

Von:
Gesendet:
An:
Cc:

Freitag, 14. Februar 2020 11:06

Betreff:

D-Takt Rückmeldung RMV zum 2. Gutachterentwurf

Sehr geehrte Herr [REDACTED] sehr geehrter Herr [REDACTED]
sehr geehrte Damen und Herren,

der RMV bedankt sich, für die Möglichkeit zum zweiten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts eine Rückmeldung abgeben zu können.

Generell möchten wir vorabschicken, dass der D-Takt leider nicht erkennen lässt, ob die unterstellte Infrastruktur auch ausreicht, um in der Hauptverkehrszeit

- aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage zusätzlich erforderliche Züge,
 - längere und dadurch ggfs. langsamere Züge,
 - bei RE zusätzliche Halte zu den Regelhalten oder
 - abweichende Fahrlagen, etwa um Schüler zeitgerecht zu befördern,
- im Fahrplan abzubilden.

Um das Angebot im Regionalverkehr entsprechend der verkehrlichen Nachfrage abbilden zu können, müssen solche Kapazitätsreserven in der Infrastruktur vorhanden sein.

Wir möchten außerdem darauf hinweisen, dass nach unserer Einschätzung ein Bedienungskonzept, bei dem der Fernverkehr systematisch im Wechsel mit dem Regionalverkehr Nahverkehrsnachfrage aufnehmen soll, beispielsweise bei alternierenden 2-Stunden-Takten, aus tariflichen Gründen problematisch ist. Gerade für das Produkt ICE ist von Seiten des Anbieters für Nahverkehrskunden eine Aufpreisregelung zum Verbundtarif aus Gründen der Auslastungssteuerung nicht gewünscht.

Bezüglich der Korridore und Knotenpunkte haben wir folgende Anmerkungen:

S-Bahn Rhein-Main

Wir bitten um eine Korrektur der dargestellten Linienbezeichnungen. Die Linie S 6 HE verkehrt von Friedberg bis Frankfurt Süd. Die Linie S 3 HE verkehrt von Bad Soden bis Darmstadt Hbf. Die Linie S 4 HE verkehrt von Kronberg bis Langen. Ergänzend ist eine Verlängerung der Linie S 4 HE bis Darmstadt Hbf zur Herstellung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Langen und Darmstadt vorgesehen.

Bei der Nordmainischen S-Bahn zwischen Frankfurt Konstablerwache und Hanau wird der bisherige Halt „Frankfurt-Mainkur“ aufgelassen und durch den neuen Halt „Frankfurt-Fechenheim“ ersetzt. Eine Verlängerung der S-Bahn bis Hanau Pionier Baracks wird derzeit geprüft.

Aufgrund der inzwischen verkehrlichen und betrieblichen Vollausslastung der S-Bahn-Tunnelstammstrecke sieht der RMV zusätzliche Tangentialverbindungen zur Entlastung vor. Hierfür werden halbstündliche S-Bahn-Verbindungen auf einer Regionaltangente Ost (Bad Vilbel / Glauburg-Stockheim – Frankfurt Fechenheim – Frankfurt Ost – Frankfurt Süd – Frankfurt Flughafen Terminal 3) und einer Regionaltangente Süd (Rodgau – Offenbach Ost – Offenbach Hbf – Frankfurt Süd – Frankfurt Flughafen Terminal 3 / Frankfurt-Höchst) möglichst unter der Nutzung von vorhandener Gleisinfrastruktur geprüft. Darüber hinaus ist eine Verlängerung der Linie S 2 HE von Dietzenbach über Rödermark-Urberach (Eigenkreuzung) bis Dieburg und Darmstadt Hbf in Planung. Die Linie S 2 HE soll langfristig die Bedienung des Streckenabschnittes zwischen Rödermark Ober-Roden und Darmstadt Hbf im Halbstundentakt von den Linien N 61 HE und N 68 HE übernehmen. Der RMV stellt hierfür bei Bedarf gerne genauere Fahrplanentwürfe zur Verfügung.

Knoten Frankfurt Hbf

Zur Reduzierung der Gleisbelegung im Knotenpunkt und gegebenenfalls Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Fernverkehrslinie FR 34 möchte der RMV vorschlagen, eine Durchbindung der Linien FR 34 und FV 40 zu überprüfen, durch die zusätzliche Direktverbindungen im Fernverkehr entstehen.

Die Linie HeEx 5 verkehrt zwischen Frankfurt Süd und Frankfurt Hbf in einer verlangsamt Lage. Der RMV würde es begrüßen, wenn hier eine beschleunigte Ein- und Ausfahrt in den Frankfurter Hauptbahnhof erreicht werden kann.

Korridor Main-Weser-Bahn/Dillstrecke (Kassel / Siegen – Gießen – Frankfurt)

Der RMV sieht durch die Abweichung der angegebenen Linienkonzeptionen und deren Verbindungsfunktionen für den Deutschlandtakt in einigen Punkten Angebotsverschlechterungen gegenüber dem Status Quo, die örtlich in der öffentlichen Diskussion bereits kritisch bewertet werden.

Die Verkehrsleistung des Hessen-Express HeEx 3 und HeEx 4 wurde abweichend nur in einem Zwei-Stunden-Takt dargestellt, so dass heute vorhandene stündliche Verbindungen im Regionalverkehr z.B. zwischen Gießen und Siegen (mit Anschluss zur Linie E 9 NW) sowie zwischen Gießen, Marburg (mit Anschluss zur Linie N 43 HE) und Kassel aufgelöst werden. Die Auffassung von Halten der Linie E 30 HE zwischen Marburg und Gießen wird kritisch gesehen, da diese Linie analog der Linie E 40 HE eine Sammelfunktion für die Unterwegshalte mit anschließender schneller Direktverbindung nach Frankfurt bilden soll. Die dargestellte Konzeption führt auf der stark nachgefragten Relation von den Unterwegshalten zwischen Marburg und Gießen bis Frankfurt zu einer deutliche Reisezeitverlängerung bzw. einem Umsteigezwang in Gießen. Die Durchbindung von einzelnen Linien, die aufgrund der zahlreichen Unterwegshalte wenig attraktive Reisezeiten haben, führt aus Sicht des RMV auf den Außenästen zu einem überdimensionierten Angebot, bei dem gleichzeitig bestehende Haltebedienungen und zusätzliche geforderte Unterwegshalte nicht berücksichtigt wurden. Im sehr stark ausgelasteten mittelhessischen Korridor kann aus Sicht des RMV ebenfalls die in dem D-Takt enthaltene planerische Annahme einer Übernahme der Regionalverkehrsfunktion durch den Fernverkehr aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage nicht abgebildet werden, da es dadurch zu kapazitären Überlastungen der Fernverkehrszüge kommen würde.

Der RMV schlägt daher folgende veränderte Angebotskonzeption vor, die sich an der ursprünglich gemeldeten Leistungsmenge orientiert und planerisch Gegenstand der gemeinsamen Abstimmungen zwischen RMV, der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG ist:

- Linie HeEx 3 / 4
 - verkehrt stündlich als eigenständige Linie ergänzend zu den Fernverkehrslinien FV 32 und FR 34
 - verkehrt zwischen Siegen und Gießen zweistündlich, zeitlich versetzt zum Fernverkehr mit Anschluss von/zur beschleunigten Linie E 9 NW und bedient die Unterwegshalte zwischen Siegen und Dillenburg
 - soll zwischen Kassel und Stadtallendorf als Ersatz für die Linie E 30 HE auch analog dem Status Quo in Neustadt und Borken halten
- Linie N 95 HE
 - wird auf einen Zwei-Stunden-Takt zwischen Siegen und Dillenburg versetzt zum unterwegs haltenden HeEx 4 reduziert
 - verkehrt mit Anschluss in Siegen von/zum beschleunigten E 9 NW und in Dillenburg von/zum schnellen HeEx 4
- Linie N 29 HE (Streckenast Dillenburg)
 - verkehrt im Grundtakt nur zweistündlich zwischen Gießen und Wetzlar mit Anschluss von/zur Linie FR 34
 - verkehrt darüber hinaus stündlich zwischen Gießen und Dillenburg nur als HVZ-Verstärker
- Linie E 40 HE
 - hält wie im Status Quo auch in Wetzlar-Dutenhofen
- Linie E 30 HE
 - bedient zwischen Gießen und Treysa alle Unterwegsstationen einschließlich dem neuen Halt Marburg Mitte
 - verkehrt nur bis Treysa mit Anschluss an FV 32 und HeEx 3
- Linie N 29 HE (Streckenast Treysa)
 - verkehrt zwischen Gießen (00er Knoten) und Treysa nur stündlich mit allen Unterwegsstationen einschließlich dem neuen Halt Marburg Mitte.
 - zwischen Treysa und Kassel wird eine Durchbindung auf die Lage E 30 HE möglich
- Linie N 42 HE

