

Anlage 5: Steckbriefe zum SPNV-Angebot in den einzelnen Regionen

Nachfolgend wird das SPNV-Angebot bezogen auf verschiedenen Regionen des RMV in Form von Steckbriefen dargestellt. Die Aufteilung erfolgte anhand der Teilnetze für die Wettbewerbsverfahren, des geografischen Verlaufs der Linien sowie der Netzzusammenhänge. Die Namen wurden im Wesentlichen aus der Geografie abgeleitet.

Die RMV-Linien wurden so auf folgende Steckbriefe aufgeteilt:

1. S-Bahn (alle S-Bahn-Linien)
2. Rheingau (Linie 10)
3. Taunusstrecke (Linie 20)
4. Taunus (Linien 12, 13, 15 und 21)
5. Main/Lahn/Sieg/Weser (Linien 30, 33 und 40)
6. Wetterau (Linien 16, 31, 32, 34, 36)
7. Westerwald/Sieg (Linien 28, 29, 40 und 41)
8. Lahntal/Vogelsberg/Rhön (Linien 25, 35 und 52)
9. Oberes Lahntal/Kurhessen (Linien 42 und 43)
10. Main/Kinzig/Spessart (Linien 50, 51, 53, 55 und 56)
11. Main/Neckar/Ried (Linien 60 und 70)
12. Odenwald/Dreieich/Pfungstadt (Linien 61, 64, 65 und 66)
13. Südhessen (Linie 75)
14. Rhein/Main/Nahe (Linie 80)

In jedem Steckbrief sind aktuelle Informationen zu Leistungsangebot und Infrastruktur zusammengestellt. Im Teil „Maßnahmen“ werden die im RNVP enthaltenen Maßnahmen, die für den jeweiligen Steckbrief relevant sind, benannt.

Steckbrief „S-Bahn“

Allgemeines

Die S-Bahn Rhein-Main bildet das Rückgrat des ÖPNV im Ballungsraum, der neben den Großstädten Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Offenbach auch – zumindest Teile – des Main-Taunus-Kreises, des Hochtaunuskreises, des Wetteraukreises, sowie der Landkreise Offenbach, Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau und die Stadt Hanau umfasst. Sie verbinden dort alle Metropolkerne und Oberzentren.

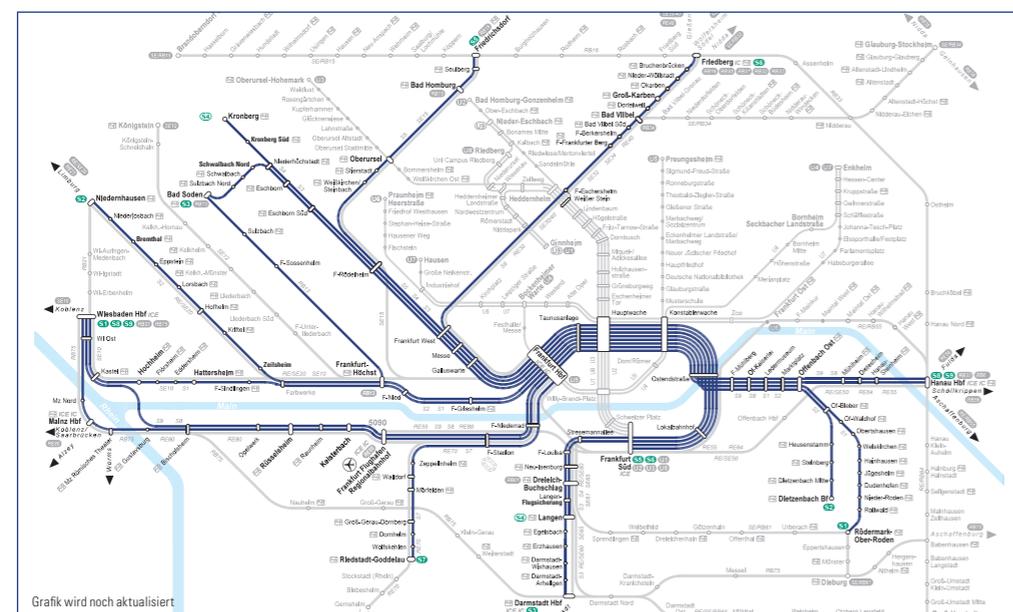
Im RMV verkehren neun S-Bahn-Linien auf einer Netzlänge von etwa 300 km. Das Kernstück des Netzes stellt der S-Bahn-Tunnel durch die Frankfurter Innenstadt dar, durch den mit Ausnahme der S 7 alle S-Bahn-Linien verkehren.

Das Fahrplanangebot auf den S-Bahn-Linien besteht aus einem 30-Minuten-Grundtakt mit verkehrsnachfrageabhängigen, abschnittswisen Verdichtungen zum 15-Minuten-Takt. Die S-Bahnen nutzen teilweise eigene S-Bahn-Gleise; in weiten Teilen des Netzes teilen sich die S-Bahnen jedoch die Infrastruktur mit Zügen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs. Ein Umstieg zum Fernverkehr ist in den Bahnhöfen Frankfurt Hbf, Frankfurt Flughafen, Wiesbaden Hbf, Friedberg, Hanau Hbf, Darmstadt Hbf und Mainz Hbf möglich.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG (perspektivisch)	VERTRAGS-ENDE
1	Kleyer	S1, S7, S8, S9	DB Regio AG	7,0 (7,7) Mio. Zug-km	13.12.2014, 13.12.2036
2	S2	S2	DB Regio AG	1,8 (2,0) Mio. Zug-km	13.12.2014, 08.12.2029
3	Gallus	S3, S4, S5, S6	DB Regio AG	4,8 (6,2) Mio. Zug-km	13.12.2014, 08.12.2029

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9	73 km 55 km 49 km 35 km 29 km 39 km 35 km 71 km 67 km
Anzahl Streckengleise		In der Regel zweigleisig, einige Abschnitte eingleisig
Elektrifizierung	alle	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9	32 (20 / 3) 27 (17 / 2) 29 (19 / 1) 22 (14 / 0) 17 (8 / 0) 21 (6 / 1) 10 (5 / 2) 28 (16 / 1) 25 (15 / 1)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	alle	205 m / 0,96 m, bei Mischverkehr 0,76 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	alle	mehrteilige Elektrotriebwagen (S-Bahn)

Maßnahmen

Viergleisiger Ausbau zwischen Frankfurt-West und Friedberg

Auf der hochbelasteten Main-Weser-Bahn teilen sich Fern-, Güter-, Regional- und S-Bahnverkehr zwei Gleise. Wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten behindern sie sich gegenseitig. Die an jeder Station haltenden S-Bahnen werden derzeit erzwungenermaßen planmäßig von durchfahrenden Zügen überholt, weshalb das Angebot dem Anspruch einer S-Bahn nicht gerecht wird. Dieses Defizit kann durch den viergleisigen Ausbau behoben werden. Gleichzeitig verbessert eine neue Station in Ginnheim die Erschließung. Der Ausbau dient neben der S-Bahn auch der Verbesserung des Regionalverkehrs zwischen Mittelhessen und dem Rhein-Main-Gebiet.

Geänderte Linienführungen (S 3, S 4, S 5, S 6)

Der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel ermöglicht verschiedene Verbesserungen im Angebot. Durch geänderte Durchbindungen entsteht eine Nord-Süd-Durchmesserlinie von Friedberg nach Langen bzw. von Groß-Karben nach Darmstadt. Die Fahrtenhäufigkeit in den Nebenverkehrszeiten zwischen Bad Vilbel und Frankfurt verbessert sich, so dass die Anschlüsse zum U-Bahn-Netz optimiert werden und eine neue Netzqualität entsteht. Die Linien S3 und S4 enden künftig in Frankfurt Süd. Dies erlaubt insbesondere bei der S4 die nachfragegerechte Verstärkung der Kapazität in der Hauptverkehrszeit. Die S3 und S4 übernehmen jedoch nicht die Taktlagen der S6, sondern die der S5. Damit erhält die S5 (in den heutigen Taktlagen der S6) optimale Voraussetzungen erhält, um später als nordmainische S-Bahn nach Hanau geführt zu werden. Gleichmaßen verbessert sich in Bad Homburg die Umsteigebeziehung zum Stadtbuss-Netz.

Nordmainische S-Bahn

Durch die Nordmainische S-Bahn werden die östliche Innenstadt von Frankfurt, die Stadt Maintal und die westlichen Stadtteile Hanau an das bestehende S-Bahnnetz Rhein-Main angebunden werden. Damit erhält auch der Main-Kinzig-Kreis Anschluss an das S-Bahn-Netz Rhein-Main.

In Frankfurt wird der Bahnhof Mainkur durch einen neuen, weiter westlich liegenden S-Bahnhof Fechenheim abgelöst. Bis dort ist ein 15-Minuten-Takt geplant, der in der Hauptverkehrszeit bis Hanau verlängert wird. Mit der Nordmainischen S-Bahn wird die Engpasssituation zwischen Hanau und Frankfurt nachhaltig entschärft mit Vorteilen auch für den Fern- und Regionalverkehr.

Einführung der S 7 in die S-Bahn-Tunnelstrecke

Die Linie S 7 (Frankfurt Hbf – Riedstadt Goddelau) ist die einzige S-Bahn-Linie im RMV, die nicht durch den S-Bahn-Tunnel geführt wird, sondern bei der alle Züge im Kopfbahnhof des Frankfurter Hauptbahnhofs enden. Grund dafür sind Kapazitätsengpässe und Fahrplanzwänge im S-Bahn-Tunnel und auf der Riedbahn. Die Einführung der S 7 in den S-Bahn-Tunnel ist abhängig von weiteren Angebotsänderungen (z. B. endet die S 9 dann in Frankfurt Hbf in der Bahnsteighalle) sowie Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Knotens Frankfurt Stadion und des Frankfurter Flughafens, aber auch auf der Riedbahn.

Fahrzeuge



ET 430 (Quelle: Bombardier)



ET 423 (Quelle: RMV)

Steckbrief „S-Bahn“

Anbindung Terminal 3

Der Flughafen Frankfurt am Main plant im Südosten seines Geländes ein drittes Fluggast-Terminal. Die erwartete hohe Anzahl zusätzlicher Fluggäste und Beschäftigter macht eine adäquate landseitige Anbindung nötig. Als leistungsfähigste Anbindung wurde ein SPNV-Halt ermittelt, der durch die S-Bahn-Linie S 7 und die RE-Linie 70 bedient wird.

Voraussetzung hierfür ist die Realisierung des nördlichen Planfeststellungsabschnitts der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar.

Gateway Gardens

Das Gelände wird zu einem Gewerbegebiet mit bis zu 700.000 m² Brutto-Geschossfläche umgestaltet. Seine Verkehrserschließung muss aufgrund der Lage zwischen stark befahrenen Bundesautobahnen und -straßen zu großen Teilen über einen leistungsfähigen ÖPNV erfolgen.

Um diesen Halt einrichten zu können, wird die Strecke Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Flughafen (Regionalbahnhof) verlegt und mit einer unterirdischen S-Bahn-Station Gateway Gardens versehen.

Elektrifizierung der Strecke Friedrichsdorf – Usingen und Verlängerung der S 5

Untersucht wurde, welche Auswirkungen eine Teilelektrifizierung der Linie 15 (Friedrichsdorf – Brandobersdorf) im Abschnitt Friedrichsdorf – Usingen auf das Bedienungskonzept haben könnte.

Die S-Bahn-Linie S 5 könnte halbstündlich auf diesem Abschnitt verlängert werden. Dies führt zu höheren Platzkapazitäten auf der Taunusbahn, umsteigefreien Verbindungen und Fahrzeitverkürzungen für die Reisenden, die aus diesem Abschnitt in Richtung Frankfurt fahren möchten. Aufgrund der Bahnsteiglängen können auf diesen Fahrten nur Vollzüge verkehren.

Raunheim-Mönchhof

Zur Erschließung von bestehenden und geplanten Gewerbegebieten, die in Raunheim nordwestlich der B43 bzw. südöstlich der Stockstraße an der Strecke Mainz – Frankfurt liegen, soll eine neue S-Bahn-Station für die Linien S 8 und S 9 errichtet werden.

Aufgrund des dichten Zugverkehrs ist es notwendig, für die Außenbahnsteige neue Bahnsteiggleise zu errichten.

Verschiebung des Haltepunktes Frankfurt-Nied

Derzeit liegt die S-Bahn-Station Frankfurt(M)-Nied etwa bei Strecken-km 7,2 der S-Bahn-Strecke nahe der Oeserstraße. Diese S-Bahn-Station soll in den Kreuzungsbereich der Bahnstrecke mit der Mainzer Landstraße etwa 400 m nach Südosten verlegt werden. Dadurch wird das Umsteigen in die Straßenbahnlinien 11 und 21 möglich und ein zusätzlicher verkehrlicher Nutzen erwartet.

