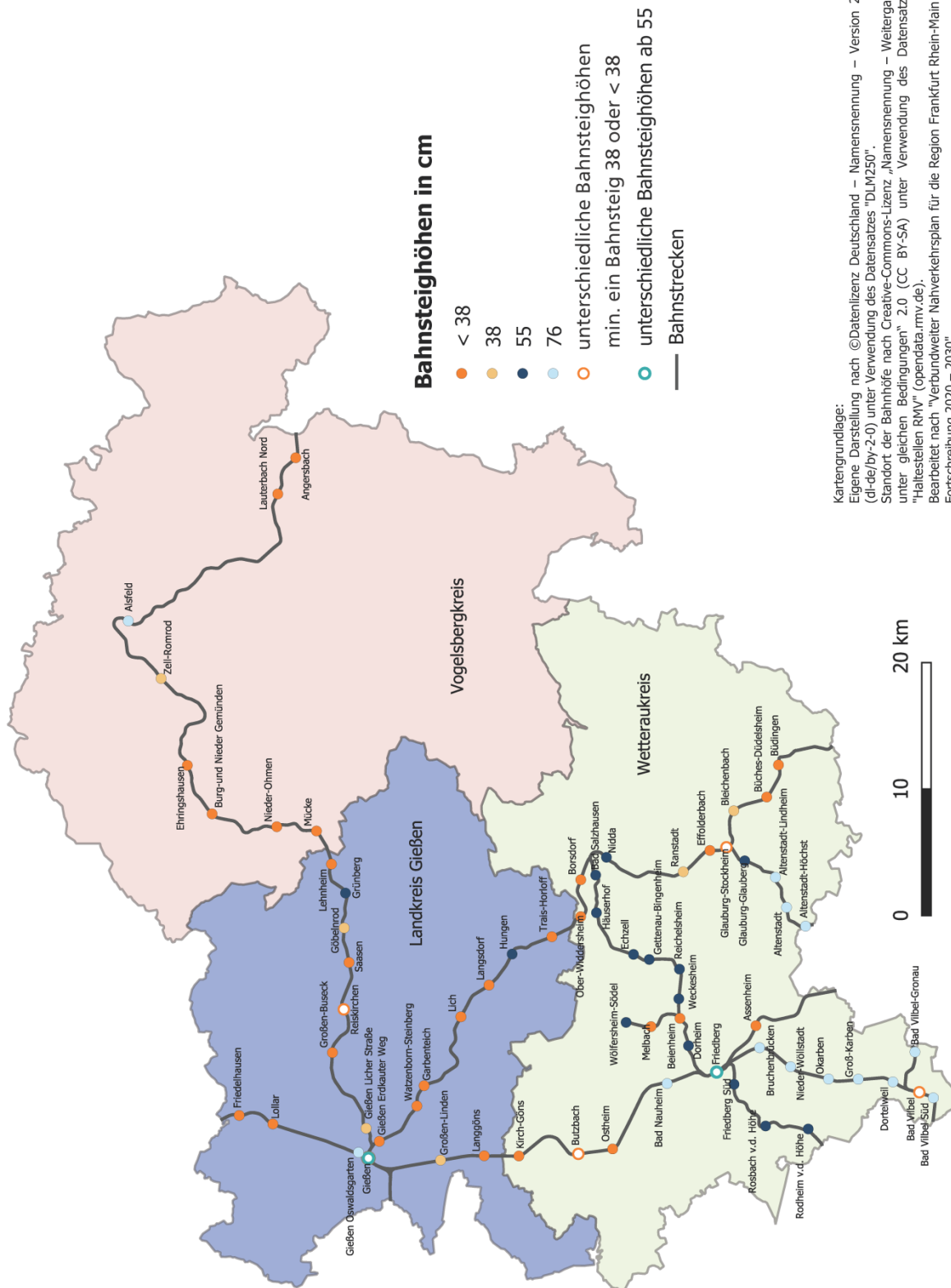


Abbildung 3-4: Bahnsteighöhen der Bahnstationen

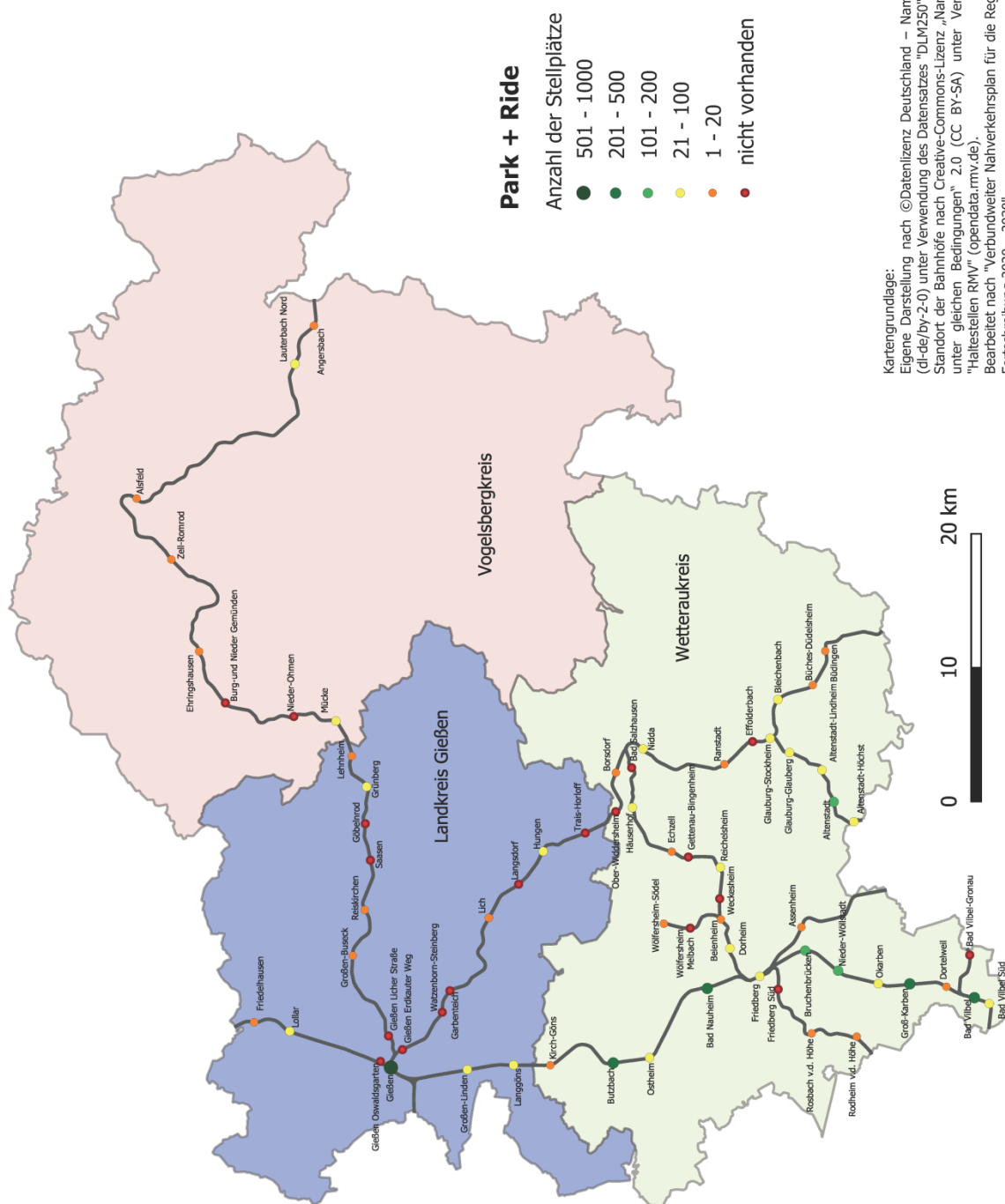


Abbildung 3-5: Park+Ride-Plätze an Bahnstationen

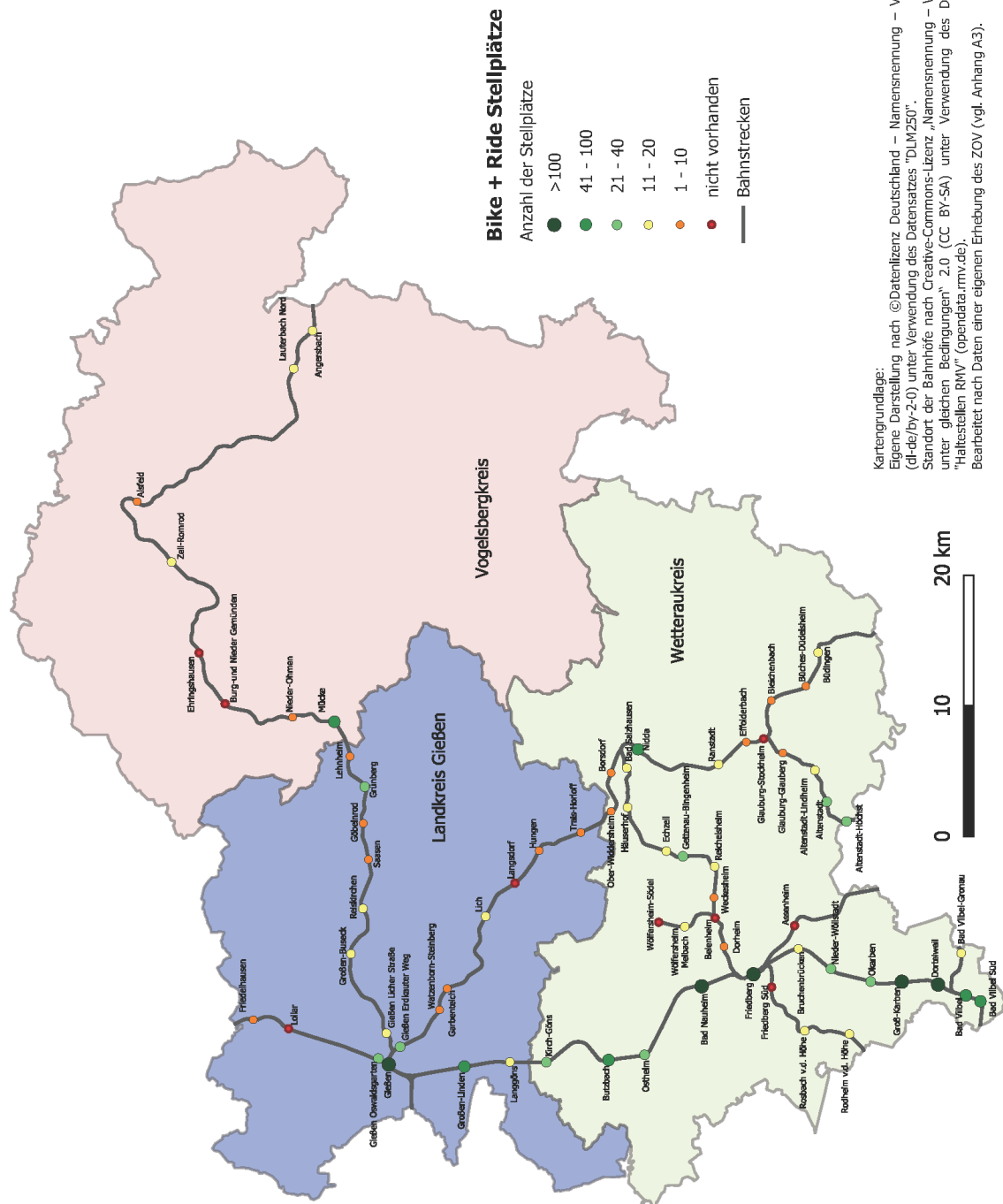


Abbildung 3-6: Bike + Ride Stellplätze inkl. Stellplätze in Fahrradboxen und -garage