- zwischen Münchhausen und Marburg sollen zwei zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden
- zur Lösung von Fahrplankonflikten im Knoten Marburg/Cölbe möchten wir über die Prüfung einer Ausfädelung über ein Überwerfungsbauwerk oder die Herstellung eines 3. Gleises vorgeschlagen

Korridor Lumdatalbahn (Gießen – Londorf)

Wir bitten um Aufnahme der Darstellung der Anschlusszeiten im Bahnhof Lollar. Seitens des RMV ist bei der Planung zur Reaktivierung kein Kreuzungsbahnhof in Mainzlar und eine geplanten Gesamtfahrzeit der Linie von 26 Minuten vorgesehen. Der RMV schlägt vor statt des dargestellten Konzepts eine überschlagene Wende in Gießen mit Anschluss von/zur Linie N 29 HE zu prüfen.

Korridor Horloffthalbahn (Hungen / Nidda – Friedberg – Frankfurt)

In der HVZ ist eine halbstündliche Flügelung im Bahnhof Beienheim mit halbstündlicher Bedienung des Streckenastes zwischen Beienheim und Nidda vorgesehen. Zum Erreichen der Kantenzeiten zwischen Beienheim und Berstadt-Wohnbach sowie Beienheim und Echzell ist nach aktuellem Planungsstand eine asymmetrische Flügelung in Beienheim erforderlich (vorderer Zugteil ab Beienheim nach Friedberg und ab Friedberg nach Beienheim jeweils gebildet von Linie N 31 HE).

Korridor Lahn-Kinzig-Bahn (Gießen – Gelnhausen)

Zwischen Glauburg-Stockheim und Gelnhausen ist ein Fahrplankonzept mit Zugbegegnungen in Büdesheim und dem im Rahmen des Projektes ABS Hanau – Gelnhausen geplanten neuen Kreuzungsbahnhof Lieblos vorgesehen. Der im Deutschland-Takt vorgesehene Kreuzungsbahnhof Mittel-Gründau wird auf eine Bahnsteigkante reduziert.

Korridor Kinzigtal (Bebra/Eisenach – Fulda – Frankfurt)

Der RMV schlägt vor, die abweichend zur angemeldeten Konzeption vorgesehene Teilung der Linie HeEx 5 auf einen Streckenast nach Bebra und einen Streckenast nach Eisenach hinsichtlich der ursprüngliche Konzeption einer stündlichen Anbindung von Bebra zu überprüfen. Die Linie HeEx 5 stellt zwischen Eisenach, Bad Hersfeld und Fulda eine zeitliche Parallellage mit der Fernverkehrslinie FV 13 dar. Bei einer Führung der Linie HeEx 5 statt der Linie N 7 HE kann in Bebra ein Vollanschluss an die Linie FR 36 in beiden Richtungen hergestellt werden. Die Linie FR 36 kann aufgrund des zeitlichen Puffers in Eisenach in der Stunde, in der die Linie FV1 3 verkehrt, ersatzweise für HeEx 5 in Gerstungen halten und entsprechende Anschlussbeziehungen für Gerstungen herstellen. Wir erwarten, dass durch diese Verbesserungen die Wirtschaftlichkeit einer Linie FR 36 gesamthaft steigt.