S-Bahn^{plus}-Maßnahmen

In dem Maßnahmenpaket sind eine Reihe von Maßnahmen an verschiedenen Stellen im Netz zusammengefasst, die zur Qualitätsverbesserung dienen. Dazu gehören die Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik zur besseren Betriebsabwicklung (in Bad Soden, Schwalbach Nord und Bad Soden), die Optimierung von Durchrutschwegen (in Langen und Rüsselsheim), Blockverdichtungen an hoch belasteten Streckenabschnitten (beispielsweise Hofheim – Niedernhausen und Raunheim – Rüsselsheim) sowie Spurplanoptimierungen (Beispiel Mainz-Bischofsheim) und der Ausbau der Fädelstelle im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs.

Maßnahmen an bestehenden Stationen

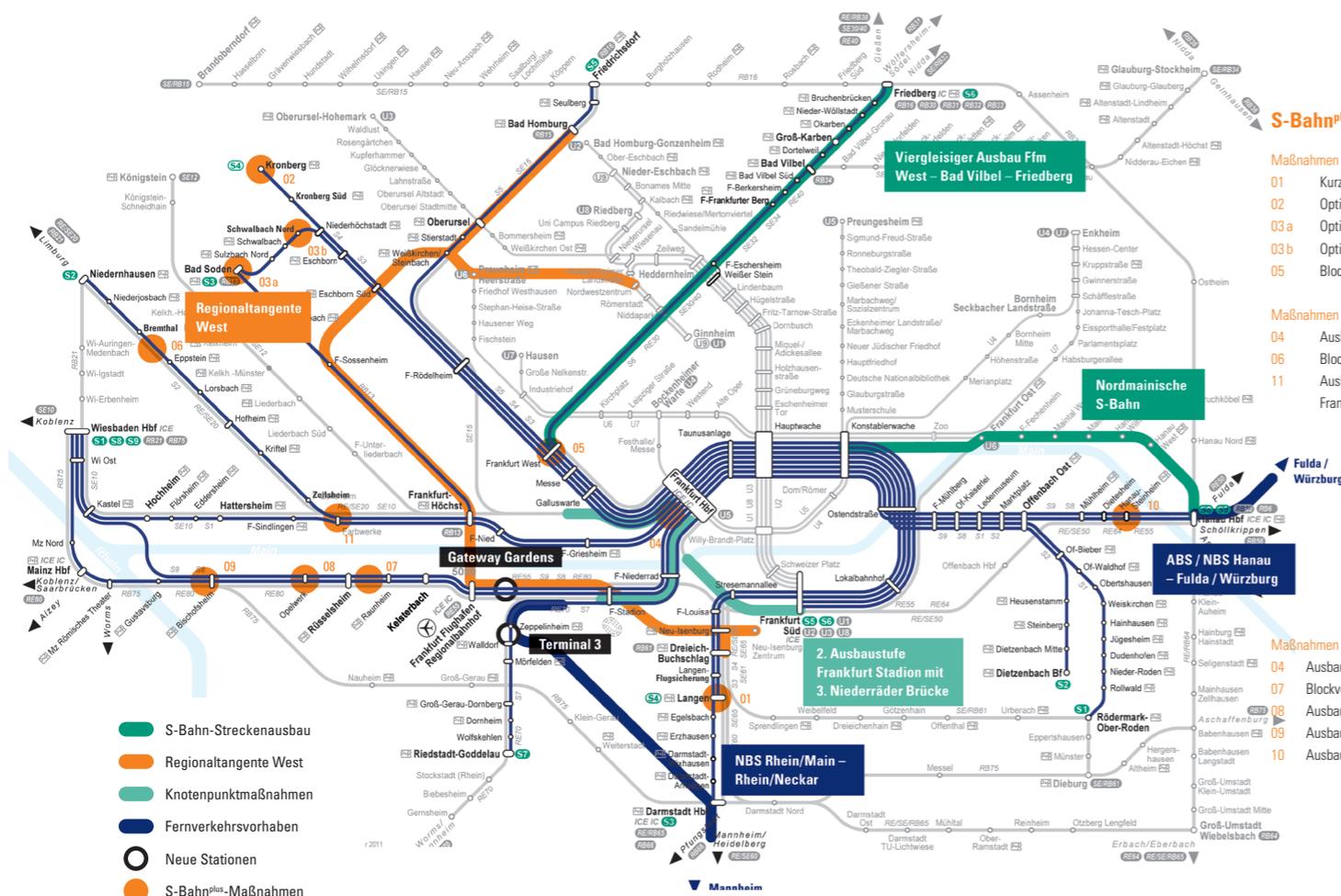
Über die Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Stationen werden viele Bahnhöfe im S-Bahn-Netz barrierefrei umgebaut: Eschborn, Frankfurt (Main) Griesheim, Frankfurt (Main) Südbahnhof, Frankfurt (Main) Höchst, Frankfurt (Main) Westbahnhof, Friedrichsdorf, Ginsheim-Gustavsburg Mainz-Gustavsburg, Groß-Gerau Dornheim (im Bau), Hattersheim (Main)-Eddersheim (nur Sanierungsmaßnahmen), Hattersheim (Main), Hofheim am Taunus-Lorsbach, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf-Walldorf, Niedernhausen, Raunheim, Riedstadt-Goddelau und Sulzbach (Taunus) Nordbahnhof.

Laufende Projekte, die bereits vor der Rahmenvereinbarung vertraglich festgelegt waren, sind Eppstein und Frankfurt (Main) Taunusanlage.

Im S-Bahn-Netz werden eine Reihe von Stationen im Rahmen der Ausbaustrecken grundlegend umgebaut. Im Abschnitt des Ausbaus der S6 (1. Stufe: Frankfurt West – Bad Vilbel) werden folgende Stationen erneuert: Frankfurt (Main) Eschersheim, Frankfurt (Main) Frankfurter Berg, Frankfurt (Main) Berkersheim, Bad Vilbel Südbahnhof und Bad Vilbel.

Im Rahmen der 2. Stufe des Ausbaus der S6 folgen die Stationen Bad Vilbel-Dortelweil, Karben-Groß-Karben, Karben-Okarben, Wöllstadt-Nieder-Wöllstadt, Friedberg (Hessen)-Bruchenbrücken und Friedberg (Hessen).

Mit dem Bau der nordmainischen S-Bahn entsteht in der Nähe des Gebäudes der Europäischen Zentralbank in Frankfurt eine neue unterirdische Station Frankfurt Ost. Außerdem wird die Station Frankfurt-Fechenheim errichtet. Die Stationen Maintal West und Maintal Ost sowie Hanau-Wilhelmsbad und Hanau West werden barrierefrei ausgebaut.



S-Bahn^{plus}-Maßnahmen

- Maßnahmen S 3 / S 4**
- 01 Kurzeinfahrt Langen
 - 02 Optimierung Ein-/Ausfahrt Kronberg (PZB 90)
 - 03 a Optimierung Ein-/Ausfahrt Bad Soden (PZB 90)
 - 03 b Optimierung Ausfahrt Schwalbach Nord
 - 05 Blockverdichtung Ffm West

- Maßnahmen S 1 / S 2**
- 04 Ausbau Fädelstelle Frankfurt Hbf
 - 06 Blockverdichtung Niedernhausen – Hofheim
 - 11 Ausbau höhenfreie Ein-/Ausfädelung Frankfurt-Höchst Farbwerke

- Maßnahmen S 8 / S 9**
- 04 Ausbau Fädelstelle (siehe S 2)
 - 07 Blockverdichtung Rüsselsheim – Raunheim
 - 08 Ausbau Rüsselsheim Opelwerk
 - 09 Ausbau Mainz-Bischofsheim
 - 10 Ausbau Kreuzungsbahnhof Steinheim

- S-Bahn-Streckenausbau
- Regionaltangente West
- Knotenpunktmaßnahmen
- Fernverkehrsvorhaben
- Neue Stationen
- S-Bahn^{plus}-Maßnahmen

Steckbrief „Rheingau“

Allgemeines

Die Rheingaulinie erschließt die rechtsrheinischen Rheingemeinden des Rheingau-Taunus-Kreises (im RMV-Gebiet) und des Rhein-Lahn-Kreises (im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel) mit dem Schienenverkehr und stellt die Verbindung nach Koblenz sowie Wiesbaden und Frankfurt her.

Das Leistungsangebot der Linie 10 besteht aus einem stündlichen Grundangebot als Stadtexpress, das von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird. Im Abschnitt zwischen Wiesbaden und Frankfurt verkehrt die Rheingaulinie als Express mit Halt in Mainz-Kastel und Frankfurt-Höchst.

Die Rheingaulinie verbindet die wichtigen Regional- und Fernverkehrsknoten Frankfurt Hbf, Wiesbaden Hbf und Koblenz Hbf über die rechte Rheinseite, die auch Bestandteil eines internationalen Güterverkehrskorridors und daher sehr stark mit Güterzügen belastet ist.

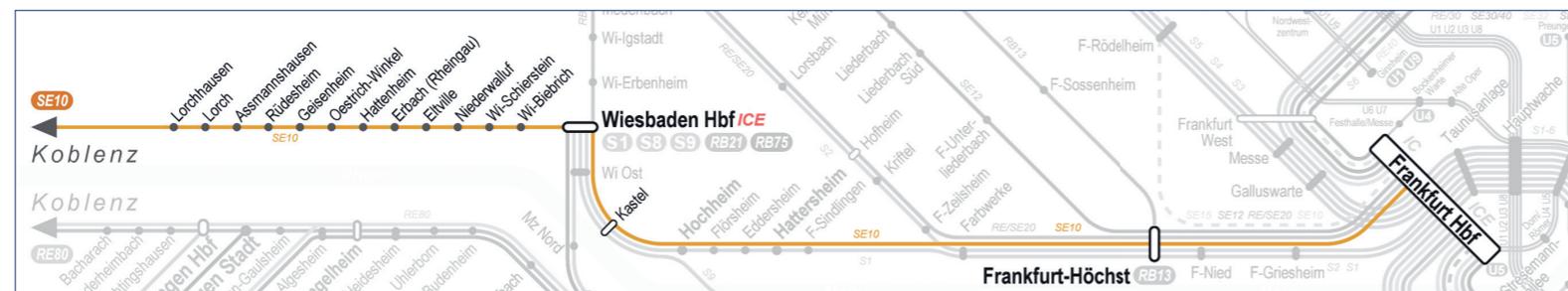
Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
7	Rheingau	10	VIAS GmbH	1,4 Mio. Zug-km	09.12.2023

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	87 km (sowie 63 km in Rheinland-Pfalz)
Anzahl Streckengleise	zweigleisig
Elektrifizierung	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	16 (2/4)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	165 m / 0,55 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	mehrteilige Elektrotriebwagen

Streckenverlauf



Zug der Rheingaulinie bei Lorch (Quelle: RMV)

Fahrzeuge



Flirt (Quelle: RMV)



Flirt (behindertengerechte Toilette) (Quelle: RMV)

Maßnahmen

Modernisierung von Stationen

Im Zuge der Realisierung des Elektronischen Stellwerks für die rechte Rheinseite wurden in Wiesbaden-Schierstein und in Geisenheim neue Außenbahnsteige errichtet. Maßnahmen zur Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit sind an den Stationen Lorchhausen, Lorch (Rhein), Eltville und Frankfurt-Höchst (Details siehe Steckbrief „Taunusstrecke“) geplant.



Bahnhof Geisenheim (Quelle: RMV)

Steckbrief „Taurusstrecke“

Allgemeines

Die Linie 20 verläuft von Limburg über Bad Camberg, Idstein und Niedernhausen nach Frankfurt und durchquert dabei den Landkreis Limburg-Weilburg, den Rheingau-Taunus-Kreis und den Main-Taunus-Kreis.

Das Leistungsangebot ist differenziert und besteht aus schnellen RegionalExpress-Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten und stündlich verkehrenden StadtExpress-Zügen, die außerhalb des S-Bahn-Netzes überall halten. In Niedernhausen bestehen regelmäßige Anschlüsse zur Linie 21 (Ländchesbahn) nach Wiesbaden. Einzelne Züge der Ländchesbahn sind bis Limburg durchgebunden. Außerdem bestehen im Knoten Frankfurt-Höchst vielfältige Anschlüsse, u. a. zur S-Bahn.

Die Taurusstrecke ist zweigleisig und elektrifiziert.

Anschluss zum Fernverkehr besteht in Frankfurt Hauptbahnhof. Über ein Busshuttle ab Limburg wird der ICE-Halt Limburg Süd erreicht.

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	70 km
Anzahl Streckengleise	zweigleisig
Elektrifizierung	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	14 (4 / 5)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	165 m / 0,76 m
Eingesetzter Fahrzeugtyp	Lokbespannter Doppelstockzug

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
6	Taurusstrecke	20	DB Regio AG	1,0 Mio. Zug-km	12.12.2020

Fahrzeuge



Lokbespannter Doppelstockzug
(Quelle: RMV, Fotograf: Horst W. Goebel)

Maßnahmen

Niedernhausen

Auch der Bahnhof Niedernhausen soll modernisiert werden. Hierbei werden die Bahnsteigdächer und die Bahnsteigbeleuchtung erneuert und die Treppen sowie die Personenunterführung modernisiert. Durch neue Aufzüge werden die Bahnsteige barrierefrei erreichbar.

Limburg (Lahn)-Lindenholzhausen

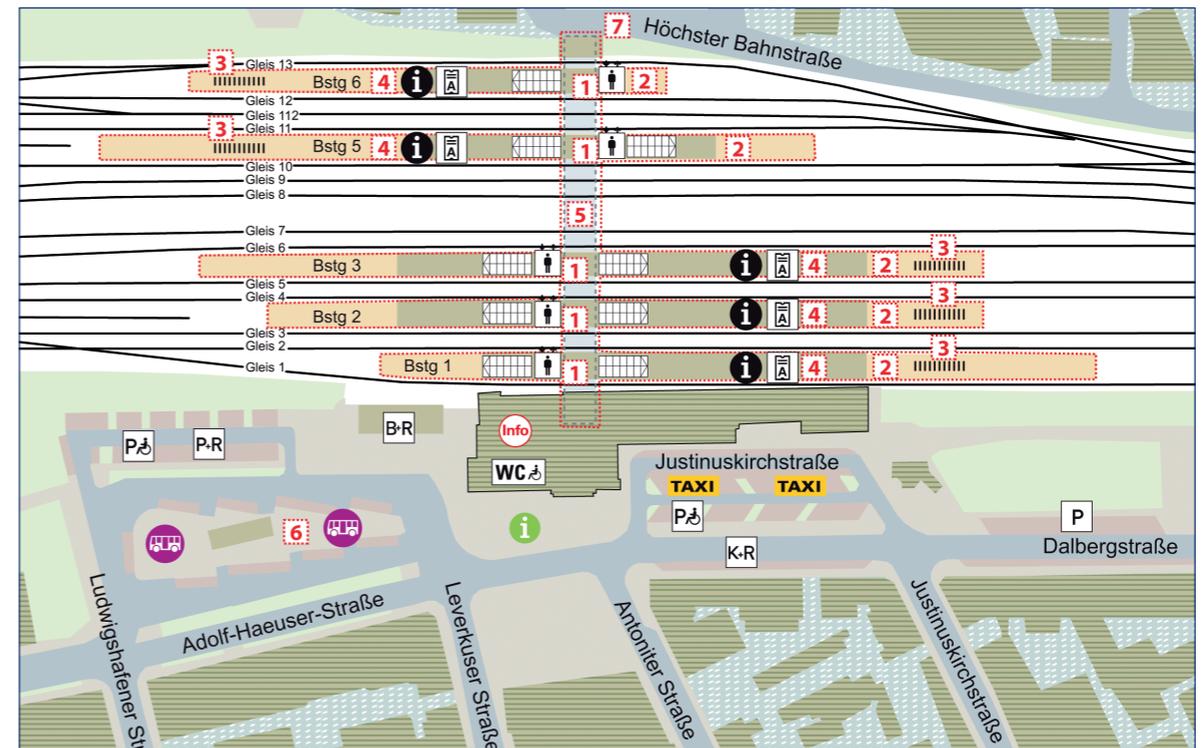
Bei der Modernisierung der Station sind der Neubau von Bahnsteig 1 und 2 einschließlich der Beleuchtung und der Bahnsteigausstattung vorgesehen.

Frankfurt (Main)-Höchst

Der wichtige Knotenbahnhof Frankfurt-Höchst soll grundlegend modernisiert werden. Dazu gehört die Anhebung der Bahnsteige 10/11 und 12/13, die barrierefreie Erschließung durch fünf Aufzugsanlagen, die Sanierung beziehungsweise Erneuerung von Bahnsteigdächern und die Modernisierung der Personenunterführung.

1: Neubau von Aufzügen zur Errichtung stufenfreier Zugänge 2: Erneuerung der Bahnsteige mit Beleuchtung und Beschallung 3: taktiles Leitsystem 4: Sanierung bzw. Neubau der Bahnsteigüberdachung 5: Modernisierung der Personenunterführung 6: Neubau ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz/Südseite 7: Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes auf der Nordseite (6 und 7 sind kommunale Projekte)

Streckenverlauf



Steckbrief „Taunus“

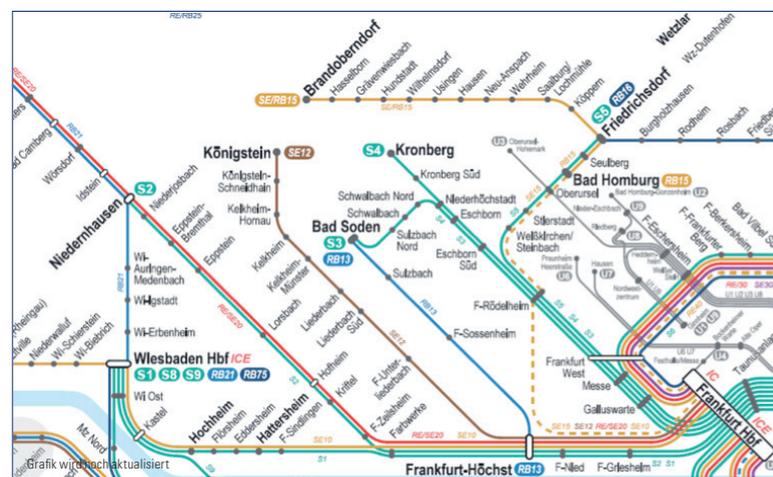
Allgemeines

Der Steckbrief enthält vier Linien, die aus dem Rhein-Main-Gebiet in den Taunus führen. Die Königsteiner Bahn (Linie 12) verläuft von der am Südrand des Hochtaunuskreises liegenden Stadt Königstein im Taunus aus durch den Main-Taunus-Kreis nach Frankfurt am Main. Die StadtExpress-Züge verkehren halbstündlich, am Wochenende stündlich. Die Sodener Bahn (Linie 13) verbindet Bad Soden (im Main-Taunus-Kreis) mit Frankfurt-Höchst mittels einer RegionalBahn-Linie im Stundentakt. Die Taunusbahn (Linie 15) erschließt den Hochtaunuskreis sowie einen kleinen Teil des Lahn-Dill-Kreises. Die Züge der Linie 15 verkehren meist im Halbstundentakt. In der Hauptverkehrszeit werden direkte Fahrten zum Metropolkern Frankfurt angeboten. Die Ländchesbahn (Linie 21) verbindet die Landeshauptstadt Wiesbaden im Stundentakt mit Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis. Ein Teil der Fahrten ist bis Limburg durchgebunden (Linie 20). Die Linien 12, 15 und 21 befahren hauptsächlich eingleisige, nicht-elektrifizierte Regionalstrecken, abschnittsweise aber auch zweigleisige Mischverkehrsstrecken. Die Linie 13 verkehrt ausschließlich auf einer eingleisigen, elektrifizierten Strecke. Anschluss zum Fernverkehr besteht in Frankfurt Hbf (Linie 12 und 15) und Wiesbaden Hbf (Linie 21). Die Linie 13 bedient keinen Bahnhof, der auch Fernverkehrshalt ist, ist aber – wie auch die Linie 12 – in Frankfurt-Höchst in einen wichtigen Regionalverkehrsknoten eingebunden.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
16	Taunus	12, 13, 15, künftig auch 21	HLB GmbH	1,6 Mio. Zug-km	14.12.2019

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	12 13 15 21	25 km 7 km 61 km 20 km
Anzahl Streckengleise	12, 13, 15, 21	eingleisig (auf Zulaufstrecken nach Frankfurt zweigleisig)
Elektrifizierung	12, 15, 21 13	nicht elektrifiziert elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	12 13 15 21	10 (8 / 1) 4 (3 / 0) 17 (14 / 1) 5 (3 / 1)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	12 13 15 21	135 m / 0,76 m 135 m / 0,76 m 135 m / 0,96 m 135 m / 0,55 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	12, 13, 15 21	zweiteilige Dieseltriebwagen ein- und zweiteilige Dieseltriebwagen

Fahrzeuge



Lint (Linie 12, 13 und 15) (Quelle: RMV)



Lint (Linie 21) (Quelle: RMV)



Empfangsgebäude Bahnhof Bad Homburg (Entwurf) (Quelle: Mailänder Consult, Visualisierung: Wolfram Gothe)

Maßnahmen

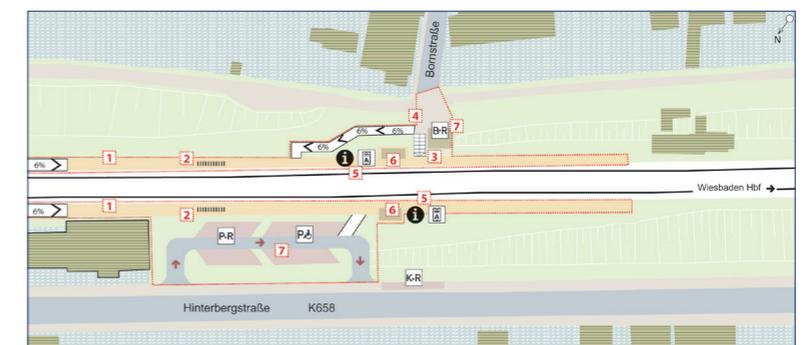
Elektrifizierung der Taunusbahn bis Usingen

Aufgrund von verkehrlichen und betrieblichen Vorteilen wird die Elektrifizierung der Taunusbahn (Linie 15) zwischen Friedrichsdorf und Usingen und damit einhergehend die Verlängerung der S 5 bis Usingen empfohlen. Ergänzend zur S 5 sind weiterhin bedarfsgerecht Leistungen in Dieseltraktion zwischen Brandobendorf und Usingen bzw. Bad Homburg sowie in der Hauptverkehrszeit auch nach Frankfurt Hbf vorgesehen.

Maßnahmen an bestehenden Stationen

Die Stationen entlang der Linien 12, 13 und 15 sind weitestgehend barrierefrei oder mit Hilfe barrierefrei. An folgenden Stationen sind im Betrachtungszeitraum größere Maßnahmen wie die Modernisierung der Verkehrsstation oder die Herstellung der Barrierefreiheit geplant: Friedrichsdorf und Niedernhausen. Die Unterwegshalte der Ländchesbahn (Wiesbaden-Auringen-Medenbach, Wiesbaden-Igstadt und Wiesbaden-Erbenheim) werden im Betrachtungszeitraum ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Bahnhof Wiesbaden-Igstadt



- 1: Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit Beleuchtung und Wegeleitung
- 2: taktiles Leitsystem
- 3: Neubau eines höhengleichen Schienenüberwegs
- 4: Neubau einer Rampe und einer Treppenanlage zur Bornstraße
- 5: Neubau Bahnsteigausstattung
- 6: Wetterschutzhaus
- 7: K+R, B+R und P+R-Stellplätze

Bahnhof Bad Homburg

Ein besonders gelungenes Projekt ist der Umbau des Bahnhofsgebäudes in Bad Homburg. In einem Wettbewerbsverfahren wurde das Konzept „Kulturbahnhof“ ausgewählt. Der Dachstuhl wird als Kunst- und Kulturspeicher mit flexiblen Möglichkeiten für Ausstellungen oder Veranstaltungen umgebaut. Daneben sind Gastronomie, Läden und eine Mobilitätszentrale vorgesehen. Als Umfeldmaßnahmen folgen der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz mit Kurzvorfahrtpätzen und Bereichen für Taxen. Mit der Verlängerung der Linie U 2 aus Richtung Gonzenheim wird der Bahnhof Bad Homburg zum Verkehrsknoten aufgewertet, der in einem weiteren Schritt auch Endpunkt der Regionaltangente West werden soll.

Steckbrief „Main / Lahn / Sieg / Weser“

Allgemeines

Die auf der Main-Weser- und der Lahn-Sieg-Strecke verkehrenden Linien 30 und 40 verbinden Mittel- und Nordhessen mit dem Rhein-Main-Gebiet. Die Züge verlassen teilweise den Verbundraum und fahren bis Siegen und Kassel. Sie verbinden dabei den Metropolkern Frankfurt mit den Oberzentren Gießen/Wetzlar und Marburg. Das Bedienungsgebiet der beiden Linien umfasst im RMV-Gebiet somit die Stadt Frankfurt, den Wetteraukreis, den Landkreis Gießen, den Lahn-Dill-Kreis und den Landkreis Marburg-Biedenkopf. Das Leistungsangebot besteht aus einem dichten, differenzierten Zugangebot aus RegionalExpress, StadtExpress und RegionalBahn, zu dem der stündlich verkehrende Mittelhessen-Express (Frankfurt, Gießen, geflügelt nach Dillenburg und Treysa), der zweistündlich beziehungsweise abschnittsweise stündlich verkehrende Main-Lahn-Sieg-Express (Frankfurt, Gießen, geflügelt nach Siegen und Marburg) sowie die zweistündlich verkehrende RegionalExpress-Linie nach Kassel gehören. Die Linie 33 verbindet Gießen und Friedberg mit Hanau im Stundentakt und führt somit durch den Landkreis Gießen, den Wetteraukreis und den Main-Kinzig-Kreis. Der Übergang zum Fernverkehr ist in Frankfurt Hbf, Friedberg, Gießen, Marburg, Kassel Hbf und Hanau Hbf möglich. Alle Strecken sind zweigleisige, elektrifizierte Mischverkehrsstrecken.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
10	Main-Lahn-Sieg	30 / 40	HLB GmbH	1,2 Mio. Zug-km	09.12.2023
9	Main-Weser	30	DB Regio AG	4,3 Mio. Zug-km	14.12.2024
11	Mittelhessen	alle	DB Regio AG		09.12.2023

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	30 33 40	125 km (sowie 71 km im NVV) 64 km 120 km (sowie 18 km in NRW)
Anzahl Streckengleise	30, 33, 40	zweigleisig
Elektrifizierung	30, 33, 40	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	30 33 40	25 (7 / 3) 14 (2 / 2) 27 (7 / 7)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	30 33 40	235 m / 0,55 m bzw. 0,76 m 115 m / 0,55 m 235 m / 0,55 m bzw. 0,76 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	30, 33, 40	Lokbespannter Zug (ein- und doppelstöckig), mehnteilige Elektro-Triebwagen

Fahrzeuge



ET 425 (Quelle: RMV, Fotograf: Uwe Nölke)



Flirt (Quelle: RMV, Fotograf: Bernd Volz)



Talent 2 (Quelle: Bombardier)

Maßnahmen

Maßnahmen an bestehenden Stationen

An folgenden bestehenden Stationen sind Maßnahmen geplant: Bad Vilbel (siehe auch Steckbrief „Wetterau“), Frankfurt (Main) Westbahnhof, Friedberg (Hessen) (siehe auch Steckbrief „Wetterau“), Gießen, Dillenburg, Herborn, Wetzlar (siehe auch Steckbrief „Lahntal/Vogelsberg/Rhön“), Wetzlar-Dutenhofen, Cölbe-Bürgeln, Cölbe, Marburg (siehe auch Steckbrief „Oberes Lahntal/Kurhessen“), Marburg Südbahnhof, Weimar-Niederwalgern, Lollar, Bruchköbel, Nidderau-Ostheim.

Bahnhof Gießen

Umfangreiche Maßnahmen befinden sich am Knotenbahnhof Gießen in Umsetzung bzw. Planung. Nach dem bereits abgeschlossenen Umbau mit neu gestalteter Unterführung und barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation sollen auch der Vorplatz und das Umfeld umgestaltet werden. Die Maßnahmen sollen bis zur Landesgartenschau 2014 abgeschlossen sein.

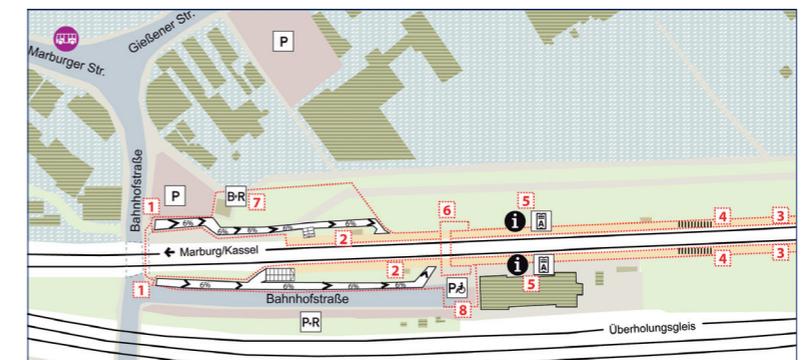


Bahnhof Gießen (Quelle: RMV)



Bahnhof Gießen (Übersicht über die umgebaute Verkehrsstation) (Quelle: RMV)

Bahnhof Lollar



1: Neubau von Rampen aus der vorh. kommunalen Straßenerunterführung zum stufenfreien Ausbau 2: Wetterschutzhäuser 3: Anhebung der Bahnsteige und Beleuchtung 4: taktiles Leitsystem 5: Errichtung neuer Bahnsteigausstattung 6: Rückbau bestehender Personenunterführung 7: Neubau B+R-Anlage 8: Neubau behindertengerechter Stellplätze

Neubau Bruchköbel-Roßdorf (Linie 33)

In Ergänzung zum bestehenden Halt Bruchköbel soll ein weiterer Haltepunkt errichtet werden, der die Stadtteile Roßdorf und Niederissigheim erschließt. Ungefähr auf Höhe der Eisenbahnüberführung über die L3195 soll an der Strecke Friedberg – Hanau ein neuer Haltepunkt für die RegionalBahn-Linie 33 errichtet werden. Der Nutzen ist geringfügig größer als die Kosten. Die Maßnahme sollte vertiefend untersucht werden.

Steckbrief „Wetterau“

Allgemeines

Die in diesem Steckbrief betrachteten Linien verbinden weite Teile der Wetterau mit den regionalen Zentren Gießen und Friedberg sowie über Anschlüsse oder Direktverbindungen mit Frankfurt.

Die RegionalBahn-Linie 16 verbindet die Mittelzentren Friedrichsdorf (Hochtaunuskreis) und Friedberg (Wetteraukreis) miteinander und verkehrt im Stundentakt.

Die Horlofftalbahn (Linien 31 und 32) verbindet Friedberg mit Nidda (Linie 32). Im Bahnhof Beienheim bestehen häufige Anschlüsse nach Wölfersheim (Linie 31). Auf der Linie 31 ist das Angebot am Schüler- und Pendlerverkehr orientiert und daher auf die Verkehrstage Montag bis Freitag begrenzt.

Die Niddertalbahn (Linie 34) verbindet Glauburg-Stockheim mit Bad Vilbel. Ein Großteil der Züge verkehrt weiter über die Main-Weser-Bahn nach Frankfurt Hauptbahnhof.

Die Lahn-Kinzig-Bahn (Linie 36) führt von Gießen über Nidda nach Gelnhausen und durchquert den Landkreis Gießen, den Wetteraukreis und den Main-Kinzig-Kreis.

Die Linien des Wetterauer Netzes verkehren in der Regel stündlich, an Wochenenden teilweise nur zweistündlich.

Anschlüsse an den Fernverkehr bestehen in den Knoten Friedberg (Linie 16, 31, 32), Gießen (Linie 36), sowie Frankfurt Hauptbahnhof (Linie 34).

Das Wetterauer Netz besteht aus eingleisigen, nicht elektrifizierten Regionalstrecken.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
17.1	Wetterau West-Ost	16, 31, 32, 36	HLB GmbH	1,3 Mio. Zug-km	14.12.2019
17.3	Niddertal	32, 34	DB Regio AG	0,7 Mio. Zug-km	11.12.2027

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	16	16 km
	31	11 km
	32	25 km
	34	47 km
	36	70 km
Anzahl Streckengleise	16, 31, 32, 34, 36	eingleisig, zwischen Friedberg bzw. Bad Vilbel und Frankfurt zweigleisig
	16, 31, 32, 34, 36	nicht elektrifiziert, zwischen Bad Vilbel bzw. Friedberg und Frankfurt elektrifiziert
	16, 31, 32, 34, 36	6 (4 / 0)
	31, 32, 34, 36	5 (1 / 3)
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	32	13 (8 / 1)
	34	16 (11 / 2)
	36	20 (3 / 4)
	16	115 m / 0,55 m
	31	135 m / 0,55 m
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	32	135 m / 0,55 m
	34	135 m / 0,76 m
	36	85 m / 0,55 m
	16, 31, 36	zweiteilige Diesel-Triebwagen
Eingesetzte Fahrzeugtypen	32, 34	lokbespannter Doppelstockzug und zweiteilige Diesel-Triebwagen

Fahrzeuge



GTW 2/6 (Quelle: RMV, Fotograf: Paul Müller)



Desiro Classic (Quelle: RMV, Fotograf: Uwe Stern)



Doppelstockzug (Quelle: RMV, Fotograf: Helmut Vogler)

Maßnahmen

Maßnahmen an bestehenden Stationen

An der Linie 16 wird die Station Friedrichsdorf barrierefrei ausgebaut.

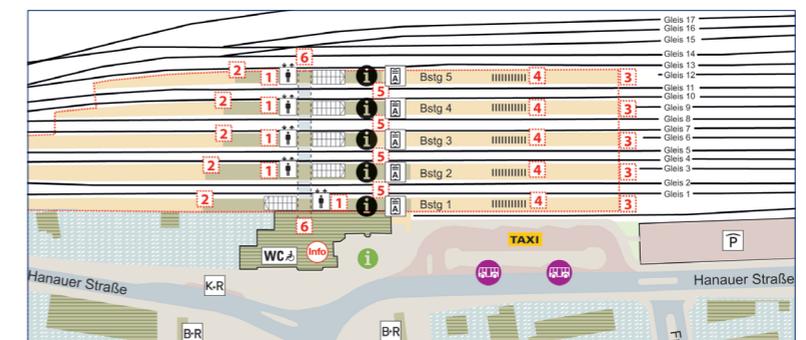
An der Linie 31 wird an der Station Wölfersheim-Södel ein neuer erhöhter Bahnsteig kombiniert mit einem Bussteig errichtet. Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen gehören ebenfalls dazu.

Auf der Linie 36 ist vorgesehen, mittelfristig die Stationen Büdingen, Glauburg-Stockheim, Hungen und Lich (Oberhess) sowie langfristig Pohlheim-Watzenborn-Steinberg, Lich-Langsdorf, Hungen-Trais-Horloff, Nidda-Ober-Widdersheim, Nidda-Borsdorf, Ortenberg-Effolderbach, Büdingen-Büches-Düdelshaus und Gründau-Lieblos zu modernisieren.

An der bereits weitgehend modernisierten Linie 32 sind die Stationen Reichelsheim (Wetterau)-Beienheim, Reichelsheim (Wetterau)-Weckesheim und Nidda-Ober-Widdersheim Häuserhof noch im Realisierungsprozess.

Friedberg

Der Bahnhof Friedberg stellt den wichtigsten Anschlussknoten im Wetterauer Netz dar. Der vorgesehene Ausbau umfasst den Neubau beziehungsweise die Erneuerung der Bahnsteige einschließlich der Bahnsteigausstattung, der Bahnsteigdächer und der Personenunterführung sowie der Treppen. Der Bahnhof wird barrierefrei ausgebaut, indem alle Bahnsteige Aufzüge erhalten und mit einem optisch-taktilen Blindenleitsystem ausgestattet werden.



1: Neubau von Aufzügen zur Errichtung stufenfreier Zugänge 2: teilweise Neubau Bahnsteigüberdachung 3: Modernisierung bzw. Neubau der Bahnsteige mit Beleuchtung und Wegeleitung 4: taktiler Leitsystem 5: teilweise Neubau der Bahnsteigausstattung 6: Modernisierung der Personenunterführung

Bad Vilbel

Der Bahnhof Bad Vilbel wird im Rahmen des vorgesehenen S-Bahn-Ausbaus grundlegend modernisiert. Davon soll auch die Niddertalbahn profitieren. Der S-Bahnsteig wurde in leicht veränderter Lage neu gebaut und mit einem barrierefreien Zugang zur neu errichteten Bahnsteigunterführung versehen. Auf der der Stadt zugewandten Seite wird ein neuer Vorplatz mit zentralem Omnibusbahnhof, Fahrradabstellanlagen sowie P+R-Plätzen errichtet.

Verlegung Pohlheim-Garbenteich, Neubau Pohlheim-Hausen (Linie 36)

Der bestehende Haltepunkt Pohlheim-Garbenteich soll zur besseren Erschließung der Ortslagen durch zwei neue Haltepunkte ersetzt werden: Pohlheim-Garbenteich und Pohlheim-Hausen.

Steckbrief „Lahntal / Vogelsberg / Röhn“

Allgemeines



Dieser Streckbrief umfasst die drei Linien 25, 35 und 52, die Mittel- und Ostthessen in West-Ost-Richtung durchqueren und Limburg, Wetzlar, Gießen, Lauterbach, Fulda und Gersfeld miteinander verbinden. Die Linien erschließen den Landkreis Limburg-Weilburg, den Lahn-Dill-Kreis, den Landkreis Gießen, den Vogelsbergkreis und den Landkreis Fulda.

