

## **Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV 2020-2030**

hier: Stellungnahme der Stadt Wetzlar

### **A. Sicherung und Verbesserung des Regionalzugverkehrs**

Im Interesse der nationalen Klimaschutzziele ist im Verkehrssektor die Verkehrswende nur durch eine Stärkung des ÖPNV zu erreichen. Der Entwurf des RNVP nennt das Ziel einer Erhöhung der Fahrgastzahlen bis 2030 um 30 % (vgl. S. 7). Bereits in den Jahren seit 2016 ist im Regionalverkehr eine deutliche Zunahme der Nutzungen im ÖPNV, bedingt gerade auch durch attraktive Fahrkartenangebote (Landeschülerticket Hessen, Landesbediensteten-Ticket, Seniorenticket) festzustellen. Die Fahrgastzahlen am Bahnhof Wetzlar sind in diesem Zeitraum um über 30 % angestiegen (Quelle: DB Station&Service AG). Schon jetzt sind die Regionalzüge der Linien 40/99 (Main-Lahn-Sieg-Linie, zwischen Wetzlar und Frankfurt), aber auch der Linien 25/45 (Lahntalbahn, zwischen Wetzlar und Gießen) zu den Zeiten des Berufsverkehrs, aber auch im Ausflugsverkehr, z.B. an Samstagvormittagen, überlastet. Das ambitionierte Ziel der weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen ist bei gleichbleibendem Verkehrsangebot nicht zu erreichen. Eine bauliche Erweiterung der Schieneninfrastruktur zwischen dem Ballungsraum und Mittelhessen ist dabei erfreulicherweise zwar abschnittsweise in der Umsetzung, wird bis zu einer ausreichenden Erhöhung der Trassenpotentiale aber noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Deshalb müssen sich zumindest noch mittelfristig Maßnahmen zur Erhöhung der Platzkapazitäten auf Maßnahmen im Fahrplankonzept und bei den Gefäßgrößen konzentrieren. Strategisch erscheint die Gefahr nicht ausgeschlossen, dass nach einer Ertüchtigung der Strecke zwischen Frankfurt und Friedberg die freiwerdenden Trassen nicht dem Nahverkehr zu Gute kommen, sondern von Seiten der Deutschen Bahn AG verstärkt mit Güterverkehr belegt werden.

Schon bei der Anhörung zum Entwurf des RNVP für den Zeitraum bis 2020 im Jahr 2013 hatte die Stadt Wetzlar auf die unbefriedigende Verbindungssituation zwischen dem Raum Gießen/Wetzlar und Köln hingewiesen. Die vormals existierende umsteigefreie Verbindung ist schon lange nicht mehr gegeben; der Umstieg in Siegen ist nach wie vor problematisch und wird sich mit Start der geplanten IC-Linie 34 (Münster-Siegen-Wetzlar-Frankfurt) noch eher verschlechtern.

Von Seiten der Stadt Wetzlar werden deshalb folgende Maßnahmen gewünscht:

1. Das Verkehrsangebot auf den Linien 40/99 (Main-Lahn-Sieg-Linie) und 25/45 (Lahntalbahn) muss bezüglich der Platzkapazitäten ausgeweitet werden. Diese Forderung schließt die korrespondierenden Linien 30/41/98 (Main-Weser-Bahn, Frankfurt-Gießen-Kassel) mit ein. Hierfür sollte die im Entwurf des RNVP vorgesehene Fahrzeugausstattung (vgl. Anlage 1 „Schienenverkehr im Überblick“) auf diesen Linien mit E-Triebwagen abgeändert werden in den Einsatz von Doppelstockzügen, die eine entsprechend höhere Platzkapazität bieten. Daneben sollte kurzfristig, wo dies technisch möglich ist, die Platzkapazität durch Anhängen zusätzlicher Wagen erhöht werden. Sofern die Trassenverfügbarkeit dies zulässt, sind gerade zu den Zeiten des Berufsverkehrs und in den stark ausgelasteten Wochenendzeiten zusätzliche Zugverbindungen vorzusehen. Die vorgesehene Betriebsdauer auf den einzelnen Linien wird als derzeit ausreichend angesehen. Sofern die Nachfrage sich in kommenden Jahren diesbezüglich verändern wird, ist die Möglichkeit einer Ausweitung der Betriebsdauer vorzusehen.