Die Linie HeEx 5 sollte aufgrund der Sammelfunktion langlaufender Verkehre wie im Bestand in Bad Soden-Salmünster halten. Die Notwendigkeit eines Haltes der Linie in Gelnhausen wäre vor dem Hintergrund der Anschlüsse zur Linie N 36 HE zu überprüfen. Gleichzeitig ist eine Anschlussherstellung in Bad Soden-Salmünster zwischen den Linien HeEx 5 und einem verlängerten Ast der Linie N 50 HE zu begrüßen.

Bei der Linie N 10 BY sind zwischen Fulda und Flieden zwei statt einem Halt dargestellt. Wir bitten, um Korrektur der Darstellung.

Die Linie N 10 HE verkehrt in der dargestellten Konzeption außerhalb des Berufsverkehrs im Bahnhof Schlüchtern ohne Anschlüsse. Wir bewerten diese Verschlechterung vor dem Hintergrund der verhältnismäßig geringen Fahrgastzahlen kritisch. Wir regen daher an, einen Tausch der Grundtakt- und Verstärkerlagen der Linien E 50 HE und N 50 HE zu überprüfen.

Korridor Frankfurt – Hanau

Der RMV nimmt die Information zur Kenntnis, dass sich aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Untersuchung zum Fernbahntunnel und Knoten Frankfurt im Korridor zwischen Frankfurt und Hanau noch gesamthaft Änderungen ergeben können. Aus diesem Grund ist aber eine Stellungnahme zum dargestellten Fahrplan nicht abschließend möglich. Folgende Hinweise sind daher eher genereller Natur.

Der RMV würde es begrüßen, wenn eine gleichmäßigere Verteilung der Regionalverkehrsabfahrten in Offenbach Hbf gefunden werden könnte.

Die Rhein-Main-Region bildet sich aus einer polyzentrischen Struktur mehrerer Zentren. Um in der dargestellten Konzeption des Fernbahntunnels die kurzen Haltezeiten sowie den Fahrgastwechsel und die Umsteigevorgänge am Frankfurter Hauptbahnhof zu entlasten und zusätzliche Reisezeitverkürzungen insbesondere auch im östlichen Rhein-Main-Gebiet zu erreichen, schlägt der RMV die Einrichtung eines zusätzlichen Fernverkehrs-Systemhaltes östlich von Frankfurt Hbf vor. Hierfür vorgeschlagene Standorte wären beispielsweise je nach Ausführung des Fernverkehrstunnels im Bereich Frankfurt Ost/Frankfurt-Fechenheim, Offenbach Hbf/Offenbach Ost oder Hanau Hbf. Der RMV sieht hierin auch überregional eine Verbesserungsmöglichkeit für die Anbindung der Region Aschaffenburg/Untermain an den Fernverkehr Richtung Norddeutschland und Berlin. Die Akzeptanz der notwendigen Infrastrukturausbauten für die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda wird in der Region öffentlich stets vor dem Hintergrund einer Möglichkeit zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Region auch an das Fernverkehrsnetz diskutiert.

Generell würde es der RMV begrüßen, wenn wie bereits mitgeteilt bei einer Überarbeitung des Korridors für die Linie HeEx 7 eine stündlich einheitliche Fahrplanlage gefunden werden kann.

Korridor Main-Spessart/Kahlgrund (Hanau – Aschaffenburg / Schöllkrippen)

Der RMV sieht den vorgeschlagenen Fahrplan der Kahlgrundbahn (Linie N 6 BY) gegenüber dem Fahrplan im Status Quo als Verschlechterung. Gründe sind insbesondere die lange Standzeit in Kahl und die fehlenden Anschlüsse in Hanau Hbf. Die heutige Fahrplanlage steht im Konflikt mit dem Fahrplanentwurf zur Linie E 86 BW. Der RMV schlägt daher vor, die heutige Taktlage für die Linie N 6 BY vorzusehen und eine andere Lösung für die Linie E 86 BW zu finden.

Die Linie E 86 BW verkehrt zeitlich in dichter Folge zur Linie E 5 BY. Aus diesem Grund schlägt der RMV vor, hier die Möglichkeit eines Flügelung der beiden Linien in Aschaffenburg Hbf zu prüfen.

Die Linie N 83 BW verpasst in Aschaffenburg Hbf knapp Anschlüsse zur Linie N75 HE. Der RMV möchte hier eine Lösungsmöglichkeit mit betrieblicher Durchbindung der beiden Linien vorschlagen.