Auf der Lahntalbahn (Linie 25) verkehren zwischen Limburg und Gießen sowie zwischen Limburg und Koblenz RegionalBahn-Züge im Stundentakt. Darüber hinaus verbindet eine RegionalExpress-Linie Gießen, Limburg und Koblenz.

Die Vogelsbergbahn (Linie 35) verläuft in direkter Verlängerung der Lahntalbahn von Gießen über Alsfeld bis nach Fulda. Sie wird seit dem Fahrplanjahr 2012 durch beschleunigte RegionalBahn-Verbindungen im Stundentakt bedient.

Die Rhönbahn (Linie 52) verläuft von Fulda nach Gersfeld. Hier verkehrt ebenfalls eine RegionalBahn-Linie im Stundentakt. Der Umstieg in die Züge des Fernverkehrs ist in Gießen und Fulda möglich. Über die Linie 25 wird auch der Fernverkehrshalt Koblenz Hbf erreicht. Außerdem kann im Bahnhof Limburg Süd (Busverbindung) der ICE erreicht werden.

Die Linien verkehren auf nicht-elektrifizierten Regionalstrecken.

Streckenverlauf



Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIEN	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
18	Lahntal / Vogelsberg / Röhn	25, 35, 52	HLB GmbH	2,6 Mio Zug-km	09.12.2023
	Altvertrag DB*	25 (RE)	DB Regio AG	0,3 Mio Zug-km	13.12.2014

* zukünftig Teil von „Eifel / Westerwald / Sieg-Los 1“

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	25	65 km
	35	106 km
	52	27 km
Anzahl Streckengleise	25	zweigleisig mit eingleisigen Abschnitten
	35, 52	eingleisig
Elektrifizierung	25, 35, 52	nicht elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	25	18 (4 / 12)
	35	20 (4 / 10)
	52	10 (6 / 3)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	25	135 m / 0,55 m
	35	135 m / 0,55 m
	52	95 m / 0,55 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	25, 35, 52	zweiteilige Diesel-Triebwagen

Fahrzeuge



Typ LINT



Typ LINT (Innenraum)



Rollstuhlstellplatz

Maßnahmen

Maßnahmen an bestehenden Stationen

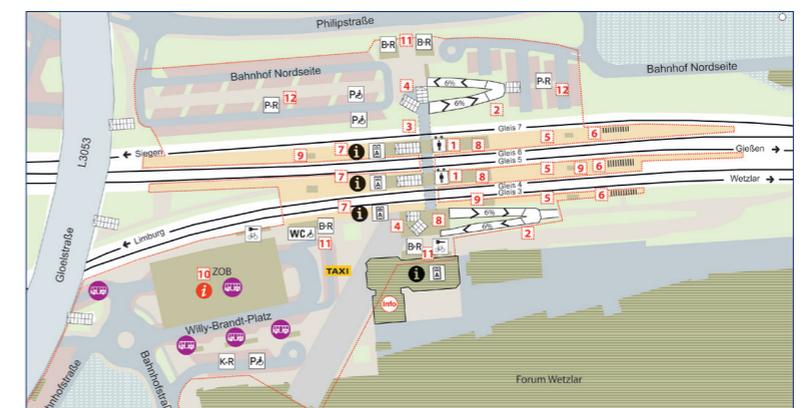
Im Bahnhof Gießen werden Maßnahmen im Hinblick auf einen barrierefreien Ausbau und die Verknüpfung mit dem Bus realisiert (Details siehe Steckbrief „Main / Lahn / Sieg / Weser“). Weitere Stationen werden gemäß Rahmenvereinbarung umgestaltet: Dutenhofen (Kreis Wetzlar), Großen-Buseck, Leun-Stockhausen, Solms (Lahn), Solms-Albshausen und Grünberg.

Bahnhof Wetzlar

In Wetzlar wird in mehreren Baustufen das Umfeld am Bahnhofsvorplatz mit großer zentraler Bus-Umstiegsanlage neu gestaltet, ein Durchstich auf die andere Gleisseite mit einer großen Park+Ride-Anlage realisiert und die Verkehrsstation mit barrierefreien Zugängen, Bahnsteigerhöhung, Bahnsteigdächern und witterungsgeschützten Wartebereichen modernisiert. Weitere Angebote wie dezentral angeordnete Bike+Ride-Anlagen, Kiss+Ride-Plätze sowie Stellplätze für Taxi und Kurzparker sind integriert.



Zentraler Omnibusbahnhof in Wetzlar (Quelle: RMV)



- 1: Neubau von Aufzügen zu den Mittelbahnsteigen zur Errichtung stufenfreier Zugänge
- 2: Neubau von Rampen in die Personenunterführung
- 3: Durchstich und Verlängerung der Personenunterführung
- 4: Neubau von Treppenanlagen auf Nord- und Südseite
- 5: Anhebung der Bahnsteige
- 6: taktiles Leitsystem
- 7: Neubau von Bahnsteigausstattung
- 8: Modernisierung und Anpassung der Bahnsteigüberdachung
- 9: Neubau Beleuchtung und Wetterschutzhäuser
- 10: Neubau ZOB
- 11: Neubau B+R-Anlagen
- 12: Neubau P+R-Anlagen

Steckbrief „Oberes Lahntal / Kurhessen“

Allgemeines

In diesem Steckbrief werden mit den Linien 42 und 43 zwei Linien im Norden des Verbundgebietes näher betrachtet.

Die Burgwaldbahn (Linie 42) verläuft vom Oberzentrum Marburg über die Grenze des RMV-Gebiets in Münchhausen hinaus bis nach Frankenberg (Eder) im Landkreis Waldeck-Frankenberg (Nordhessischer VerkehrsVerbund).

Die Obere Lahntalbahn (Linie 43) führt von Marburg über die Grenze des RMV-Gebiets in Wallau bis nach Erndtebrück im Kreis Siegen-Wittgenstein (Nordrhein-Westfalen). Beide Linien erschließen so den nordwestlichen Teil des Landkreises Marburg-Biedenkopf.

Das Leistungsangebot besteht auf beiden Linien aus Regionalbahnen im Stundentakt. Anschluss zum Fernverkehr besteht in Marburg.

Die eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecken gehören zum RegioNetz Kurhessenbahn.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
20	Obere Lahntal-bahn	43	DB Regio AG	0,3 Mio. Zug-km	12.12.2015
23	Kurhessen	42	DB Regio AG	0,3 Mio. Zug-km	12.12.2015

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	42 43	20 km (sowie 13 km im NVV) 35 km (sowie 28 km in Nord-rhein-Westfalen)
Anzahl Streckengleise	42, 43	eingleisig
Elektrifizierung	42, 43	nicht elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	42 43	5 (0 / 2) 12 (5 / 3)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	42 43	95 m / 0,55 m 95 m / 0,55 m
Eingesetzter Fahrzeugtyp	42, 43	zweiteilige Diesel-Triebwagen

Maßnahmen

Verlängerung der Linie 42

Die Linie 42 wird ab 2014 im Bereich des Nordhessischen VerkehrsVerbundes bis Brilon verlängert. Dazu wird die Strecke Frankenberg-Korbach reaktiviert und ausgebaut.

Bahnhof Marburg

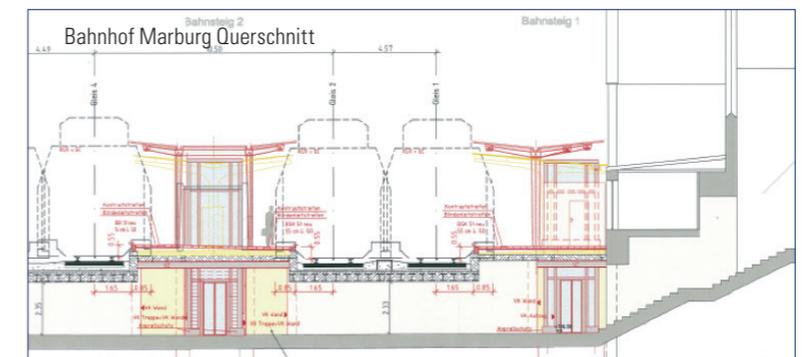
Im Bahnhof Marburg, dem wichtigen Verknüpfungspunkt im Norden des RMV-Gebiets und dem Endpunkt der beiden betrachteten Linien, sind größere Bau-maßnahmen geplant.

Die erste Stufe, die Modernisierung mit neuem Nutzungskonzept für das Empfangsgebäude ist bereits abgeschlossen. Die zweite Stufe mit dem barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation ist in der Umsetzung. Hierzu gehören der Bau von drei Aufzügen, die Erhöhung der Bahnsteige 1, 2 und 3 auf 55 cm und die Modernisierung der Personenunterführung. Außerdem werden die Bahnsteig-überdachungen modernisiert, die Bahnsteigausstattungen ergänzt und ein neues Beleuchtungskonzept umgesetzt.

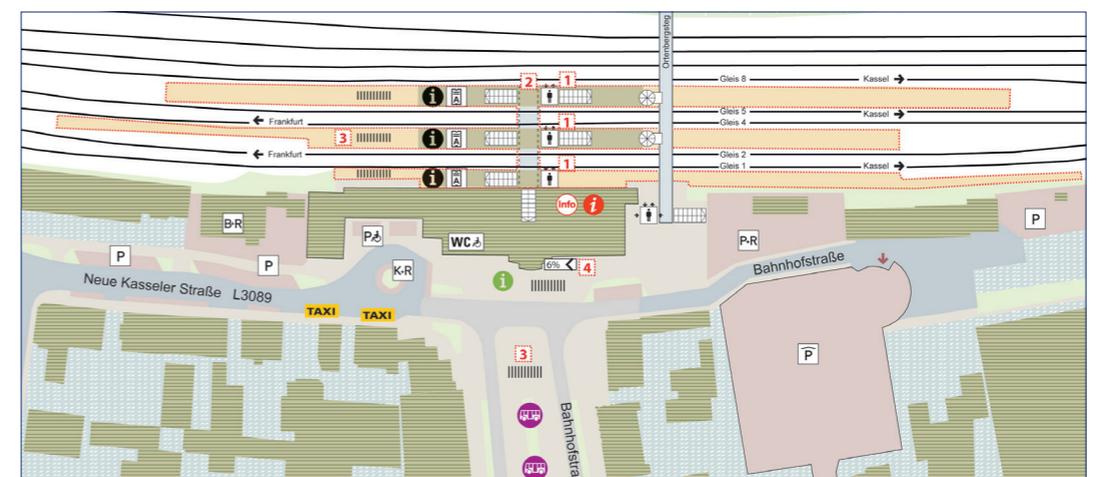
Fahrzeuge



VT 628 (Quelle RMV, Fotograf: Bernd Volz)



Streckenverlauf



- 1: Barrierefreier Ausbau der Station mit 3 Aufzügen (Aufzüge an Bahnsteig Gleis 1-8)
- 2: Modernisierung der Unterführung
- 3: taktiles Leitsystem
- 4: Fußgängerrampe von Vorplatz ins EG

