

■ Hessen

Regionaler Nahverkehrsplan im RMV

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 23-24 (Artikel-Nr: 10002735)
Pro Bahn & Bus Hessen

Kürzlich hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) den Entwurf seines Nahverkehrsplans für 2004 bis 2009 veröffentlicht, in dem die geplanten Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur vorgestellt werden. Nachfolgend geben wir einen kurzen Überblick über die wichtigsten Planungen für das Schienennetz.

S-Bahn

Bau einer nordmainischen S-Bahn Frankfurt-Konstablerwache--Frankfurt Ost--Hanau vorwiegend auf der Tasse der bestehenden DB-Strecke. Zwischen Frankfurt-Konstablerwache und Frankfurt Ost muß ein Tunnel neu errichtet werden. Es wird einen neuen Haltepunkt Frankfurt-Fechenheim geben, stattdessen wird der Bahnhof Frankfurt- Mainkur aufgehoben. Vorgesehen sind ein 15-Minuten-Takt bis Frankfurt-Fechenheim und ein 30-Minuten-Takt bis Hanau, der in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verdichtet wird. In Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurde auch ein Stadtbahnmodell analog Karlsruhe untersucht, das aber deutlich schlechter abschnitt.

Bei der S-Bahn nach Kronberg und Bad Soden wird ein Flügelkonzept vorgesehen. Die Züge sollen in Niederhöchstadt getrennt beziehungsweise vereinigt werden. Zwischen Schwalbach und Schwalbach Nord muß die Bad Sodener Strecke dafür zweigleisig ausgebaut werden.

Im Anschluß an den **viergleisigen Ausbau der Strecke Frankfurt-West--Bad Vilbel soll auch die Strecke bis Friedberg/Hess viergleisig ausgebaut werden**, um die S-Bahn vom übrigen Verkehr zu trennen.

Folgende neue Stationen sind im Netz der Frankfurter S-Bahn vorgesehen: -

- Frankfurt-Zeilsheim (2004),
- Schwalbach Nord (2004),
- Mainz-Kostheim (2006),
- Frankfurt-Ginnheim (2008),
- Verlegung Frankfurt-Nied.

Weiterhin ist die **Errichtung der »Regionaltangente West'' (RTW) mit der Streckenführung Bad Homburg bzw. Frankfurt-Nordwestzentrum--Eschborn Süd--Frankfurt-Höchst--Frankfurt-Flughafen--Frankfurt-Sportfeld--Neu Isenburg Stadt bzw. Buchschlag vorgesehen.** Die RTW soll nach Karlsruher Vorbild abschnittsweise Eisenbahnstrecken der DB sowie Stadtbahnstrecken der Stadt Frankfurt befahren.

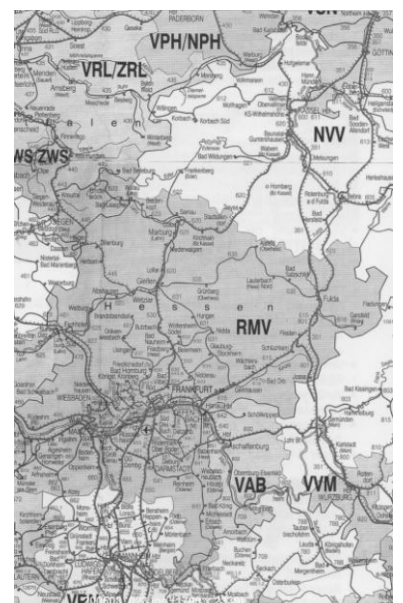
Regionalverkehr



Der Bahnhof Frankfurt-Mainkur soll aufgegeben und durch einen neuen Tunnelbahnhof ersetzt werden. (Foto: Florian Müller)



In Ginnheim enden U-Bahn und Straßenbahn. Die U-Bahn soll demnächst die Straßenbahn in die Frankfurter Innenstadt ersetzen. (Foto: Florian Müller)



Das Gebiet der beiden hessischen Verkehrsverbände RMV und NWV. (Kursbuchkarte: DB AG 2004/05)

Bei der Odenwaldbahn (Frankfurt-- Hanau--Wiebelsbach-Heubach--Erbach bzw. (Frankfurt-- Darmstadt--Wiebelsbach-Heubach--Erbach--Eberbach ist eine Modernisierung vorgesehen. Dabei sollen zwei neue Haltepunkte in Darmstadt-Lichtwiese und Groß Umstadt Gustav-Hacker-Siedlung entstehen. Es wird zweistündliche direkte RE-Züge Frankfurt--Hanau--Erbach und Frankfurt--Darmstadt--Erbach geben, die das Angebot zwischen Wiebelsbach-Heubach und Erbach zum Stundentaktverdichten. Daneben verkehren weitere Regionalbahnen.

