



# Regionalplan Südhessen

**Stellungnahme**

von



Juni 1999

Regierungspräsidium Darmstadt  
Abteilung Regionalplanung  
Wilhelminenstraße 1-3

**64278 Darmstadt**

**Pro Bahn & Bus e.V.**  
Regionalverbände Rhein-Main,  
Süd Hessen, Wiesbaden/Rheingau-Taunus  
Postfach 13 60  
63603 Wächtersbach  
Tel (06053) 60 00 01  
Tel (0172) 63 60 661  
Fax (06053) 60 00 02

30. Juni 1999

### **Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus zum Regionalplanentwurf 1999**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anlage übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplans Süd Hessen und bitten um Einarbeitung unserer Vorschläge bzw. Hinweise (weißes Papier).

Aus übergeordneten Gründen haben wir uns dazu entschlossen, unserer eigenen Stellungnahme zum RPS zusätzlich einen Kommentar (gelbes Papier) zur Position des Main-Kinzig-Kreises (blaues Papier) beizufügen. Wir bitten um entsprechende Beachtung.

Für Rückfragen steht Ihnen der Unterzeichner gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Behrendt  
(Regionalverband Rhein-Main)

Anlage

# Stellungnahme zum Regionalplanentwurf

---

Legende:

- zu streichende Passagen sind ~~doppelt durchgestrichen und mager~~
  - neue Passagen sind **fett und unterstrichen**
  - zitierte Passagen ohne Änderungsnotwendigkeit sind **fett**
- 

## Abschnitt 1.2 Leitbild und Zukunftsaufgaben

> Seite 4 **Sicherung und Entwicklung der Infrastruktur** – Absatz 2, Satz 2

In der Formulierung ist das Wort „Berufspendler“ ersatzlos zu streichen:

***„Mit der Vervollständigung (...) soll weiterer ~~Berufspendler~~ Verkehr auf die Schiene verlagert und die Straßen von vermeidbarem Verkehr entlastet werden.“***

Begründung:

Es zeugt von einer verengten Sicht, gebetsmühlenhaft *Pendler*verkehre als Hauptzielgruppe des ÖV zu zitieren und damit vor allem der Schiene die ökonomisch undankbare Rolle eines bloßen Überlaufventils für das Straßennetz zuzuweisen. Dabei bilden die Pendlerverkehre in Wirklichkeit nur einen Teil des gesamten Verkehrsmarktes.

Die Vorhaltung teurer Spitzenkapazitäten für den Berufsverkehr wird ökonomisch für die Verkehrsverbünde und damit letztlich die sie tragende Region erträglicher, wenn im *Grundlast*bereich des Integralen Taktes zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Die Bedienung gerade der Fahrgastgruppen im Freizeit- aber auch Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr erwirtschaftet Einnahmen, ohne zugleich neue Kapazitäten bei Fahrzeugen und Fahrwegen schaffen zu müssen, ist demnach ökonomisch und ökologisch besonders sinnvoll.

Gerade die den formulierten Zielen der Raumordnung diametral zuwiderlaufenden PKW-Massen in den Erholungs- und Freizeiträumen – besonders am Wochenende – machen deutlich, daß die Zielstellung des ÖV-Ausbaus im o.g. Sinne erweitert werden muß, denn nur attraktive ÖV-Angebote für *alle* Verkehrsmärkte sind in der Lage, die Standortqualität der Region Rhein-Main auf den anderswo längst üblichen Standard zu anzuheben!

## Abschnitt 1.2 Leitbild und Zukunftsaufgaben

> Seite 4 **Sicherung und Entwicklung der Infrastruktur** – Absatz 2, Satz 3

Die Formulierung ist zu ergänzen:

***„Lückenschlüsse im regionalen Straßen- und Schienennetz werden realisiert.“***

Begründung:

Seit Jahrzehnten findet eine kontinuierliche Verdichtung und qualitative Verbesserung des Straßennetzes statt.

Bis heute wurde demgegenüber die weitgehend aus dem vorigen Jahrhundert übernommene Schieneninfrastruktur lediglich in technischer Hinsicht mehr oder weniger modernisiert, jedoch qualitativ nur punktuell (S-Bahn Rhein-Main) an neuen verkehrlichen Bedürfnissen und Strukturen orientiert – und ansonsten quantitativ zurückgebaut (Streckenstilllegungen, Leistungsminderung durch überzogene „Rationalisierung“).

Daraus resultiert die örtlich z.T. erhebliche Diskrepanz zwischen den heutigen / künftigen Verkehrsströmen und den (noch) vorhandenen Schienennetzen.

Es sollte in Rhein-Main – wie auch in anderen Regionen üblich – auf Basis des Prinzips integraler Vertaktung dort Neubauten von Schienenstrecken geben, wo diese aus strukturellen Gründen längst überfällig sind. Ausbauzustand und Belastung paralleler Straßen sind hierfür meist zuverlässige Indikatoren.

Mehrheitlich liegt dieser Ausbaubedarf im Bereich einer künftigen „Stadtbahn Rhein-Main“, also der Verschmelzung der innerstädtischen Straßen-/Stadt-/U-Bahn-Netze der Oberzentren mit bisherigen Eisenbahnverkehren ins Umland. In Einzelfällen sind jedoch auch Trassenverlegungen oder Neubauabschnitte im „klassischen“ Eisenbahnnetz notwendig.

## Abschnitt 1.2 Leitbild und Zukunftsaufgaben

> Seite 4 Förderung der regionalen Kooperation und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit – Absatz 1, Satz 1

Die Aufzählung der regionalen Aufgaben ist an geeigneter Stelle zu ergänzen um den Punkt:

**„...Aufbau integraler Netze des öffentlichen Nah-, Regional- und Fernverkehrs...“**

Begründung:

Die Qualität „grenzüberschreitender“ öffentlicher Verkehre ist in der Regel besonders schlecht. Oft genug markieren die Landkreis- oder Landesgrenzen zugleich das Ende so mancher Buslinie, während im Straßenverkehr die administrativen Grenzen keine Rolle spielen.

Gerade in den „geteilten“ Mittelgebirgen wie Spessart, Odenwald, Vogelsberg oder Taunus besteht diesbezüglich Handlungsbedarf beim Nahverkehr.

Es ist eine Tatsache, daß Erreichbarkeit und Erschließung von Teile der Planungsregion in hohem Maße von der Qualität regionaler Netze außerhalb von „Südhessen“ und deren überregionalen Einbindung durch benachbarte Fernverkehrshalte wie etwa Fulda, Aschaffenburg, Mannheim oder Mainz abhängen. Aus diesem Grunde wurde die o.a. Formulierung so gewählt, daß sie sich nicht nur auf den Nahverkehr bezieht.

Ganz konkret ist z.B. die Sorge um den Bestand des IC(E)-Systemhaltes in Aschaffenburg, dessen Abkoppelung durch die Planung der sogenannten „Mottgers-Spange“ seitens der DB betrieben wird. Da von einer solchen unsinnigen Maßnahme auch die Erreichbarkeit der Siedlungsachsen Richtung Hanau, Darmstadt und Odenwald betroffen wäre, sollte es gemeinsame Anstrengungen zur Sicherung der Aschaffener Fernverkehrseinbindung geben. Im Gegenzug wird der Raum Aschaffenburg Interesse an ICE-Halten anderer Linien in Hanau haben.

## Abschnitt 2.2.2 Mittelzentren

> Seite 9:

Die Aufzählung der Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums ist zu ergänzen um den Punkt:

**„(...) Friedberg/Bad Nauheim, Gelnhausen, Rüsselsheim“**

Begründung:

Sowohl die Stadt Gelnhausen selbst als auch das vergleichsweise dichtbesiedelte Umland haben in der Vergangenheit eine beachtliche Entwicklung erlebt. Der Bahnhof Gelnhausen weist eine sehr hohe Frequentierung auf.

Bereits vor Jahren wurde die Forderung erhoben, sowohl Gelnhausen als auch Wächtersbach (letzteres u.a. wegen den beiden Kurstädten Bad Orb und Bad Soden-Salmünster) alternierend in den neu zu ordnenden IR/IC-Verkehr einzubinden, da beide Städte früher D-Zug-Haltepunkte waren.

Die Stadt Gelnhausen hat – ähnlich wie Bad Orb – schon vor Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes durch Einführung und Ausbau eines innerstädtischen Stadtbusnetzes aktiv die ÖV-Strukturen verbessert. Hierzu gehört auch die konsequente Politik, künftige Entwicklungsflächen (ehemaliges Kasernengelände, künftiges Gewerbegebiet Hailer Ost) von vornherein mit dichten ÖV-Angeboten zu erschließen.

Ferner treffen sich in Gelnhausen die Regionalsachsen  
– Frankfurt – Hanau – Gelnhausen – Schlüchtern (- Fulda) und  
– Gelnhausen – Büdingen – Nidda (- Gießen)

Insgesamt ist festzuhalten, daß das mittlere Kinzigtal, namentlich die vier Mittelzentrums-Städte Gelnhausen, Wächtersbach, Bad Orb und Bad Soden-Salmünster, bei verkehrlich günstiger Lage als sehr attraktiver Gesamtstandort angesehen werden, dessen teilweise Einstufung als „ländlicher Raum“ dennoch nicht über die grundsätzlich ÖV-freundliche Struktur hinwegtäuschen sollte.