3.4.3 PARK+RIDE-ANLAGEN (P+R)

Eine Zielsetzung von P + R ist, den Fahrzeugverkehr in die Ballungsräume zu verringern, in dem an Bahnhöfen Abstellmöglichkeiten für Pkws und Zweiräder geschaffen werden.

Inzwischen nutzen viele Fahrgäste gerade im ländlichen Raum den Pkw für ihre Weiterreise mit der Bahn. Ein gelungenes Beispiel hierfür stellt der Bahnhof „Nidda Häuserhof“ dar. Täglich parken hier bis zu 70 Fahrzeuge. Zum Teil reichen die Parkplätze an vielen Stationen nicht mehr aus, um den benötigten Bedarf sicherzustellen. Beispiele hierfür sind alle Stationen entlang der S 6 bzw. in Nidda. Eine Übersicht über vorhandene P+R-Plätze gibt Abbildung 3-5.

3.4.4 BIKE+RIDE-ANLAGEN (B+R)

Gerade in geringen Radien zum Bahnhof bis 3 Kilometer bietet sich die Nutzung des Fahrrades an, bei größeren Entfernungen auch das E-Bike bzw. Pedelecs.

Der Ausbau bzw. die Schaffung eines Basisangebotes ist an fast allen Stationen im ZOV-Verbandsgebiet mit Unterstützung des RMV und dessen Programm „Förderung investiver Kleinmaßnahmen“ abgeschlossen. Bei diesen Projekten haben sich die Kommunen finanziell beteiligt. Die Bike-Ride-Anlagen gingen nach Fertigstellung in das Eigentum der Kommunen über, die diese instand halten und die Verkehrssicherung übernommen haben.

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze konnte in den letzten Jahren um ca. 22 Prozent gesteigert werden. Die größten B+R-Anlagen befinden sich entlang der Main-Weser-Bahn.

In weiteren Schritten sollen Anlagen für hochwertige Fahrräder an besonders frequentierten Stationen geschaffen werden. Gerade für Stationen, deren Park- und Ride Möglichkeiten ausgeschöpft sind, sollen zusätzliche Alternativen aufgebaut werden. Dies erfordert jedoch einen höheren Betreuungsaufwand (Zugangsverwaltung) vor Ort.

Stationen ohne Fahrradabstellanlagen gibt es noch in Ehringshausen, Langsdorf, Friedberg Süd, Assenheim, Lollar, Glauburg-Stockheim und Burg- und Nieder-Gemünden. An fast allen Stationen ist der Aufbau eines Basisangebotes geplant.

Anmerkung: Anlagen mit sogenannten „Felgenklemmern“ erfüllen nicht mehr heutige Standards, da die Fahrräder nicht diebstahlsicher abgeschlossen werden können. Sie wurden daher nicht berücksichtigt.

Die Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind Abbildung 3-6 zu entnehmen.

3.5 BAHNBETRIEB

3.5.1 PRODUKTE UND BEDIENTANDARDS

Das Angebot (Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeit) im Schienenverkehr richtet sich nach dem bedienten Raum (Kernraum, Region oder Verbindung zwischen Kernraum und Region) und dem Produkt. Die dazu vom RMV festgelegten Bedienstandards sind aus **Tabelle 3-12** zu entnehmen.

regionales Verkehrsmittel Schiene									
Liniencharakteristik			regionale Expressverbindung			regionale Verbindung			
Raumtyp		[G]rund- angebot/ [M]arkt- orientiert	Kernraum	Verbindung Kernraum - Region	Region	Kernraum		Verbindung Kernraum - Region	Region
Produktkategorie			HessenExpress, RegionalExpress	HessenExpress	RegionalExpress	S-Bahn	RegionalBahn		
regelmäßige Bedienung									
Fahrtenhäufigkeit (Taktfamilie)	Grundtakt*	G	30/60	60	120	15/30	15/30	60	60/120
	HVZ (Mo-Fr)	M	bedarfsgerechte Verdichtung			bedarfsgerechte Verdichtung			
	SVZ (auch Sa/So)	M	bedarfsgerechte Ausdünnung			bedarfsgerechte Ausdünnung			
Betriebszeit (produkt- übergreifend)	Grundtakt*	G	18	18	14	21	20	18	16
	HVZ (Mo-Fr)	G	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	6-9 Uhr, 15-19 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	6-9 Uhr, 15-19 Uhr, Schülerverkehr
	SVZ (tgl. abends)	G	ab 22 Uhr	-	-	ab 23 Uhr	ab 23 Uhr	-	-
	SVZ (So morgens)	G	bis 12 Uhr	-	-	bis 8 Uhr	bis 10 Uhr	-	-
	SVZ (Nacht- verkehr)**	M	0-4 Uhr	-	-	1-4 Uhr***	1-4 Uhr	0-4 Uhr	22-1 Uhr
	Saisonverkehr	M	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober	-	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober
Betriebstage		G	täglich			täglich			
möglichst kurze Reisezeiten									
angestrebte Durchschnitts- geschwindigkeit mindestens		G	60 km/h	75 km/h	60 km/h	45 km/h	50 km/h	60 km/h	50 km/h
ausreichende Kapazitäten									
Platzangebot/ Besetzungsgrad	NVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			
	HVZ	G	Besetzungsgrad 65% (bezogen auf Sitzplätze 2.Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			Besetzungsgrad 65% (bezogen auf Sitzplätze 2.Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			
	SVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			

* kürzere Taktzeiten in Kernzone, längere im übrigen Gebiet

** Nächte Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen

*** zum Flughafen Frankfurt: täglich

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Normalverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit

Tabelle 3-12: Fahrtenhäufigkeit und Betriebszeiten im Schienenpersonenverkehr (Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf, S.121)

3.5.2 REISEGESCHWINDIGKEITEN

Im Rahmen der 2. Fortschreibung des Verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main wurden die mittleren Reisegeschwindigkeiten auf den SPNV-Linien ermittelt. Während auf der Hauptachse Frankfurt – Kassel (RE30) besonders hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht werden und die Standardwerte auch auf den Linien RB16, RE25, RB40, RB41, RB45, RB49, RE98 und RE99 eingehalten werden, gibt es Unterschreitungen insbesondere im Teilnetz Wetterau West-Ost.

Aufgrund der historisch bedingten Trassierung als Nebenbahn mit engen Kurvenradien, zahlreichen unbeschränkten Bahnübergängen oder Wartezeiten infolge von Zugkreuzungen wird der Standardwert

- auf den Linien RB46 (Gießen – Nidda – Gelnhausen) und RB48 (Nidda – Friedberg) um bis zu 5 km/h unterschritten und
- auf den Linien RB34 (Glauburg-Stockheim – Bad Vilbel – Frankfurt) sowie RB47 (Wölfersheim-Södel – Friedberg) sogar um mehr als 10 km/h unterschritten.

3.5.3 PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Im SPNV gelten Züge, die bis zu 5:59 Minuten später ankommen, noch als pünktlich. Unter dieser Maßgabe lag die durchschnittliche Pünktlichkeit bei den Bahnlinien im RMV im ersten Halbjahr 2019 bei 90,6%. Mit einer Pünktlichkeit von über 95% lagen die Linien S6, RB 16, RB47 und RB49 deutlich über dem RMV-Durchschnitt. Deutlich schlechter schnitt hingegen die Linie RE30 (Kassel – Frankfurt) mit einer Pünktlichkeit unter 85% ab. Gründe für die Unpünktlichkeit waren hier u.a. die Mischnutzung der Trasse (durch Fernverkehr, S-Bahn und Güterverkehr) und Bauarbeiten. Durch den langen Laufweg summierten sich hier zudem die Verspätungen stärker als bei anderen Linien.

An dieser Stelle ist jedoch festzustellen, dass die Pünktlichkeitsquoten keine Rückschlüsse auf die Verlässlichkeit der Reisekette zulassen. Gerade bei Übergangszeiten von unter 5 Minuten können schon geringe Verspätungen zu Anschlussverlusten führen. Diesbezügliche Probleme bestehen insbesondere in den relevanten Knoten Friedberg, Gießen, Nidderau und Gelnhausen.

Im RMV-Durchschnitt fielen 1,25% der Fahrten im SPNV aus. Mit mehr als 2% ist der Anteil Zugausfälle im Netz „Mittelhessen“ (Linien RB40, RB41 und RB49) besonders hoch. Als Gründe dafür wird die angespannte Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund einer erhöhten Störanfälligkeit der Triebwagenbaureihe Talent 2 angeführt. Überdurchschnittlich ist der Anteil der Zugausfälle auch im Netz Niddertal (RB34) und Main-Weser-Bahn (RE30). Vorwiegend auf Personalprobleme gehen in jüngster Zeit Zugausfälle bei der Hessischen Landesbahn im Teilnetz Wetterau West-Ost zurück.