Die Zweigstrecke von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt soll im Personenverkehr reaktiviert werden. Vorgesehen ist ein Stundentakt zwischen Darmstadt und Pfungstadt.

Beim Wetteraunetz soll es neue Haltepunkte in Pohlheim-Hausen, Lich-West, Nidda-Kohden, Büdingen-Dohlberg und Gelnhausen- Herzbachtal geben. Der Haltepunkt Garbenteich wird verlegt. Zwischen Friedberg und Beienheim ist eine Fahrzeitverkürzung um zwei Minuten geplant. Möglicherweise werden aus Umlaufgründen die bisher durchlaufenden Züge der Linie Gießen--Nidda--Gelnhausen in Zugläufe Gießen--Nidda und Friedberg--Nidda--Gelnhausen geteilt. Auch bei der **Vogelsbergbahn** ist eine Modernisierung geplant. Zwischen Gießen und Fulda sollen künftig Regionalexpress- Züge im Stundentakt verkehren, verdichtet durch weitere Regionalbahnen.

Im Lahntal-Westerwald-Taunus-Netz ist eine Anschlußoptimierung in Limburg, Eschhofen, Wetzlar und Gießen vorgesehen. Voraussetzung dafür ist ein ESTw-Neubau in Limburg. Zwischen Limburg und Westerburg soll ein systematischer Stundentakt eingeführt werden. Die Taunusbahn (Friedrichsdorf--Usingen--Brandobberndorf) soll ausgebaut werden und eine höhere Kapazität erhalten. Dies geschieht durch zusätzliche Fahrzeuge, Bahnsteigverlängerungen und die Durchbindung weiterer Züge nach Frankfurt Hbf.

Neu ist auch das sogenannte »Mittelhessen- Konzept" Es sieht die Flügelung der Züge von Frankfurt in Gießen nach Dillenburg und Marburg vor. Die zweistündlichen Regionalexpress-Züge Frankfurt--Gießen-- Siegen und Frankfurt--Gießen--Kassel ergänzen sich zwischen Frankfurt und Gießen zum Stundentakt. In Marburg-Mitte ist ein neuer Haltepunkte vorgesehen.

Weiterhin wird ein RE-X-Konzept als Ersatz für entfallene IR- bzw. IC-Züge geplant mit folgenden Linien: - Frankfurt--Gießen--Kassel/Siegen,
Frankfurt--Darmstadt--Mannheim,
Frankfurt--Fulda,
Frankfurt--Wiesbaden.

Nicht realisierbar

Als nicht realisierbar bzw. nicht empfehlenswert werden folgende untersuchte Maßnahmen nicht weiter verfolgt: - Verlängerung der S-Bahn von Ober Roden nach Dieburg,

Verlängerung der S-Bahn Goddelau--Frankfurt Hbf bis Ff Süd,
Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt von Limburg nach Siershahn und
Westerburg,
Anbindung des Flughafen-Terminals 3 an die S 7 Frankfurt--Goddelau. Statt dessen
wird die Verlängerung des People-Mover angestrebt,
Verlängerung der S 7 von Goddelau nach Biblis,
Verlängerung der S 7 von Groß Gerau nach Darmstadt,
Verlängerung der S 4 von Langen bis Darmstadt Hbf oder Darmstadt Nord,
Neuer S-Bahnhof Offenbach-Ulmenstraße,
Taktverdichtung Frankfurt-Höchst--Bad Soden und Verschwenkung der Strecke über
das Main-Taunus-Zentrum,
Reaktivierung Grävenwiesbach--Weilmünster,
Elektrifizierung Friedrichsdorf--Brandoberndorf,
Neuer S-Bahnhof Frankfurt-Rebstock,
Neuer S-Bahnhof Nied Ost.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002735>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten