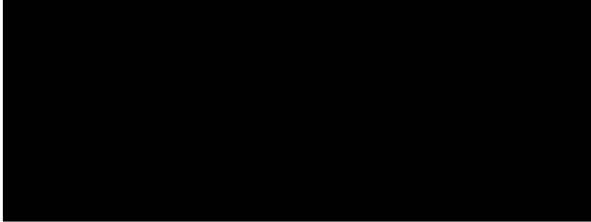


RMV | Postfach 14 27 | 65704 Hofheim a. Ts.



30. Juli 2018

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Telefon

Telefax

E-Mail



Stellungnahme Regionalrunde Mitte/West zum Deutschland-Takt vom 04.07.2018

Sehr geehrter Herr 

im Anschluss zu der Vorstellung des Planungsstands zum Deutschland-Takt bei der Regionalrunde Mitte/West möchten wir Ihnen zur Weitergabe einer gemeinsamen hessischen Stellungnahme an das BMVI folgende Anmerkungen geben:

Der RMV begrüßt den Ansatz einer fahrplanbasierten Infrastrukturplanung als ergänzende Position von Projekten zu den übrigen Projekten des BVWP. Wir befürworten es, wenn auf Basis des Ansatz eines Modellfahrplans ergänzende Infrastrukturanforderungen im Schienennetz ermittelt werden und im Nachgang ein Weg zur Finanzierung und Realisierung dieser gefunden wird.

Das RMV-Gebiet liegt zentral in der Mitte der Bundesrepublik, so dass der Schienenverkehr insbesondere durch Transitverkehre des Fern- und Güterverkehrs sowie eine Vielzahl länderübergreifender Regionalverkehre gekennzeichnet ist. Die Hauptstrecken im Mischverkehr mit Güter-, Personenfern- und –regionalverkehr sowie dem ballungsraumnahen S-Bahn-Verkehr rund um den Knoten Frankfurt sind daher durch eine sehr hohe Nutzungsintensität und Nachfragespitzen geprägt. Es besteht daher unsererseits für einen fahrplanbasierten Infrastrukturausbau über den reinen Taktverkehr hinaus die Anforderung, generell Maßnahmen zur Steigerung der Durchlassfähigkeit und zur Vermeidung von Trassenkonflikten für den planmäßigen Zustand sowie bei Betriebsabweichungen zu definieren. Die Methodik des planmäßigen Modellfahrplans sowie die noch nicht vorliegenden Abschlussergebnisse der Großknotenstudie Frankfurt dürfen aus unserer Sicht nicht zu einer zu geringen Dimensionierung respektive zu großen Auslastung der Infrastruktur führen.

Generell hat der RMV für den BVWP nur Bestellungen des Status Quo sowie ebenfalls keine Berücksichtigung von veränderten Zugzahlen aus lokalen und regionalen Infrastrukturprojekten, für die noch kein Bau- und Finanzierungsvertrag bestand (z.B. Regionaltangente West), gemeldet. Daher sind ergänzende Angebote im Nahverkehr, die gegebenenfalls auch Kompensation von nicht realisierten Streckenausbauten darstellen, erst mit der Studie zum Deutschland-Takt angeführt worden.

Das unterstellte Fernverkehrskonzept nehmen wir zur Kenntnis. Wir möchten darauf hinweisen, dass das gezeigte Fernverkehrskonzept bei einigen Linien Abweichungen gegenüber der uns be-

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. Ts.
T 0 61 92/2 94-0
F 0 61 92/2 94-9 00
www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister
Peter Feldmann

Geschäftsführer und
Sprecher der Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer
Dr. André Kawai

Sitz Hofheim am Taunus
Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a.M.
HRB 34128
UST-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
Taunus-Sparkasse
DE81 5125 0000 0025 0962 66
SWIFT-BIC: HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
Schiene: S2, Linie 20 bis
Bahnhof Hofheim a. Ts.

kannten Konzeption der DB Fernverkehr AG hat und neuere Entwicklungen weiterer privater Fernverkehrsanbieter nicht berücksichtigt sind. Dies bestärkt die Annahme, dass Spielräume bei den Trassen auf den stark ausgelasteten Strecken berücksichtigt werden müssen.