2. Die unbefriedigende Verbindungssituation zwischen dem Raum Gießen-Wetzlar und Köln ist durch die Wiedereinführung einer umsteigefreien Verbindung zu verbessern. Bis zur Realisierung

dieser Maßnahme ist durch die Fahrplangestaltung zu gewährleisten, dass der Umstieg in Siegen sichergestellt ist. Im Entwurf des RNVP findet sich keinerlei Aussage zu dem Thema, während beispielsweise der sicherlich auch sinnvollen besseren Anbindung des an Hessen angrenzenden Teiles von Unterfranken an die Rhein-Main-Region bereits bei den Zielen ein ganzer Abschnitt gewidmet wird (vgl. S. 9 „Attraktive Angebote über Verbundgrenzen hinaus“). Wir schlagen vor, entsprechende Aussagen im Abschnitt 5.2 „Zielkonzept für den schienengebundenen ÖPNV“ auf Seite 233 nach dem Teilabschnitt „Anpassungen im Zuge der Einrichtung einer IC-Verbindung Münster/Dortmund-Siegen-Wetzlar-Frankfurt“ einzufügen sowie in Abschnitt 5.2.3 „RE-Netz („HessenExpress“) bei den Aussagen zur HessenExpresslinie HE 4 (Siegen-Wetzlar-Friedberg-Frankfurt) zu ergänzen (S. 235ff.).

## **B. Entwicklung des Schienennetzes**

Im Zuge der vom Hessischen Wirtschaftsministerium im Jahr 2016 beauftragten und von Hessen Mobil erstellten Studie „Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen“ hatte der RMV die betroffenen lokalen Aufgabenträgerorganisationen zu den möglichen Potentialen stillgelegter Strecken befragt. Zu der Solmsbachtalbahn (Brandobersdorf-Albshausen) war von Seiten der Stadt Wetzlar damals die Bewertung erfolgt, dass derzeit ein Potential für eine Fahrgastnachfrage in Richtung Frankfurt nicht erkennbar sei, da die Fahrzeit sich deutlich länger darstellen würde, als über die Main-Weser-Bahn. Im Zuge der seitdem deutlich akzentuierter geführten Diskussion um eine neue Mobilität und die Stärkung des ÖPNV sehen wir inzwischen mögliche künftige Potentiale eines solchen Schienenweges im Zulauf auf die Lahntalbahn, also weniger in Richtung Süden, als in Richtung Norden. Diesbezüglich würden wir eine positivere Formulierung zum Projekt der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im RNVP begrüßen, als dies im Entwurf der Fall ist (vgl. S. 290). Maßnahmen, die heute in ihrem Nutzen-Kosten-Verhältnis noch zutreffend als nicht realisierbar angesehen werden, könnten künftig wieder stärker in den Focus von Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots gelangen. Dies sollte auch im RNVP so dargestellt werden, weil dadurch gegenüber der Landesplanung (z.B. bezüglich der Trassensicherung im Zuge der Regionalpläne) diese Ziele der künftigen ÖPNV-Entwicklung verdeutlicht werden.

Im Interesse einer klimaschonenden Mobilität sollte geprüft werden, ob eine Elektrifizierung der Lahntalstrecke realisierbar ist.

## **C. Regionales Busangebot**

Die Oberzentren Wetzlar und Gießen werden nördlich der Lahn durch die derzeit eigenwirtschaftlich betriebene Buslinie 24 verbunden, die auch die ÖPNV-Erschließung der Gemeinden Lahnau und Heuchelheim wahrnimmt. Einzigartig im RMV-Gebiet dürfte für diese Linie die Konstellation sein, dass sie das Zuständigkeitsgebiet von vier lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern (Landkreise Lahn-Dill und Gießen, Städte Gießen und Wetzlar) berührt. Eine solche Konstellation, bei der die natürlich auch vorhandenen lokalen Verkehrsbedürfnisse stark von einem regionalen Verkehrsbedürfnis überlagert werden, macht eine Übernahme dieser Linie in die Trägerschaft des Verbundes als Regiobuslinie sinnvoll. Es wird daher gebeten, die Linie 24 als künftige Regiobuslinie vorzusehen und entsprechend im RNVP zu benennen (Anlage 4 B „Angebotskonzept regionaler Busverkehr“).