

HESSEN



Hessisches
Ministerium für
Wirtschaft, Energie,
Verkehr und
Landesentwicklung

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN FÜR DEN PERSONENVERKEHR IN HESSEN

STAND: 16.07.2018

AARTALBAHN BAD SCHWALBACH-WIESBADEN TEIL: CITYBAHN WIESBADEN

Citybahn Wiesbaden mit Anschluss an die Mainzer Straßenbahn, Weiterführung nach Bad Schwalbach vorgesehen auf der Trasse der Aartalbahn

Finanzierung

Finanzierung durch GVFG angestrebt

Projektnutzen

- _ Entlastung des an seine Kapazitätsgrenzen gelangten Bussystems
- _ Verringerung von Schadstoffemissionen, Beitrag zur Luftreinhaltung
- _ Verknüpfung mit Nahverkehrssystem der Stadt Mainz
- _ Verbesserung der Verkehrsanbindung des Rheingau-Taunus-Kreises

Fahrzeitgewinn

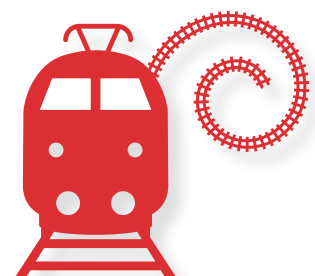
je nach Relation unterschiedlich, bspw. rund 15 Minuten zwischen Hochschule Rhein-Main und Kastel Brückenkopf

Projektfortschritt seit 2014

- _ Wiederaufnahme des Projekts durch ESWE
- _ Zusicherung des Landes für Unterstützung der Vorplanung in Höhe von 15 % der Vorplanungskosten (max. 465.000 EUR, zzgl. max. 270.000 EUR auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises)

Nächste Schritte

- _ Durchführung Vorplanung und Nutzen-Kosten-Untersuchung
- _ angestrebter Abschluss Vorplanung im 1. Halbjahr 2018 (Abschnitt von Mainz bis Wiesbaden Hochschule) bzw. im 2. Halbjahr 2018 (Abschnitt bis Bad Schwalbach)
- _ angestrebte Einleitung Planfeststellungsverfahren Ende 2018 / Anfang 2019 (Abschnitt bis Wiesbaden Hochschule) bzw. Mitte 2019 (Abschnitt bis Bad Schwalbach)



NEU-ISENBURG STADT - NEU-ISENBURG BAHNHOF TEIL: REGIONALTANGENTE WEST

Finanzierung

Finanzierung durch GVFG vorgesehen.
Anmeldung Bundes-GVFG erfolgt.

_ Antrag auf Planfeststellung Abschnitt Nord
am 27.10.2017 gestellt

Projektnutzen

- _ Schaffung neuer umsteigefreier Direktverbindungen u. a. von Bad Homburg, Frankfurt-Praunheim, Eschborn, Frankfurt-Höchst über den Flughafen Frankfurt nach Neu-Isenburg und Dreieich
- _ Entlastung des sternförmig auf Frankfurt ausgerichteten S-Bahn-Systems durch die o. g. neuen Tangentialverbindungen

Nächste Schritte

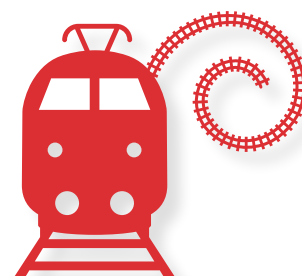
- _ Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt Süd 2 (Neu-Isenburg Bf - Neu-Isenburg)
- _ Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für die Abschnitte Mitte und Süd 1 in 2019
- _ Einreichung Planfeststellungsunterlagen Abschnitt Süd 2
- _ Planfeststellungsbeschlüsse erwartet ab 2020

Fahrzeitgewinn

je nach Verbindung bis zu 15 Minuten

Projektfortschritt seit 2014

- _ Beitritt des Landes zur RTW Planungsgesellschaft im Herbst 2014
- _ Förderung des Projekts durch die EU seit Mitte 2015
- _ Abschluss Vorplanung
- _ Durchführung frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in drei von vier Abschnitten