Hinsichtlich des unterstellten Fernverkehrskonzeptes möchten wir anmerken, dass abweichend zu unseren Angaben der Hessen-Express über die Wallauer Spange halbstündlich zwischen Wiesbaden und Darmstadt angenommen wurde. Der RMV plant den Hessen-Express mit einem Halt an der Wallauer Spange mit zwei stündlich abwechselnden Linien von Wiesbaden nach Darmstadt sowie von Wiesbaden nach Frankfurt (gegebenenfalls unter Verknüpfung mit einer weiteren Linie Richtung Hanau) zu führen. Sowohl im aktuellen Nahverkehrsplan des RMV als auch bei laufenden Nutzen-Kosten- und Verkehrswertuntersuchungen ist diese abwechselnde Führung unterstellt.

Weiterhin möchten wir anführen, dass in der Konzeption kein stündlicher Halt von Fernverkehrslinien zwischen Fulda und Frankfurt in Hanau Hbf vorgesehen ist. Dieser ist nach Auskunft der DB nur übergangsweise für die Fahrplankonzeption mit Inbetriebnahme der VDE 8 entfallen und soll bei geänderten Umständen und insbesondere dem Infrastrukturausbau durch die ABS/NBS Hanau – Fulda wieder eingerichtet werden. Die Vorbeifahrt von Fernverkehrszügen am Frankfurter Hauptbahnhof ist aus unserer Sicht vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Knotenstudie gegebenenfalls ebenfalls neu zu bewerten.

Im Knoten Frankfurt sowie auf den Zulaufstrecken im Mischbetrieb von/nach Hanau, Darmstadt und Mainz sehen wir zweistündlich versetzte, zu unterschiedlichen Minuten verkehrende Fernverkehrsfahrten gegenüber einer stündlich einheitlichen Fernverkehrslage kritisch, da hierdurch abweichende Trassenkapazitäten belegt werden, die nicht dann nicht mehr für stündliche Nahverkehrsangebote zur Verfügung stehen. Nach Möglichkeit sollten zwei zweistündlich verkehrende Lagen hier zu einer stündlichen Lage zusammengefasst werden. Eine Kurzwende von Zügen im Frankfurter Flughafen ist aufgrund der Infrastrukturbelegung der Gleise und Zulaufstrecken sowie der nicht vorhandenen Puffermöglichkeit aus unserer Sicht zu vermeiden.

Die vom Fernverkehr derzeit geplante IC-Linie 34 zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt über Siegen und Wetzlar stellt im RMV-Gebiet ein den heutigen Nahverkehr ergänzendes Angebot dar. In der Planung zum Deutschland-Takt ist dieses Angebot wechselseitig zu dem vom RMV genannten zusätzlichen Hessen-Express-Zügen zu sehen. Dennoch sollte der Deutschlandtakt hier auch die Fahrzeitverkürzungen durch die Direktverbindung über die Bergwaldkurve in der Mengenkonzepktion für die Infrastrukturdimensionierung berücksichtigen.

Hinsichtlich der Zielsetzungen des Landes Hessen (Folie 57) ist anzumerken, dass bei der Horloffthalbahn durch den positiven Bescheid des HMWEVL die Wahrscheinlichkeit einer Reaktivierung größer wird, so dass für die Verkehre zwischen Frankfurt und Nidda/Wölfersheim eine Verlängerung bis Hungen unter Berücksichtigung einer Kreuzungsmöglichkeit in Berstadt anzunehmen ist. Eine durchgehende Verbindung zwischen Frankfurt und Miltenberg ist seitens des RMV mit der BEG als bayerischem Aufgabenträger als Zielkonzeption abgestimmt. Im Verkehr zwischen Frankfurt und Mainz ist eine Angebotsverdichtung der durchgehenden Zugfahrten nach Alzey statt Idar-Oberstein von uns genannt worden. Eine Verlängerung der Dreieichbahn von Dreieich nach Frankfurt Flughafen ist wechselseitig zum Projekt der Regionaltangente West zu betrachten. Bei Berücksichtigung der RTW halten wir eine Führung der Dreieichbahn im 30-Minuten-Takt nach Frankfurt Hbf, wie derzeit bereits in der morgendlichen Hauptverkehrszeit realisiert, als verkehrlich zielführend.

