

Gutachten

Mögliche Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs in Mittelhessen

Regierungsbezirk Gießen

Braunschweig, Dezember 2020

Auftraggeber:

Regierungspräsidium Gießen

Dezernat 31 - Regionalplanung,

Bauleitplanung

Landgraf-Philipp-Platz 1-7

35390 Gießen

Auftragnehmer:

Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau
und -betrieb, TU Braunschweig

Pockelsstraße 3

38106 Braunschweig

www.tu-braunschweig.de/ive

Bearbeiter:

Jan Peter Heemsoth, M. Sc.

Nina Schmidt, M.Sc.

Dr.-Ing. Christoph Schütze

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1 Ausgangslage und Zielsetzung.....	1
1.1 <i>Definition Haltepunkt</i>	<i>1</i>
1.2 <i>Anforderungen an Haltepunkte.....</i>	<i>2</i>
2 Herangehensweise und Betrachtung der Haltepunkte	4
2.1 <i>Arbeitspaket 1: Erstellung Beurteilungskonzept für mögliche SPNV-Haltepunkte</i>	<i>4</i>
2.2 <i>Definition der harten Kriterien.....</i>	<i>5</i>
2.3 <i>Definition der weichen Kriterien</i>	<i>9</i>
2.4 <i>Arbeitspaket 2: Erfassung möglicher weiterer Haltepunkte</i>	<i>12</i>
2.5 <i>Vorstellung der vom Auftraggeber übermittelten Haltepunkte</i>	<i>12</i>
2.6 <i>Arbeitspaket 3: Bewertung der Haltepunkte</i>	<i>16</i>
2.7 <i>Bewertung der einzelnen Haltepunkte</i>	<i>18</i>
2.7.1 <i>Landkreis Gießen</i>	<i>19</i>
2.7.2 <i>Landkreis Limburg-Weilburg</i>	<i>32</i>
2.7.3 <i>Landkreis Marburg-Biedenkopf.....</i>	<i>34</i>
2.7.4 <i>Vogelsbergkreis</i>	<i>43</i>
3 Bewertung der Ergebnisse	46
3.1 <i>Landkreis Gießen</i>	<i>48</i>
3.2 <i>Landkreis Limburg-Weilburg.....</i>	<i>49</i>
3.3 <i>Landkreis Marburg-Biedenkopf</i>	<i>51</i>
3.4 <i>Vogelsbergkreis</i>	<i>53</i>
3.5 <i>Probleme und Grenzen der Haltepunktuntersuchung</i>	<i>54</i>



3.6	<i>Betriebliche Randbedingungen</i>	54
4	Zusammenfassung	58
5	Fazit und Ausblick	60
6	Anhang	61
	<i>Anhang A: Definition und Sammlung harte Kriterien</i>	<i>61</i>
	<i>Anhang B: Definition und Sammlung weiche Kriterien</i>	<i>61</i>
	<i>Anhang C: Bewertungsmatrix nach Landkreisen sortiert</i>	<i>61</i>
	<i>Anhang D: Ergebnismatrix</i>	<i>61</i>
	<i>Anhang E: Fahrzeitenanalyse</i>	<i>61</i>
	<i>Anhang F: Sammlung Haltepunkte Hessen</i>	<i>61</i>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte der bestehenden und zu untersuchenden Haltepunkte.....	14
Abbildung 2 Vorgehen Bewertung der Haltepunkte.....	16
Abbildung 3 Auszug aus der Tabelle Cluster und prozentuale Verteilung der harten Kriterien	17
Abbildung 4 Auszug aus der Tabelle Cluster und prozentuale Verteilung der weichen Kriterien	18
Abbildung 5 Lage Haltepunkt Pohlheim-Hausen	19
Abbildung 6 Lage Haltepunkt Pohlheim-Garbenteich	20
Abbildung 7 Lage Haltepunkt Lich/West.....	21
Abbildung 8 Lage Haltepunkt Buseck-Großen-Buseck.....	22
Abbildung 9 Lage Haltepunkt Gießen-Aulweg	23
Abbildung 10 Lage Haltepunkt Reiskirchen-Lindenstruth	24
Abbildung 11 Lage Haltepunkt Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer-Weg	25
Abbildung 12 Lage Haltepunkt Gießen Alter Flughafen.....	26
Abbildung 13 Lage Haltepunkt Gießen Marshall-Siedlung/Grünberger Straße	28
Abbildung 14 Lage Haltepunkt Gießen-Rödgen.....	29
Abbildung 15 Lage Haltepunkt Gießen Kleinlinden	30
Abbildung 16 Lage Haltepunkt Limburg a. d. Lahn-Weststadt	32
Abbildung 17 Lage Haltepunkt Weilburg-Kirschhofen.....	33
Abbildung 18 Lage Haltepunkt Marburg/Mitte	34
Abbildung 19 Lage Haltepunkt Kirchhain-Anzefahr	35
Abbildung 20 Lage Haltepunkt Wetter-Niederwetter	36
Abbildung 21 Lage Haltepunkt Wetter-Todenhausen	37
Abbildung 22 Lage Haltepunkt Dautphetal-Carlshütte.....	38
Abbildung 23 Lage Haltepunkt Biedenkopf-Eckelshausen.....	39
Abbildung 24 Lage Haltpunkt Lahntal-Göttingen.....	40
Abbildung 25 Lage Haltepunkt Lahntal-Kernbach/Brungershausen.....	41
Abbildung 26 Lage Haltepunkt Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet	42
Abbildung 27 Lage Haltepunkt Alsfeld-Altenburg.....	43
Abbildung 28 Lage Haltepunkt Schwalmatal-Brauerschwend.....	44
Abbildung 29 Lage Haltepunkt Lauterbach-Wallenrod.....	45



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Punkteverteilung der Kriterien PKW- und Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt	7
Tabelle 2 Einfluss des Kriteriums Abstand zu gegebenenfalls weiteren (geplanten) Haltepunkten	8
Tabelle 3 Übersicht der möglichen weiteren Haltepunkte	12
Tabelle 4 Übersicht der abgestimmten und zu untersuchenden Haltepunkte	15
Tabelle 5 Vergabe von Schulnoten für die Bewertungspunkte (1-sehr gut; 6-ungenügend) ..	47
Tabelle 6 Ergebnisse der Haltepunktbetrachtung im Landkreis Gießen	49
Tabelle 7 Ergebnisse der Haltepunktbetrachtung im Landkreis Limburg-Weilburg.....	50
Tabelle 8 Ergebnisse der Haltepunktbetrachtung im Landkreis Marburg-Biedenkopf	52
Tabelle 9 Ergebnisse der Haltepunktbetrachtung im Vogelsbergkreis.....	53



Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
AN	Auftragnehmer
D-Takt	Deutschland-Takt
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GIS	Geografisches Informationssystem
IHK	Industrie- und Handelskammer
IVE	Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RPM 2010	Regionalplan Mittelhessen 2010
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im Zuge des Klimawandels ist ein Wechsel vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und fossilen Brennstoffen hin zu klimafreundlichen Möglichkeiten des Personenverkehrs erforderlich. Unter anderem soll der Nahverkehr auf der Schiene weiter gestärkt werden. Vorangetrieben wird dies aktuell durch deutschlandweit angeregte Diskussionen über eine Reaktivierungswürdigkeit von Eisenbahnstrecken. Neben der Reaktivierung einzelner Strecken sind auch vielerorts Haltepunkte Gegenstand der Reaktivierungsüberlegungen. Haltepunkte übernehmen notwendige und wichtige Funktionen des Zu- und Abgangs für Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Haltepunkte sind jedoch nur attraktiv, wenn diese für die Fahrgäste gut erreichbar sind, einen angemessenen Abstand zueinander haben und darüber hinaus entsprechend der Nachfrage bedient werden.

In diesem Gutachten werden Kriterien für eine Reaktivierung von Haltepunkten erläutert. Es wurde ein Tool entwickelt, mit dem die Kriterien auf alle zu untersuchenden Haltepunkte angewendet werden können. Anschließend wurden die vom Auftraggeber (AG) vorgegebenen sowie weitere vom Auftragnehmer (AN) identifizierten Haltepunkte (Kapitel 2) mithilfe des Tools beurteilt (Kapitel 3).

1.1 Definition Haltepunkt

In diesem Kapitel soll zunächst ein gemeinsames Verständnis des Grundbegriffs für den Ort des Zu- oder Ausstiegs von Fahrgästen geschaffen werden. Im Netz der Deutschen Bahn AG wird ganz allgemein von Verkehrsstationen gesprochen. Hierbei handelt es sich um ca. 5.400 Bahnhöfe, Haltepunkte oder Haltestellen. Diese Stationen werden von der DB Station&Service AG gemanagt, sie ist eine Tochterfirma der Deutschen Bahn AG. Eine Unterscheidung in

- Bahnhof
- Haltepunkt und
- Haltestelle

findet sich in der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) im §4 unter dem Titel „Begriffserklärungen“¹.

¹ Vgl. Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung, §4, <https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/>, Stand 04.05.2019, abgerufen am 26.11.2020



Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen (EBO §4, (2))².

Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen (EBO §4, (8))³.

Haltestellen sind Abzweigstellen oder Anschlussstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind (EBO §4, (9))⁴.

Abzweigstellen sind Orte der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können.