Korridor Odenwaldbahn (Darmstadt / Hanau – Eberbach)

In der Konzeption besteht bei der Linie E 65 HE zwischen Darmstadt Ost und Groß-Umstadt-Wiebelsbach kein Reisezeitvorteil gegenüber der Linie N 65 HE, da aufgrund der Kreuzungsmöglichkeiten auf der eingleisigen Strecke eine längere Standzeit im Bahnhof Ober-Ramstadt vorgesehen ist. Auf dem Streckenast zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Erbach kann bei der Linie E 65 HE gegenüber der Linie N 65 HE ein Reisezeitvorteil erreicht werden. Der RMV schlägt vor die Linie E 65 HE und N 65 HE zu einer Linie zusammenzufassen, die zwischen Darmstadt Hbf und Groß-Umstadt Wiebelsbach analog Linie N 65 HE an allen Stationen hält und anschließend analog Linie E 65 HE beschleunigt bis Erbach verkehrt.

Bei der Linie N 67 HE ist eine lange Standzeit im Bahnhof Erbach vorgesehen, die zu einer Fahrzeitverlängerung in der Verbindung südlich Erbach Richtung Rhein-Main-Gebiet führt. Der RMV prüft die Wiedereinrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Oberzent-Hetzbach, um einen Stundentakt der Linie zwischen Erbach und Eberbach zu ermöglichen. Für den Deutschlandtakt wird vorgeschlagen, in diesem Abschnitt ein stündliches Fahrtenangebot mit Kreuzung in Oberzent-Hetzbach anzunehmen. Die Möglichkeit zur Herstellung eines Anschlusses an die Linie E 12 BW wäre abhängig der Linienkonzeption in Baden-Württemberg zu begrüßen.

Die Linie N 64 HE erreicht aufgrund der abweichenden Symmetrieminute im Bahnhof Hanau Hbf die Anschlüsse zur S-Bahn in Richtung Offenbach sowie zur Linie E 50 HE Richtung Frankfurt nicht. Wir bitten darum, die Möglichkeit zur Herstellung der Anschlussbeziehung zu überprüfen.

Knoten Neu-Isenburg/Dreieich-Buchsschlag

Wir bitten um eine Aufnahme der Darstellung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten in diesem Umsteigeknoten. Die Linien N 61 HE und N 68 HE sollen für die Verbindungsfunktion zwischen Dreieichbahn und RTW zum Frankfurter Flughafen ebenfalls in Neu-Isenburg halten.

Die S-Bahn ist zwischen Frankfurt Süd und Langen nicht im exakten 15-Minuten-Takt dargestellt. Wir bitten, die Abweichung vom Regeltakt zu überprüfen.

Der Eckanschluss der S-Bahn von Langen zur Dreieichbahn (Linien N 61 HE und N 68 HE) wird in der dargestellten Konzeption bei einer anzunehmenden Umsteigezeit von 4 Minuten knapp verpasst. Der RMV sieht als Lösungsmöglichkeit, die Verschiebung der Linien N 61 HE und N 68 HE auf eine einheitliche Symmetrieminute.

Korridor Main-Neckar-Bahn (Darmstadt – Mannheim / Heidelberg)

Die Linie N 66 HE soll im Berufsverkehr analog Status Quo halbstündlich verkehren. Wir schlagen zur Anbindung an den 00er Knoten in Darmstadt Hbf eine Ankunft zur Minute 55 und Abfahrt zur Minute 05 der Verdichterfahrten vor. Im Bahnhof Darmstadt-Eberstadt wird der Eckanschluss zwischen dem Grundtakt der Linie N 66 HE und der Linie S 5 BW bei einer angenommenen Umsteigezeit von 4 Minuten knapp verpasst. Im Zusammenhang mit dem halbstündlichen Fahrtenangebot der Linie N 66 HE regen wir als Lösung eine Verschiebung der Fahrplanzeiten der Linie S 5 BW zum Erreichen der Anschlüsse an.