Grundsätzlich muss ein D-Takt an den Verbesserungen gegenüber den bestehenden Anschlüssen gemessen werden. Der auf Folie 58 dargestellte Netzausschnitt stellt für den Knoten Marburg in den Übergängen eine Verschlechterung gegenüber dem Fahrplan des Status Quo dar und ist daher zu überarbeiten. Zielstellung sollte es vielmehr sein, unter Beibehaltung des heutigen guten An-

schlussknotens durch entsprechenden Infrastrukturausbau einen Eckanschluss in Cölbe herzustellen.

Die Durchsicht aller geplanten Infrastrukturergänzungen für den Deutschland-Takt ist aufgrund der Komplexität und noch nicht ausreichend dargestellten Planungstiefe schwierig. Wir stimmen allerdings in wesentlichen Punkten mit dem bisher ermittelten, zusätzlichen Infrastrukturbedarf (insbesondere Folie 62) überein. Besondere Priorität dabei haben aus unserer Sicht die Streckenausbauten im Korridor zwischen Wiesbaden, Mainz und dem Flughafen Frankfurt.

Der **zweigleisige Ausbau der Wallauer Spange** ist notwendig, um eine gute Verknüpfung des Hessen-Express-Konzeptes in Wiesbaden und Darmstadt mit den regionalen und überregionalen Verkehren im Sinne des D-Takts sicherstellen zu können. Die ITF-Knotenstruktur führt beim Fahrplan des Hessen-Express zu einer Begegnung in Höhe der bisher eingleisig geplanten Verbindungskurve zwischen den Streckenästen der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, so dass wir einen zweigleisigen Ausbau für erforderlich halten. Davon abgesehen würde eine eingleisige, mit mindestens vier Zügen pro Stunde in abwechselnder Richtung befahrene Wallauer Spange eine Engpasssituation ergeben, durch welche das unterstellte Hessen-Express-Angebot auch nach der Einschätzung durch die DB Netz AG als nicht fahrbar angesehen wird.

Mit besonderer Priorität sehen wir den in der D-Takt-Studie unterstellten **mehrgleisigen Ausbau zwischen Flughafen und Rüsselsheim** einschließlich zweigleisigem Ausbau der Mönchhofkurve mit niveaufreier Einfädelung, der mit einer Verlängerung der Mehrgleisigkeit bis zum Knotenbahnhof Mainz-Bischofsheim weitergeführt werden sollte. Dieser Abschnitt zählt bereits heute zu den am stärksten befahrenen Mischverkehrsabschnitten im Rhein-Main-Gebiet mit Flughafen-S-Bahnen, Regional-, Fern- und Güterverkehren. Eine Vertaktung und Anschlussoptimierung der Fahrplanangebote im Sinne des D-Takts erfordert hier mindestens die teilweise Entmischung der Verkehre. Insbesondere zwischen Frankfurt Flughafen und Mainz verkehren auch länderübergreifend bedeutende Regionalverkehrslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion (z.B. Saarbrücken bzw. Koblenz – Mainz – Frankfurt), die aufgrund des Mischverkehrs bereits im heutigen Fahrplan (und zukünftig voraussichtlich verstärkt) längere Fahrzeiten zur Geschwindigkeitsharmonisierung haben. Eine Entmischung kann hier im Sinne kurzer Reisezeiten und sicherer Anschlüsse zu einer Verbesserung der Zielfahrzeiten führen. Zur Vermeidung der Kurzwende des Fernverkehrs am Frankfurter Flughafen ist nach Auskunft ergänzend vorgesehen, eine weitere Linie über die Strecke zu führen.

Die vorgeschlagenen weiteren Infrastrukturausbauten auf den Nebenstrecken können unsererseits erst im Gesamtkontext des Modellfahrplans tiefer betrachtet und bewertet werden. Generell sehen wir den Bedarf, dass für eine optimale Fahrplankonstruktion, Betriebsstabilität und zur Vermeidung von Engpässen seitens der Gutachter insbesondere Einfädelungspunkte auf stark befahrende Hauptstrecken, die im RMV-Gebiet häufig höhengleich ausgebildet sind, sowie Auslastungsgrade der Mischverkehrsstrecken im weiteren Verfahren detailliert geprüft und bewertet werden. Dabei ist vor allem auch der überlagerte Güterverkehr in der Konzeption zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