Kritisch ist anzumerken, daß die kommunalpolitische Kooperationsbereitschaft leider zu wünschen übrig läßt, was den Standort „mittleres Kinzigtal“ im Ergebnis schwächt. Die noch vorhandenen Strukturdefizite des ÖV-Angebotes der Räume Bad Orb (Fehlen der regionalen Schieneneinbindung), Bad Soden-Salmünster (völliges Fehlen flächenerschließender Busverkehre) und Wächtersbach (verbesserungsbedürftige Flächenerschließung durch Busverkehre) belegen dies.

Dennoch sollte – nach Behebung der o.g. Schwächen – eine Gesamtbetrachtung zu dem Ergebnis kommen, daß Gelnhausen als Kristallisationspunkt im Kinzigtal den Status eines Mittelzentrums mit Teilfunktion eines Oberzentrums verdient.

## Abschnitt 2.3 Verkehrsachsen

> Seite 14 **Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen**

> Textkarte 2 **Zentrale Orte und Verkehrsachsen**

Die Aufzählung ist zu ergänzen um die Punkte:

„ (...)   
– **Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach**   
– **Hanau – Gelnhausen – Wächtersbach - Bad Orb**   
(...) “

### Begründung:

In beiden genannten Fällen werden Mittelzentren angebunden! Gerade die Erschließung der Mittelzentren durch das regionale Schienennetz bildet den Schlüssel für ein der polyzentrischen Struktur Südhessens gerecht werdendes ÖV-Gesamtnetz.

Es ist besonders eklatant, wenn Bad Schwalbach als Kreisstadt (!) bislang nicht in die o.g. Systematik einbezogen wurde.

Sowohl mit den Plänen für eine Stadtbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach als auch im Fall von Bad Orb werden vorhandene, seit Jahren brachliegende Schieneninfrastrukturen endlich wieder einer sinnvollen Nutzung zugeführt, was angesichts der Verkehrssituation auf den jeweils parallelen Straßen auch dringend nötig ist.

Die Verlängerung der Achse ab Hanau über Gelnhausen hinaus ist schon deshalb erforderlich, weil die gegenwärtige SE-Linie bereits von Frankfurt bis Wächtersbach führt. Die Einbeziehung von Bad Orb ergibt sich u.a. aus dem Straßenverkehrsaufkommen, dem Status als Mittelzentrum, der Kur- und Erholungsfunktion sowie innovativen Ansätzen zur intelligenten Kapazitätsbemessung im Schienenverkehr (Zuglauflügelung).

Wir halten es für unerlässlich, daß möglichst bald alle Mittelzentren in der Planungsregion wieder (!) an das Schienennetz angeschlossen werden (Hinweis: Griesheim besitzt Straßenbahnanschluß nach Darmstadt, für Pfungstadt laufen Bemühungen zur Reaktivierung der kurzen Stichbahn nach Eberstadt).

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 39, Absatz 2, Satz 2

Die etwas unglückliche bzw. mißverständliche Formulierung ist zu präzisieren:

**„Durch Ausbau von Strecken und Knotenbahnhöfen ist auf eine Entflechtung von Zügen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus hinzuwirken.“**

### Begründung:

Es geht nicht darum, Fern- und Nahverkehr anschlussmäßig zu entflechten, im Gegenteil: im Konzept des Integralen Taktfahrplans spielen gute Anschlüsse eine zentrale Rolle.

Gleisinfrastrukturell zu trennen sind vielmehr Züge mit stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten, wobei *diese* Formulierung auch den Güterverkehr einbezieht, für den die Ein- und Ausfädelungsmöglichkeiten in den Knoten dringend zu verbessern sind.

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 39, Absatz 3 („Die Planungen zum Frankfurter Citytunnel...“)

Am Ende des Absatzes ist zu ergänzen:

**„Die Einrichtung eines weiteren verknüpfungsfreundlichen Regional-Tiefbahnhofes im Zuge des Citytunnels ist zu prüfen. Neben der Tunnellösung, für die die Option stets offenzuhalten ist, sollen gleichberechtigt auch oberirdische Ausbaulösungen zur Knotenentlastung geprüft werden, sofern diese die zentrale Funktion des Frankfurter Hauptbahnhofes nicht schwächen sondern stärken und in Stufen realisierbar sind. Eine nur auf dieses eine Projekt bezogene vollständige oder auch nur mehrheitliche**

## **Bindung von ÖV-Landesfördermitteln auf Jahre hinaus ist im Sinne einer gleichgewichtigen Entwicklung unter keinen Umständen akzeptabel.“**