Im Sinne der EBO werden im Rahmen des Gutachtens überwiegend Haltepunkte betrachtet. Auch wenn Weichen vorhanden sein sollten oder ein Übergang auf andere Strecken möglich wäre, wird generell von Haltepunkten gesprochen. Nur die großen Verkehrsstationen, die als Bahnhof bekannt sind, werden auch so benannt.

Die Haltepunkte sind der erste und letzte Eindruck des Systems SPNV für den Fahrgast und sind entsprechend attraktiv und einladend zu gestalten.

Bei dem Entwurf von Haltepunkten sind die Interessen der Fahrgäste, der verantwortlichen für den Haltepunkt (Betreiber, Eigentümer), des SPNV-Betreibers sowie weiterer Stakeholder (Gemeinden, politische Gremien) nicht immer gleich und entsprechend gegeneinander abzuwägen. Rechtliche Vorgaben schreiben das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die EBO vor.

1.2 Anforderungen an Haltepunkte

In diesem Kapitel werden zunächst die allgemeinen Anforderungen von Fahrgästen und im Anschluss die Anforderungen der Betreiber an Haltepunkte erläutert.

Fahrgäste setzen in erster Linie eine optimale Nähe der Haltepunkte zu Fahrzielen sowie -quellen und zu Orten oder Zentren mit Sammelfunktion voraus. Für mobilitätseingeschränkte Personen sollte der Haltepunkt sicher und barrierefrei sowie möglichst komfortabel und auf direktem Wege zu erreichen sein. Die Haltepunkte sollen leicht auffindbar sein und vor Ort

² Vgl. Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung, §4, <https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/>, Stand 04.05.2019, abgerufen am 26.11.2020

³ Vgl. ebenda

⁴ Vgl. ebenda



soll es ein nachvollziehbares, einfaches und aktuelles Informationsangebot zu den dort verkehrenden Linien, den Tarif- und Fahrscheinoptionen geben. Für die Fahrt sollte sowohl eine angemessene Reisegeschwindigkeit als auch der damit in Korrelation stehende angemessene Haltepunktabstand berücksichtigt werden.

Bahnhöfe und Haltepunkte werden von der DB Station&Service AG in verschiedene Klassen (ehemals Bahnhofskategorien) anhand verschiedener Faktoren eingeteilt. Die detaillierte Ausstattung entscheidet je nach Funktion und Fahrgastaufkommen an den jeweiligen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten.⁵

Die unterschiedlichen Klassen spiegeln unter anderem die Ausstattung sowie den Service für den Personenverkehr an Bahnhöfen bzw. Haltepunkten wider. Je nach Klasse sollen für die Fahrgäste ausreichend dimensionierte Witterungsschutzmöglichkeiten und Wartebereiche vorhanden sein. Haltepunkte bzw. Bahnhöfe sollen darüber hinaus eine soziale Sicherheit und eine gewisse Aufenthaltsqualität vermitteln. Der Haltepunkt soll vor allem alltagstauglich, möglichst langlebig, unterhaltungsarm und vandalismusresistent ausgestattet werden.⁶

Der SPNV-Betreiber stellt teilweise weitere Anforderungen an Haltepunkte/Bahnhöfe. So erwartet der SPNV-Betreiber, dass ein kurzer und sicherer Fahrgastwechsel möglich ist.⁷

⁵ Vgl. Deutsche Bahn, Preisklassen, <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/preisklassen-1192766>, abgerufen am 26.11.2020

⁶ Vgl. ebenda

⁷ Vgl. ebenda

2 Herangehensweise und Betrachtung der Haltepunkte

Das Gutachten zur Untersuchung möglicher Haltepunkte des SPNV in Mittelhessen ist in drei Arbeitspakete unterteilt. Jedes Arbeitspaket wird im Folgenden inhaltlich kurz vorgestellt, bevor die Vorgehensweise und Bearbeitung erläutert wird.

2.1 Arbeitspaket 1: Erstellung Beurteilungskonzept für mögliche SPNV-Haltepunkte

Der Schwerpunkt im Arbeitspaket 1 liegt auf der Erstellung eines Beurteilungskonzeptes für mögliche SPNV-Haltepunkte. Unter anderem werden in diesem Arbeitspaket Kriterien aufgestellt und gegliedert, um eine vergleichende Beurteilung verschiedener Haltepunkte zu ermöglichen. Die Kriterien werden dabei in sogenannte harte und weiche Kriterien unterteilt.

Harte Kriterien sind dabei solche, die sich in der Regel genau messen lassen und somit auch quantifizierbar sind.⁸ Sie sind als feste Kenngrößen für einen Standort eines Haltepunkts und dessen Umfeld zu ermitteln. Für eine Vielzahl dieser Kriterien ist eine rein objektive, neutrale Bewertung notwendig und gefordert.

Weiche Kriterien hingegen sind nicht eindeutig messbar. Sie gelten neben den harten Kriterien dennoch als essenziell, da diese Kriterien subjektiv abzuschätzen sind.⁹

Im Rahmen der Untersuchung wurde darauf aufbauend eine kriterienbasierte Bewertungstabelle im Excel-Format erstellt. Diese einzelnen Kriterien sind seitens des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) in Cluster zusammengefasst worden und werden in den zwei folgenden Unterkapiteln einzeln, den Clustern nach geordnet, mit dessen Bewertungsmaßstäben erläutert und vorgestellt.

⁸ Vgl. Studyflix GmbH, Standortfaktoren, <https://studyflix.de/wirtschaft/standortfaktoren-1627>, abgerufen am 28.10.2020

⁹ Vgl. ebenda

2.2 Definition der harten Kriterien

Einwohnerdaten

Das Kriterium **Einwohnerzahl gesamt** bezieht sich auf die gesamte Bevölkerung der Stadt, des Landkreises oder der Gemeinde. Über diese Zahl lässt sich eine Einordnung der Größe des Agglomerationsraumes vornehmen.

Die **Einwohnerzahl im Grid** bezieht sich auf das GEOSTAT 1 km² Bevölkerungsraster von 2011¹⁰. Dort können alle Bevölkerungszahlen eines 1 x 1 km Raster (Grid) mit Hilfe einer GIS-Software (Geografisches Informationssystem) abgelesen werden. Mit diesem Kriterium soll die Bevölkerung in dem jeweiligen Grid mit dem Haltepunkt berücksichtigt werden. Die Einteilung der Bewertung richtet sich nach der höchsten und niedrigsten Bevölkerungszahl in den Bevölkerungsrastern Mittelhessens.

Mit der **Siedlungsdichte** werden die Einwohner je Quadratkilometer (Einwohner/km²) erfasst. Dadurch ist eine Aussage über die Dichte der Bevölkerung am Standort des Haltepunkts möglich. So kann beispielsweise durch eine entsprechende Berücksichtigung bei der späteren Gewichtung die Überlegenheit einer hohen Einwohnerzahl von verstädterten Räumen reduziert werden. Abstufungen werden hier für die folgenden Abschnitte vorgenommen: kleiner gleich 100 Einwohner/km², 101-499 Einwohner/km², 500-999 Einwohner/km² und größer gleich 1.000 Einwohner/km².

Die Bewertung **Raumstruktur** gibt Auskunft über die Lage des potenziellen Haltepunkts im Vergleich zum bewohnten Gebiet. Unterschieden wird hier der Kernbereich im Ortszentrum, die Randlage, jedoch innerhalb der Ortsgrenzen, und die Lage außerorts.

Durch das Kriterium **Einwohnerzahl im 600 m-Radius** um den Haltepunkt lässt sich eine mögliche Nachfrage ableiten und daraus die Attraktivität des untersuchten Standortes abschätzen. In der Studie von Poelman & Dijkstra (2015)¹¹ wird angenommen, dass ein Fahrgast bis zu zehn Minuten zu einem SPNV-Haltepunkt laufen würde. Laut der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Empfehlungen für Planung

¹⁰ Vgl. Eurostat, GEOSTAT 1 km² Bevölkerungsraster, Zeitraum 2011, Versionsdatum 01/02/2016, <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/gisco/geodata/reference-data/population-distribution-demography/geostat>, abgerufen am 27.08.2020

¹¹ Vgl. Poelman, H., & Dijkstra, L. (2015). Measuring access to public transport in European cities. *Working Papers*, 01/2015, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2015_01_publ_transp.pdf, abgerufen am 17.11.2020



und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ liegt die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit bei 4,2 km/h und somit ergibt sich ein 600 m-Einzugsbereich um einen Haltepunkt, der innerhalb von 10 Minuten zu Fuß zu erreichen ist.¹² Die Einwohnerzahlen anhand der GEOSTAT Daten sind nicht gebäudescharf. Durch diesen Umstand sind die Einwohnerzahlen im Einzugsradius durch einen Verschnitt der jeweiligen Anteile der Bebauung in den Bevölkerungsrastern und der Kreisflächen in den Rastern geschätzt worden.

Aus den vom Auftraggeber gestellten Daten sind die **Sozialversicherungsbeschäftigten am Arbeitsort** der Stadtteile, Gemeinden und Dörfer der potenziellen Haltepunkte übernommen worden. Die Einstufung erfolgte nach einer Bewertung, die der Tabelle Anhang A: Definition und Sammlung harte Kriterien entnommen werden kann.