Gemäß aktueller Zielkonzeption zwischen RMV, VRN und NVBW besteht die Planung, den Flügelteil der Linie N 60 BW zukünftig stündlich von Neu-Edingen/Friedrichsfeld nach Schwetzingen statt Mannheim Hbf verkehren zu lassen. In diesem Zusammenhang ist geplant, dass die Linie E 60 HE zusätzlich in Neu-Edingen/Friedrichsfeld hält. Wir möchten daher vorschlagen, diese Konzeption mit dem Aufgabenträger in Baden-Württemberg zu erörtern. Zur Herstellung einer halbstündlichen, schnellen Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Heidelberg im östlichen Rhein-Neckar-Gebiet möchte der RMV vorschlagen, eine Flügelung der Linie E 6 HE zu prüfen, die halbstündlich versetzt zum Fernverkehr fährt.

Korridor Rheingau (Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt)

Der RMV sieht in Abstimmung mit dem rheinland-pfälzischen Aufgabenträger Z-SPNV Nord vor, dass die Linie E 10 RP in einer um etwa 30 Minuten versetzten Zeitlage geführt wird. Grund hierfür ist die betriebliche Stabilität im Mischverkehrsabschnitt zwischen Wiesbaden und Frankfurt-Höchst, sodass die Linien E 10 RP und E 4 / E 5 RP in einem halbstündlichen Versatz fahren und zwischen den Taktlagen des 15-Minuten-Takts der Linie S 1 HE nur eine Expresslage verkehrt.

Die Linie E 10 RP ist im hessischen Abschnitt abweichend zum Gutachterentwurf nicht mit den Unterwegshalten Schierstein, Hattenheim und Erbach dafür mit Halt in Lorchhausen vorgesehen. Im rheinland-pfälzischen Abschnitt sind keine Halte in Osterspai und Oberlahnstein, sondern stattdessen ein Halt in Braubach vorgesehen.

Die Linie N 10 RP soll im stündlich bedienten Abschnitt zwischen Koblenz und Assmannshausen ebenfalls um 30 Minuten versetzt verkehren, um mit der Linie E 10 RP einen angenäherten Halbstundentakt zu bilden.

Auf der Linie N 12 HE besteht der Bedarf zur Einrichtung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Kelkheim-Hornau und Frankfurt Hbf. Die dafür notwendigen Streckenausbauten auf der Infrastruktur der HLB werden in Kürze in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Im Entwurf des Deutschland-Taktes wird die dafür notwendige Trasse zwischen Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hbf durch die Bündelung der Linien E 10 RP und E 4 / E 5 RP belegt. Aus diesem Grund sehen wir die oben beschriebene geänderte Lage der Linie E 10 RP als notwendig an. Weiterhin ist im Streckenabschnitt zwischen Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hbf die Einrichtung von zwei zusätzlichen Stationen für die Linie N 12 HE vorgesehen, die nach einer Nutzen-Kosten-Untersuchung positive Ergebnisse haben. Es handelt sich um die Stationen Frankfurt Nied Ost und Frankfurt Gallus/Mainzer Landstraße. Wir bitten, diese und den 15-Minuten-Takt zwischen Kelkheim-Hornau und Frankfurt Hbf sowie die beiden Unterwegshalte im Deutschland-Takt zu berücksichtigen.

Knoten Wiesbaden Hbf

Die Linie N 10 RP fährt im Entwurf des D-Takts mit einer abweichenden Symmetrieminute 01. Daher können in Wiesbaden Hbf nicht alle Anschlüsse gleichmäßig erreicht werden. Der RMV bittet, eine Ankunft zur Minute 25/55 aus dem Rheingau kommend zu prüfen, um die Anschlüsse an die Linien FV 31, FV 17.2 und HeEx 7 zu erreichen. Bei der Linie N 21 HE bitten wir um eine Darstellung der Zeiten im Kreuzungsbahnhof Wiesbaden-Igstadt auf der eingleisigen Strecke. Aufgrund der zweistündlich verkehrenden Fernverkehrslinie FV 31 sind die Taktlagen der Linie N 21 HE alle zwei Stunden verschoben. Dies hat zur Folge, dass in Wiesbaden Hbf nicht alle Anschlüsse erreicht werden können. Dies betrifft den heute bestehenden Anschluss N 10 RP von Frankfurt kommend sowie die Anschlüsse zum Fernverkehr FV 31 von/nach Stuttgart. Der RMV regt an, hier die infrastrukturelle Möglichkeit zur parallelen Ein- und Ausfahrt der Linien N 21 HE und FV 31 oder eine zeitliche Verschiebung der Linie FV 31, die in Köln Messe/Deutz eine längere Standzeit hat, mit früherer Ankunft aus Köln und späterer Abfahrt nach Köln zu prüfen.