Nicht als Zugausfall, jedoch in Verkehrsspitzen problematisch, gelten Züge mit Minderbehängung, was zu empfindlichen Kapazitätseinbußen führt. Auch diese Vorfälle sind in Mittelhessen anzutreffen.

3.5.4 SAUBERKEIT UND FAHRGASTINFORMATION IM ZUG

Im RMV-Qualitätsranking 2019 (mit im Jahr 2018 erhobenen Werten) schnitten alle im ZOV-Gebiet fahrenden Bahnen mit Bewertung besser als Schulnote 2 ab.

Verbesserungsbedarf gibt es jedoch bei der Fahrgastinformation im Zug im Falle von Unregelmäßigkeiten. Hier erreichten die Bahnlinien im Bereich des ZOV nur befriedigende Noten unter dem Wert 2,5.

3.6 ANSCHLUSSSICHERUNG

Die Region benötigt nicht nur attraktive und konkurrenzfähige Schienenanbindungen an das Rhein-Main-Gebiet, sondern auch dauerhaft die in ihrer Erschließungsfunktion wichtigen Tangentialverbindungen innerhalb der drei Landkreise. Somit ist es unabdingbar, dass die Taktknoten so konzipiert werden, dass Umsteigeverbindungen geschaffen werden. Dies bedingt Schienenknotenpunkte mit attraktiven Anschlüssen in Bad Vilbel, Nidderau, Glauburg-Stockheim, Friedberg, Friedrichsdorf bzw. Bad Homburg (künftig), Gießen, Hungen (künftig), Nidda, Gelnhausen sowie Fulda.

Umsteigevorgänge lassen sich im ÖPNV nicht immer vermeiden. Bei langen Umsteigezeiten erhöhen Sie die Reisezeit erheblich. Bei knappen Umsteigezeiten besteht beim Fahrgast die latente Unsicherheit, schon bei geringen Verspätungen den Anschlusszug nicht mehr zu erreichen. Hier besteht in der Praxis Verbesserungsbedarf, da zu wenige Wartezeitregelungen getroffen werden und beim Zusammenwirken der Akteure noch Optimierungen im Sinne der Fahrgäste angezeigt sind. Seitens der Fahrgäste darf erwartet werden, dass die Reisekette in der Region, d.h. außerhalb des dicht getakteten S-Bahn-Verkehrs, nach Möglichkeit sichergestellt wird. Sogenannte Sichtanschlussverluste sind den Kunden des ÖPNV nicht vermittelbar.

Zu einem attraktiven System im SPNV gehören selbstverständlich aktuelle und zuverlässige Informationen bei Verspätungen und Zugausfällen. Hier zeigen Kundenbefragungen noch erhebliche Verbesserungsnotwendigkeit vor und während der Fahrt, sowie an Bahnhöfen.

4 GEPLANTE MAßNAHMEN

4.1 ANGEBOTSMABNAHMEN

4.1.1 S-BAHN

Mit Fertigstellung der eigenen S-Bahngleise für die Linie S6 zwischen Frankfurt und Friedberg (siehe Kapitel 4.1.2.) wird eine Entmischung des S-Bahnverkehrs vom übrigen Bahnverkehr und damit ein einheitlicher 15-Minuten-Takt zwischen Frankfurt und Groß Karben bzw. Friedberg möglich. Mit Fertigstellung des 1. Bauabschnittes bis Bad Vilbel ist eine Umstrukturierung des S-Bahnnetzes geplant. Die S6 wird dann nicht mehr am Frankfurter Südbahnhof enden, sondern übernimmt den bisher von den Linien S3/S4 bedienten Streckenabschnitt Frankfurt Süd – Langen – Darmstadt Hbf. Aus Friedberg kommend wird die S6 dann in Langen enden. Die Züge, die in Groß Karben beginnen, fahren bis Darmstadt Hbf.

4.1.2 REGIONALBAHN

Die zusätzlichen S-Bahngleise haben auch Auswirkungen auf den Regionalbahnverkehr auf der Main-Weser-Bahn. Wie ursprünglich für den Mittelhessen-Express geplant, kann eine neue Regionalbahnlinie RB37 dann alle RB-Halte zwischen Gießen und Friedberg bedienen und wird stündlich bis Frankfurt durchgebunden. Die Strecke Friedberg – Hanau (RB49) wird damit betrieblich wieder entkoppelt.

Im Kontext der Umstellung des Abschnitts Friedrichsdorf – Usingen der Taunusbahn auf S-Bahnbetrieb, wird die Regionalbahn RB16 von Friedberg nach Friedrichsdorf nach Bad Homburg verlängert (siehe Kapitel 4.2.6). Als Ersatz für die Taunusbahn verstärkt sie auf dem Abschnitt Friedrichsdorf – Bad Homburg das Angebot und erhält direkten Anbindung an den Knoten Bad Homburg (mit der künftigen U-Bahn-Anbindung nach Frankfurt, sowie der Regionaltangente West nach Eschborn, zum Flughafen und in den Kreis Offenbach).

Auf der Niddertalbahn (RB34) und Horloffalbahn (RB48) sind mehr Durchbindungen nach Frankfurt geplant. Mit der vorgesehenen Reaktivierung der Lumdatalbahn (siehe Kapitel 4.2.1) und der Horloffalbahn (siehe Kapitel 4.2.2) werden neue SPNV-Angebote geschaffen.

4.1.3 REGIONAL-EXPRESS

Im Bereich der Regional-Express-Linien ist eine Aufwertung durch ein schnelleres Produkt namens „Hessen-Express“ (HE) geplant. Die HE-Züge halten nur in den Hauptbahnhöfen der Oberzentren sowie an wichtigen Knotenbahnhöfen und weiteren aufkommensstarken Stationen. Im Endzustand sind für den Einsatz auf HE-Linien Fahrzeuge in eigenem Design und mit hochwertiger Ausstattung vorgesehen. Die Umsetzung des „Hessen-Express“-Konzeptes hängt vom Ausbau der Streckeninfrastruktur ab.

Folgende „Hessen-Express“-Linien sind im ZOV-Gebiet geplant:

- HE3 Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt (Weiterentwicklung RE30)
 - HE4 Siegen – Wetzlar – Friedberg – Frankfurt
- Von großer Bedeutung im Anschlussverkehr ist darüber hinaus:
- HE5 Kassel – Fulda (hier: Verknüpfung zur Vogelsbergbahn) – Gelnhausen (hier: Lahn-Kinzig-Bahn) – Hanau (hier Linie 49) – Frankfurt.

4.2 STRECKENINFRASTRUKTUR

Die Streckeninfrastruktur bestimmt maßgeblich die Fahrzeiten und Taktlagen. Diese ist häufig veraltet und entspricht nicht mehr den heutigen technischen Standards. Die Finanzierung erfolgt meist über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die seit 2009 für das DB-Bestandsnetz gilt. Diese wurde zwischen dem Bund und den DB-Töchtern Netz, Station & Service und Energie geschlossen. Diese enthält alle Maßnahmen, für die Ersatzinvestitionen getätigt werden müssen oder andere Maßnahmen der Instandhaltung zur Erhaltung der Schienenwege, und wird regelmäßig fortgeschrieben³. Im ZOV-Gebiet werden zahlreiche Maßnahmen aus genannten Mitteln in den nächsten Jahren getätigt. Beispielsweise für die Einrichtung elektronischer Stellwerke (RB46, RB47, RB48), Streckenbeschleunigungen (RB46, RB48) oder der wiederaufzubauende Kreuzungsbahnhof in Rodheim (vdH) mit Anschluss an ein elektronisches Stellwerk.

Im Rahmen des „Deutschlandtaktes“ sollen die Umstiegsmöglichkeiten an Knotenpunkten in einem gestuften Verfahren verbessert werden, wobei der Nahverkehr an den Fernverkehr anbinden soll und umgekehrt. Größere integrale Knotenpunkte bestehen in Gießen und Friedberg. Weitere regionale Knotenpunkte sind in Bad Vilbel, Nidda und Glauburg-Stockheim. Planungen zu Streckenreaktivierungen führen mit deren Realisierung zu weiteren Knotenpunkten in Hungen und Lollar. Fulda, Gelnhausen, Hanau, Nidderau und Friedrichsdorf sind sehr wichtige Knotenpunkte, die zwar außerhalb des Verbandsgebietes liegen, aber gleichwohl von größter Bedeutung für eine attraktive Anbindung an Frankfurt/Main bzw. den Fernverkehr sind.

Der ZOV unterstützt die im Anhörungsverfahren gestellte Forderung nach einem integralen Taktfahrplan, der dann aber auch in Nidderau und Glauburg-Stockheim deutlich bessere Anschlüsse in alle Richtungen ermöglichen soll.

Häufig ist die Sicherstellung von fahrplanmäßigen Reiseketten innerhalb des Verbandsgebietes sehr schwierig, da die größeren Knotenpunkte die An- und Anfahrtszeiten vorgeben und die kleineren Knotenpunkte unter den infrastrukturellen Gegebenheiten (z.B. eingleisige Strecken) sich diesen Zeitregimen unterordnen müssen. Weiterhin bestimmt die prioritäre Anbindung an den Ballungsraum Frankfurt die Taktknoten. Diese Probleme können nur durch einen gezielten Infrastrukturausbau auf den Nebenstrecken gelöst werden.

4.2.1 REAKTIVIERUNG LUMDATALBAHN (IN PLANUNG)

Der Personenverkehr auf der Lumdatalbahn (Gießen –) Lollar – Londorf wurde 1981 eingestellt. Die Strecke ist seit 1991 im Abschnitt Mainzlar – Londorf stillgelegt und nicht mehr befahrbar. Von Lollar bis Mainzlar fanden bis Ende 2016 noch Güterverkehr und gelegentliche Sonderfahrten statt.

³ Vgl.

https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_III_Bedarfsermittlung.html

In der Folge wurde auch dieser Abschnitt stillgelegt. Die Gesamtstrecke ist jedoch noch als Verkehrsweg gewidmet. Immer wieder wurde in den letzten Jahrzehnten von Bürgern und politischen Vertretern eine Reaktivierung gefordert und sogar Studien in Auftrag gegeben. 2018 wurde das Ergebnis einer von den Aufgabenträgern RMV und ZOV veranlassten Machbarkeitsstudie vorgelegt, was die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit einer Reaktivierung möglich erscheinen lässt. Die Durchführung einer Vorplanung bis zur Leistungsphase 2 (HOAI) wurde daraufhin auch seitens des Landes empfohlen. Diese läuft zurzeit und wird voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen sein. Die Linie ist bereits mit in die RMV-Ausschreibung des Teilnetzes Wetterau West-Ost (Vertragsbeginn Ende 2022) als Option aufgenommen worden. Vor einer endgültigen Entscheidung zur Reaktivierung der Lumdatalbahn muss jedoch zunächst noch Baurecht geschaffen und die Förderfähigkeit des Projektes zu diesem Zeitpunkt (Leistungsphase 4) nachgewiesen werden.

Das Betriebskonzept sieht einen Stundentakt von Londorf nach Gießen vor, der in der Hauptverkehrszeit durch direkte Busfahrten ergänzt wird. Zusätzlich soll die Busverbindung von Staufenberg über Lollar nach Gießen beibehalten werden, um die von den Bahnhöfen zu weit weg liegenden Wohngebiete zu erschließen. Die Lumdatalbahn bekommt in Lollar gute Anschlüsse nach Marburg und in Gießen (lastrichtungsbezogen) Anschluss Richtung Frankfurt.

Ein Eröffnungstermin steht noch nicht fest.

4.2.2 REAKTIVIERUNG HORLOFFTALBAHN (IN PLANUNG)

Die Schienentrasse im Abschnitt Wölfersheim-Södel - Hungen soll reaktiviert werden. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Leistungsphase 4 (HOAI).

Der Personenverkehr wurde 2003 eingestellt und im Folgejahr die Strecke stillgelegt. Um eine Entwidmung der Strecke zu verhindern, die eine spätere Reaktivierung nur unter sehr großem Aufwand ermöglicht hätte, haben die Kommunen Wölfersheim und Hungen 2011 die Strecke erworben. Im Jahr 2013 beauftragten die beiden Kommunen eine Vorstudie, der ab 2016 in Kooperation mit RMV und ZOV eine Machbarkeitsstudie einschließlich einer Nutzen-Kosten-Untersuchung folgte. Aufgrund des positiven Ergebnisses empfahl auch das Land Hessen 2018 weitergehende Planungen vorzunehmen. Derzeit laufen letzte Abstimmungen mit der DB Netz AG. Das Unternehmen soll als künftiges Infrastrukturunternehmen gewonnen werden, welches auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchführt.

Bei Vorliegen eines nochmals zu bestätigenden positiven Nutzen-Kosten-Faktors nach Schaffung des Baurechts, der Fördermittelbereitstellung und der Bauausführung ergibt sich zeitlich ein frühester Termin der Inbetriebnahme für das Jahr 2025. Dies hängt jedoch auch mit der Umsetzung verschiedener infrastruktureller Maßnahmen im Vorfeld ab, wie z.B. des Bahnhofsausbaus in Beienheim und dem Bau des elektronischen Stellwerks für den Bahnhof in Hungen.

Das Betriebskonzept sieht einen Stundentakt sowie Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit bzw. für den Schülerverkehr vor. Angeboten werden attraktive Direktverbindungen für Pendler von Lich und Hungen bis nach Frankfurt und zurück. Für die betriebliche Umsetzung des Fahrplanes wird ein Kreuzungsbahnhof in Berstadt-Wohnbach errichtet und eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h baulich ermöglicht.

4.2.3 S6-AUSBAU BIS FRIEDBERG (1. BA IM BAU, 2. BA IN PLANUNG)

Der viergleisige Ausbau der S-Bahn-Linie zwischen Friedberg, Bad Vilbel und Frankfurt (M) West hat hohe Relevanz für das Gebiet der südlichen Wetterau. Bei der Umsetzung dieser Maßnahme, für deren 1. Bauabschnitt (Bad Vilbel – Frankfurt West) bereits 2003 ein Bau- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen wurde, ist es durch Klageverfahren von Anrainern der Bahn zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen gekommen. Im Jahr 2017 wurde zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel mit dem Bau begonnen. Ende 2022 soll die Maßnahme abgeschlossen sein. Für den zweiten Bauabschnitt zwischen Bad Vilbel und Friedberg läuft das Planfeststellungsverfahren. Mit dem Bau begonnen werden soll 2023, mit einer Dauer bis zum Jahre 2028. Im Zuge des Ausbaus sind alle S-Bahn-Haltepunkte für den viergleisigen S-Bahn-Betrieb umzubauen. Dabei werden je nach Örtlichkeit die Bahnsteige der Stationen als Außen- oder Mittelbahnsteige barrierefrei erstellt.

Zahlen und Fakten		
	1. Baustufe	2. Baustufe
Baubeginn	Vorbereitende Arbeiten sowie Umweltschutzmaßnahmen: 2016; Hauptbaumaßnahmen: 2017	2023 (geplant)
Inbetriebnahme	2022	2028 (geplant)
Kosten	ca. 323 Mio. Euro (Preisstand 2014; laut Kat a ohne Risiken und Inflation bis zum Projektende)	offen
Schallschutzmaßnahmen	Schallschutzwände auf rund 19 km Länge	Schallschutzwände auf rund 12,3 km Länge
Modernisierte Stationen	5	6
Neue Station	Frankfurt Ginnheim	keine
Neue Bauwerke	Neubau oder Erweiterung von 14 Eisenbahn- und Fußgängerüberführungen, 17 Stützwände	Neubau von 17 Eisenbahn-, Straßen-, Geh- und Radwegbrücken, Erweiterung von 5 Eisenbahn- und Straßenbrücken
Neue Gleise	Neubau von 2 Gleisen auf einer Länge von rund 13 Kilometern	Neubau von 2 Gleisen auf einer Länge von 16,9 Kilometern

Tabelle 4-1: Zahlen und Fakten Ausbau S6 bis Friedberg (Quelle: <https://www.s6-frankfurt-friedberg.de/downloads.html>)

Der 4-gleisige Ausbau bis Friedberg ist mit Nachdruck voranzutreiben. Durch diese Maßnahme sind weitreichende Angebotsverbesserungen im S-Bahn- und Regionalverkehr möglich.

Die Bahnsteighöhe soll zukünftig - wie auf reinen S-Bahnstrecken üblich - 96 cm betragen.

4.2.4 AUSBAU NIDDERTALBAHN (MACHBARKEITSSTUDIE)

Die Niddertalbahn wurde im Jahr 2008 modernisiert. Hierzu gehörten die Erneuerung und der bar-

rierefreie Ausbau der Bahnsteige, eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Bau eines elektronischen Stellwerks in Altenstadt. Im selben Jahr wurde ein neues Fahrplankonzept eingeführt, welches sich bewährte. Die Nachfrage hat sich seitdem stetig nach oben entwickelt. In den Spitzenstunden werden Doppelstockwagen eingesetzt. In den übrigen Tageszeiten kommen Triebwagen, oft in Mehrfachtraktion, zum Einsatz. Die Kapazitätsgrenzen hinsichtlich der steigenden Verkehrsnachfrage sind erreicht.

Auf Betreiben der kommunalen AGNV⁴ Niddertalbahn haben der RMV und die lokalen Nahverkehrsgesellschaften die Ausbaumöglichkeiten untersuchen lassen. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass die dringend notwendige Angebotserweiterung der Regionalbahnlinie RB34 baulich möglich und gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist. Dies schließt auch die Elektrifizierung ein. Um einen 30-Minuten-Takt sowie zusätzliche, beschleunigte Verstärkerzüge anbieten zu können, ist ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim erforderlich. Ebenso wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit an mehreren Stellen erhöht. Eine Realisierung wird (unbedingt) bis Ende 2027 angestrebt, da zu diesem Zeitpunkt der bestehende Verkehrsvertrag ausläuft und der Traktionswechsel (künftig Elektrotriebzüge) bereits in der Ausschreibung des RMV festgelegt werden muss.

4.2.5 BESCHLEUNIGUNG VOGELSBERGBAHN (MACHBARKEITSSTUDIE)

Aktuell wurde eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel durchgeführt, zusätzliche und beschleunigte Direktverbindungen zwischen Alsfeld und Gießen anzubieten (Zusatzverkehr RE44). Im Fokus stand hierbei, welche infrastrukturellen Maßnahmen (zweigleisige Streckenabschnitte, weitere Kreuzungspunkte) hierfür vorgenommen werden müssten. Die Studie hat zu keinem verkehrlich sinnvollen Ergebnis geführt. Mit einem modifizierten Zielkonzept, welches mindestens einen zusätzlichen Halt im Bereich Gießen vorsieht, soll eine erneute Untersuchung durchgeführt werden.

4.2.6 DURCHBINDUNG RB16 FRIEDBERG - FRIEDRICHSDORF BIS BAD HOMBURG (AUSBAU RODHEIM, BAHNSTEIGVERLÄNGERUNGEN)

Mit Realisierung der S-Bahn-Verlängerung der Linie S5 von Friedrichsdorf nach Usingen wird die Linie RB16 von Friedrichsdorf bis Bad Homburg verlängert. Ab Dezember 2022 sollen Fahrzeuge mit Brennstoffzellenbetrieb zum Einsatz kommen (Typ Coradia iLINT). Die veränderte Fahrplanlage erfordert Zugbegegnungen in Rodheim (vdH.) und erfordert daher den Ausbau dieser Station zum Kreuzungsbahnhof. Die Signaltechnik der Bahnhöfe Rodheim (vdH.) und Rosbach (vdH.) wird erneuert und die Betriebsführung durch die regionale Bedienzentrale im elektronischen Stellwerk Altenstadt abgewickelt. Der geplante Fahrzeugeinsatz erfordert höhere und vor allem längere Bahnsteige an mehreren Stationen.