### Begründung:

Der Knotenausbau von Frankfurt ist ein zu komplexes Thema, um es innerhalb des hier zur Verfügung stehenden Rahmens auch nur annähernd abhandeln zu können. Dennoch bitten wir nachdrücklich um die Aufnahme der o.g. Passagen, um folgenden sich abzeichnenden Gefahren zu begegnen:

- Eine ökonomisch gebotene, fast vollständige Verlagerung der Regionalverkehre in den derzeit geplanten Tunnel bedeutet gleichzeitig eine Abkoppelung der aufkommensstarken Bahnhöfe Frankfurt Süd und Frankfurt West vom Regionalzugnetz (außer S-Bahn) und damit zu Erreichbarkeitsnachteilen. Der Zeitvorteil des Citytunnels kann nur dann umfassend und ohne Schadwirkungen realisiert werden, wenn es östlich des Frankfurter Hauptbahnhofes - aber noch vor der Auftrennung in die nördlichen und südlichen Tunnelröhren Richtung Maintal bzw. Offenbach – einen weiteren Bahnhof für Regionalverkehrszüge gibt, der mit dem Frankfurter Schnell- und Stadtbahnnetz gut verknüpft ist.
- Eine alleinige Versteifung auf eine Entscheidung zugunsten von Frankfurt 21 *zum jetzigen Zeitpunkt* kann u.U. zu einem folgenschweren Eigentor werden, falls aus übergeordneten Sparzwängen heraus das Projekt als momentan nicht finanzierbar eingestuft wird. Sowohl im Hinblick auf dann notwendige Alternativen als auch mit Blick auf die lange Realisierungszeit von Frankfurt 21 erscheint es uns zwingend, auch oberirdische Ausbaulösungen ernsthaft und in der nötigen Tiefe zu prüfen. Nur so lassen sich fundiert jene Maßnahmen bestimmen, die weitestgehend kompatibel zu Frankfurt 21 sind, jedoch schneller (in Stufen) realisiert werden können.
- Lösungen, die die Rolle des Hauptbahnhofes als zentralem Verknüpfungspunkt schwächen, sind abzulehnen; dies betrifft z.B. die Pläne zur Aufwertung des Südbahnhofes *anstelle* des Hauptbahnhofes und somit eine aus Fahrgastsicht unzumutbare *Dreiteilung* der Frankfurter Fern- und Regionalzugesbindungen (Hauptbahnhof, Flughafen, Südbahnhof).
- Eine angemessene Konzentration von Fördermitteln (z.B. GVFG) auf Frankfurt 21 ist in jenem Maße vertretbar, in dem nachweisbarer Nutzen für größere Teilnetze entsteht. Im gegenwärtig diskutierten Ausmaß hingegen ist eine solch einseitige Kanalisierung nicht tragbar, weil sie den Prinzipien der Verhältnismäßigkeit der Mittel bzw. der Gleichbehandlung verschiedener Strukturräume eklatant widerspricht.

### **Abschnitt 7.1 Schienenverkehr**

> Seite 39, Absatz 7

Die Formulierung des Absatzes 7 sollte wie folgt geändert werden

#### **„Die Strecken**

- Frankfurt – Maintal / Offenbach – Hanau – Schlüchtern – Sinntal**
- Frankfurt – Bad Vilbel – Friedberg – Bad Nauheim – Butzbach - (Gießen)**
- Frankfurt – Gernsheim – (Mannheim)**
- (Heidelberg) – Neckarsteinach – Hirschhorn – (Eberbach)**

**sind für einen dichten, pünktlichen und anschlussfreundlichen Schienenverkehr (S-Bahn, StadtExpresß, RegionalExpresß) auszubauen.“**

### Begründung:

- Frankfurt – Maintal / Offenbach – Hanau – Schlüchtern – Sinntal

„S-Bahn“ bedeutet „Stadtschnellbahn“, eine Betriebsform also, die für den Verkehr auf den hochbelasteten Nahverkehrsachsen des Eisenbahnnetzes im Ballungskernraum bis ca. 20...30 km von dessen Zentrum entfernt entwickelt wurde (große Zahl von Türen, Verzicht auf Toiletten, Anlehnung an Ausstattungsmerkmale einer U-Bahn, kurze Haltestellenabstände = zahlreiche Halte).