Aus den vom Auftraggeber gestellten Daten sind die **Pendlersalden** der Stadtteile, Gemeinden und Dörfer der potenziellen Haltepunkte übernommen worden. Es wurde jeweils der mathematische Betrag des Saldos berücksichtigt. Dieses geht zurück auf die Annahme des IVE, dass der ÖPNV grundsätzlich durch die Bewohner genutzt werden kann, unabhängig von einem ein- oder auspendelnden Verhalten. An dieser Stelle sei jedoch angemerkt, dass die Pendlerichtung bei der Fahrplanerstellung und Fahrzeugkapazität wichtig ist.

Anbindung

Bei der Anbindung wird zwischen den drei Fortbewegungsmitteln PKW, Fahrrad und zu Fuß unterschieden. Alle drei sind gängige Fortbewegungsmittel im Vor- und/oder Nachlauf einer ÖPNV-Reisekette. Für diese Untersuchung war entscheidend, ob und welche Teile des Ortsteils der potenziellen Haltepunkte in den zuvor festgelegten Radien liegen. Das heißt, für die **Fußweg-Zeit zum Haltepunkt** sind bis zu 10 Minuten (ca. 600 m) ein akzeptabler Weg. Liegt der Ort vollständig innerhalb dieses Radius wird hier die volle Punktzahl von 30 erzielt. Liegt ein kleiner Teil außerhalb der 600 m, jedoch noch innerhalb der maximal zumutbaren Wegstrecke von 14 Minuten bzw. 800 m werden noch 20 Punkte vergeben. Liegt hingegen ein nicht unerheblicher Teil auch außerhalb dieses Radius, sind nur noch 10 Punkte erzielbar. Eine ähnliche Vorgehensweise ist mit angepassten Radien und Zeiten für die **PKW-Zeit zum Haltepunkt** und die **Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt** vorgenommen worden und sowohl in Tabelle 1 als auch im Anhang A: Definition und Sammlung harte Kriterien dargestellt.

¹² Vgl. Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Tabelle 1 Punkteverteilung der Kriterien PKW- und Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt

Kriterium	Bewertung	Punkte
PKW-Zeit zum Haltepunkt	Unter 5 Minuten (bis 1,5 km)	30
	Zwischen 5 und 10 Minuten (1,6-3 km)	20
	Über 10 Minuten (mehr als 3 km)	10
Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt	Unter 3 Minuten (bis 800 m)	20
	Zwischen 3 und 12 Minuten (800 m-3 km)	30
	Über 12 Minuten (mehr als 3 km)	10

Einzugsbereich

Der Cluster Einzugsbereich beinhaltet vor allem die Kriterien des Abstandes des neuen Haltepunkts zum **nächsten Haltepunkt** und **vorherigen Haltepunkt**. Dabei wird in der Bewertung der Abstände zwischen dem sogenannten Kernstadtbereich (geringere Abstände innerhalb geschlossener Ortschaften) und dem Außenbezirk unterschieden. Liegen zwei Haltepunkte sehr nah beieinander, hat dies negative Auswirkungen auf die Fahrzeit und die Attraktivität der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (10 Punkte). Der optimale Bereich für den Abstand zweier Haltepunkte liegt im Kernbereich bei 1,5 bis 3 km, im Außenbezirk bei 2,5 bis 10 km. Dieser Bereich wird mit 30 Punkten bewertet. Wird der Abstand darüber hinaus größer, leidet die Angebotsattraktivität und Flächenabdeckung des Nahverkehrs, deswegen wird dieser Bereich über 3 bzw. 10 km mit nur 20 Punkte bewertet.

Das Kriterium **Abstand zu gegebenenfalls weiterem Haltepunkt** wird nur berücksichtigt, wenn der neue Haltpunkt an einer Abzweigstelle liegt, sodass hinter der Abzweigstelle zwei nachgelagerte Haltepunkte an unterschiedlichen Strecken vorhanden sind. Da unter anderem auch mehrere neu geplante Haltepunkte aufeinander folgen können, wurde mit dem Kriterium **Abstand zu gegebenenfalls weiteren (geplanten) Haltepunkten** auch auf diese Situation eingegangen. Ziel ist es, weitere zu betrachtende Haltepunkte, die zu nah an einem Bestandshaltepunkt oder einem neu geplanten Haltepunkt liegen, negativ zu bewerten. Die schlechtere Bewertung spiegelt die niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit wegen des zusätzlichen Haltes und die damit sinkende Beförderungsgeschwindigkeit und Attraktivität des SPNV wider. In der Bewertung findet grundsätzlich die Abstandsbewertung des vorherigen und nachfolgenden Bestandshaltepunkts statt. Ist dann aufgrund einer Abzweigstelle ein weiterer Bestandshaltepunkt vorhanden, wird dieser als ggf. weiterer (geplanter) Haltepunkt

aufgenommen. Selbiges Vorgehen wird für mögliche zu untersuchende Haltepunkte als vorheriger oder nachfolgender Haltepunkt durchgeführt. Die Bewertung ist dabei einheitlich. So werden 10 Punkte für Abstände unter 1,5 km im Kernstadtbereich und unter 2,5 km im Außenbezirk vergeben. 30 Punkte werden für den optimalen Bereich vergeben; im Kernstadtbereich 1,5-3 km, im Außenbezirk 2,5-10 km. Ein größerer Abstand zum nächsten Haltepunkt wird dann mit 20 Punkten bewertet. In die Gesamtberechnung fließen diese vergebenen Punkte gemäß dem Vorhandensein der unterschiedlichen Haltepunkte entsprechend der Tabelle 2 in das Ergebnis ein.

Tabelle 2 Einfluss des Kriteriums Abstand zu gegebenenfalls weiteren (geplanten) Haltepunkten

	Zwei Bestandshaltepunkte	Gleisdreieck oder ein ggf. weiterer geplanter Haltepunkt	Zwei ggf. weitere geplante Haltepunkte
Abstand zu vorherigem Haltepunkt	30 %	25 %	20 %
Abstand zum nächsten Haltepunkt	30 %	25 %	20 %
Abstand zu ggf. weiteren (geplanten) Haltepunkt	0 %	10 %	10 %
Abstand zu ggf. weiteren (geplanten) Haltepunkt	0 %	0 %	10 %

Beim letzten Kriterium wird durch einen Quotienten der **Vergleich der Fahrzeit** zwischen **SPNV/MIV** dargestellt. Dabei ist die Fahrzeit des MIV jeweils vom potenziellen Standort des Haltepunkts bis zum Bahnhof bzw. Haltepunkt des nächsten Oberzentrums per Routenplanung über Google Maps¹³ zur werktäglichen Nebenverkehrszeit ermittelt worden. Die Fahrzeit des schienengebundenen Verkehrs wurde vom Bahnhof des Oberzentrums bis zum nächstgelegenen Bestandshaltepunkt ermittelt. Die zusätzliche oder überschüssige Fahrzeit, je nachdem ob der ermittelte Bestandshaltepunkt vor oder hinter dem neuen Haltepunkt liegt, wurde durch eine einfache Fahrzeitberechnung unter Berücksichtigung der fahrdynamischen Grundsätze ermittelt und addiert bzw. abgezogen. Zu- und Abgangszeiten

¹³ Vgl. Google Maps, Stand 2020, www.google.de/maps, abgerufen am 12.11.2020

beim Schienenverkehr oder aber Parkplatzsuchverkehre beim motorisierten Individualverkehr (MIV) sind nicht einberechnet worden. Die Bewertung des Vergleichs ist angelehnt an die FGSV „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“¹⁴.

2.3 Definition der weichen Kriterien

Wie bereits erwähnt, sind die weichen Kriterien nicht eindeutig messbar. Daher wurden die weichen Kriterien überwiegend mit einer Ja/Nein-Unterscheidung bewertet.

Betrieb

Die **Intermodalität** wird in diesem Gutachten mit der Möglichkeit zum Umstieg auf ein anderes ÖPNV-Verkehrsmittel bewertet. Ist also eine Haltestelle einer Bus- oder Straßenbahnlinie in direkter Nähe des betrachteten SPNV-Haltepunkts, so wird die Intermodalität mit „ja“ beantwortet und mit 10 Punkten bewertet. Da im Untersuchungsgebiet keine Straßenbahnlinien vorhanden sind, wird im Folgenden nur auf Bushaltestellen eingegangen.

Der **Fahrzeugtyp** hat vor allem durch die Antriebstechnik und dessen Beschleunigungsvermögen Auswirkungen auf den späteren Fahrplan. Hier wird zwischen elektrifizierten Strecken und nicht elektrifizierten Strecken unterschieden. Für nicht elektrifizierte Strecken wird eine Dieseltraktion unterstellt. So sind grundsätzlich elektrifizierte Strecken, die mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befahren werden, von Vorteil. Durch die stärkeren Beschleunigungswerte der elektrisch betriebenen Züge können möglicherweise kürzere Abstände zwischen den Haltepunkten realisiert werden bzw. weitere Haltepunkte auf dem Streckenabschnitt bedient werden und trotzdem eine attraktive Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werden.

Das Kriterium für **mögliche Anschlüsse** bezieht sich auf einen Wunsch des Auftraggebers im Rahmen der Zwischenpräsentation (28.10.2020). Für die Bewertung dieses Kriteriums wird die heutige Fahrzeit der Züge mit den prognostizierten und angestrebten Fahrzeiten aus dem dritten Entwurf zum Deutschland-Takt 2030 (D-Takt) abgeglichen. Durch einen Abgleich ist eine grobe Einschätzung möglich, ob die angestrebten Anschlüsse auch bei einem möglichen

¹⁴ Vgl. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



Halt am untersuchten Haltepunkt noch erreicht werden. Sollten im Fahrplan mögliche Fahrzeitreserven vorhanden sein, sind hier 10 Punkte zu vergeben.