⁴ Kommunale Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr

4.2.7 ERTÜCHTIGUNG HORLOFFTALBAHN NIDDA – FRIEDBERG

Auf der Horloffthalbahn soll die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise von 60 km/h auf 80 km/h erhöht werden. Bahnübergänge sollen technisch gesichert bzw. aufgelassen, sowie der Oberbau angepasst werden. Die Systemkreuzungen werden in Beienheim und Echzell sein. Damit verbunden sind die Erneuerung des Bahnhofs Beienheim sowie die Änderung des Betriebsverfahrens. Hierbei wird ein Stufenkonzept im aktuell sich in der Vergabe befindlichen Verkehrsvertrags (ab Fahrplanjahr 2023) umgesetzt:

Stufe 1: mit Status-quo-Infrastruktur

Stufe 2: mit Kuppeln/Flügeln in Beienheim

Stufe 3: mit Reaktivierung Horloffthalbahnabschnitt - Wölfersheim-Södel – Hungen

Mit einer Reaktivierung der Horloffthalbahn ist frühestens 2025 zu rechnen (s. Kapitel 4.2.2).

4.2.8 BESCHLEUNIGUNG LAHN-KINZIG-BAHN (INFOLGE UMBAU BF GELNHAUSEN)

Mit Ausbau der Kinzigtalbahn (Hanau – Fulda) und dem damit verbundenen Umbau des Bahnhofs Gelnhausen ist für die Lahn-Kinzig-Bahn eine Änderung der Gleisverfügbarkeit verbunden. Zukünftig wird in Gelnhausen für die RB46 planmäßig nur noch ein Gleis, anstatt bislang zwei Gleise zur Verfügung stehen. Dies hat für die Betriebsabwicklung auf der Lahn-Kinzig-Bahn eine Reihe von Anpassungsmaßnahmen zur Folge. Genannt seien der Ausbau von Lieblos zum Kreuzungsbahnhof und eine abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 80 km/h auf bis zu 120 km/h. Damit verbunden sind Erneuerungen der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Nidda und Gießen sowie in Büdingen und Lieblos.

4.2.9 MODERNISIERUNG LEIT- UND SICHERHEITSTECHNIK IM WETTERAUER NETZ (ESTW)

Die mechanischen Stellwerke werden in den nächsten Jahren durch neue Technik ersetzt. Die Technik wird in den hiervon betroffenen Bahnhöfen entsprechend angepasst und über die regionale Bedienzentrale in Altenstadt gesteuert. Betroffen sind vor allem Bahnhöfe der Horlofftal- und Lahn-Kinzig-Bahn. Mit der Durchführung dieser Maßnahme kann an verschiedenen Stationen auch der Umbau der Gleis- und Bahnsteiganlagen verbunden sein (z.B. in Lich und Büdingen). Aus Rationalisierungsgründen ist auch die Modernisierung der Stellwerke an der Vogelsbergbahn dringend notwendig.

Maßnahme	Bahnhof	Geplanter Zeitraum
Anschluss an Elektronisches Stellwerk (ESTW)	Rodheim	2023
	Lieblos	
Anschluss an Elektronisches Stellwerk (ESTW) + V-Optimierung 3741(Beienheim-Nidda)	Reichelsheim	2024
Bahnhofsumbau	Lieblos	
Anschluss an Elektronisches Stellwerk (ESTW)	Büdingen	2025
Anschluss an Elektronisches Stellwerk (ESTW) + V-Optimierung 3701(Gießen-Gelnhausen)	Gießen - Nidda Nord	
Reaktivierung Horloffthalbahn		XXXX

Tabelle 4-2: Investitionen in Schienenstrecken des Wetterauer Netzes (V-Optimierung = Geschwindigkeits-Optimierung). Quelle: Regionalnetz Wetterau

4.2.10 TRASSENSICHERUNG STILLGELEGTER STRECKEN

Die aktuellen Regionalpläne von 2010 für Süd- und Mittelhessen listen außer den o.g. Reaktivierungstrecken folgende stillgelegte Strecken auf, deren Trassen planerisch gesichert werden:

- Hungen – Laubach
- Stockheim – Gedern – Lauterbach
- Burg- und Nieder Gemünden – Kirchhain (Ohmtalbahn)

Die Wettertalbahn Bad Nauheim - Griedel - Münzenberg wird seit 2004 von einem Museumsbahnverein betrieben (dies gilt auch für die Infrastruktur).

Mit Ausnahme der Ohmtalbahn gibt es aktuell keine Überlegungen, die Reaktivierungswürdigkeit weitere stillgelegter Strecken zu überprüfen. Eine Vorstudie soll bezüglich der Ohmtalbahn Status und Möglichkeiten der in Teilen abgebauten und entwidmeten Strecke ermitteln.

4.3 PROJEKTPLANUNGEN SONSTIGE SCHIENENVERBINDUNGEN

4.3.1 STRAßENBAHNANBINDUNG BAD VILBEL

Neue Baugebiete und die unmittelbare Nachbarschaft zu Frankfurt am Main haben Bad Vilbel zur Kommune mit der höchsten Bevölkerungsdichte und dem stärksten Bevölkerungswachstum im Wetteraukreis gemacht. In Zukunft ist daher mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen zwischen Bad Vilbel und Frankfurt zu rechnen, das trotz dem Bau eigener S-Bahngleise nicht alleine durch die S-Bahn abgedeckt werden kann. Mit der 2011 eröffneten Straßenbahnstrecke nach Preungesheim Ost steht ein Streckenast zur Verfügung, der für eine Verbindung nach Bad Vilbel verlängert werden könnte. Damit würde die Buslinie 30 durch die elektrisch angetriebene und leistungsfähigere Straßenbahn ersetzt. Da die Stadt Frankfurt aus Gründen der Luftreinhaltung die Buslinie 30 nicht mehr mit Dieseln bis in die Frankfurter Innenstadt führen will, entfielen mit einer direkten Straßenbahnverbindung nach Bad Vilbel ein Umsteigezwang an der Friedberger Warte in Frankfurt. In einer gemeinsam von der von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, der Stadt Bad Vilbel und des ZOV beauftragten Studie sollen jetzt die Potentiale einer Straßenbahnverbindung untersucht werden.

4.3.2 REGIONALTANGENTE OST

Als Pendant zur Regionaltangente West (RTW), die durch den Bau von Verbindungsstrecken zwischen bestehenden S- und U-Bahntrassen direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Neu-Isenburg, dem Flughafen, Frankfurt-Höchst, Eschborn und Bad Homburg bzw. dem Frankfurter Nordwestzentrum schaffen soll, existiert die Idee zu einer Regionaltangente Ost (RTO). Diese könnte perspektivisch als Halbring direkte Verbindungen zwischen dem Frankfurter Süden und Bad Vilbel (ggf. bis Bad Homburg) ohne Umweg über das Frankfurter Stadtzentrum bilden. Dafür würde bestehende Infrastruktur der Regional- und S-Bahn durch Neubaustrecken verbunden. In Kombination mit der RTW wäre mittels einer betrieblichen Durchbindung auch eine direkte Verbindung von Bad Vilbel zum Flughafen möglich. Als Option böte sich auch die Schaffung einer S-Bahn-Verbindung aus dem Niddertal kommend über die RTO nach Frankfurt Ost und dann weiter in die Frankfurter City an. Hier könnte die Verknüpfung mit einer aus dem Westen Frankfurts kommenden S-Bahnlinie vorgenommen werden. Derzeit erfolgen Sondierungen für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie.

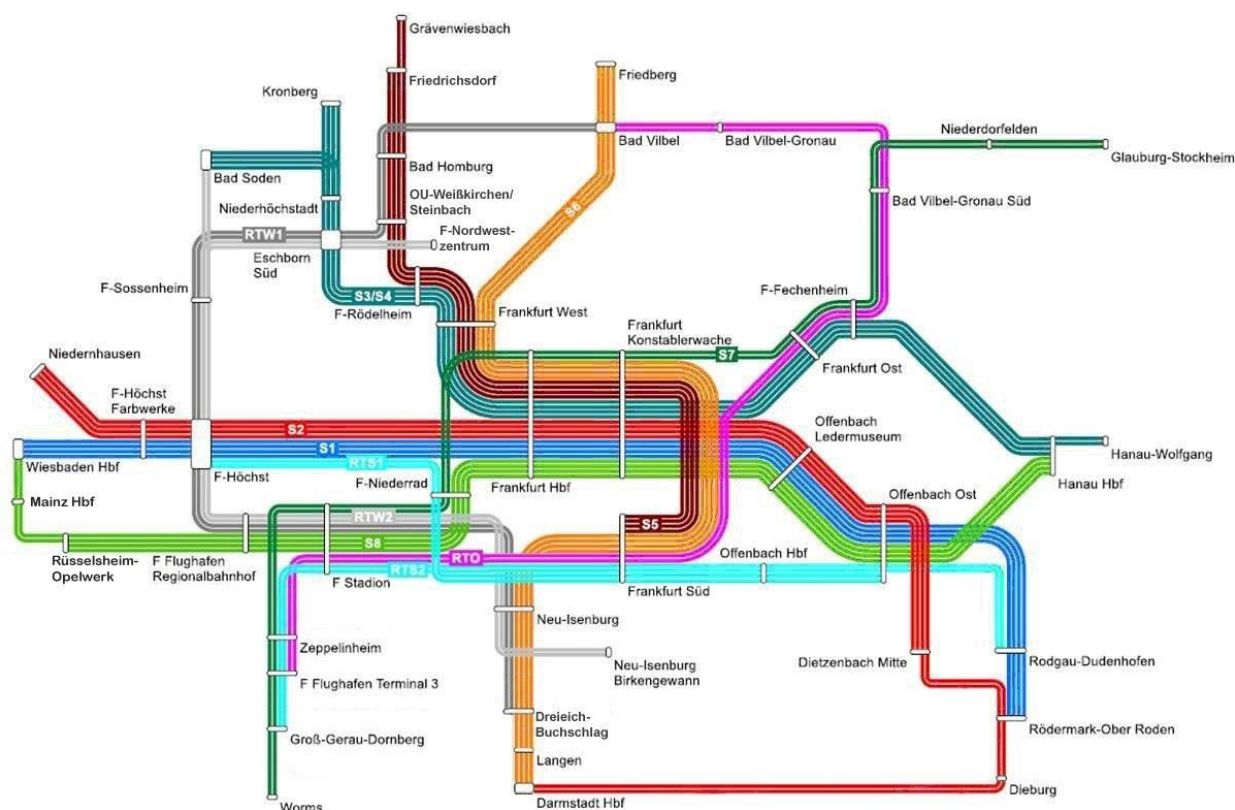


Abbildung 4-1: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tangenten-Ring (Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030, Entwurf, S.358)

4.3.3 REGIOTRAM MITTELHESSEN

Gießen bildet zusammen mit den benachbarten Städten Marburg und Wetzlar das Zentrum Mittelhessens. Durch den hohen Studentenanteil in dieser Region gibt es einen hohen Anteil an ÖPNV-Nutzern innerhalb und zwischen den Städten. Da die Städte bereits durch elektrifizierte Eisenbahnstrecken verbunden sind, gibt es schon länger Ideen für ein Regiotram-System nach Karlsruher- und Kasseler Vorbild. Dabei würden neue als Straßenbahnstrecken ausgeführte Strecken zur Erschließung der Stadtgebiete mit bestehenden Eisenbahnstrecken zu einem Regiotram-Netz kombiniert. Damit wären umsteigefreie Verbindungen direkt zu aufkommensstarken Zielen in den Städten (z.B. Universitätsstandorte) sowie zusätzliche Haltepunkte an bestehenden Eisenbahnstrecken möglich. Zum Einsatz kämen an Straßenbahnfahrzeuge angelehnte spezielle Triebwagen, die von ihren Maßen als auch von der technischen Ausstattung sowohl die Bedingungen der Betriebsordnung der Straßenbahn (BO Strab) als auch der Eisenbahn (EBO) erfüllen. Derzeit wird die Idee einer Regiotram in Gießen als auch in Marburg politisch diskutiert.