Steckbrief „Main / Kinzig / Spessart“

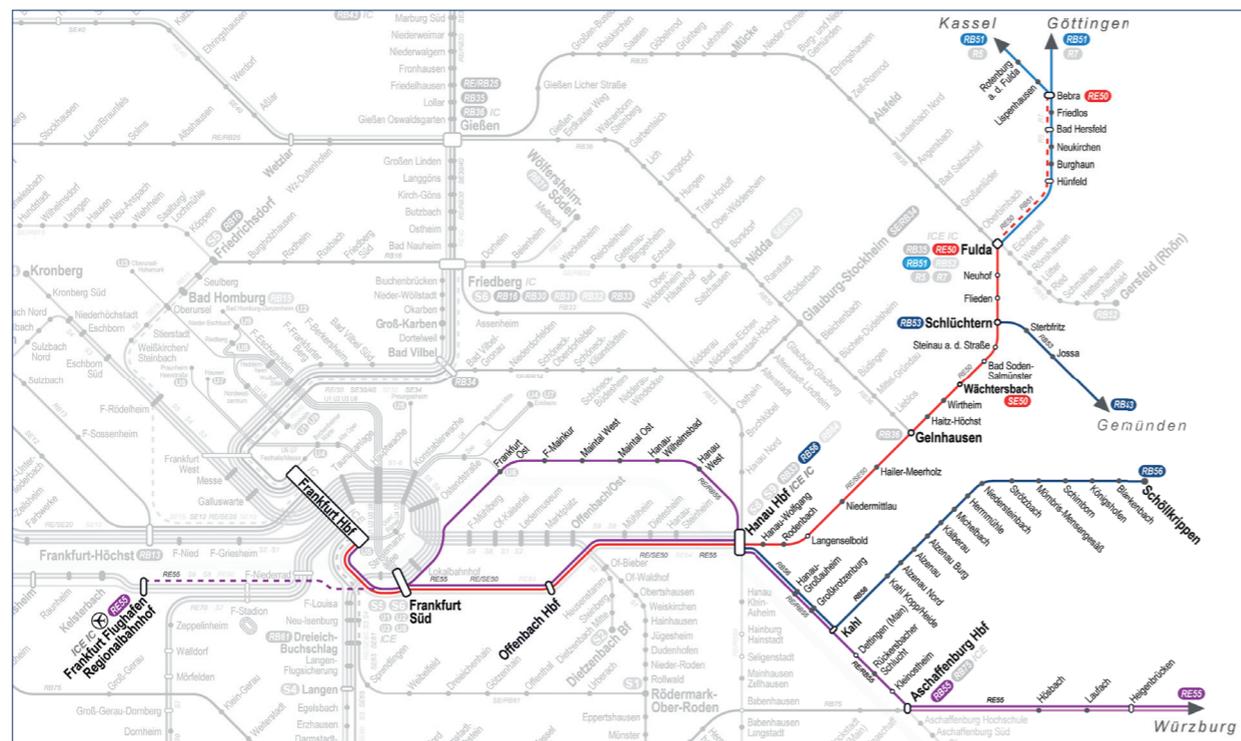
Allgemeines

Die betrachteten Linien verbinden Frankfurt mit dem östlichen Verbundgebiet. Die Kinzigtalbahn (Linie 50) verbindet den Landkreis Fulda und den Main-Kinzig-Kreis mit Hanau und Frankfurt. Das Leistungsangebot besteht aus einer RegionalExpress-Linie zwischen Fulda und Frankfurt sowie einer StadtExpress-Linie zwischen Wächtersbach und Frankfurt. Beide Linien verkehren im Stundentakt. In Verlängerung dieser Linie verkehrt im Landkreis Fulda die Linie 51 – die Fuldataalbahn – von Fulda aus weiter in Richtung Bebra und Kassel. Die Bedienung erfolgt mit einer stündlich verkehrenden RegionalBahn-Linie. Die Main-Spessart-Bahn (Linie 55) verbindet Unterfranken mit Frankfurt und führt zwischen Hanau und Frankfurt nordmainisch über Maintal. Als Grundangebot verkehren RegionalBahn-Züge und RegionalExpress-Züge im Stunden-Takt. Sowohl die Kinzigtalbahn als auch die Main-Spessart-Bahn sind stark ausgelastete, zweigleisige, elektrifizierte Hauptabfuhrstrecken mit hohen Fern- und Güterverkehrsanteilen. Die Linie 53 von Schlüchtern nach Gemünden am Main stellt die Querverbindung zwischen den Linien 50 und 55 durch das Sinntal her. Der verkehrliche Schwerpunkt liegt außerhalb des Verbundgebiets in Bayern. Die Kahlgrundbahn (Linie 56) zweigt in Kahl von der Main-Spessart-Bahn ab und bindet den Kahlgrund mittels einer RegionalBahn-Linie im Stundentakt an Hanau an. Wichtige Knoten mit Verknüpfung zum Fernverkehr sind Frankfurt Hbf (Linien 50 und 55), Hanau (Linien 50, 55, und 56) und Fulda (Linien 50 und 51).

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	50 51 53 55 56	104 km 25 km (sowie 89 km im NVV) 32 km (sowie 22 km in Bayern) 31 km (sowie 105 km in Bayern) 7 km (sowie 24 km in Bayern)
Anzahl Streckengleise	50, 51, 53, 55; 56	zweigleisig eingleisig
Elektrifizierung	50, 51, 53, 55; 56	elektrifiziert nicht elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	50 51 53, 56 55	19 (3 / 2) 3 (1 / 1) jeweils 3 (0 / 1) 13 (2 / 3)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	50 51 53 55 56	275 m / 0,76 m 275 m / 0,55 m 135 m / 0,76 m 205 m / 0,55 m Festlegung durch Land Bayern
Eingesetzte Fahrzeugtypen	50 51, 53 55 56	lokbespannte Doppelstockzüge mehnteilige Elektro-Triebwagen einstöckige lokbespannte Züge mehnteilige Diesel-Triebwagen

Streckenverlauf



Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIEN	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
12	Kinzigtal	50	DB Regio AG	2,6 Mio Zug-km	14.12.2024
13	Main-Spessart	55	DB Regio AG	1,0 Mio Zug-km	12.12.2015 / 11.12.2027
24	Nordost-Hessen-Netz (Fuldata)	51	Cantus Verkehrsgesellschaft GmbH	0,4 Mio Zug-km	10.12.2016
25	E-Netz Würzburg (Sinntal)	53	DB Regio AG	0,2 Mio Zug-km	11.12.2021
26	Kahlgrund	56	HLB GmbH	0,1 Mio Zug-km	12.12.2015

Maßnahmen

- Ausbau-/Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt**
 Zur Beseitigung bestehender Verkehrsengpässe und zur Bewältigung des in Zukunft erwarteten Verkehrsaufkommens sowie zur Entmischung der Verkehre ist der Neu- bzw. Ausbau der Infrastruktur auf den Relationen Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt unbedingt nötig. Dies ist auch Voraussetzung für einen attraktiven Regionalverkehr mit kurzen Reisezeiten und hoher Pünktlichkeit auf der Kinzigtalbahn.
- Anpassung der Linien bei Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn**
 Die Realisierung der geplanten nordmainischen S-Bahn zwischen Frankfurt und Hanau führt zu Anpassungen auf den Linien 50 und 55. Mit Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie werden die RE-Leistungen der Linie 55 weiterhin über die nordmainische Strecke geführt mit Halt in Frankfurt Ost. Südmainisch werden SE-Züge zwischen Aschaffenburg und Frankfurt über Offenbach Hbf verkehren.

Fahrzeuge



Flirt (Quelle: RMV)

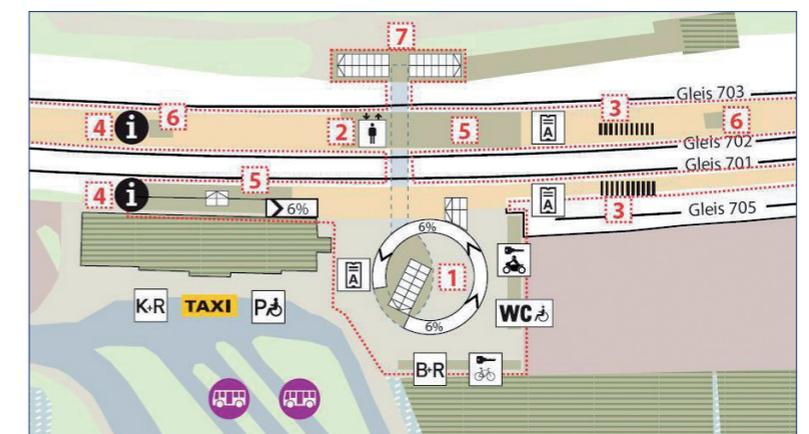


Doppelstockzug (Quelle: RMV)



Doppelstocktriebwagen (ab 2015 auf Linie 55) (Quelle: Bombardier)

Bahnhof Wächtersbach



- 1: Neubau einer behindertengerechten kreisförmigen Rampe/Rotunde vom Bahnhofsvorplatz zur Personenunterführung
- 2: Neubau eines Aufzuges zum Mittelbahnsteig
- 3: Neubau der Bahnsteige mit taktilem Leitsystem und Beleuchtung
- 4: Anpassung bzw. Neubau Bahnsteigausstattung
- 5: Neubau bzw. Erneuerung der Bahnsteigüberdachung
- 6: Errichtung neuer Wetterschutzhäuser
- 7: Modernisierung der Personenunterführung

Steckbrief „Main / Neckar / Ried“

Allgemeines

Die Linie 60 auf der Main-Neckar-Bahn und die Linie 70 auf der Riedbahn verbinden die Metropolregion FrankfurtRheinMain und Rhein-Neckar.

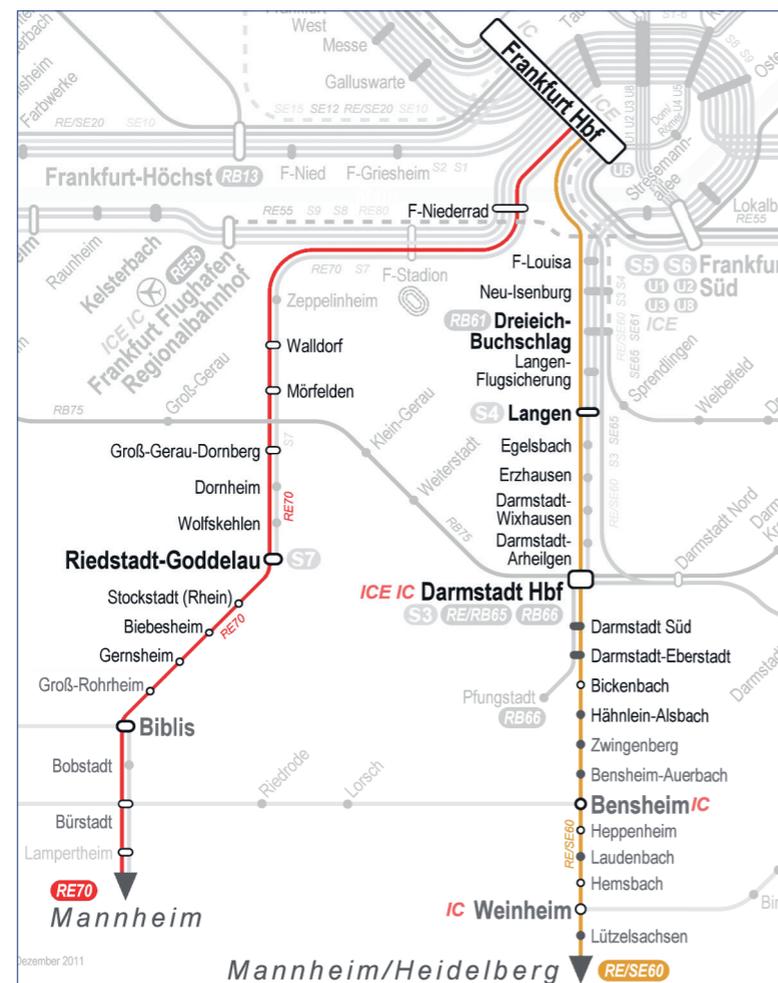
Die Main-Neckar-Bahn (Linie 60) durchquert in Nord-Süd-Richtung die Landkreise Offenbach und Darmstadt-Dieburg und bindet die Bergstraße im Norden an Darmstadt und Frankfurt sowie im Süden an Mannheim und Heidelberg an. Das Leistungsangebot besteht aus einer zweistündlichen RegionalExpress-Verbindung zwischen Frankfurt und Mannheim und einem stündlichen StadtExpress-Angebot zwischen Frankfurt und Heidelberg.

Die Riedbahn (Linie 70) verläuft durch das Hessische Ried (Kreis Groß-Gerau) zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Mannheim Hauptbahnhof. Dort verkehren RegionalExpress-Züge im Stundentakt.

Bei beiden Linien handelt es sich um stark befahrene Mischverkehrsstrecken mit hohem Fernverkehrs- und Güterverkehrsanteil.

Anschluss zum Fernverkehr besteht in Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf (Linien 60 und 70) sowie Darmstadt Hbf und Heidelberg Hbf (Linie 60).

Streckenverlauf



Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIEN	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
14.1	Main-Neckar	60	DB Regio AG	0,9 Mio Zug-km	10.12.2016
14.2	Ried	70	DB Regio AG	0,7 Mio Zug-km	10.12.2016

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	60 70	43 km (sowie 44 km im VRN) 45 km (sowie 33 km im VRN)
Anzahl Streckengleise	60, 70	zweigleisig
Elektrifizierung	60, 70	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	60 70	7 (3 / 1) 9 (4 / 1)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	60 70	210 m / 0,76 m 210 m / 0,76 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	60, 70	ein- und doppelstöckiger, lokbespannter Zug

Fahrzeuge



Lokbespannter Zug mit Doppelstockwagen der Linie 60 in Langen (Quelle: RMV)

Maßnahmen

Rhein-Main-Neckar-Express

Die Aufgabenträger RMV, VRN und NVBW sehen mit der Neuvergabe der Leistungen auf den Linien 60 und 70 den Einsatz moderner und barrierefreier Zuggarnituren vor. Der SE 60 soll zukünftig in Mannheim-Friedrichsfeld geflügelt werden, mit Zugteilen nach Mannheim Hauptbahnhof und Heidelberg sowie teilweise nach Wiesloch-Walldorf. Die als Rhein-Main-Neckar-Express bezeichneten Linien 60 und 70 sind fahrplanmäßig mit der S-Bahn Rhein-Main (in Darmstadt und Riedstadt) und der S-Bahn Rhein-Neckar (in Bensheim und Biblis) verknüpft.

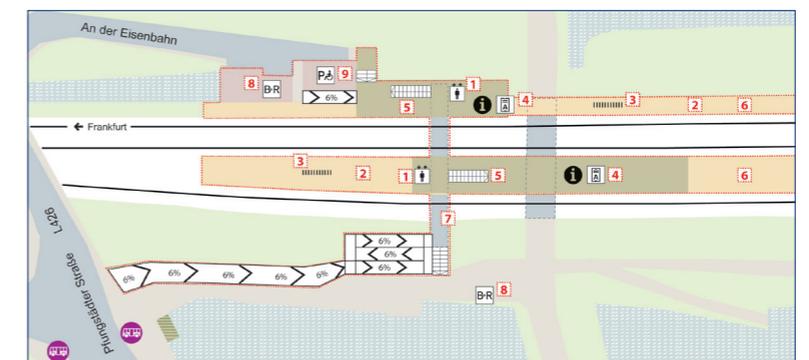
Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar und Anbindung Terminal 3

Aufgrund der hohen Bedeutung und Belastung des Korridors Rhein/Main – Rhein/Neckar ist eine Neubaustrecke geplant, welche die bestehenden Strecken vom Fernverkehr und Güterverkehr entlastet und so dringend erforderliche Freiräume für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schafft. Im Süden des Frankfurter Flughafens wird ein zusätzliches Terminal 3 geplant. Dieses soll über einen neuen Bahnhof an den SPNV angeschlossen werden. Diese Maßnahme setzt zwingend die Realisierung des nördlichen Planfeststellungsabschnitts der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (einschließlich des Ausbaus des Knotens Frankfurt Stadion und einer dritten Niederräder Brücke) voraus.

Maßnahmen an bestehenden Stationen

In Groß-Gerau-Dornheim sind Maßnahmen zur Aufwertung der Verkehrsstation im Bau. Für die Stationen Darmstadt-Eberstadt und Bickenbach liegen schon erste Planungsergebnisse vor. Gemäß Rahmenvereinbarung sind an folgenden weiteren Stationen Umbau-Maßnahmen geplant: Riedstadt-Goddelau, Stockstadt (Rhein), Biebesheim (Rhein), Gernsheim, Darmstadt Südbahnhof und Walldorf.

Bahnhof Darmstadt-Eberstadt



- 1: Neubau von Aufzügen zur Errichtung stufenfreier Zugänge
- 2: Erneuerung der Bahnsteige
- 3: taktiles Leitsystem
- 4: Neubau Bahnsteigausrüstung und Wegeleitung
- 5: Sanierung der vorhandenen Bahnsteigdächer oder Ersatz durch Wetterschutzhäuser
- 6: Neubau Beleuchtung
- 7: Durchstich und Sanierung der Personenunterführung und Neubau einer behindertengerechten Rampe auf der Westseite
- 8: Neubau B+R-Anlage
- 9: Neubau Behindertenstellplätze

Steckbrief „Odenwald / Pfungstadt / Dreieich“

Allgemeines

Die Odenwaldbahn und die Dreieichbahn erschließen im Südosten des Verbundgebiets den Odenwaldkreis, den Landkreis Darmstadt-Dieburg und den Kreis Offenbach. Sie stellen die Verbindung zum Metropolkern Frankfurt, die Odenwaldbahn darüber hinaus auch zu den Oberzentren Hanau und Darmstadt her.

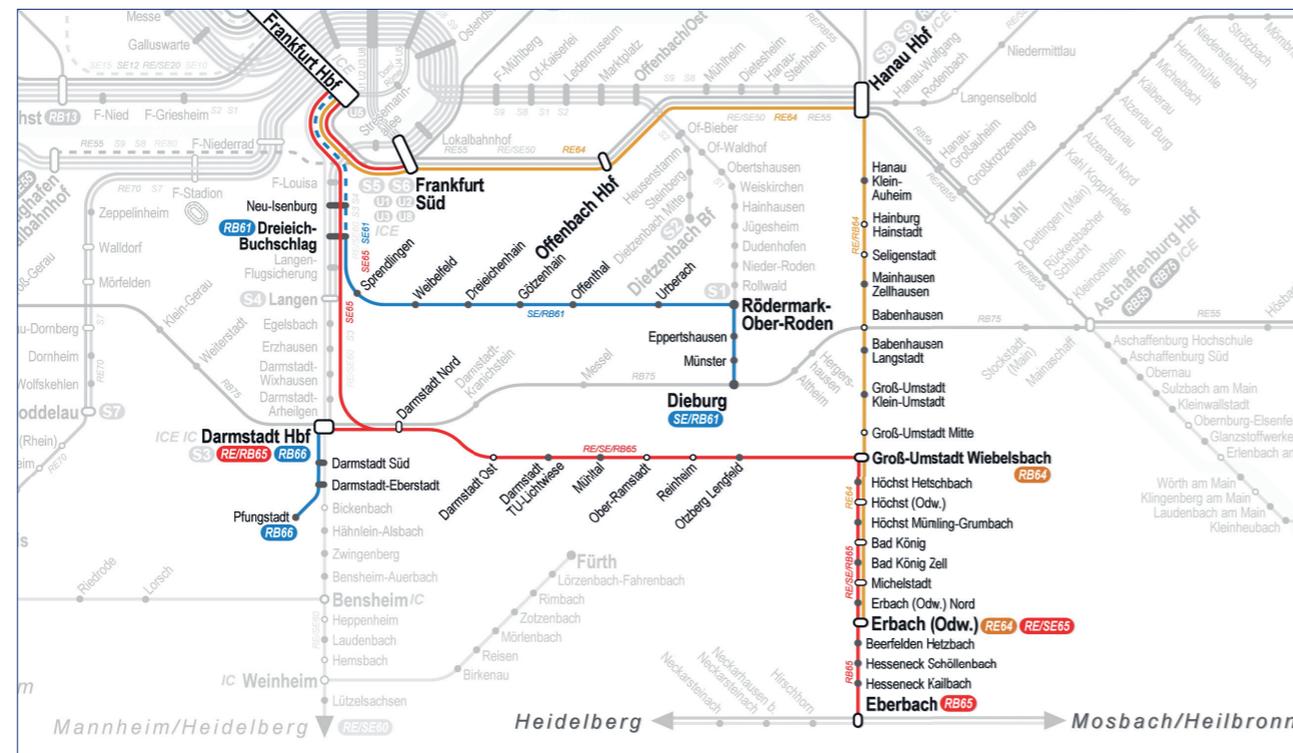
Die Odenwaldbahn (Linie 64 und 65) ist in den Knoten Frankfurt Hbf, Darmstadt Hbf und Hanau Hbf mit dem Fernverkehr verbunden. Im Süden ist sie in Eberbach mit der S-Bahn Rhein-Neckar verknüpft. Die Pfungstadtbahn (Linie 66) von Pfungstadt nach Darmstadt Hbf wurde zum Fahrplanwechsel 2012 reaktiviert und ist betrieblich in die Odenwaldbahn integriert.

Die Dreieichbahn (Linie 61) ist im Knoten Frankfurt Hbf mit dem übrigen Fern- und Regionalverkehr verknüpft. Außerdem bestehen in Dreieich-Buchsschlag Anschlüsse zur S 3/S 4, in Rödermark-Ober Roden eine Verknüpfung zur S 1 und in Dieburg eine Verbindung zur Linie 75.

Es werden überwiegend eingleisige Regionalverkehrsstrecken genutzt, teilweise aber auch Mischverkehrsstrecken, insbesondere im Zulauf auf Frankfurt.

Das Leistungsangebot ist differenziert und besteht aus RegionalExpress-, StadtExpress- und RegionalBahn-Verbindungen, die (abschnittsweise) alle Stationen bedienen bzw. schnelle Verbindungen zu den großen Zentren herstellen.

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	LINIEN	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	61	34 km
	64	80 km
	65	107 km
	66	8 km
Anzahl Streckengleise	alle	eingleisig
Elektrifizierung	alle	nicht elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	61	13 (12 / 1)
	64	17 (12 / 0)
	65	22 (16 / 1)
	66	4 (2 / 0)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	61	115 m / 0,55 m
	64, 65, 66	135 m / 0,55 m
	Eingesetzte Fahrzeugtypen	61, 64, 65, 66

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIEN	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
19.1	Odenwald	64, 65, 66	VIAS GmbH	2,1 Mio Zug-km	12.12.2015
19.2	Dreieich	61	DB Regio AG	0,5 Mio Zug-km	12.12.2015

Maßnahmen

Neues Fahrplankonzept Dreieichbahn

Mit dem Wechsel zum Jahresfahrplan 2016 ist für die Dreieichbahn ein neues Fahrplankonzept vorgesehen. Eine wesentliche Verbesserung ist, dass von Montag bis Freitag stündlich umsteigefreie Verbindungen nach Frankfurt Hauptbahnhof geplant sind. Darüber hinaus werden bedarfsgerecht weitere Züge zwischen Dreieich-Buchsschlag und Rödermark-Ober-Roden verkehren.

Neubau Bahnhof Groß-Umstadt Nord

Im Norden Groß-Umstadts wird ein weiterer Haltepunkt der Odenwaldbahn geplant. Dadurch wird der Stadtteil fußläufig an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Eine optimale Verknüpfung mit kurzen Umsteigewegen wird auch zum Busverkehr hergestellt. Für Pkw ist eine großzügige Park+Ride-Anlage vorgesehen.

Fahrzeuge



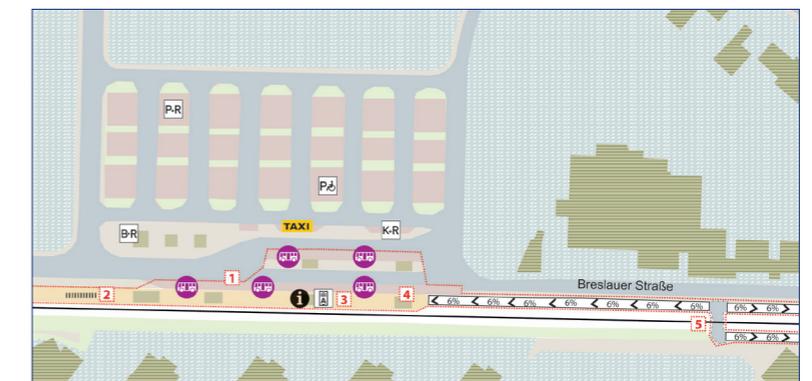
Itino (Quelle: RMV)



Itino (Innenraum) (Quelle: RMV)



GTW 2/6 (Quelle: RMV)



1) Errichtung einer neuen Verkehrstation mit kombiniertem Bahn-/Bussteig 2) mit taktilem Leitsystem 3) Bahnsteigausstattung 4) Wetterschutzhaus und Beleuchtung 5) stufenfreie Zugänge zum Bahnsteig durch neue Fußgängerunterführung

Maßnahmen an bestehenden Stationen

Im Betrachtungszeitraum sind Maßnahmen an den Stationen Babenhausen (Erhöhung der Bahnsteige, allgemeine Modernisierung, barrierefreier Ausbau, Durchstich der Unterführung auf die andere Gleisseite, siehe Steckbrief „Südhessen“) und Darmstadt Nord (Modernisierung der Bahnsteige, barrierefreier Ausbau) geplant.

Steckbrief „Süd Hessen“

Allgemeines

Die Linie 75 verläuft von Wiesbaden über Mainz und Darmstadt bis nach Aschaffenburg und verbindet so wichtige Oberzentren. Sie durchquert dabei den Kreis Groß-Gerau und den Landkreis Darmstadt-Dieburg, und berührt außerdem die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Bayern.

Das Leistungsangebot besteht aus einer RegionalBahn im Stundentakt, die von montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Es handelt sich um eine zweigleisige, elektrifizierte Strecke, die auch in großem Umfang von Güterzügen genutzt wird, u. a. zur Umfahrung des Knotens Frankfurt. Anschluss zum Regional- und Fernverkehr besteht in Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf, Darmstadt Hbf und Aschaffenburg Hbf. Weitere Knoten im Regionalverkehr sind Dieburg und Babenhausen.