HORLOFFTALBAHN

Finanzierung

- _ Planungskosten durch RMV, ZOV Verkehr, Stadt Hungen und Gemeinde Wölfersheim
- _ Investitionskosten durch GVFG-Förderung und komplementären Anteil der Gebietskörperschaften
- _ Bei Übernahme der Strecke durch die DB AG Prüfung, ob zweckgebundene Bundesmittel der DB AG aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einsetzbar sind

Projektnutzen

- _ Direkte Schienenverbindung von Hungen nach Friedberg mit Anschlüssen nach Frankfurt
- _ In den Hauptverkehrszeiten umsteigefreie Direktverbindung von Lich über Hungen und Friedberg nach Frankfurt
- _ Dadurch schnellere Erreichbarkeit des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main und Aufwertung des südöstlichen Landkreises Gießen
- _ Häufigere und umsteigefreie Schienenverbindung für Wölfersheim aufgrund leistungsfähigerer Infrastruktur
- _ Lückenschluss im Bahnnetz

Fahrzeitgewinn

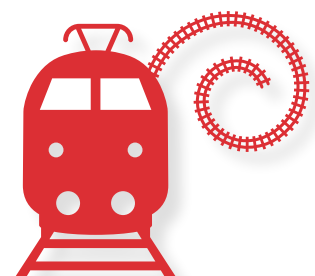
Deutliche Reisezeitverkürzung, z. B. 30 Minuten von Hungen nach Frankfurt (ca. 60 Minuten umsteigefrei statt derzeit 90 Minuten mit Umstieg in Gießen)

Projektfortschritt seit 2014

- _ Erste Nutzen-Kosten-Untersuchung anhand Kostengrobschätzung 2016
- _ Vertiefte Machbarkeitsprüfung / Vorplanung durch RMV und ZOV-Verkehr 2017
- _ Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2018

Nächste Schritte

- _ Abschluss von Kooperationsverträgen für die weitere Planung
- _ Einleitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung



LUMDATALEBAHN

Finanzierung

- _ Planungskosten durch RMV und ZOV Verkehr
- _ Investitionskosten durch GVFG-Förderung und komplementären Anteil der Gebietskörperschaften; Prüfung, ob zweckgebundene Bundesmittel der DB AG aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einsetzbar sind

Projektnutzen

- _ Gegenüber der heutigen Buslinie deutlich kürzere Fahrzeiten aus dem Lumdatal nach Lollar und Gießen mit Anschluss ins Rhein-Main-Gebiet und die Region
- _ Erschließung von Lollar Nord durch zusätzlichen Haltepunkt möglich
- _ Im angepassten Buskonzept bleibt die Busverbindung im Nahbereich Staufenberg - Lollar - Gießen Nord - Innenstadt erhalten.

Fahrzeitgewinn

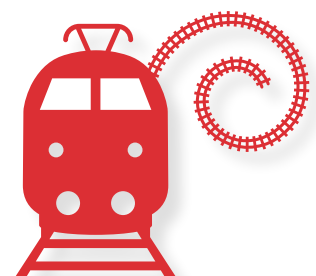
Näherungsweise Halbierung der Fahrzeit Lollar - Gießen Bahnhof (unter 30 Minuten statt heute mit dem Bus 50 - 60 Minuten)