4.4 HALTESTELLENINFRASTRUKTUR

4.4.1 NEUE HALTEPUNKTE

Neue Haltepunkte können dem Schienennahverkehr zusätzliche Einzugsbereiche und damit Fahrgastpotentiale erschließen. Gleichzeitig erhöhen zusätzliche Halte aber auch die Fahrzeit. Der Nutzen und die Auswirkungen auf das Netz müssen daher sorgfältig abgewogen werden.

Für die Bahnstrecke Gießen - Gelnhausen (RB46) besteht der Wunsch den vorhandenen Pohlheimer Haltepunkt Garbenteich durch zwei neue Haltepunkte Pohlheim-Garbenteich und Pohlheim-Hausen zu ersetzen. Der Haltepunkt Garbenteich kann an der jetzigen Stelle schwerlich barrierefrei ausgebaut und modernisiert werden. Da eine Kosten- und Potentialermittlung für eine zusätzliche Station in Hausen ein positives Ergebnis erbrachte, wird das Projekt in Pohlheim bevorzugt verfolgt. Ebenfalls in erneuter Prüfung ist ein zusätzlicher Haltepunkt in Lich West. Aufgrund der begrenzten Fahrzeitreserven kann nach derzeitigem Kenntnisstand nur ein zusätzlicher Haltepunkt zwischen Gießen und Lich realisiert werden. Dies träfe dann auch auf den Wunsch der Stadt Gießen zu, einen weiteren Halt an der Gleisgabel zwischen Riegelpfad und Gnauthstraße einzurichten. Weitere bereits früher angeregte Halte wurden nach erfolgloser Prüfung nicht weiterverfolgt (z.B. Nidda-Kohden oder Büdingen Schulzentrum).

An der Vogelsbergbahn (RB45) werden seitens der Stadt Gießen weitere Halte diskutiert. Insbesondere soll ein Zusatzhalt in Höhe des früheren US-Depots/Flughafen in Betrieb genommen werden. Diese Überlegungen sind in der geplanten Fortführung der Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn (s. 4.2.5) zu berücksichtigen. Im Kreisgebiet Gießen sind erneut Großen Buseck Gewerbegebiet und Lindenstruth Gegenstand von Forderungen. Ungeachtet der bislang nicht gegebenen Förderwürdigkeit ermöglichen die infrastrukturellen Gegebenheiten der Vogelsbergbahn (Eingleisigkeit) keine Umsetzung.

Geprüft werden soll auch ein Zusatzhalt an der Main-Weser-Bahn im Stadtgebiet Gießen („Gießen Nord“).

4.4.2 MODERNISIERUNG VON BAHNHÖFEN UND HALTEPUNKTEN

Mit der Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Verkehrsstationen in Hessen wurde im Jahr 2011 verbindlich beschlossen, bis 2019 eine große Anzahl von Bahnhöfen und Stationen zu modernisieren. Mit umfangreichen finanziellen Mitteln sollte die z.T. sehr veraltete Infrastruktur auf den neusten Stand der Technik gebracht und Barrierefreiheit hergestellt werden. Hierzu gehören sowohl einheitliche Bahnsteighöhen, die höhengleiche Einstiege in moderne Nahverkehrsfahrzeuge ermöglichen, als auch barrierefreie Zugangsgestaltungen. Im Zuge dessen erhalten die Bahnsteige eine moderne Ausstattung mit Fahrgastunterständen, Beleuchtung, Beschilderung und Infovitriolen.

Auch wenn bislang bereits zahlreiche Projekte durchgeführt oder zumindest vertraglich vereinbart wurden, konnten im vergangenen Jahrzehnt die angestrebten Mindeststandards an den Stationen Oberhessens nicht flächendeckend realisiert werden. Dies wird auch im neuen Jahrzehnt alleine aus Gründen der Engpässe bei Planung, Genehmigung oder Bau nicht vollständig umgesetzt werden können. Seitens des ZOV wird auch weiterhin die Begleitung und Unterstützung während der Planungsphasen erfolgen.

Bei der leider nur langfristig realisierbaren Barrierefreiheit sind die Projekte daher sinnvollerweise zu priorisieren. Kriterien gemäß des Regionalen Nahverkehrsplans sind die Anzahl der täglich ein- und aussteigenden Fahrgäste, die Verknüpfungsfunktion der Station, die teilnetzbezogenen Fahrzeugkonzepte unter Berücksichtigung der Vertragslaufzeiten, die Nähe des Bahnhofs zu Institutionen, die von Älteren bzw. gehandikapt Menschen genutzt werden. Der wichtigste Punkt ist der derzeitige Zustand der Station bezogen auf die Bahnsteighöhendifferenz zum Einstieg in das Fahrzeug. Um den Fahrzeugeinstieg zu vereinfachen sind zwischenzeitlich die meisten Fahrzeuge mit sogenannten „Schiebetritten“ ausgerüstet, die herausgefahren werden, um die Höhendifferenz zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugeinstieg zu reduzieren. Die Überwindung von mehr als zwei Stufen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ist nicht mehr zulässig. Übergangsweise kann jedoch 38 cm Bahnsteighöhe akzeptiert werden, wenn die eingesetzten Fahrzeuge eine Höhe passend zu 55 cm hohen Bahnsteigen aufweisen.

Für die ländlichen Gebiete sollte bei der Priorisierung zusätzlich auch die Distanz zum nächstmöglichen barrierefreien Zugang (Radius 10 – 15 Kilometer) sowie die Verknüpfungs- und Umsteigefunktion eines Bahnhofs herangezogen werden.

4.4.3 BARRIEREFREIER AUSBAU DER BAHNSTEIGE

Eine Folgevereinbarung wird derzeit zwischen dem Land Hessen, den Verbünden und der DB verhandelt.

Hierbei werden unterschiedliche Kriterien und Parameter berücksichtigt. So z.B.

- Überhang (Planungsstand Leistungsphasen 1 bis 4 gemäß HOAI)
- Übertrag aus der Rahmenvereinbarung II
- Stationen mit mehr als 1000 Reisenden, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind
- Stationen mit Bahnsteighöhen unter und von 38 Zentimetern
- Stationen, für die besondere Gründe sprechen

Weitere Gründe für die Aufnahme von Stationen in die Folgevereinbarung sind anstehende Ausschreibungen oder neu beginnende Verkehrsverträge im SPNV. Nach den Vorgaben der TSI PRM ist ein Halt nicht zulässig, falls zu große Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Einstieg ins Fahrzeug bestehen.

Gemäß dem Regionalen Nahverkehrsplan werden folgende Stationen für einen barrierefreien Umbau vorgeschlagen, eine endgültige Festlegung wurde noch nicht getroffen:

- Landkreis Gießen: Lang-Göns, Lehnheim, Linden, Lollar-Friedelhausen, Saasen, Gießen Licher Straße, Trais-Horloff, Watzenborn Steinberg, Reiskirchen
- Wetteraukreis: Rosbach, Glauburg-Stockheim, Ostheim, Assenheim, Kirch-Göns, Butzbach, Ober-Widdersheim, Melbach
- Vogelsbergkreis: Angersbach, Burg- und Nieder-Gemünden, Lauterbach, Nieder-Ohmen, Ehringshausen, Lauterbach

Als weitere Station, die in den nächsten Jahren aus Sicht von ZOV-Verkehr barrierefrei umgebaut

werden soll, wird Mücke-Flensungen vorgeschlagen.

Garbenteich soll im Rahmen der Stationsverlegung barrierefrei ausgebaut werden.

Projekte in Planung/im Bau

Hierbei handelt es sich um Projekte aus der Rahmenvereinbarung 2019, für die schon Planrecht besteht bzw. angestrebt wird, die fortgeführt und abgeschlossen werden.

- Landkreis Gießen: Grünberg und Lollar
- Wetteraukreis: Friedberg und Glauberg-Stockheim
- Vogelsbergkreis: Alsfeld

Projekte mit Vertrag

Die Bahnhöfe werden im Zug und Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen oder im Zusammenhang mit Projekten zur Errichtung elektronischer Stellwerke umgesetzt. Die Finanzierung und Federführung liegt bei der DB Netz AG.

- Landkreis Gießen: Lich und Großen-Buseck
- Wetteraukreis: Bad Vilbel Süd, Dortelweil, Groß Karben, Okarben, Nieder Wöllstadt, Bruchengraben, Beienheim, Büdingen

Die Stationen an der S 6 werden im Zuge des viergleisigen Gleisbaus barrierefrei neu errichtet. Hierbei sollen Bad Vilbel und Bad Vilbel Süd bis 2022 ausgebaut sein. Die restlichen Bahnhöfe können frühestens bis 2028 barrierefrei ausgebaut werden. Dies stößt bei betroffenen Anrainerkommunen angesichts der sehr hohen Fahrgastzahlen auf Unzufriedenheit. Alle Kommunen wünschen sich einen kurzfristigen Ausbau der Stationen.