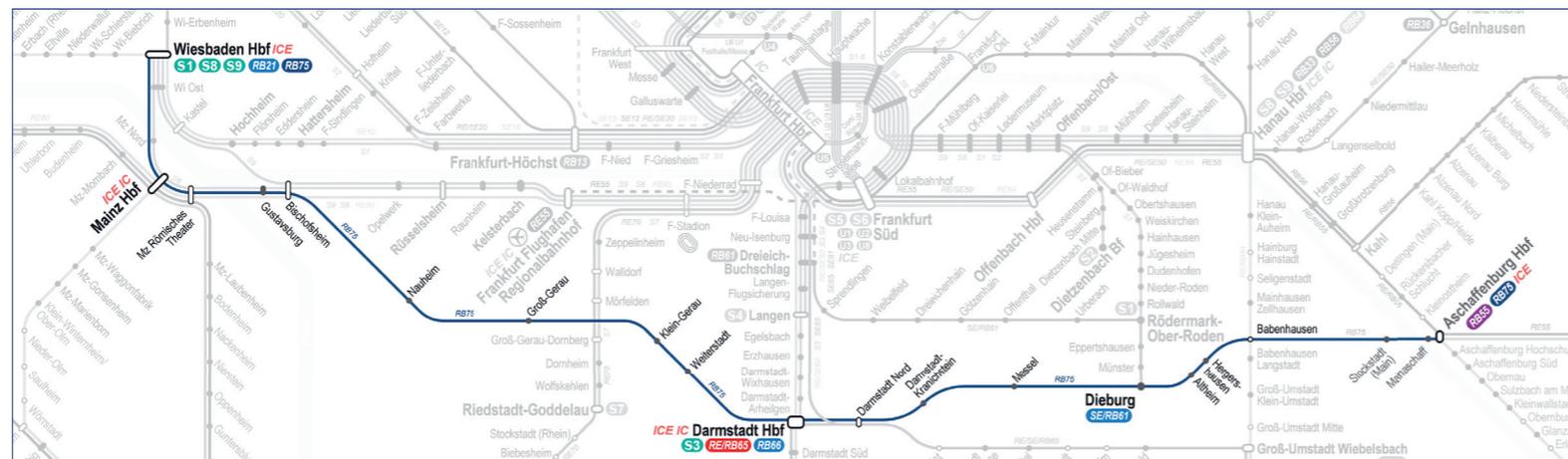
Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
8	Süd Hessen	75	DB Regio AG	1,4 Mio. Zug-km	08.12.2018

Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	73 km (sowie 14 km in Bayern)
Anzahl Streckengleise	zweigleisig
Elektrifizierung	elektrifiziert
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	17 (8 / 1)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	165 m / 0,55 m
Eingesetzter Fahrzeugtyp	Lokbespannter Doppelstockzug

Streckenverlauf



Fahrzeuge



Lokbespannter Doppelstockzug in Dieburg (Quelle: RMV, Fotograf: Bernd Volz)

Maßnahmen

RegionalExpress-Verbindung Wiesbaden – Mainz – Darmstadt

Die erheblichen Fahrgastpotenziale rechtfertigen zusätzliche schnelle Verbindungen auf der Relation Wiesbaden – Mainz – Darmstadt. Problematisch ist allerdings, eine geeignete Trasse in den dicht belegten Knoten Mainz / Wiesbaden und Darmstadt zu finden. Steht eine attraktive Trasse zur Verfügung, so wird die Einrichtung einer RegionalExpress-Verbindung empfohlen.

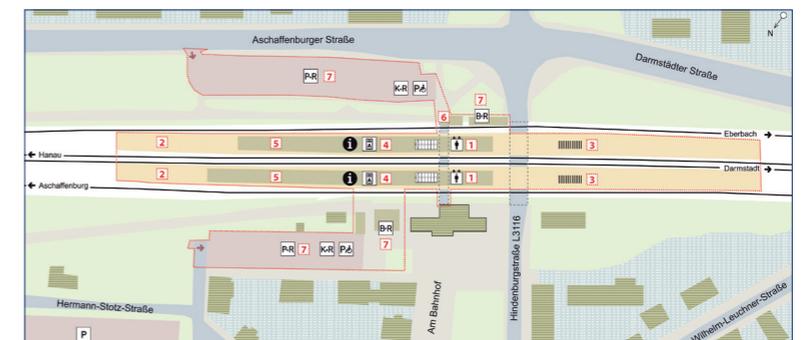
Stationsmaßnahmen

An den folgenden Stationen sind im Betrachtungszeitraum größere Maßnahmen – insbesondere zur allgemeinen Modernisierung und in der Regel zur Herstellung der Barrierefreiheit – geplant:

- Babenhausen
- Darmstadt Nordbahnhof
- Mainz-Gustavsburg
- Messel
- Weiterstadt

Babenhausen

Nachfolgend werden beispielhaft die Maßnahmen am Bahnhof Babenhausen näher beschrieben. Dort werden die Bahnsteige an den Gleisen 1 und 2 sowie 3 und 4 erhöht. Zudem wird die Beleuchtung erneuert. Die Bahnsteigdächer werden modernisiert. Auch die Wege zum Bahnsteig werden verbessert. Neben dem Umbau der Treppen ist ein barrierefreier Zugang durch den Bau von Aufzügen geplant. Die Personenunterführung wird umgestaltet und auf die andere Gleisseite verlängert.



- 1: Neubau von Aufzügen zum stufenfreien Ausbau
- 2: Anhebung der Bahnsteige mit neuer Beleuchtung
- 3: taktile Leitsystem und Beleuchtung
- 4: Errichtung neuer Bahnsteigausstattung
- 5: neue Bahnsteigdächer
- 6: Verlängerung mit Durchstich und Modernisierung der Personenunterführung
- 7: Errichtung von P+R- und B+R-Anlagen

Best Practice: Fahrradstation Darmstadt

Im Gebäude des Hauptbahnhofs Darmstadt befindet sich das einzige Fahrradparkhaus im RMV-Gebiet. Die Fahrradstation über den Gleisen verfügt über ein Schrankensystem, eine Kameraüberwachung und einen direkten Zugang zu den Gleisen. An die Fahrradstation sind eine Werkstatt und ein Fahrradverleih angegliedert.



Steckbrief „Rhein / Main / Nahe“

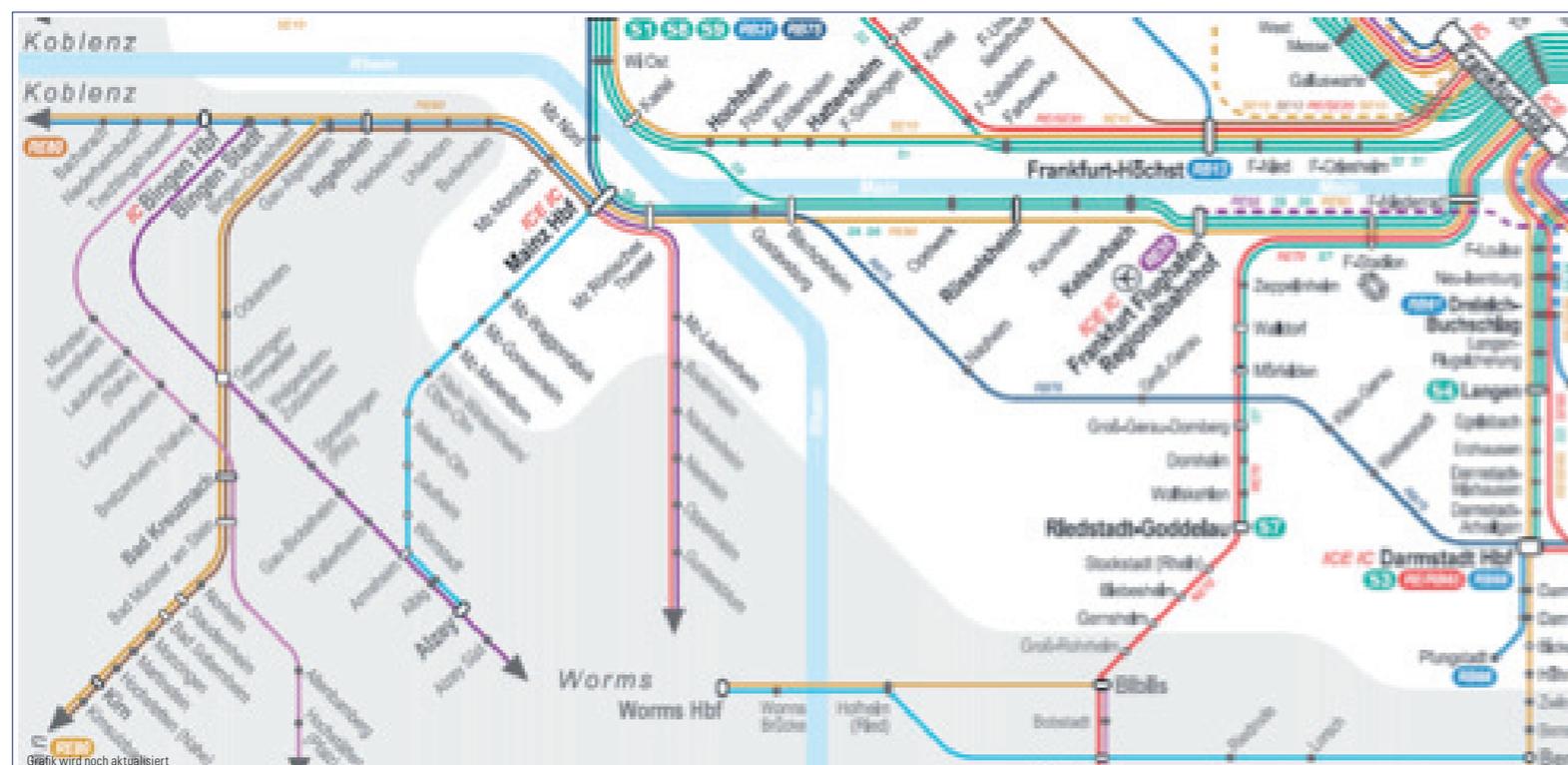
Allgemeines

Die Linie 80 ist eine RegionalExpress-Verbindung im Westen des RMV-Gebietes, die über die südmainische Bahnstrecke Frankfurt, den Flughafen und Rüsselsheim mit der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz, Bingen und Koblenz sowie Bad Kreuznach und Saarbrücken und außerdem künftig auch Alzey verbindet. Es handelt sich dabei um zwei Teillinien, die außerhalb des Verbundgebiets einen unterschiedlichen Verlauf haben. Eine Teillinie führt durch das Rheintal über die linke Rheinstrecke nach Koblenz und wird mit elektrischen Zügen befahren. Die andere Teillinie verkehrt durch das Nahetal nach Saarbrücken und wird mit Dieselezügen befahren. Beide Teillinien verkehren jeweils im Zweistundentakt. Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr bestehen in Frankfurt Hbf, Mainz Hbf und am Frankfurter Flughafen.

Ausschreibungsteilnetze

NR.	NAME	LINIE	VERKEHRS-UNTERNEHMEN	BETRIEBS-LEISTUNG	VERTRAGS-ENDE
27	Rhein-Main-Nahe	80	DB Regio AG	0,4 Mio. Zug-km	13.12.2014
27.1	RE-Netz Südwest	80	DB Regio AG	0,3 Mio. Zug-km	08.12.2029
27.2	Dieselnetz Südwest Los 2	80	Regentalbahn AG	0,4 Mio. Zug-km	13.06.2037

Streckenverlauf



Allgemeine Informationen

KENNGRÖSSE	AUSPRÄGUNG
Streckenlänge	40 km (sowie 200 km in Rheinland-Pfalz und im Saarland)
Anzahl Streckengleise	zweigleisig
Elektrifizierung	elektrifiziert (Nahestrecke in Rheinland-Pfalz nicht elektrifiziert)
Anzahl bedienter Stationen im RMV-Gebiet (davon barrierefrei / mit Hilfe barrierefrei)	7 (4 / 1)
Maximale planerische Zuglänge / angestrebte Bahnsteighöhe	205 m / 0,76 m
Eingesetzte Fahrzeugtypen	(F-Mz-Koblenz) bislang ein- und doppelstöckige lokbespannte Züge, zukünftig mehrteilige Elektrotriebwagen, (F-Mz-Saarbrücken) zweiteilige, zukünftig auch dreiteilige Dieseletriebwagen

Fahrzeuge



FLIRT (Quelle: büro+staubach, Berlin, 2012)



LINT (Quelle: büro+staubach, Berlin, 2012)

Maßnahmen

Neue Fahrzeuge

Mit der Betriebsaufnahme der neuen Verkehrsverträge im Dezember 2014 werden neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Auf der Relation Frankfurt – Mainz – Koblenz verkehren dann Elektrotriebwagen des Typs FLIRT. Zwischen Frankfurt, Mainz und Saarbrücken fahren dann Dieseletriebwagen des Typs LINT.

Direkte Verbindungen von Alzey nach Frankfurt

Mit der Inbetriebnahme des Dieselnetz Südwest Ende 2014 fahren in der Hauptverkehrszeit auch Züge aus Alzey über Mainz nach Frankfurt.

Bahnhof Rüsselsheim

Im Bahnhof Rüsselsheim wurden umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt, insbesondere wurden das Empfangsgebäude, der Vorplatz und der Omnibusbahnhof neu gestaltet.



Bahnhof Rüsselsheim (Quelle RMV, Moik)