Die Kinzigtalbahn Hanau – Schlüchtern – Fulda liegt eindeutig außerhalb des vernünftiger Weise anzusetzenden Aktionsradius der S-Bahn Rhein-Main. Die Fahrgäste legen deutlich längere Strecken zurück, können also mehr Komfort erwarten, als im reinen Kurzstreckenverkehr üblich. Zudem sind die Kapazitäten der S-Bahn bereits durch deren eigenes Fahrgastaufkommen ausgelastet, so daß die Linien nicht beliebig „verlängerbar“ sind. Eine Verlängerung nur bis Gelnhausen ist abzulehnen, weil damit das mittlere Kinzigtal mit den drei Mittelzentren Wächtersbach, Bad Orb und Bad-Soden-Salmünster nicht ausreichend erschlossen und die Bedienung von Gelnhausen (Haitz-Höchst) sowie Biebergemünd (Wirtheim) verschlechtert würde .

Für größere Entfernungen wurden die Zuggattungen **StadtExpreß** und **RegionalExpreß** entwickelt, die bestimmte – durch andere Züge bediente - Halte auslassen und damit attraktiv kurze Fahrzeiten ermöglichen. Es kann nicht im Fahrgastinteresse liegen, mit einer toilettenlosen graffiti-gezierten S-Bahn von Wächtersbach zum Frankfurter Hauptbahnhof gegenüber den heutigen RegionalExpreß-Zügen künftig 17 Mal zusätzlich zu halten und dadurch über 20 Minuten *länger* im Zug zu sitzen als derzeit.

Nachdem der Bau der S-Bahn-Netze weitestgehend abgeschlossen ist, gilt es nun, die überlagernden Netze von Stadtbahnen sowie StadtExpreß- und RegionalExpreß-Linien qualitativ und quantitativ zu verbessern.

Für das Kinzigtal bedeutet das z.B. den abschnittswisen Ausbau auf letztlich vier durchgängige Gleise zwischen Hanau und Fulda, wobei die konkrete Trassierung der Zusatzgleise noch festzulegen ist. Aus wirtschaftlichen Gründen wird zudem empfohlen, auf Basis moderner Eisenbahntechnik zusätzliche Bahnstrecken in den Verkehr der Kinzigtalbahn einzubeziehen. Dies betrifft sowohl das Mittelzentrum Bad Orb als auch das Sinntal, wo durch Zugdurchbindungen bzw. Zuglauflügelung attraktive, umsteigefreie Verbindungen ins Kinzigtal bzw. in den Ballungsraum Rhein-Main sowie zum Flughafen herzustellen sind.

Ferner ist darauf zu achten, daß ÖV-Projekte und raumordnerische Vorgaben konsistent zusammenpassen. So gibt es beispielsweise keinen Sinn, in Abschnitt 2.3 richtiger Weise eine Regionalachse Frankfurt – Offenbach – Hanau – Gelnhausen – Schlüchtern (– Fulda) auszuweisen (Offenbach ist immerhin Oberzentrum und Verknüpfungspunkt in den Rodgau sowie zur künftigen Regionaltangente Ost), bei der Aufzählung der ÖV-Projekte dann jedoch eine Achsenbildung über Maintal zu beschreiben.

Daß Maintal dringend einer Verbesserung seiner Verkehrsanbindung und Binnenerschließung bedarf, ist unstrittig. Eine solche kann aber nur durch eine siedlungsnahen Stadtbahn erzielt werden, nicht jedoch (alleine) mittels einer „überlangen“ S-Bahn nach Schlüchtern oder womöglich gar Fulda...

#### □ Frankfurt – Bad Vilbel – Friedberg – Bad Nauheim - Butzbach - (Gießen)

Auch auf dieser Achse kann es nicht Ziel sein, die S-Bahn immer weiter zu verlängern; es gilt sinngemäß das zum Kinzigtal Angemerkte. Vielmehr ist klar zwischen zwei unterschiedlichen Zielen zu unterscheiden:

- Der Notwendigkeit eines mehrgleisigen Ausbaus im Abschnitt Frankfurt – Bad Vilbel – Friedberg *zur Verbesserung des bestehenden S-Bahn-Verkehrs.*

- Infrastrukturverbesserungen bzw. abschnittsweise zusätzliche Gleise zwischen Gießen und Friedberg *zur Verbesserung der SE- / RE- / IR- und Güterverkehre.*

## **Abschnitt 7.1 Schienenverkehr**

> Seite 39, Absatz 8

**„Die Regionaltangente Frankfurt-West (RTW) ist zu realisieren. Ihre Ergänzung um die Regionaltangente Frankfurt Ost (RTO) ist planerisch voranzutreiben und im Zusammenhang mit der Ausdehnung des Stadtbahnbetriebs in Richtung Maintal und Hanau zu realisieren.“**

Begründung:

Die Regionaltangente West ist komplementär im Osten zu ergänzen, so daß ein Stadtbahn-Ring um Frankfurt entsteht, mit dem den Erfordernissen eines qualitativ hochwertigen Tangentialverkehrs entsprochen werden kann:

RTW

Bad Homburg – Eschborn – Höchst – Flughafen – Neu Isenburg

RTO

Neu Isenburg – Offenbach – Frankfurt Fechenheim – Bad Vilbel – Bad Homburg

Die Planung der RTO ist mit dem Projekt Frankfurt 21 oder qualitativ vergleichbaren oberirdischen Knotenausbaulösungen abzustimmen.