Durch den Wunsch des Regierungspräsidiums Gießen als Auftraggeber wurde das Kriterium **Bedarfshalt (Nullhalt)** in die weichen Kriterien mit aufgenommen. Im Betriebsablauf findet bei einem Bedarfshalt der Halt des Fahrzeuges an dem Haltepunkt nur nach vorheriger Aufforderung durch den Fahrgast statt. Für die Fahrplanerstellung ist ein Bedarfshalt im weitesten Sinne mit einem normalen Halt gleichzusetzen und entsprechend in den Fahrzeiten zu berücksichtigen. Aus diesem Grund gibt ein Bedarfshalt nur 10 Punkte, wohingegen ein normaler Halt mit 20 Punkten bewertet wird.

Das Kriterium **Geschwindigkeit** des IST-Zustands (November 2020) auf dem jeweiligen Streckenabschnitt (siehe Anhang E: Fahrzeitenanalyse) wird wie folgt bewertet:

- > 80 km/h (20 Punkte)
- 60 – 80 km/h (10 Punkte)
- < 60 km/h (0 Punkte)

Je höher die Geschwindigkeit auf dem jeweiligen Streckenabschnitt ist, desto attraktiver ist die Reise für die Fahrgäste.

Infrastruktur

Im Cluster der Infrastruktur werden die Einflüsse des Umfeldes auf den Haltepunkt bewertet. So sind vorhandene **Radwegverbindungen** positiv zu bewerten. Die Radwegeverbindungen werden anhand der Radfahrrerkarten von OpenStreetMap durchgeführt¹⁵. Durch eine grobe Abschätzung von verfügbaren Flächen in Luftaufnahmen werden auch die Möglichkeiten für **Fahrradabstellanlagen, Parkplätze** und einen **Taxi-Stand** bewertet.

Über die **Straßenkategorie** gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)¹⁶ wird einerseits die Erreichbarkeit des Haltepunkts bewertet und andererseits die Lage im allgemeinen Straßennetz in Teilen berücksichtigt.

¹⁵ Vgl. Radfahrrerkarte OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/#map=10/50.5427/8.5474&layers=C>, abgerufen am 2.11.2020

¹⁶ Vgl. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



Hier wird unterschieden in:

- Landstraße (LS, 10 Punkte),
- anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS, 20 Punkte),
- angebaute Hauptverkehrsstraße (HS, 40 Punkte) und
- Erschließungsstraße (ES, 30 Punkte).

Ein Haltepunkt an einer Landstraße ist mit dem Auto sehr gut erreichbar, jedoch weist dieser Haltepunkt durch die Anbaufreiheit eine sehr geringe Bebauung auf und wird daher schlechter bewertet als ein Haltepunkt an einer angebauten Hauptverkehrsstraße.

Sonstiges

Die letzten Kriterien beantworten die Fragen, ob im Einzugsradius des neu geplanten Haltepunkts **neue Wohngebiete** oder **neue Gewerbegebiete** geplant sind. Diese werden unabhängig von ihrer Größe oder Lage im Ortsteil mit jeweils 10 Punkten bei Vorhandensein bewertet. Bewertungsgrundlage ist hier die Karte der Neuaufstellung Regionalplan Mittelhessen von Juli 2020 des Regierungspräsidiums Gießen.¹⁷

In Kombination mit den Pendlersalden in den harten Kriterien wurde für die weichen Kriterien das **Vorhandensein von möglichen Einrichtungen/Arbeitsstätten** bewertet. Anhand verschiedener Karten wurden größere mögliche Arbeitgeber herausgefiltert. Dieses Kriterium wurde mit 10 Punkten bewertet, wenn Firmen im Einzugsgebiet des Haltepunkts ansässig sind. Kleine Dienstleistungsbetriebe wurden nicht gewertet.

Durch eine grobe Abschätzung des IVE über Luftbildaufnahmen des potenziellen Standortes wird auch die **Verfügbarkeit von Flächen für Haltepunkte** als weiches Kriterium mit aufgenommen. Dieses wurde bewusst als weich gewählt und dient weniger als Ausschlusskriterium, sondern mehr als zu berücksichtigende Herausforderung.

Für die Nachfrage und den Nutzen eines Haltepunkts spielt auch die Anbindung und das Vorhandensein von **Schulen/Universitäten** eine große Rolle. Mögliche Ziele für Touristen und Bürger können über die **Verfügbarkeit von Kultur-Attraktionen (Fläche, Monument, etc.)** und die **Anbindungen von Freizeitangeboten (Freibad, Stadion, etc.)** erfasst werden.

¹⁷ Vgl. Neuaufstellung Regionalplan Mittelhessen, „Potentielle Vorranggebiete Siedlung Planung und IuG Planung“, Stand 27.07.2020, Hrsg.: RP Gießen Dez. 31, zur Verfügung gestellt vom Auftraggeber

2.4 Arbeitspaket 2: Erfassung möglicher weiterer Haltepunkte

Nachdem die seitens des Auftraggebers übermittelten Haltepunkte in kartographische Übersichten eingepflegt wurden, konnte seitens des Auftragnehmers die Prüfung im Untersuchungsraum auf weitere Haltepunkte beginnen. Im Vordergrund standen Ortschaften und Gemeinden an bestehenden oder zu reaktivierenden Strecken(-abschnitten), die in den Planungen bisher nicht mit einem Halt berücksichtigt wurden. In der Zwischenpräsentation wurde gemeinsam abgestimmt einen weiteren Haltepunkt in die Untersuchung aufzunehmen. Dieser Haltepunkt soll an der Strecke 3900 von Gießen über Butzbach nach Friedberg auf Höhe des Ortsteils Kleinlinden angesetzt werden, siehe Abbildung 15. Des Weiteren wurden noch die Haltepunkte Treis und Londorf der ehemaligen Lumdatalbahn als mögliche weitere Haltepunkte vom AN aufgenommen (siehe Tabelle 3). Im Rahmen der Zwischenpräsentation wurde festgelegt, dass Haltepunkte der Lumdatalbahn aufgrund der Diskussionen und Bestrebungen der Streckenreaktivierung nicht weiter betrachtet werden.

Tabelle 3 Übersicht der möglichen weiteren Haltepunkte

Name Haltepunkt	Landkreis	Strecken-/Kursbuchnummer
Kleinlinden	Gießen	3900/630
Treis	Gießen	3705
Londorf	Gießen	3705

2.5 Vorstellung der vom Auftraggeber übermittelten Haltepunkte

In diesem Kapitel werden die vom Auftraggeber übermittelten Haltepunkte vorgestellt (Anhang F: Sammlung Haltepunkte Hessen). Dabei gibt der Auftragnehmer eine grobe geographische Einordnung ab. Insgesamt wurden vom Auftraggeber 12 Haltepunkte übermittelt, die in weiten Teilen sowohl im Regionalplan Mittelhessen 2010¹⁸ (RPM 2010) als auch im Regionalen Nahverkehrsplan¹⁹ (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) enthalten sind. Darüber hinaus wurden weitere 15 Haltepunkte übermittelt, die bei einer

¹⁸ Vgl. Regionalplan Mittelhessen 2010, Regierungspräsidium Gießen, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Mittelhessen, Bekanntmachung 2011, <https://rp-giessen.hessen.de/planung/regionalplanung/regionalplan-mittelhessen/regionalplan-mittelhessen-2010>, abgerufen am 22.07.2020

¹⁹ Vgl. Regionaler Nahverkehrsplan des Rheines-Maines-Verkehrsverbundes, Stand 2014, <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan/>, abgerufen am 22.07.2020



Gemeindebefragung als Wünsche der Gemeinden eingeflossen sind. Als letztes sind 7 Standorte als weitere mögliche Haltepunkte übermittelt worden, die zum Großteil aus dem Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplan des RMV stammen. Des Weiteren wurden im Rahmen der Zwischenpräsentation unter anderem zu untersuchende Haltepunkte an der Lumdatalbahn als auch an der Horloffthalbahn aufgrund der Diskussionen und Bestrebungen der Streckenreaktivierungen aus der Untersuchung ausgeschlossen. Innerhalb der übermittelten Liste vom AG mit allen Haltepunkten gibt es einige Überschneidungen.

Nach Auswertung der Doppelungen und nicht zu berücksichtigenden Streckenreaktivierungen sind 25 Haltepunkte für die weitere Untersuchung verblieben.

Nach Rückfragen zu Daten der Arbeitsplätze an den jeweils untersuchten Orten sind seitens der Industrie- und Handelskammern (IHK) weitere Standorte genannt worden, die aufgrund der Dichte der Unternehmen, der Mitarbeiterzahlen oder der möglichen Kundenströme für die Errichtung von weiteren Haltepunkten interessant sind. Dazu zählen der Magna-Park in Butzbach (Regionsgrenze zu Mittelhessen), der Haltepunkt Marburg-Wehrda (in Höhe des Kaufparks), Aßlar-Süd (auf Höhe der Kreuzung Hermannsteiner Straße/Bundesstraße 277) und Wetzlar-Westend (Siegmond-Hiepe-Straße).²⁰ Diese Haltepunkte wurden erst gegen Ende der Bearbeitung übermittelt und konnten daher nicht mehr in der Kriterienmatrix und Bewertung berücksichtigt werden.