Knoten Limburg/Staffel

Die Linie N 29 RP verpasst im Entwurf knapp Anschlüsse. In Staffel wird bei einer anzunehmenden Umsteigezeit von 3 Minuten der Anschluss von/zur Linie N 28 RP um eine Minute verpasst. Ebenso wird im Bahnhof Limburg der Anschluss zur Linie E 25 HE um wenige Minuten verpasst. Wir möchten vorschlagen, eine frühere Ankunft aus Richtung Steinefrenz und spätere Abfahrt in Richtung Steinefrenz zu prüfen, um die genannten Anschlüsse herzustellen.

Zur besseren Übersicht bitten wir ebenfalls darum, in der Netzgrafik Hessen auf der Linie N 29 RP die Zeiten im Kreuzungsbahnhof Steinefrenz darzustellen.

Korridor Taunusbahn (Brandoberndorf – Usingen – Friedrichsdorf – Frankfurt)

Die Planungen für die Verlängerung der S 5 HE von Friedrichsdorf bis Usingen sehen einen zweigleisigen Abschnitt zwischen Saalburg und Wehrheim vor. Dieser ist zur betrieblichen Stabilität notwendig, um im Verspätungsfall zu kreuzen. Ebenso ist hierdurch eine kürzere Standzeit im Bahnhof Wehrheim möglich, die benötigt wird, um die Linie S 5 HE im Bahnhof Friedrichsdorf zu stärken und zu schwächen.

Für den Abschnitt zwischen Grävenwiesbach und Usingen ist die Einrichtung einer Kreuzungsmöglichkeit in Hundstadt vorgesehen.

Bei Bedarf kann der RMV hier gerne genauere Fahrplanentwürfe des aktuellen Planungsstands zur Verfügung stellen.

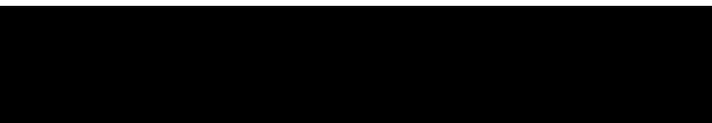
Umsteigezeiten an Knotenpunkten

In der Darstellung fehlt die Angabe einigen Knotenpunkten die Angabe von Umsteigezeiten. Wir bitten um Aufnahme der Darstellung der Übergangszeit. Dies betrifft insbesondere die Stationen: Alzey, Au (Sieg), Bad Kreuznach, Betzdorf, Brilon Wald, Darmstadt-Eberstadt, Darmstadt Nord, Diez, Erndtebrück, Frankfurt-Höchst Farbwerke, Frankfurt-Ost, Gensingen-Horrweiler, Hochheim, Hungen, Mainz-Römisches Theater, Miltenberg, Siegen Hbf, Staffel, Treysa, Usingen

Im Bahnhof Beienheim entsteht ein Mittelbahnsteig, so dass eine Übergangszeit für bahnsteiggleiche Umstiege von 3 Minuten angenommen werden kann.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Erläuterung und Diskussion von Lösungsmöglichkeiten zu den unsererseits genannten Punkte zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH | Alte Bleiche 5 | 65719 Hofheim/Ts.
Tel.: 06192/ 294 [REDACTED] Fax: 06192/ 294 [REDACTED] Mail: [REDACTED]

www.rmv.de | www.facebook.com/RMVdialog | www.twitter.com/rmvdialog

Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung: Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer: Dr. André Kavai

Aufsichtsratsvorsitzender: Oberbürgermeister Peter Feldmann

Handelsregister Frankfurt a.M. HRB 34128

USt.-IdNr.: DE 113847810

Hinweise zur Datenverarbeitung: www.rmv.de/datenschutz