Die oft beklagten Verkehrsbelastungen im Osten Frankfurts sowie dessen unmittelbarem östlichem Umland haben ihre Ursache u.a. im Fehlen leistungsfähiger ÖV-*Netze*, wobei sich die jahrelange Verengung der Diskussion auf die „Nordmainische S-Bahn“ als quasi-Allheilmittel eher lähmend ausgewirkt hat.

Eine echte Lösung bringen hingegen nur innovative, flexible Stadtbahnkonzepte sowohl für radiale als auch – wie hier – für tangentialen Achsen.

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 40, Absatz 6

**„Die Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung der Schienenstrecken und Eckverbindungen**

(...)

**– Wolfgang – Klein Auheim (Hanauer Kurve)**

(...)

**sind weiter zu verfolgen.“**

Begründung:

Im Hinblick auf die in Abschnitt 7.1, Absatz 2 zu Recht geforderte Entflechtung unterschiedlicher Verkehre ist es mittel- bis längerfristig sinnvoll, den südöstlichen Güterzug-Umleitungskorridor zur Umfahrung von Frankfurt von der umwegigen Strecke Hanau – Aschaffenburg – Babenhausen – Darmstadt auf die direkte Verbindung Hanau – Babenhausen – Darmstadt zu verlagern. Im Zusammenhang mit der Umstellung des Hanauer Hauptbahnhofes von Linien- auf Richtungsbetrieb halten wir nach wie vor die Tieferlegung der Aschaffenburger Einfahrt sowohl in der Ortslage von Großauheim als auch in Ostkopf des Hanauer Hauptbahnhofes für notwendig. In diesem Zusammenhang wird eine kurze Verbindungskurve zwischen Wolfgang (Block „Rauschwald“) und Klein-Auheim für den Güterverkehr realisierbar (Hanauer Kurve), deren Trasse in jedem Fall planerisch zu sichern ist!

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 40, Absatz 6

**„Die Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung der Schienenstrecken und Eckverbindungen**

(...)

**– Bad Orb – Wächtersbach**

(...)

**sind weiter zu verfolgen.“**

Begründung:

Bad Orb ist Mittelzentrum und Fremdenverkehrsort. Der Bahnhof Bad Orb liegt mitten im Ort und bildet den Verknüpfungspunkt zu mehreren Stadtbus- und Überlandlinien. Am Haltepunkt „Aumühle“ findet rege Siedlungsentwicklung statt, das Gewerbegebiet liegt ganz in der Nähe.

Im mittleren Kinzigtal auf Höhe von Wächtersbach endet die SE-Achse von Frankfurt, da weiter östlich ausschließlich strukturelle RE-Halte vorkommen. Gleichzeitig ist östlich von Wächtersbach nur ein geringer Teil der Sitzplatzkapazitäten durchgehender RE-Züge ausgenutzt, da das Hauptaufkommen im Abschnitt Hanau – Wächtersbach liegt. Beide Tatsachen bedingen die Notwendigkeit einer Kapazitätsschwächung, die unter Maßgabe der Anschlußnotwendigkeiten im Integralen Takt zu folgendem Betriebskonzept führen:

- Verlängerung der SE-Linie Frankfurt – Wächtersbach – Bad Orb (60-Min-Takt)
- Flügelung der RE-Linie Frankfurt – Wächtersbach – Fulda (60-Min-Takt)

Bei Verringerung (!) des energetischen und fahrzeugseitigen Aufwandes wird Bad Orb endlich angemessen im 30-Min-Takt bedient und erhält die für die anderen Kinzigtal-Orte selbstverständliche Direktverbindung nach Frankfurt.

Die 6,5 km kurze Trasse ist prinzipiell betriebsfähig, ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen bemüht sich gerade um die Übernahme.

Es gibt keinen rationalen Grund, an der Fehlentscheidung der Stilllegung (1995, aufgrund eines Unfalls an einem Bahnübergang im Jahre 1991) dauerhaft festzuhalten. Insbesondere gibt es keinen Grund, an Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs auf 30-Min-Takt – wie in früheren RPS enthalten – nicht mehr festzuhalten.

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 40, Absatz 6

Die Formulierung

**„Die Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung der Schienenstrecken und Eckverbindungen**

(...)

