

Herzlich Willkommen
zur Präsentation des Hessischen Schienenkonzepts, erste Auflage

Mühlital, 02.11.23

Klima- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen (01)

- Nach Ansicht des Expertenrats für Klimafragen reichen die bisher angekündigten Maßnahmen der Bundesregierung nicht aus, um die verpflichtenden Klimaziele zu erreichen: „Realisierungswahrscheinlichkeit: Kaum erwartbar“



- Die Anzahl aller zugelassenen Autos nimmt weiterhin zu
- Die Ampelregierung will 2023 die verpflichtenden Sektorziele der Vorgängerregierung abschaffen
- Werden die Gesamtziele nicht eingehalten, muss Deutschland bei anderen EU-Ländern CO₂-Zertifikate kaufen. Da auch andere Länder Probleme mit der Ziel-Erreichung haben, werden kaufbare CO₂-Zertifikate knapper und werden tendenziell teurer
- Das Nicht-Erreichen der deutschen Ziele ist also ein finanzielles Haushaltsrisiko für den Bundeshaushalt
- Von den neu zugelassenen Autos sind 80 % Verbrenner, 20 % alternative Antriebe. Auch 2023 zugelassene Autos werden 2030 noch fahren und brauchen als Verbrenner importiertes Öl (negative Außenhandelsbilanz)
- Um die CO₂-Emissionen signifikant zu senken, muss folglich die Verkehrsleistung im Auto- und Lkw-Verkehr gesenkt werden

Klima- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen (02a)

- Um die CO₂-Emissionen signifikant zu senken, muss folglich die Verkehrsleistung im Auto- und Lkw-Verkehr gesenkt werden
- In dieser Reihenfolge ist vorzugehen:
- **Verkehr vermeiden** (Raumplanung der kurzen Wege, höhere Transportpreise mit Anlastung der ökologischen Folgekosten v. a. beim Straßen- und Luftverkehr reduzieren die Verkehrsleistung – nicht die Mobilität und Warenverfügbarkeit!)
- **Verkehr verlagern** (auf Rad, Zufußgehen, Bahn, Bus – sind pro Personen- bzw. Tonnenkilometer effizienter als Auto und Lkw)
- **Verkehrsmittel optimieren** (im Landverkehr i. W. Elektrifizierung)

Welche Maßnahmen stehen im Hessischen Schienenkonzept?

- Reaktivierung von mind. 16 stillgelegten Eisenbahnstrecken
 - Nur bei zwei Strecken aus der Liste gibt es eine konkrete Unterstützung des Landes
 - Im Großraum Darmstadt im Schienenkonzept :
 - Reinheim – Groß-Bieberau, Groß-Zimmern – Darmstadt Ost, als Teil eines normalspurigen Stadt-Land-Bahn-Netzes für Darmstadt bis zum Friedensplatz sowie mit Regionalbahnen nach Frankfurt
- Minutengenaue Fahrpläne und Beschreibung der Infrastruktur fürs Fahrplankonzept (110 Seiten)
 - Ehrenamtliche machen die Hausaufgaben von Land, RMV, Bundestags- und Landtagsabgeordneten

Hessisches Schienenkonzept 2030 plus

Erste Auflage

Sommer 2023



Ein Beitrag zur kurz-, mittel- und langfristigen Zukunft hessischer Eisenbahnstrecken

Herausgeber

Hessisches Schienenbündnis

Zug		RB	RB	RB
		80928	75730	66632
Linie		RB 66	RB 75	RB 66
	von	Wieb. (RE 80)	A'burg	
Darmstadt Nord			19:22	
Darmstadt Hbf	an		19:27	
Darmstadt Hbf		19:10	19:38	19:41
Darmstadt Süd		19:13		19:44
DA-Eberstadt		19:18		19:48
Pfungstadt	an	19:22		19:52
	nach		WI	

Welche Maßnahmen stehen im Hessischen Schienenkonzept?



- Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn (01)
 - RB: Stundentakt für alle Stationen; RB 82 (Frankfurt – Eberbach) fährt im Zweistundentakt zwischen Eberbach und Heilbronn, in den Lücken des RE im Neckartal (Erbacher Erklärung: Zellhausen nur zweistündlich, keine Züge über Eberbach hinaus)
 - RE: Stundentakt für alle aufkommensstarken Stationen, in Wiebelsbach jeweils Anschlüsse in alle Richtungen (Erbacher Erklärung: RE 85 zweistündlich verbummelt bis Wiebelsbach, ohne RE-Anschlüsse nach Erbach bzw. RB-Anschlüsse nach DA-Nord – Frankfurt)
→ SPD-Ziel „Halbstundentakt zwischen Mittelzentren“ nicht erreichbar
 - In Babenhausen stündlich richtungsbezogene Anschlüsse von RE 85 aus Hanau nach Darmstadt und Aschaffenburg sowie retour (Erbacher Erklärung: Nur zweistündlich)
 - Bahnsteiglänge mindestens 250 Meter (Dreifachtraktion LINT 81 oder vergleichbar) (Erbacher Erklärung: Max. 170 m, jedoch im Odenwaldkreis unverändert nur 120 m, für die Weiterführung von Zügen Richtung Heilbronn sind mind. 250 m Zuglänge erforderlich)
 - Zweigleisige Abschnitte Hainstadt – Seligenstadt und Langstadt – Klein-Umstadt (Erbacher Erklärung: Keine Zweigleisigkeiten Hanauer Ast, obwohl die Notwendigkeit seit Veröffentlichung „123 km Zukunft“ im September 2018 bekannt ist.

Welche Maßnahmen stehen im Hessischen Schienenkonzept?

- Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn (02)
 - Reaktivierung Gersprenztalbahn mit stündlichen Flügelzügen zur Odenwaldbahn nach Frankfurt
 - Wiederherstellung der Kreuzungsbahnhöfe Mühlthal, Zeilhard (*Betriebsbahnhof*), Hetzbach
 - Lokaler Güterverkehr: Erhalt der Güterverkehrsanlage in Ober-Ramstadt, Sicherung vorhandener Bahnflächen in Mühlthal, Groß-Bieberau, Otzberg, Langstadt, Höchst, Zell, Michelstadt, Hetzbach.
Verlängerung der Gersprenztalbahn vom Bahnhof Groß-Bieberau zum Steinbruch, ggf. auch zur lokalen Containerumladung nutzbar (Erbacher Erklärung enthält keinen Güterverkehr)
 - Flächenfreihaltung für Zweigleisigkeit Hanau – Wiebelsbach und Darmstadt – Erbach, frühere Kreuzungsbahnhöfe Südabschnitt
 - Anschließende Buslinien:
Babenhausen – Groß-Umstadt (ergänzend zur RB 86 für Langstadt, Klein-Umstadt),
Dieburg – Groß-Umstadt – Mömlingen – OBB-Elsenfeld,
Bensheim – Reichelsheim – Michelstadt – Erbach,
Ober-Ramstadt Bahnhof – Modautal,
Dieburg – Groß-Zimmern – Reinheim – Reichelsheim – Fürth,
Groß-Zimmern – Groß-Umstadt



Hausgemachte hessische Probleme bei Eisenbahn und ÖPNV (01)

- Hessen hat 1996 die vom Bund an die Länder gegebene Verantwortung für den Schienen-Regionalverkehr (SPNV) sofort an die Kommunen delegiert (Kreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte)
 - Die Kreise müssen zusätzliche Zugfahrten in ihrem Gebiet mitfinanzieren und daher zurückhaltend bei der Forderung nach mehr Zügen.
Auch nach Entfall der Partnerschaftsfinanzierung, angekündigt für 2025, müssen die Kreise weiterhin über den RMV für SPNV mit bezahlen
- Die Verkehrsverbünde sind nicht ausreichend finanziell ausgestattet
 - Eine Anfrage des DGB im Dadina-Fahrgastbeirat ergab, dass die vom RMV gewünschten RE-Zugfahrten Babenhausen – Wiebelsbach aus Geldmangel nicht stattfinden. Lt. NVV kann dieser in den nächsten zwei Jahren keine zusätzliche Leistungen bestellen wegen fehlender Mittel
- Die Mitfinanzierung der Kreise beim SPNV entzieht dem lokalen ÖPNV aus Bus und Tram die erforderlichen Mittel
 - Bei Haushaltsengpässen kürzen die Kreise u. a. beim ÖPNV, gerade bei der Versorgung ländlich geprägter Gebiete (Fischbachtal, Modautal, Otzberg, Groß-Umstadt) – z. B. Darmstadt-Dieburg beim On-Demand-Rufbus „Dadiliner“, mit Zustimmung der grünen Regierungspräsidentin

Hausgemachte hessische Probleme bei Eisenbahn und ÖPNV (02)