Als ein weiterer Haltepunkt wurde von den IHKen Pohlheim-Garbenteich genannt. Dieser Haltepunkt wurde bereits in der vorliegenden Untersuchung betrachtet und dabei wurde bereits berücksichtigt, dass ein neues Gewerbegebiet geplant ist.

²⁰ Vgl. E-Mail von Herrn Metzger, Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 31 - Regionalplanung, Bauleitplanung, eingegangen am 18.11.2020

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt das zu untersuchende Gebiet in Mittelhessen. Rot dargestellt sind die geplanten Haltepunkte für den Nahverkehr, lila dargestellt sind die Bestandshaltepunkte für den Nahverkehr. Die grünen Punkte zeigen die Bahnhöfe für den Fernverkehr in Marburg (Lahn), Gießen und Limburg Süd.

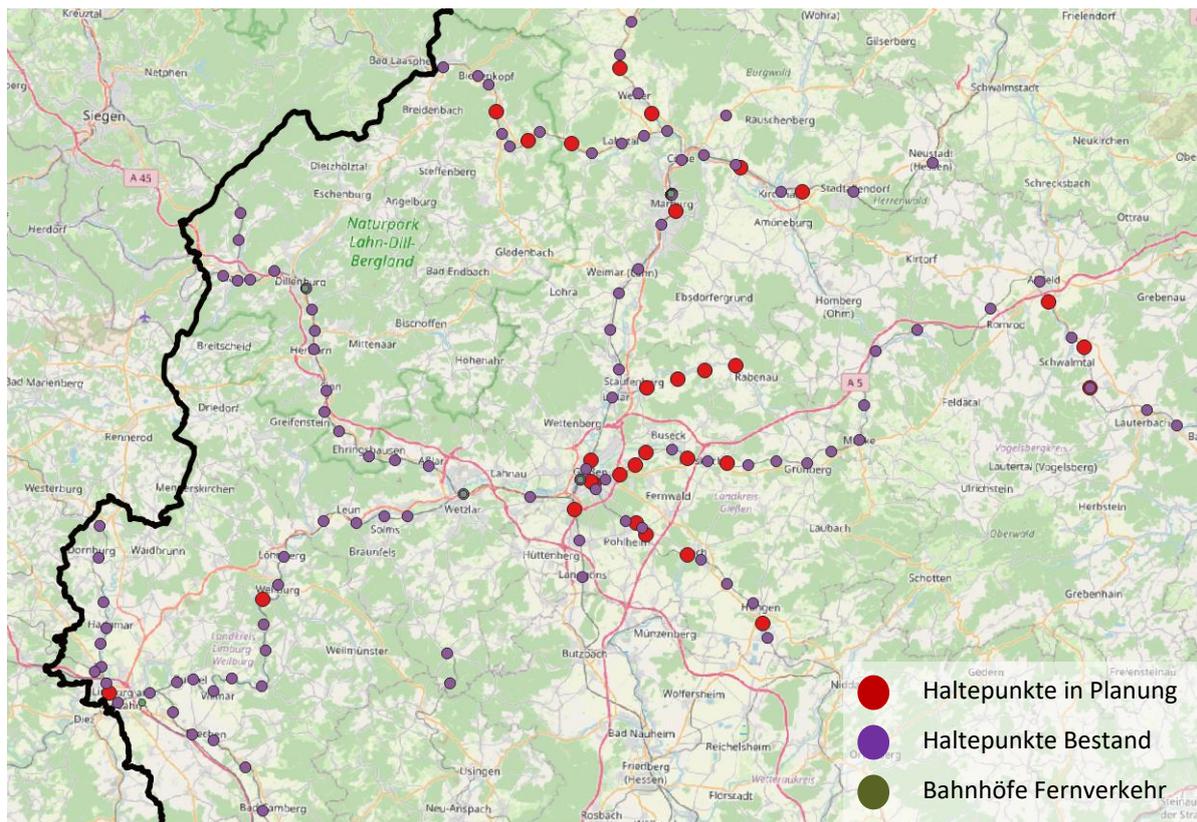


Abbildung 1 Übersichtskarte der bestehenden und zu untersuchenden Haltepunkte²¹

²¹ Eigene Darstellung nach QGIS

Die unten aufgeführte Tabelle 4 zeigt die abgestimmten Haltepunkte, die im Weiteren näher untersucht werden. Die Haltepunkte wurden nach dem zugehörigen Landkreis sortiert und nicht wie in der vom AG übermittelten Tabelle nach Haltepunkten aus dem RNVP Entwurf oder Wünschen der Gemeinden.

Tabelle 4 Übersicht der abgestimmten und zu untersuchenden Haltepunkte

Name Haltepunkt	Landkreis	Strecken-/Kursbuchnummer
Pohlheim-Hausen	Gießen	3701/631
Pohlheim-Garbenteich	Gießen	3701/631
Lich/West	Gießen	3701/631
Buseck-Großen-Buseck	Gießen	3700/635
Gießen-Aulweg	Gießen	3700/635 & 3701/631
Reiskirchen-Lindenstruth	Gießen	3700/635
Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer Weg	Gießen	3700/620
Gießen-Alter Flughafen	Gießen	3700/635
Gießen-Marshallsiedlung/Grünberger Straße	Gießen	3700/635
Gießen-Rödgen	Gießen	3700/635
Gießen-Kleinlinden	Gießen	3900/630
Limburg a. d. Lahn-Weststadt	Limburg-Weilburg	3731/629 & 3730/461
Weilburg-Kirschhofen	Limburg-Weilburg	3710/625
Marburg/Mitte	Marburg-Biedenkopf	3900/620
Kirchhain-Anzufahrt	Marburg-Biedenkopf	3900/620
Wetter-Niederwetter	Marburg-Biedenkopf	2972/622
Wetter-Todenhausen	Marburg-Biedenkopf	2972/622
Dautphetal-Carlshütte	Marburg-Biedenkopf	2870/623
Biedenkopf-Eckelshausen	Marburg-Biedenkopf	2870/623
Lahntal-Göttingen	Marburg-Biedenkopf	2972/622 & 2870/623
Lahntal-Kernbach/Brungershausen	Marburg-Biedenkopf	2870/623
Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet	Marburg-Biedenkopf	3900/620
Alsfeld-Altenburg	Vogelsbergkreis	3700/635
Schwalmtal-Brauerschwend	Vogelsbergkreis	3700/635
Lauterbach-Wallenrod	Vogelsbergkreis	3700/635

Die Region Mittelhessen ist in die Landkreise Gießen, Limburg-Weilburg, Marburg-Biedenkopf, Vogelsbergkreis und den Lahn-Dill-Kreis gegliedert. Für den Lahn-Dill-Kreis sind Aßlar-Süd und Wetzlar-Westend vorgeschlagen worden. Entsprechend der Begründung zu Beginn des Kapitel 2.5 fand für diese Halte keine Bewertung in dieser Untersuchung statt.

2.6 Arbeitspaket 3: Bewertung der Haltepunkte

Im dritten Arbeitspaket werden die Kriterien auf die einzelnen Haltepunkte angewandt. Abbildung 2 zeigt die Vorgehensweise.

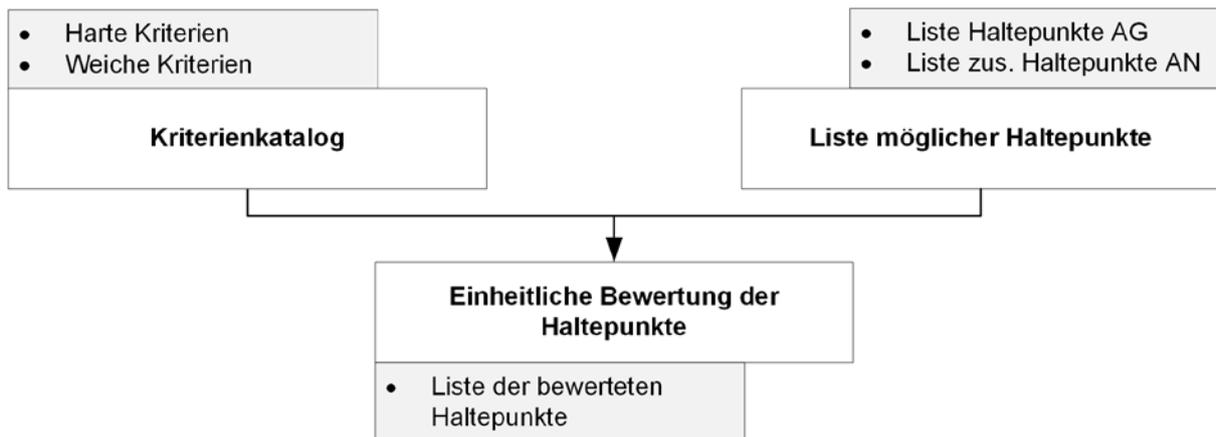


Abbildung 2 Vorgehen Bewertung der Haltepunkte

Wie bereits erläutert, wurden sowohl innerhalb der harten als auch der weichen Kriterien seitens des IVE einzelne Cluster gebildet. So hat jedes Kriterium eine eigene prozentuale Gewichtung, die innerhalb eines Clusters zu 100 % führt. Die einzelnen Clusterkriterien ergeben zusammen ebenfalls in Summe 100 % und in der Gesamtkriterienmatrix ergibt die Kombination aus harten und weichen Kriterien ebenfalls wieder 100 %. So ist eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Kriterien möglich, welche unterschiedlich stark in die Bewertung der harten und weichen Kriterien einfließen.