~~– Bleichenbach – Glauburg~~

“

ist zu streichen und durch folgende zu ersetzen

„ (...)

– Altstadt - Büdingen

– Stockheim - Ortenberg

“

Begründung:

ÖV-Projekte haben nur dann eine Chance auf Förderung, Realisierung und Markterfolg, wenn sie zu attraktiven Reisezeiten führen und im Netzzusammenhang Sinn ergeben. Die Glauburger Kurve hingegen wirkt keinesfalls strukturverbessernd, sondern stellt den untauglichen Versuch dar, mit einer umwegigen Schienenführung eine geradlinige Bundesstraße konkurrenzieren zu wollen.

Unstrittig ist, daß Büdingen aufgrund seiner Lage und Bedeutung als Mittelzentrum und ehemalige Kreisstadt einen attraktiven, direkten Schienenanschluß nach Frankfurt ebenso benötigt wie eine bessere Anbindung zur Kreisstadt Friedberg. Dies kann nur geschehen durch den Bau einer eingleisigen Verbindung zwischen Altstadt-Lindheim und Büdingen über Düdelsheim – so wie auch die B521 verläuft. Damit wäre ab Altstadt ein Flügelzugkonzept realisierbar mit den Linienenden Büdingen einerseits und Stockheim (bzw. Ortenberg) andererseits.

Anmerkung: Falls die Bleichenbacher Kurve dennoch enthalten bleiben soll, so darf es nicht Glauburg (= politische Gemeinde) sondern müßte konkret Glauberg heißen (= Ortsteil von Glauburg).

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 40, Absatz 6

**„Die Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung der Schienenstrecken und Eckverbindungen**

(...)

– Jossa – Bad Brückenau - Wildflecken

(...)

**sind weiter zu verfolgen.“**

Begründung:

Diese Strecke ist weiterhin voll unterhalten und befahrbar. Im Zuge innovativer Fahrzeug- und Linienkonzepte soll die Reaktivierung geprüft werden.

## Abschnitt 7.1 Schienenverkehr

> Seite 40, vorletzter Absatz, Satz 3 („Als „Nebenstrecke, stillgelegt“ sind Schienenstrecken dargestellt, auf denen z.Z. kein Regionalverkehr betrieben wird; ihr Trassenverlauf ist planerisch zu sichern.“)

***[Die Trasse der Bad Orber Bahn (Bad Orb – Wächtersbach) ist in der kartografischen Darstellung nachzutragen.]***

#### Begründung:

In der Karte fehlt hier die Trasse der Bad Orber Bahn. Dies ist umso unverständlicher, als die Strecke keineswegs als Verkehrsweg entwidmet ist. Vielmehr fanden erst vor kurzem Testfahrten durch das Eisenbahnbundesamt mit einem potentiellen privaten Betreiber statt. Daß gegenwärtig kein Verkehr nach Bad Orb möglich ist, liegt u.a. an den grundlegenden und langwierigen Kanalbauarbeiten im Bereich Martinus- und Austraße, deren Durchführung nur durch zeitweise Nutzung der Gleistrasse als Baustofflagerort möglich war. Ansonsten ist die Strecke voll betriebsfähig, was auch für die technisch gesicherten Bahnübergänge in Bad Orb und Wächtersbach sowie den Zustand der Brücken gilt. Eventuell ist das RP hier einer bedauerlichen Falschinformation aufgesessen.

### **Abschnitt 7.1 Schienenverkehr**

> Seite 40, viertletzter Absatz („Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken (...) vorzuziehen.“)

Folgender zusätzliche Absatz ist einzufügen:

**„In den Oberzentren Wiesbaden, Darmstadt, Hanau und Offenbach ist der Aufbau von Stadtbahnnetzen unter Einbeziehung der Eisenbahntrassen ins Umland („Karlsruher Modell“) anzustreben. Im neu ausgewiesenen Oberzentrum Hanau soll hierdurch Effizienz und Attraktivität bestehender Schienenverbindungen gesteigert und das bisherige Gegensatzverhältnis zwischen dem Schienenknoten Hauptbahnhof und dem Busknoten Freiheitsplatz (Umsteigezwänge) aufgelöst werden.“**

#### Begründung:

Die Mehrsystemstadtbahn nach Karlsruher Modell als ungemein innovativer Jahrhundert-Ansatz zur Verbesserung des ÖV wurde in Rhein-Main bislang völlig ignoriert. Die Betrachtung der Verkehrsverhältnisse in den Oberzentren zeigt, daß dies ein Fehler war.

Im Raum Wiesbaden / Mainz ist unter Einbeziehung von Aartal- und Ländchesbahn ein eigenständiges Stadtbahnnetz aufzubauen.