Projektfortschritt seit 2014

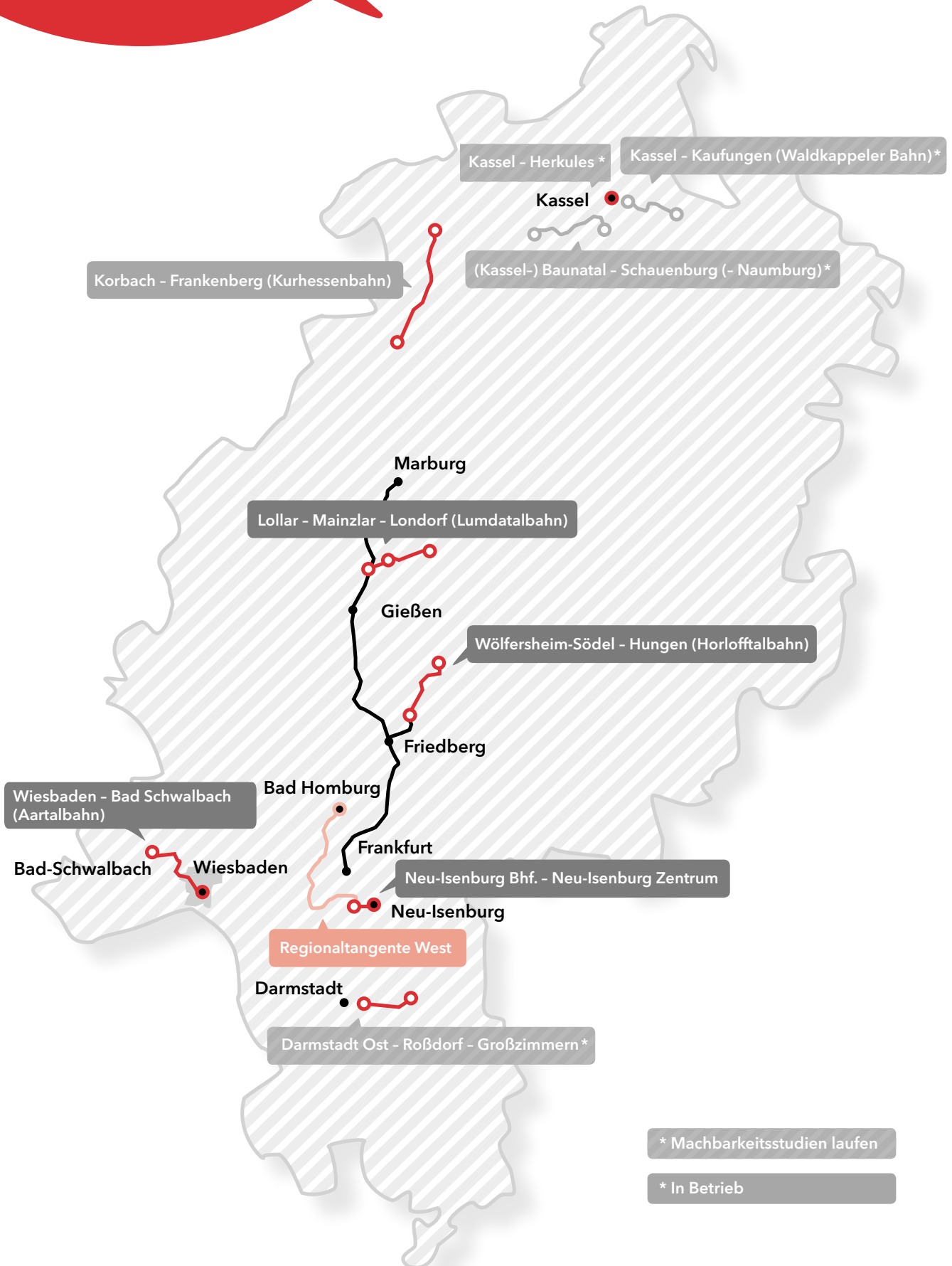
Machbarkeitsstudie mit Nutzen-Kosten-Untersuchung 2015 bis 2018 in Verbindung mit Studien zu Betriebskonzepten 2015 bis 2017

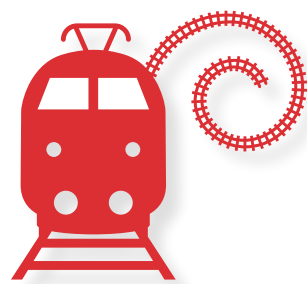
Nächste Schritte

- _ Abschluss von Kooperationsverträgen für stufenweise Planung
- _ 1. Stufe: Vorplanung, 2. Stufe: Entwurfs- und Genehmigungsplanung



REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN





Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
Telefon 0611 815-2020
presse@wirtschaft.hessen.de
<https://wirtschaft.hessen.de>