- Hessen hat kein Reaktivierungsprogramm für stillgelegte Eisenbahnstrecken
 - Obwohl Eisenbahnstrecken i. d. R. mindestens die Bedeutung von Landesstraßen, eher Bundesstraßen haben, überlässt Hessen den finanziell klammen Kreisen den Anstoß
 - Der Stilllegung für den Güterverkehr der Gersprenztalbahn (Groß-Bieberau – Reinheim) sah der Minister tatenlos zu, dennoch sagt er im Landtag und in Darmstadt „Jeder Meter Schiene hilft“, zuletzt bei Eröffnung der Lichtwiesenbahn 2022
 - Sind Kreise oder ehrenamtliche Initiativen in jahrzehntelanger Kärnerarbeit erfolgreich wie im Lumdatal, kommt der Minister – sind sie es nicht, kommen Abriss, Entwidmung und Bebauung räumlich nur einmal verfügbarer Trassen
- Landesweite Bedienungsstandards im ÖPNV gibt es in Hessen nicht
 - Ob ein Ort mit 500 oder 1.000 Einwohner einen täglichen Stundentakt hat, hängt an Engagement und/oder Kassenlage des Kreises. Das Land ist kein Aufgabenträger, Versprechen in Wahlprogrammen sind daher bei unverändertem ÖPNV-Gesetz nicht möglich
- Wegen Fachkräftemangel fallen in Hessen täglich Zug-, Bus-, und Tramfahrten aus
 - Die Arbeitsbedingungen müssen besser werden. In den Verkehrsverträgen sind größere Personalreserven vorzusehen, finanziell abgesichert

Für den Schienen-Regionalverkehr (SPNV) muss allein das Land organisatorisch und finanziell zuständig sein

- Das Land bestimmt, auf welchen Strecken wie viele Züge fahren
 - mindestens täglicher Halbstundentakt – Landes-Reaktivierungsprogramm
 - Weil auf Eisenbahnstrecken nahezu ausnahmslos kreisgrenzen-überschreitende Züge fahren, die in ein landesweites Netz eingebunden sind
 - Eisenbahnstrecken können und müssen mehr für Güterverkehr genutzt werden, um Reaktivierung für den Güterverkehr kümmert sich derzeit gesetzlich keine Ebene
 - Gerade zu reaktivierende Eisenbahnstrecken befinden sich oft nicht mehr im Bundeseigentum (Gersprenztalbahn) bzw. der Bund wird diese Trassen abgeben (Lumdatabahn)
 - Infrastruktur-Bereitstellung ist Landesaufgabe, siehe auch § 41 Hess Verf.: „ ... das an Schienen ... gebundene Verkehrswesen“
 - Das Schicksal regional bedeutender Eisenbahnstrecken darf nicht oft kurzsichtiger oder klammer Kommunalpolitik überlassen werden
 - Mit den Bundesmitteln und im Vergleich zu 2023 zusätzlichen Landesmitteln bestimmt das Land aktiv den Zugfahrplan und das Streckennetz



Schienenbündnis @Schienenbu... · 7 h ✓
Um Rettung d.

#Bahn

#GroßBieberau - #Reinheim

#LaDaDi baten wir @hmwevl H. @talwazir
am 11.10.17 persönlich.

#ÖPNV

[schienebuendnis.de](https://www.schienebuendnis.de)



Für mehr Eisenbahn und ÖPNV muss das Land mehr finanzielle und neu organisatorische Verantwortung übernehmen (02)

- Bus-, Tram- und U-Bahn-Verkehr brauchen landesweite Standards und sichere Finanzierung
 - Mit Abgabe der finanziellen und organisatorischen Verantwortung für den SPNV stehen die kommunalen ÖPNV-Budgets vollständig dem lokalen ÖPNV zur Verfügung
 - Vom Land vorgegebene Bedienungsstandards müssen vom Land bei der Haushaltsgenehmigung von Kürzungsvorgaben ausgenommen werden
 - Beispielhaft an Groß-Umstadt und Umgebung liegt seit 24.02.22 ein Buskonzept vor, das dem „Ordnungsraum“ gerecht wird
- Hessen braucht ein Landestariftreue- und Vergabegesetz
 - Damit die personelle Basis für mehr Busse und Bahnen gesichert ist

Bahn- und Buskonzept
für
Groß-Umstadt und Umgebung
für echten Klimaschutz



Herausgeber:
Agenda-Gruppe Groß-Umstadt



Infrastruktur, Fahrplan und Linienkonzept:
Initiative zur Förderung und Erhaltung der Odenwaldbahn
und ihrer Anschlussstrecken



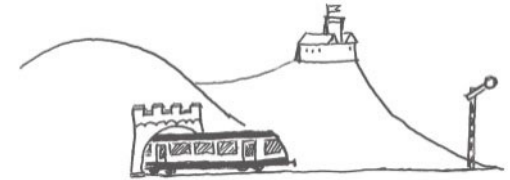
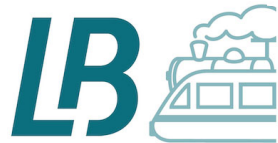
Weitere Unterstützer:

Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Starkenburg e. V.