Für Darmstadt gibt es mehrere Verknüpfungsmöglichkeiten mit bestehenden Eisenbahnstrecken, wobei die zentrale Achse Hauptbahnhof – Ostbahnhof dreigleisig würde (vgl. Regio-Stadtbahn Braunschweig). Auf direktem Wege und / oder über Aschaffenburg ist eine Verknüpfung zum Stadtbahnnetz Hanau herzustellen.

In Hanau bietet die Stadtbahn die einzige (!) realistische Möglichkeit, um möglichst viele ÖV-Linien aus dem Umland SOWOHL über den Hauptbahnhof als ICE- und Schienenknoten ALS AUCH über Marktplatz und Freiheitsplatz als zentralen Innenstadtzielen und Busknoten zu führen, damit die unattraktive und zeitraubende Mehrfachumsteigerei endlich aufhört. Bei vergleichsweise geringer Straßenbahn-Neubaulänge ist dennoch eine große Netzwirkung erzielbar, von der vor allem die Bahnstrecken nach Nidderau – Friedberg, nach Aschaffenburg sowie nach Seligenstadt – Babenhausen profitieren können. Optionen für Linienäste nach Erlensee – Langenselbold (Stadt) bzw. Rodenbach – Langenselbold Bahnhof - Freigericht sind offenzuhalten. Für den Korridor Hanau – Maintal – Frankfurt stellt die Stadtbahn gegenüber der bisher geplanten nordmainischen S-Bahn ohnedies die bessere Alternative dar, da sie für Maintal echte Binnenerschließung leistet und in Frankfurt oberirdisch eingefädelt (Ostbahnhof) und geführt werden kann (Altstadtstrecke).

Für Offenbach schließlich ergibt sich spätestens mit der Aufgabe des Hauptbahnhofes als Regionalzughalt zugunsten des heutigen Ostbahnhofes die Notwendigkeit, die Fehlentscheidung der Straßenbahnstilllegung zu revidieren, die Regionaltangente Ost zu realisieren und zugleich hochwertige Verbindungen zum neuen Verknüpfungspunkt Ostbahnhof zu schaffen. Auch hier bietet sich die Stadtbahn an.

### **Abschnitt 7.1 Schienenverkehr**

> Seite 40, drittletzter Absatz

Der Absatz ist seiner Bedeutung gemäß fett zu setzen und möglichst zwischen Absatz 3 und 4 zu plazieren. Ferner ist die Formulierung zu ergänzen:

**„Zur Bewältigung sich bereits jetzt abzeichnender Engpässe auf den Schienenrelationen im Rhein-Main und im Rhein-Neckar-Raum soll die Realisierbarkeit einer Neubaustrecke für die Fernverkehre entlang der A 5 / A 67 mit Ausschleifung zur Anbindung von Darmstadt geprüft werden.“**

Begründung:

Das Projekt ist von zentraler Bedeutung sowohl hinsichtlich der Entlastung der Riedbahn als auch zur integraltaktgerechten Verkürzung der Fahrzeiten sowie zur dauerhaften Einbindung von Darmstadt in den Fern- und direkten Regionalverkehr Richtung Flughafen. Es kann nicht sein, daß z.B. eine eher konsumptive Lokalmaßnahme wie der Rüdesheimer Tunnel bezüglich Optik und Reihenfolge eine höhere Priorität einnimmt als diese Neubaustrecke an zentraler Stelle im europäischen Netz!

## **Abschnitt 7.1 Schienenverkehr**

> Seite 40, neuer Absatz

Folgender Absatz ist seiner Bedeutung gemäß fett zu setzen und in unmittelbarer Nähe zur Formulierung bezüglich der A 5 / A 67-Trasse zu setzen:

**„Zur Bewältigung der Engpässe auf der Schienenverbindung Fulda - Hanau soll die Kombination eines durchgängig viergleisigen Ausbauabschnitts Hanau – Gelnhausen mit einer anschließenden Ergänzung um zwei zusätzliche Neubaugleise bis zum Distelrasentunnel und weiter nach Fulda hinsichtlich verkehrlichem Nutzen und Umwelteingriffen geprüft werden. Eine planerische Beschränkung auf eine Neubautrasse durch den Spessart (Mottgers-Spange) ist zugunsten eines hinreichend breiten Untersuchungskorridors auszuschließen.“**

Begründung:

Das Projekt ist sowohl überregional als auch regional von zentraler Bedeutung und daher explizit zu erwähnen.

Planungsbeschränkung jedweder Art ist grundsätzlich auszuschließen, die Entscheidungsfindung ausschließlich anhand eines rationalen Katalogs vergleichbarer Leistungsfähigkeiten und Auswirkungen der Einzelvarianten zu treffen.