Die prozentuale Verteilung wurde gemäß der Abbildung 3 für die harten und gemäß der Abbildung 4 für die weichen Kriterien mit dem Auftraggeber in der Zwischenpräsentation diskutiert und abgestimmt.

Kriteriengruppe	Gewichtung	Cluster	Gewichtung	Kriterien	Einheit	Bemerkung/Quelle	Gewichtung
Harte	65%	Einwohnerdaten	30,0%	Einwohnerzahl gesamt	Gesamt	Quelle unter Bemerkung	2,0%
				Einwohnerzahl im Grid	EW in Haltepunkt-Grid	QGIS, Daten nach Eurostat	3,0%
				Siedlungsdichte	E/km ²		15,0%
				Raumstruktur		Zentral, Randlage, Außerorts	20,0%
				Einwohnerzahl im 600 m-Radius	E/600 m-Haltepunkt-Radius	Grobe Schätzung der Einwohner im 600 m Radius, QGIS nach Daten Eurostat	45,0%
				Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort	Personen	Prognos Gewerbeflächenkonzept Mittelhessen Zentrale Daten und Ergebnisse_Dez.2019	10,0%
				Pendlersaldo	Personen	Prognos Gewerbeflächenkonzept Mittelhessen Zentrale Daten und Ergebnisse_Dez.2019, mathematischer Betrag des Pendlersaldos	5,0%
		Anbindung	35,0%	PKW-Zeit zum Haltepunkt	Minuten	Radien QGIS	30,0%
				Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt	Minuten	Radien QGIS	35,0%
				Fußweg-Zeit zum Haltepunkt	Minuten	Radien QGIS	35,0%
		Einzugsbereich	35,0%	Abstand zum vorherigen Haltepunkt	Kilometer	Luftlinie via QGIS	30,0%
				Abstand zum nächsten Haltepunkt	Kilometer	Luftlinie via QGIS	30,0%
				Abstand zu ggf. weiterem Haltepunkt	Kilometer	Luftlinie via QGIS	0,0%
				Abstand zu ggf. geplantem Haltepunkt	Kilometer	Luftlinie via QGIS	0,0%
				Vergleich Fahrzeit	SPNV/MIV in Minuten	zum nächst höheren Zentrum (Bahnhof zu Bahnhof), auf ganze Minuten gerundet, nach GoogleMaps und DB Navigator	40,0%

Abbildung 3 Auszug aus der Tabelle Cluster und prozentuale Verteilung der harten Kriterien²²

²² Eigene Darstellung nach Anhang A: Definition und Sammlung harte Kriterien



Kriteriengruppe	Gewichtung	Cluster	Gewichtung	Kriterien	Einheit	Bemerkung/Quelle	Gewichtung		
Weiche	35%	Betrieb	40,0%	Intermodalität	Ja/Nein	Anbindung zu andern öffentlichen Verkehrsmitteln	40,0%		
				Fahrzeugtyp		Diesel/Elektro-Fahrzeug, Eisenbahnatlas 2020	10,0%		
				Mögliche Anschlüsse			25,0%		
				Bedarshalt (Nullhalt)		Daten Regierungspräsidium Gießen	5,0%		
				Geschwindigkeit	km/h	Geschwindigkeit IST-Zustand auf dem jeweiligen Streckenabschnitt	20,0%		
				Radwegeverbindungen vorhanden	Ja/Nein		30,0%		
		Infrastruktur	30,0%		30,0%	Fahrradabstellanlagen möglich	Ja/Nein		10,0%
						Parkplätze möglich	Ja/Nein	Park and Ride	25,0%
						Taxi-Stand möglich	Ja/Nein		5,0%
						Straßenkategorie		angelehnt an FGSV - RIN	30,0%
						Neue Wohngebiete geplant	Ja/Nein	Daten Regierungspräsidium Gießen	10,0%
						Neue Gewerbegebiete geplant	Ja/Nein	Daten Regierungspräsidium Gießen	10,0%
		Sonstiges	30,0%		30,0%	Einrichtungen/Arbeitsstätten vorhanden	Ja/Nein		15,0%
						Schulen/Universitäten vorhanden	Ja/Nein		15,0%
						Verfügbarkeit von Flächen für Haltestellenanlagen	Ja/Nein		25,0%
						Verfügbarkeit von Kultur-Attraktionen (Fläche, Monument)	Ja/Nein		10,0%
Anbindungen von Freizeitangeboten (Feibad, Stadion)	Ja/Nein						15,0%		

Abbildung 4 Auszug aus der Tabelle Cluster und prozentuale Verteilung der weichen Kriterien²³

2.7 Bewertung der einzelnen Haltepunkte

Die Region Mittelhessen ist in die Landkreise Gießen, Limburg-Weilburg, Marburg-Biedenkopf, Lahn-Dill-Kreis und den Vogelsbergkreis gegliedert. Zu erwähnen ist hier, dass der Lahn-Dill-Kreis nicht im Rahmen der Untersuchung betrachtet wird, da hier keine neuen Haltepunkte seitens des Auftraggebers übermittelt und seitens des Auftragnehmers keine Nachfrage bzw. potenziellen Standorte im Arbeitspaket 2 ermittelt wurden (Stand November 2020). Das folgende Unterkapitel beinhaltet die einzelnen Bewertungsinformationen für die jeweiligen Haltepunkte. Dabei wird jeder Haltepunkt zunächst grob lokalisiert und eingeordnet. Anschließend werden einzelne oder besondere Bestandteile der Bewertung aus der Tabelle Anhang C: Bewertungsmatrix nach Landkreisen sortiert, textlich beschrieben und erläutert.

²³ Eigene Darstellung nach Anhang B: Definition und Sammlung weiche Kriterien

2.7.1 Landkreis Gießen

Pohlheim-Hausen

- Stadtteil der Stadt Pohlheim
- Südöstlich von Gießen
- Koordinaten durch den AG bekannt

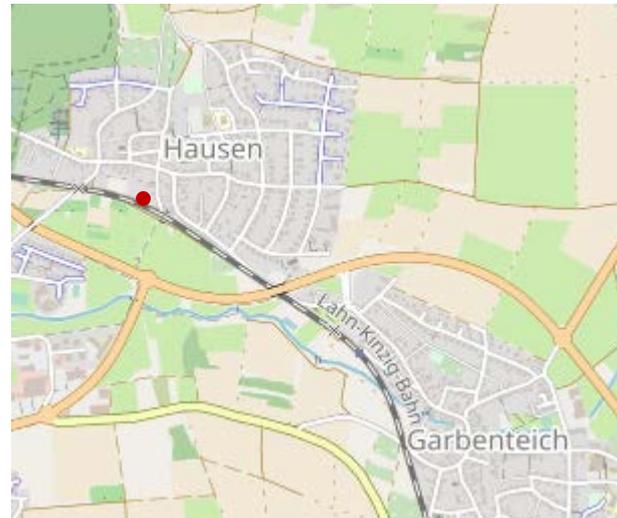


Abbildung 5 Lage Haltepunkt Pohlheim-Hausen²⁴

Der Haltepunkt Pohlheim-Hausen soll relativ zentral an der Lahn-Kinzig-Bahn liegen.

Der Haltepunkt Pohlheim-Hausen ist mit dem Auto und dem Fahrrad sehr gut zu erreichen, zu Fuß kann der Haltepunkt von jedem Teil des Ortes in weniger als 14 Minuten erreicht werden. Anzumerken ist jedoch, dass der vorherige und nächste Haltepunkt mit jeweils unter 1.000 m Abstand sehr nahe bei einander liegen. Die Fahrzeitattraktivität ist dennoch sehr gut. Der SPNV benötigt bis zum Bahnhof in Gießen 8 Minuten wohin gegen der MIV 18 Minuten benötigt. Ein Anschluss an den ÖSPV befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Negativ zu berücksichtigen ist, dass es keine Fahrzeitreserven im Fahrplanvergleich 2020 und 2030 gibt. Die Fahrzeit würde sich daher auf Grund eines neuen Haltepunkts ab Hausen erhöhen. Wohngebiete oder Gewerbegebiete sind in Hausen nicht geplant. Zu erwähnen ist jedoch, dass sich in unmittelbarer Nähe des geplanten Haltepunkts eine Grundschule befindet.

²⁴ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Pohlheim-Garbenteich

- Stadtteil der Stadt Pohlheim
- Südöstlich von Gießen
- Verlegung des existierenden Haltepunkts in Garbenteich
- Koordinaten durch den AG bekannt

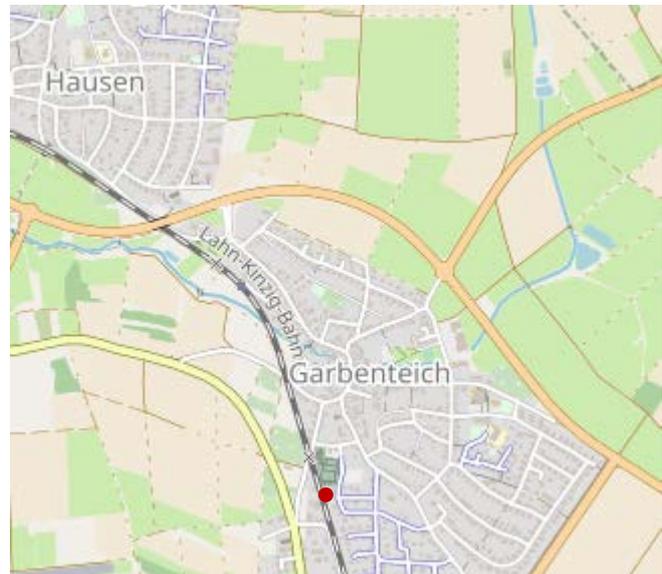


Abbildung 6 Lage Haltepunkt Pohlheim-Garbenteich²⁵

Der Haltepunkt Pohlheim-Garbenteich soll vom Ortsrand auf eine zentrale Lage im Ort verlegt werden.