ZOV-Verkehr unterstützt einen zügigen Ausbau der Stationen.

Als weitere Station, die in den nächsten Jahren aus Sicht von ZOV-Verkehr barrierefrei umgebaut werden soll, wird Mücke-Flensungen vorgeschlagen.

Garbenteich soll im Rahmen der Stationsverlegung barrierefrei ausgebaut werden.

4.4.4 BARRIEREFREIER AUSBAU DES BAHNHOFSUMFELDES

Hierzu zählen Maßnahmen, die die barrierefreie Zugänglichkeit zum Bahnsteig gewährleisten. Diese Maßnahmen sollen zukünftig in der Umsetzung losgelöst von den Projekten der Stationsmodernisierung vorgenommen werden. Die in der Rahmenvereinbarung III enthaltenen Projekte haben somit die Barrierefreiheit der Bahnsteige zum Ziel und sollen somit im Ablauf beschleunigt werden.

Darüberhinausgehende kommunale Maßnahmen, die die Zugänglichkeit zum Bahnsteig betreffen, sollen zukünftig über die Kommune in eigener Projektverantwortung erfolgen. Hierfür kann ein

Antrag auf Förderung bei dem Land Hessen gestellt werden (Beispiele: Durchstiche von Personenunterführungen auf die andere Gleisseite in Alsfeld und Glauburg-Stockheim, Fahrradabstellanlagen).

Im regionalen Nahverkehrsplan hat der RMV die Stationen hinsichtlich des Zugangs vom Vorplatz zum Bahnsteig priorisiert.

Stationen hoher Priorität sind:

- Landkreis Gießen: Friedelhausen, Lollar, Garbenteich;
- Wetteraukreis: Butzbach, Glauburg-Stockheim, Bad Vilbel Süd, Groß-Karben, Nieder Wöllstadt, Ober-Widdersheim, Kirch-Göns, Assenheim, Friedberg;
- Vogelsbergkreis: Alsfeld

Stationen mittlerer Priorität sind:

- Landkreis Gießen, Großen-Buseck, Lich-Langsdorf, Watzenborn-Steinberg, Reiskirchen, Lang-Göns, Großen-Linden und Trais-Horloff;
- Vogelsbergkreis: Angersbach, Burg- und Nieder Gemünden, Ehringshausen, Nieder Ohmen und Lauterbach Nord;
- Wetteraukreis: Beienheim, Melbach, Borsdorf, Bleichenbach, Ostheim,
- Glauburg-Glauburg

Geringe Priorität

- Büches-Düdelshaus, Gießen Erdkauterweg, Ranstadt, Zell-Romrod, Okarben

Größere kommunale Umfeldmaßnahmen sind in Butzbach, Büdingen, Glauburg-Stockheim, Lauterbach Nord, Groß Karben, Wölfersheim-Södel sowie Burg- und Nieder-Gemünden vorgesehen.

Zum Beispiel wurde in Lauterbach eine Machbarkeitsstudie zum Bahnhofsumfeld sowie zur Station erstellt. Das Bahnhofsumfeld soll durch den Bau eines größeren Park + Ride-Platzes, eines neuen ZOB sowie weiteren den ÖPNV fördernden Maßnahmen erneuert bzw. ausgebaut werden.

Am Verknüpfungspunkt Bahnhof Burg- und Nieder Gemünden wird das Umfeld barrierefrei ausgebaut.

4.4.5 ÜBERGANGSMAßNAHMEN FÜR KLEINERE STATIONEN

In den letzten Jahren sind zahlreiche kleinere Stationen aufgewertet worden, in dem die Ausstattungselemente und Bodenbeläge erneuert wurden. Somit konnte das Erscheinungsbild dieser Stationen verbessert werden. Allerdings beinhaltet dies nicht die Angleichung der Bahnsteighöhe an die Einstiegshöhe der fahrenden Fahrzeuge, da hiermit weitreichende Planungen notwendig sind. Die Erfahrungen der Rahmenvereinbarung haben gezeigt, dass die durchschnittliche Zeitdauer einer Maßnahme eines barrierefreien Umbaus von der Planung bis zur Umsetzung rd. 8 bis 12 Jahre dauert. Die Chance, dass diese Stationen in den nächsten Jahren in ein Programm aufgenommen werden, sind eher gering einzuschätzen. Aus genannten Gründen sollten die Übergangsmaßnahmen weiterhin greifen, um kurzfristig das Erscheinungsbild der Stationen zu verbessern.

Erneuert wurden mit dieser Intention in 2018 die Stationen Angersbach, Nieder Ohmen, Borsdorf, Bleichenbach und Büches-Düdelshelm.

In vorangegangenen Jahren wurden infrastrukturelle Anpassungen an den Stationen Lehnheim, Saasen, Göbelnrod sowie Ostheim durchgeführt, die in den meisten Fällen dazu geführt haben, dass das Umfeld barrierefrei gestaltet werden konnte.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind erforderlich. Dies wird an den Stationen der Vogelsbergbahn deutlich, da auf dieser Strecke besonders auffällig der Unterschied der Stationen im Landkreis Gießen im Vergleich zu denjenigen im Vogelsbergkreis ist. Hier wird gefordert, dass kurzfristig die infrastrukturellen Ausstattungen an den Stationen an die heutigen Standards angepasst werden.

In Zell-Romrod wurde der Park + Ride-Parkplatz samt Bike + Ride fertiggestellt.

4.4.6 AUSBAU P+R UND B+R

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert sich zunehmend, indem Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dementsprechend müssen hierfür die infrastrukturellen Voraussetzungen an den Schnittstellen geschaffen werden.

Im Maßnahmenplan Park + Ride, der 2015 vom RMV herausgegeben wurde, werden für alle Stationen im Verbandsgebiet Projekte (z.B. Neubau/Erweiterung, Schaffung eines Basisangebotes etc.) empfohlen. Diese sind positiv zu bewerten und werden bei der Realisierung unterstützt. Der RMV weist darauf hin, dass konzeptionell auch Projekte im Rahmen der Elektro-Mobilität berücksichtigt werden.

4.4.6.1 AUSBAU PARK + RIDE (P+R)

Die Verantwortung der Park + Ride-Anlagen liegt mehrheitlich in den Händen der Kommunen. Selbst wenn die genutzten Flächen sich in Hand der DB befinden, hat diese nur ein großes Interesse die entsprechenden Flächen an die Kommune zu veräußern, falls keine gegenläufigen eigenen Vermarktungsinteressen bestehen. Hier sollte seitens DB die Optionen zum Flächenerwerb für die Kommunen erleichtert werden.

Hessen Mobil fördert den Kauf, den Umbau bzw. die Herstellung von P + R – Parkplätzen mit GVFG-Mitteln. Der RMV beteiligt sich an den Planungskosten. Maßnahmen unter 100.000 Euro werden vom RMV über das Programm „investive Kleinmaßnahmen“ gefördert.

Nach dem Maßnahmenplan Park + Ride der RMV-Kategorisierung von 2014 fällt für viele Stationen auf, dass die Kapazitätsgrenzen überschritten werden (siehe Tabelle 4-3).

	Überlastet	Voll ausgelastet	Hohe Auslastung	Mittlere Auslastung
Landkreis Gießen	Reiskirchen, Großen-Linden,	Lollar, Friedelhausen, Grünberg, Lang-Göns	Großen-Buseck, Lich	
Wetteraukreis	Borsdorf, Bad Salzhausen, Ranstadt, Dorheim, Okarben, Nieder-Wöllstadt, Dortelweil, Bad Vilbel Süd	Rosbach, Altstadt-Höchst, Bruchenbrücken, Groß-Karben, Nidda	Bad Nauheim, Häuserhof, Echzell, Glauburg-Stockheim, Altstadt-Lindheim, Büdingen	Wölfersheim-Södel, Glauburg-Glauberg, Altstadt, Butzbach
Vogelsbergkreis	Mücke	Lauterbach		

Tabelle 4-3: Auslastung P+R-Plätze gemäß RMV-Kategorisierung von 2014

Für die **überlasteten** P+R-Plätze an den Stationen Borsdorf und Mücke sind von kommunaler Seite Erweiterungen geplant.

Für die Station Bad Salzhausen wird dies seitens des ZOV nicht als notwendig erachtet.

Kommunale Erweiterungen sind ebenfalls für **voll ausgelastete** P+R-Plätze an den Stationen Friedelhausen, Grünberg und Groß Karben geplant.

Bei den P+R-plätzen mit **mittlere Auslastung** sind Erweiterungen für die Station in Butzbach und ein Basisangebot für Ostheim (bisher kein P+R-Angebot) vorgesehen.

Alle anderen Bahnhöfe, die oben nicht genannt sind, haben eine geringe Auslastung oder kein P+R-Angebot. Für Bad Vilbel liegen keine Angaben vor⁵.

Für folgende Stationen, die bisher noch **nicht über ein P+R-Angebot verfügen**, sollte ein Basis-Angebot mit 10 bis 20 Stellplätzen geschaffen werden:

Ehringshausen, Burg- und Nieder Gemünden sowie Assenheim.

4.4.6.2 AUSBAU BIKE + RIDE (B+R)

Zwischenzeitlich wurden flächendeckend an fast alle Stationen Fahrradabstellanlagen nachgerüstet bzw. ältere auf den neusten Stand gebracht. Hierbei ging die Initiative sowohl von den Kommunen als auch von RMV/ZOV aus.

Die Finanzierung von Anlagen kann sowohl über Hessen Mobil als auch über den RMV erfolgen. Die seit 2014 durchgeführten Maßnahmen sind alle über das Förderprogramm des RMV „investive Kleinmaßnahmen“ erfolgt.

In Planung sind Anlagen in Langsdorf (angefragt), Lollar, Friedelhausen, Glauburg-Stockheim und Burg- und Nieder-Gemünden.

In Ehringshausen ist ein Pilotprojekt für den ländlichen Raum geplant. Hier sollen sowohl ein Grundangebot als auch zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Elektrofahrräder durch eine Fahrradgarage geschaffen werden. Die Planungen hierzu haben begonnen.