Deutscher Gewerkschaftsbund DGB
Kreisverband Darmstadt-Dieburg

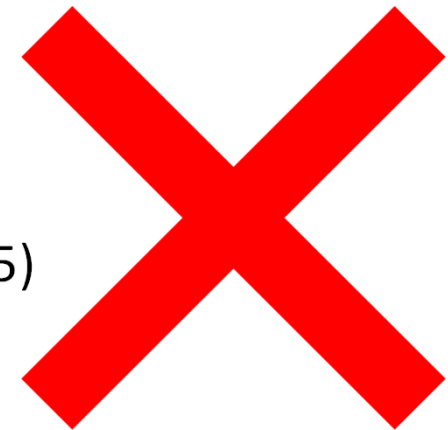




Groß-Umstadt, 28.09.23

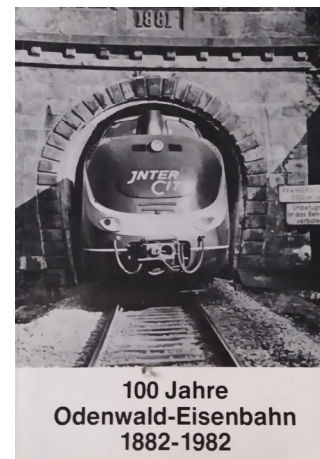
Technologie und Verkehr

- Da die motorisierte Verkehrsleistung schon 2030 deutlich reduziert werden muss, scheiden folgende Technologie-Ansätze mangels breiter Anwendbarkeit aus:
 - CO₂-Speicherung (CCS)
 - E-Fuels (hohe Umwandlungsverluste von Strom zu E-Fuel bei Bereitstellung, Transport)
 - HVO (geringe Verfügbarkeit)
 - Grüner Wasserstoff als Antriebsmittel im Landverkehr (keine ausreichende Verfügbarkeit)
 - Oberleitungs-Lkw (weiterhin nur Testbetrieb auf der A 5)
 - Kernfusion zur Stromerzeugung
 - Flugtaxi



Technologie und Verkehr

- Energiesparende Technologie haben unsere Urururgroßeltern, Ururgroßeltern erfunden und Folge-Generationen weiterentwickelt
 - Öffentliche Eisenbahnstrecken in Deutschland: 1835
 - Elektrische Eisenbahn weltweit, erfunden in Deutschland: 1879
 - Modernes Fahrrad mit Kettenantrieb (Großbritannien): 1888
 - Öffentlicher Linienbus in Deutschland: 1895



Klima- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen (02b)

- Da 2030 die Verkehrsleistung (Auto und Lkw) geringer sein muss, gehen die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrsministeriums von falschen Zielen aus. Die Bundes- und Landespolitik muss die entsprechenden Rahmenbedingungen setzen, um die verpflichtenden Ziele zu erreichen
- Wenn die Verkehrsleistung logischerweise im Vergleich zu 2023 sinken muss, ist eine Erweiterung der Leistungsfähigkeit von Bundesfernstraßen (breitere Autobahnen und Bundesstraßen) sinnlos, denn für weniger Verkehr brauchen wir nicht mehr Straßen – dies ist keine Aussage zu Ortsumfahrungen
- Um die Mobilität von Menschen und Gütern umweltschonend zu gewährleisten, müssen – neben verstärktem mobilem Arbeiten – erhebliche heutige Pkw-/Lkw-Verkehrsmengen von Eisenbahn, Bus und Straßenbahn sowie Rad und Zufußgehen aufgenommen werden
- Die bisherigen Nahverkehrspläne, der Bundesverkehrswegeplan und auch die „Erbacher Erklärung 2020“ sowie Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken berücksichtigen die obenstehenden Rahmenbedingungen nicht und sind daher inhaltlich überholt

Hessisches Schienenkonzept – wieso? (01)

- Die Bundesregierung will die Anzahl der Bahn-Fahrgäste bis 2030 verdoppeln, und den Anteil der Schiene von 18 % auf 25 % am Gesamt-Güterverkehr steigern (im Vgl. zu 2019)
 - Hessen hat sich weder dieses Ziel gesetzt,
 - noch Maßnahmen genannt, die diesem Ziel zumindest nahe kommen:
 - Vermutlich reicht nicht einmal die Verdoppelung der Fahrgastzahlen zum Erreichen der Sektorziele Verkehr
- Die Bundesregierung lässt derzeit den Zielfahrplan zum „Deutschland-Takt 2030“ überarbeiten, der Basis auch für bundesfinanzierte Investitionen in Regionalstrecken ist
 - Welche zusätzlichen Fahrplan-Maßnahmen Hessen bzw. die Verbünde RMV, NVV, VRN übers Bundesverkehrsministerium gemeldet haben, ist unbekannt
 - Die grüne Bundestagsfraktion hat für alle Bundesländer *ohne grüne Verkehrsministerien* eine entsprechende Liste zusammengestellt, die öffentlich einsehbar ist