Bei diesem Haltepunkt gibt es keine Probleme bzgl. der Fahrzeitreserven, da bereits ein Haltepunkt in Betrieb ist. Durch die Verlegung liegen mehr Einwohner des Ortsteils Garbenteich im Einzugsradius des Haltepunkts. Neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete liegen näher an dem neuen Standort und sind somit schneller von dem angedachten Haltepunkt zu erreichen.

Negativ zu bewerten ist, dass am Standort des geplanten Haltepunkts keine ÖSPV Haltestellen in unmittelbarer Nähe liegen.

²⁵ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Lich/West

- Stadt Lich
- Südöstlich von Gießen
- Koordinaten durch den AG bekannt

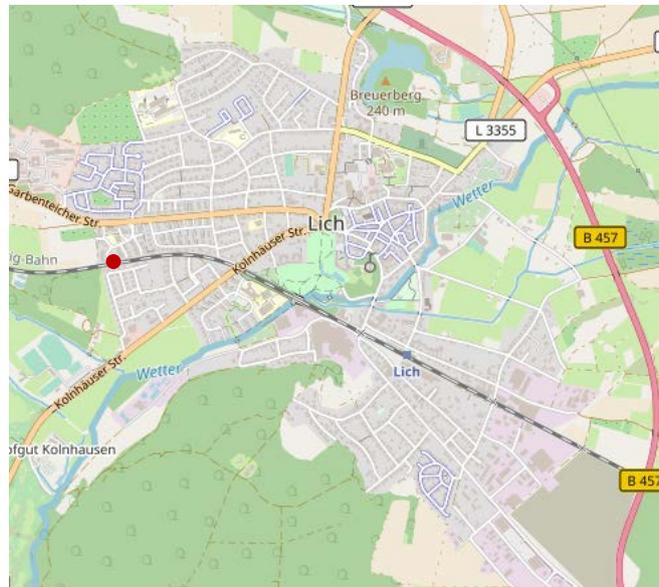


Abbildung 7 Lage Haltepunkt Lich/West²⁶

Die Stadt Lich soll einen zusätzlichen Haltepunkt im westlichen Teil des Stadtgebietes bekommen.

In Lich sind neue Wohn- und Gewerbegebiete geplant. Ein neu geplantes Wohngebiet würde direkt an den neuen westlichen Haltepunkt anschließen. Ein neues Gewerbegebiet liegt mehr im Einzugsbereich des bereits bestehenden Haltepunkts.

Lich verfügt bereits über einen Personenbahnhof, daher schneidet der Haltepunkt bei dem Kriterium Abstand zum nächsten Haltepunkt schlechter ab, da der Luftlinienabstand der beiden Haltepunkte nur 1,3 km beträgt. Fahrzeitreserven sind auf dieser Strecke kaum vorhanden, weshalb auch hier eine Fahrzeitverlängerung vorliegen würde.

²⁶ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Buseck-Großen-Buseck

- Ortsteil der Gemeinde Buseck
- Nordöstlich von Gießen
- Ein Haltepunkt im Ortskern ist bereits vorhanden

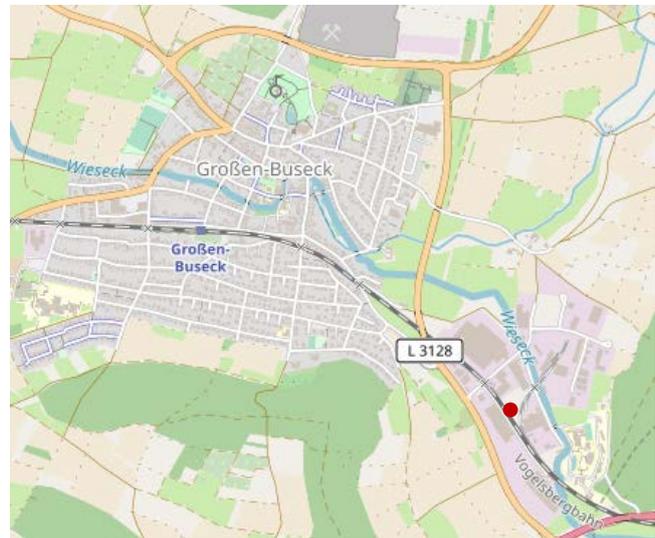


Abbildung 8 Lage Haltepunkt Buseck-Großen-Buseck²⁷

Der zusätzliche Haltepunkt in Großen-Buseck soll im östlichen Gewerbegebiet entstehen.

Das bereits bestehende Gewerbegebiet soll auf der westlichen Seite der L 3128 erweitert werden. Das neue Gebiet würde in dem Einzugsradius des neuen Haltepunkts liegen. Des Weiteren liegt die Martin-Luther-Schule fußläufig zum Haltepunkt.

Da hier sehr wenige Menschen angesiedelt sind, schneidet der Haltepunkt bei den Einwohnerdaten schlecht ab. Der Abstand zu weiteren Haltepunkten ist hier mit 1,5 km und 2,1 km auch sehr gering und wird daher negativ bewertet.

²⁷ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Gießen-Aulweg

- Stadt Gießen
- Östlich von Gießen Bahnhof
- Lage des Haltepunkts mit AG besprochen

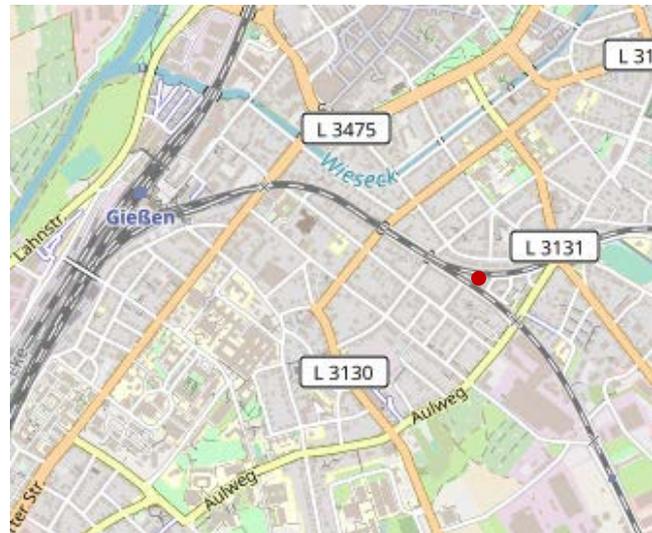


Abbildung 9 Lage Haltepunkt Gießen-Aulweg²⁸

Der Haltepunkt Gießen-Aulweg soll an der Abzweigstelle der Strecken 3700 und 3701 liegen.

Der Haltepunkt schneidet bei den Einwohnerdaten sehr gut ab, da hierfür auch die Kernstadt Gießen betrachtet wurde. Durch die hohe Siedlungsdichte der Innenstadtlage wohnen auch im 600 m-Radius des Haltepunkt 4.800 Mensch (Schätzung). Schulen und Teile der Justus-Liebig-Universität liegen im Einzugsradius des Haltpunktes.

Bei der Anbindung bzw. Wegzeit zum Haltepunkt wurde berücksichtigt, dass der Standort in der Stadt Gießen liegt und daher nur ein Teil der Stadt in den jeweiligen Radien erfasst wird. Dieser Umstand wird durch eine geringere Punktzahl berücksichtigt. Die Abstände zum nächsten Haltepunkt sind auch bei diesem Haltepunkt mit unter 1,5 km sehr kurz. Das Optimum für den Kernstadtbereich liegt zwischen 1,5 und 3,0 km. Fahrzeitreserven gibt es auf diesen Strecken der Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn keine, daher wurde dieser Punkt negativ bewertet. Des Weiteren ist an dem vorgesehenen Ort sehr wenig Platz für einen Bahnsteig, da fast die gesamte Fläche innerhalb des Gleisdreiecks bebaut ist.

²⁸ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Reiskirchen-Lindenstruth

- Ortsteil der Gemeinde Reiskirchen
- Östlich von Gießen
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen



Abbildung 10 Lage Haltepunkt Reiskirchen-Lindenstruth²⁹

Der Haltepunkt Reiskirchen-Lindenstruth liegt sehr zentral in Lindenstruth.

Der Haltepunkt ist daher vom ganzen Ort in unter 14 Minuten zu Fuß zu erreichen. Die Fahrzeitattraktivität ist ebenfalls gut, da der SPNV schneller im nächsten Zentrum ist als der MIV.

Bei den Einwohnerdaten schneidet der Ort schlechter ab, da es sich hier um einen sehr kleinen Ortsteil der Gemeinde Reiskirchen handelt. Außerdem liegen weitere Haltepunkte in unmittelbarer Nähe zum Ort. Zu erwähnen ist auch, dass der Ortsteil mit nur knapp über 900 Einwohner sehr dünn besiedelt ist. Ein bestehendes Gewerbegebiet liegt im Norden des Ortsteils. Die Firma Weiss Umwelttechnik GmbH mit Tochterunternehmen ist mit 1.100 Mitarbeitern dort vertreten.³⁰ Darüber hinaus sind in Lindenstruth keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete geplant.