⁵ Quelle: P + R Leitfaden des RMV

An vielen Stationen ist der Bedarf so groß, dass die Anlagen schon einer Erweiterung bedürfen. In Planung sind Erweiterungen in Kirch-Göns, Lich (angefragt), Lauterbach und Alsfeld

Zusätzliche Fahrradboxen sind für die Stationen Nidda, Bad Salzhausen und Häuserhof geplant.

Die Kapazitäten sind an fast allen Stationen an der Main-Weser-Bahn überschritten und bedürfen der Erweiterung.

Mittelfristig sollten an allen größeren bzw. ortsfernen Stationen Möglichkeiten geschaffen werden, Elektrofahrräder abzustellen und dafür möglichst auch Fahrradgaragen vorzusehen.

4.4.7 FAHRGASTINFORMATION

Das Thema Fahrgastinformation (und Anschlusssicherheit) ist von großer Bedeutung. Ein weiteres wichtiges Erfordernis ergibt sich aus Kundensicht an der Schnittstelle Bahn/Bus. Gerade hier ist eine rasche und einfache Orientierungsmöglichkeit geboten. Die wichtigsten Verknüpfungspunkte sollen daher zusätzlich mit verkehrsträgerübergreifenden dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet werden.

Voraussetzung für dynamische Fahrgastinformationen ist die Gewinnung von Echtzeitdaten in den Fahrzeugen des ÖPNV und anschließende Aufbereitung (Ermittlung von Prognosezeiten) und Übertragung an eine (verbundweite) Datendrehscheibe. Die Informationen werden ggf. auch im Rahmen der Anschluss-Sicherung zur Verfügung gestellt.

Jedoch werden auch künftig nicht alle benötigten Kundeninformationen bei Verspätungen, Zugausfällen, Anschlussverlusten in automatisierter Weise generiert werden können. Bei gravierenden Störungsfällen hapert es oft nicht nur an der zeitnahen Organisation von wirksamen Notmaßnahmen (z.B. Ersatzverkehren), sondern insbesondere an einem zeitnahen und verlässlichen Informationsfluss. So sind selbst personenbediente Servicestellen vor Ort (Mobilitätszentralen/Vertriebsstellen) häufig lange Zeit nicht in der Lage, bei Störungsfällen den Fahrgästen weiterhelfen zu können. Trotz der gegebenen Strukturen mit der Vielzahl von Prozessbeteiligten ist daher nach wie vor eine stärkere Verzahnung der Informationskanäle erforderlich.

Über die Datendrehscheibe verfügbare Echtzeitdaten können über eine ganze Reihe von Informationskanälen an die Kunden weitergegeben werden. Dabei kommt hier nach wie vor auch den stationären Informationsanlagen an den Stationen und Haltestellen eine bedeutende Rolle zu.

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sollen insbesondere an den wichtigen Schnittstellen im System (wie Bahnknoten und Zentrale Omnibusbahnhöfe), an denen viele Fahrgäste umsteigen, für die Bereitstellung von Echtzeitinformatoren sorgen, in dem die IST-Abfahrten angezeigt werden. Eine DFI ist an den Bahnhöfen Gießen, Bad Nauheim und Bad Vilbel vorhanden. Interessante Standorte für weitere Anlagen im Verbandsgebiet sind insbesondere Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion zwischen Bus und Schiene: Alsfeld, Altenstadt, Bad Vilbel Süd, Büdingen, Butzbach, Friedberg, Glauburg-Stockheim, Groß Karben, Großen Linden, Grünberg, Hungen, Lauterbach, Lich, Mücke, Nidda und Nieder Wöllstadt.

4.4.8 SCHIENENERSATZVERKEHR (SEV)

Aufgrund der zunehmenden Bautätigkeit auf den Bahnstrecken kommt es immer häufiger zu Streckensperrungen. Im Zuge dessen kommen Schienenersatzverkehre mit Bussen zum Einsatz, für den das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verantwortung trägt. Außerdem gibt es bei nicht planbaren Sperrungen, z.B. infolge von Unfällen oder Personalausfällen, Bedarf an spontanen Ersatzverkehren, auch als Busnotverkehre bezeichnet. Aufgrund der in der Vergangenheit immer wieder auftretenden gravierenden Probleme bei Durchführung und Information ist der ZOV an einem Pilotprojekt mit dem RMV beteiligt, an dem auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie DB Station & Service und DB Netz mitwirken. Ziel des Projektes ist die Erarbeitung von notwendigen Vorkehrungen und Prozessen, um die Qualitätseinbußen für die Fahrgäste auf das Nötigste zu begrenzen.

4.5 ANSCHLUSSSICHERUNG

Zuverlässige Anschlüsse sind ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Bei kleineren Verspätungen sollte daher, wenn möglich, der Anschluss gesichert werden. Voraussetzungen dafür sind

- stabile Fahrpläne mit ausreichenden Reserven, um dadurch eingefahrene Verspätungen ausgleichen zu können,
- eine eindeutige Definition der zu sichernden Anschlüsse und eine entsprechende Kommunikation in den Fahrplanmedien,
- eine Infrastruktur, die eine gewisse Flexibilität im Betriebsablauf erlaubt, um beispielsweise außerplanmäßige Zugüberholungen und Zugkreuzungen zu ermöglichen,
- Echtzeitübermittlung der Fahrzeiten sowie eine funktionierende (Daten-) Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen, Leitstellen und Netzbetreiber

Letztere erfolgt über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS). Die gespeicherten Informationen im ITCS können auch dazu genutzt werden, Fahrgäste akustisch und optisch (über Displays oder Bildschirme) über die kommende Haltestelle und etwaige Umsteigemöglichkeiten zu informieren. Dabei sind im Bordrechner die jeweiligen Sprach- und Textinformationen digital gespeichert und können jederzeit abgerufen werden. Alternativ können zusätzliche Informationen angesagt werden, etwa wenn die Fahrroute wegen eines Unfalls vom üblichen Weg abweicht oder Schienenersatzverkehr verkehrt.

4.5.1 SCHIENE/SCHIENE

Die Sicherung des Anschlusses zwischen zwei Zügen erfolgt im Zusammenspiel von Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Netzbetreiber DB Netz. Da das Warten auf verspätete Zubringerzüge nicht nur Konsequenzen auf die Fahrzeit der betroffenen Anschlusszüge hat, liegt die endgültige Entscheidung bei DB Netz, nachdem der Anschlusswunsch vom Eisenbahnverkehrsunternehmen jeweils bei DB Netz angemeldet werden musste. Aufgrund dieses Ablaufs bedingt die Anschlusssicherung einen gewissen zeitlichen Vorlauf, der bspw. bei kurz vor einem Knoten auftretenden Verspätungen nicht mehr gewährleistet ist. Auch die Abwägung der Auswirkungen eines wartenden Zuges auf das Netz (insbesondere auch bei eingleisigen Nebenbahnstrecken) sowie seine Pünktlichkeit an weiteren Knotenbahnhöfen führt oft dazu, dass Anschlusszüge nicht warten können. In der Realität funktioniert selbst bei integralen Taktknoten (z.B. Friedberg) die Sicherstellung der Anschlüsse bei geringfügigen Verspätungen („Sichtanschlussverlust“) häufig nicht.

Dazu kommt, dass bei Zugverspätungen und damit einhergehenden Anschlussverlusten die Kommunikation zwischen den zuständigen Stellen unbefriedigend ist, so dass häufig nur unzureichende Informationen an die Fahrgäste weitergegeben werden. Die bestehenden Regeln und Vorgaben haben den Kunden nicht mehr im Blick.

Als Beispiele seien genannt,

- dass Anschlüsse bei Verspätungen kundenseitig vorgemeldet werden, was in der Realität häufig nicht umsetzbar ist.
- dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das als Folgeverkehrsmittel genutzt wird, sich um eine Verschiebung der Abfahrtszeit kümmern muss, obwohl diese nicht von ihm verursacht wurde.
- die Anschlusssituation in Fulda von Fernverkehrszügen auf die Vogelsbergbahn: Selbst bei kleinen Verspätungen des Fernverkehrs wird hier der Anschluss in Richtung Alsfeld und Gießen oft nicht erreicht, obwohl die Vogelsbergbahn bei Einfahrt des ICE noch am Bahnsteig stand.

Hier fordern wir definierte Prozesse an Anschlussknoten, die kundenseitig kommuniziert werden. Der Kunde muss wissen, wie lange Züge in der Regel warten und die Reisekette muss in einem vorher festzulegenden Rahmen sichergestellt sein.

Verbundseitig sollten mehr Vorkehrungen zur Sicherstellung von Reiseketten getroffen werden, mit dem Ziel, bestmögliche Lösungen zwischen allen Akteuren im Sinne der Fahrgäste herbeizuführen. Vorstellbar wäre eine Definition relevanter Anschlussbeziehungen, deren Sicherung automatisch bei Verspätungen geprüft wird.

4.5.2 SCHIENE/STRAßE

Wo Busse nicht im dichten Takt fahren und in ihrem Fahrplan speziell auf den Zugverkehr ausgerichtet sind, ist die Anschlusssicherung zwischen Schiene und Straße besonders wichtig. Durch die Echtzeitinformation der Bahnabfahrzeiten können die Informationen über Verspätungen im Bahnverkehr dem Busfahrpersonal zugänglich gemacht werden. Die Anschlusssicherung erfolgt dann entweder über eine Dienstvorschrift zum Abwarten von Zuganschlüssen oder über eine Anweisung der Leitstelle. Echtzeitdaten des Bahnverkehrs können über digitale Funksysteme auch direkt an den Bordrechner des Busses (ITCS) übermittelt werden.

Bei größeren Verspätungen hat allerdings auch hier durch die Leitstelle (des Verkehrsunternehmens) eine Abwägung zu erfolgen, wie lange ein Bus warten kann, ohne dass andere Anschlüsse gefährdet werden, oder der Bus eine Verspätung nicht mehr ausgleichen kann.

Einen Zug wegen eines verspäteten Busses warten zu lassen, ist aufgrund der in Kapitel 4.5.1 geschilderten Zusammenhänge und den Auswirkungen auf weitere Anschlüsse im Streckenverlauf nur in Ausnahmefällen möglich. Die Fahrpläne im Busverkehr sind daher so zu gestalten, dass sie auf dem Weg zum Umsteigeknoten einen Fahrzeitpuffer aufweisen.