Hessisches Schienenkonzept – wieso? (02)

- Andere Bundesländer haben Landesprogramme zur Reaktivierung derzeit stillgelegter Eisenbahnstrecken; seit 2019 schreiben Allianz pro Schiene und VDV die „Agenda zur Reaktivierung“ stetig fort
 - Hessen verweist auf die Landkreise und Verkehrsverbände, die jedoch finanziell klamm sind und daher zurückhaltend bei kostenverursachenden Netzerweiterungen
- Der Fachkräftemangel im Eisenbahnverkehr und ÖPNV gefährdet einen deutlichen Zuwachs
 - Hessen hat kein wirksames Landestariftreue- und Vergabegesetz, daher sind die Beschäftigungsbedingungen nicht attraktiv genug
- Bessere Erreichbarkeit mit Bus und Bahn führt zu geringerer Auto-Nutzung, und diese hat neben den positiven Klimawirkungen auch viele lokale Wirkungen: Mehr Platz für andere Nutzungen in den Zentren

Welche Maßnahmen stehen im Hessischen Schienenkonzept?

- Dreieichbahn
 - RB: Halbstundentakt für alle Stationen (RB 61), im Stundentakt Direktzüge nach Frankfurt Hbf
 - Kreuzungsbahnhof Eppertshausen nicht erforderlich, jedoch für Pünktlichkeit sinnvoll
 - Bahnsteiglänge ausreichend dimensionieren
 - Sofern die S 1 oder S 2 über Ober-Roden hinaus fahren sollten, Verlängerung mindestens im Stundentakt bis Dieburg, ggf. abwechselnd mit RB-61-Zügen nach Frankfurt Hbf
 - Trasse Dieburg – Groß-Zimmern wie im Regionalplan vorgesehen freihalten
 - Elektrifizierung Buchschlag – Ober-Roden (– Dieburg)
 - Anschließende Buslinien:
Darmstadt Hbf – Oberwaldhaus – Messel – Urberach, Dieburg – Reinheim – Reichelsheim – Fürth, Dietzenbach – Darmstadt Hbf als Vorlaufbetrieb für evtl. S-2-Neubaustrecke

Welche Maßnahmen stehen im Hessischen Schienenkonzept?



- Main-Rhein-Bahn
(Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden mit Direktzügen Ried)
 - RB: Halbstundentakt für alle (heutigen) Stationen (RB 75)
 - RB: Viertelstundentakt für die meisten Stationen im engeren Umfeld von Darmstadt (RB 77)
 - Neue RB 77 im Halbstundentakt für Direktverbindung hessisches Ried – Darmstadt sowie Taktverdichtung (Riedstadt-Goddelau – GG-Dornberg – Klein Gerau – Weiterstadt – Darmstadt Hbf – Babenhausen)
 - Auf heutiger Infrastruktur umsetzbar ohne Baumaßnahmen, anders als eine Straßenbahn nach Riedstadt
 - Vollknoten in Babenhausen Minute 00 mit Odenwaldbahn (RB 75/RB 86), zusätzlich richtungsbezogene Anschlüsse von/nach Hanau (mit RE 85, zweigleisige Abschnitte Hanauer Ast erforderlich)
 - Vollknoten in Darmstadt Hbf zur Minute 00 und 30 (RB 75)
 - Bahnsteiglänge ausreichend dimensionieren
 - Blockverdichtung Darmstadt Hbf – Aschaffenburg
 - Erhalt aller Güterverkehrsanlagen in Babenhausen, Anschluss des Logistikzentrums „Fiege“ in Dieburg ans Schienennetz, Sicherung vorhandener Bahnflächen bzw. anschließender Flächen in Altheim, Hergershausen
 - Eigene Gleise (Fahrstraßen) in Aschaffenburg für die Main-Rhein-Bahn, Ertüchtigung auf mind. 140 km/h, durchgehender Gleiswechselbetrieb, Anbindung Gleis 4 in Darmstadt Nord an die Güterstrecke nach Darmstadt Hbf, Freihaltung Flächen Darmstadt Nord – Darmstadt Hbf