²⁹ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

³⁰ Vgl. Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 31 - Regionalplanung, Bauleitplanung

Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer Weg

- Stadt Gießen
- Nördlich von Gießen Bahnhof
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen

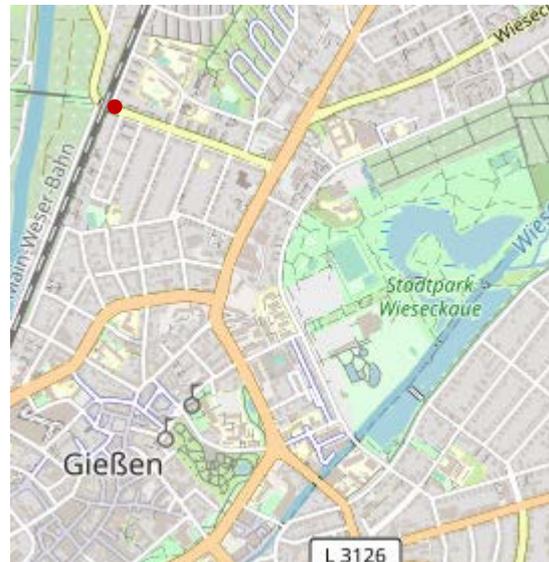


Abbildung 11 Lage Haltepunkt Gießen-
Rodtbergstraße/Wißmarer-Weg³¹

Der Haltepunkt Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer Weg liegt nördlich vom Bahnhof Gießen.

Der Haltepunkt schneidet bei den Einwohnerdaten sehr gut ab, da hierfür die Kernstadt Gießen betrachtet wurde. Durch die hohe Siedlungsdichte der Innenstadtlage wohnen auch im 600 m-Radius des Haltepunkt 4.760 Menschen (Schätzung). Zu erwähnen ist hier, dass sich fußläufig das Landgraf-Ludwigs-Gymnasium befindet.

Bei der Anbindung bzw. Wegzeit zum Haltepunkt wurde berücksichtigt, dass der Standort in der Stadt Gießen liegt und daher nur ein Teil der Stadt in den jeweiligen Radien erfasst wird. Dieser Umstand wird durch eine geringere Punktzahl berücksichtigt. Der Abstand zum Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten ist mit unter 1 km sehr gering. Auf dieser Strecke gibt es keine Fahrzeitreserven. Ein Gewerbegebiet befindet sich nicht in der Nähe.

³¹ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Gießen-Alter Flughafen

- Stadt Gießen
- Nordöstlich von Gießen Bahnhof
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen

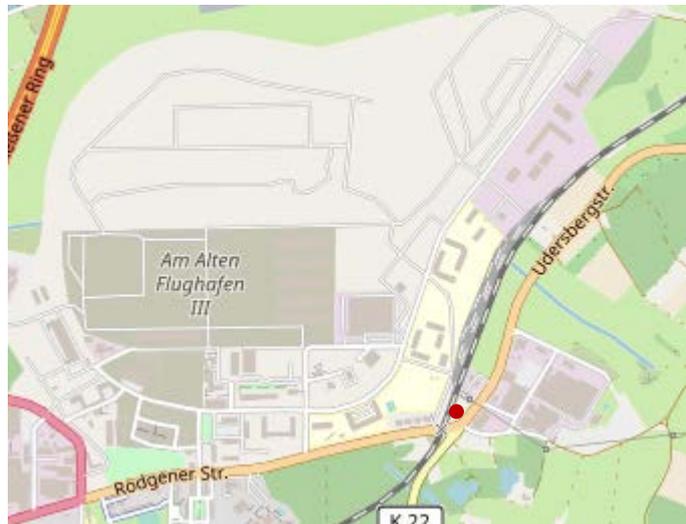


Abbildung 12 Lage Haltepunkt Gießen Alter Flughafen³²

Der Haltepunkt befindet sich östlich des Alten Flughafens in Gießen.

Bei der Anbindung bzw. Wegzeit zum Haltepunkt wurde berücksichtigt, dass der Standort in der Stadt Gießen liegt und daher nur ein Teil der Stadt in den jeweiligen Radien erfasst wird. Dieser Umstand wird durch eine geringere Punktzahl berücksichtigt. Des Weiteren liegen weitere neu geplante Haltepunkte in unmittelbarer Nähe zu diesem Haltepunkt.

Unter dem Kriterium Einwohnerzahl im Grid ist zu erkennen, dass es sich hier um ein Gewerbegebiet handelt und daher sehr wenig Menschen im Einzugsbereich wohnen. Das Industrie - u. Gewerbegebiet Alter Flughafen hat eine Fläche von 72 ha und einen Gebäudebestand von 220.000 m², die geschätzten Arbeitsplätze liegen bei 1.000 - 2.000.³³ Es ist nicht geplant, dass das Gewerbegebiet vergrößert wird.

Nachträglicher Hinweis des Regierungspräsidiums Gießen: Ein neues Wohngebiet soll bis 2021 mit 144 Wohneinheiten entstehen.

³² Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

³³ Vgl. Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 31 - Regionalplanung, Bauleitplanung



Gießen-Marshall-Siedlung/Grünberger Straße

- Stadt Gießen
- Östlich von Gießen Bahnhof
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen



Abbildung 13 Lage Haltepunkt Gießen Marshall-Siedlung/Grünberger Straße³⁴

Der Haltepunkt Gießen-Marshall-Siedlung/Grünberger soll an der Vogelsbergbahn westlich vom Bahnhof Gießen entstehen.

Der Haltepunkt schneidet bei den Einwohnerdaten sehr gut ab, da hierfür die Daten der Kernstadt Gießen betrachtet wurden. Im 600 m-Radius des Haltepunkts wohnen 1.900 Mensch (Schätzung). Zu erwähnen ist hier, dass sich die Helmut-von-Bracken-Schule, Albert-Schweitzer-Schule und die Sophie-Scholl-Schule Primarstufe sowie das Studentendorf III im 600 m-Radius des Haltepunkts befinden.

Bei der Anbindung bzw. Wegzeit zum Haltepunkt wurde berücksichtigt, dass der Standort in der Stadt Gießen liegt und daher nur ein Teil der Stadt in den jeweiligen Radien erfasst wird. Dieser Umstand wird durch eine geringere Punktzahl berücksichtigt. Des Weiteren gibt es keine Fahrzeitreserven. Neue Wohn- oder Gewerbegebiete sind nicht geplant.

³⁴ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Gießen-Rödgen

- Stadtteil der Stadt Gießen
- Östlich von Gießen Bahnhof
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen



Abbildung 14 Lage Haltepunkt Gießen-Rödgen³⁵

Der Haltepunkt Gießen-Rödgen soll an der Vogelsbergbahn östlich vom Bahnhof Gießen entstehen.

Die Wegzeit zum Haltepunkt schneidet beim PKW und Fahrrad sehr gut ab. Neue Wohngebiete sind im nordöstlichen Teil von Rödgen an der L 3126 geplant. Diese befinden sich im Einzugsbereich des Haltepunkts. Der Abstand zu weiteren Haltepunkten liegt hier im Optimum.

Der neu geplante Haltepunkt am Alten Flughafen liegt mit 1,5 km sehr nah an dem Haltepunkt Rödgen. Die Siedlungsdichte und Einwohnerzahlen im 600 m-Radius sind gering. Die Fußwegzeit zum Haltepunkt ist nicht von überall in unter 14 Minuten zu erreichen und wird daher mit weniger Punkten bewertet.

³⁵ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Kleinlinden

- Stadtteil der Stadt Gießen
- Südlich von Gießen Bahnhof
- Haltepunkt vom AN ausgewählt
- Lage des Haltepunkts vom AN angenommen



Abbildung 15 Lage Haltepunkt Gießen Kleinlinden³⁶

Der Haltepunkt Kleinlinden wurde vom AN ausgewählt und befindet sich südlich der Gießener Innenstadt. Wie in Abbildung 15 Lage Haltepunkt Gießen Kleinlinden Abbildung 15 zu sehen, liegt der Haltepunkt am süd-östlichen Rand des Stadtteils. Für die Erschließung Kleinlindens wäre eine nördlichere Lage an der Eisenbahn-Strecke sinnvoller. Diese wurde jedoch nicht angenommen, da aus baulichen und betrieblichen Gründen (Mehrgleisig, Weichenverbindungen, Kreuzungsmöglichkeiten) ein möglicher Haltepunkt an der benannten Stelle wesentlich einfacher umzusetzen wäre und die Platzverhältnisse als besser eingeschätzt werden.

Die harten Kriterien schneiden hier überwiegend gut ab. Die Abstände zu weiteren Haltepunkten liegen im Optimum, des Weiteren ist die PKW-Zeit und Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt attraktiv. Für diese Strecke gibt es eine Fahrzeitverlängerung bis 2030 weshalb ein neuer Halt möglich wäre. Zu erwähnen ist auch, dass es sich hier um eine elektrifizierte Eisenbahnstrecke handelt.

Teile von Kleinlinden liegen nicht mehr im 800 m-Radius und somit ist der Haltepunkt nicht von jedem Teil des Ortes zu Fuß in 14 Minuten erreichbar. Die Brüder-Grimm-Schule liegt

³⁶ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org



ebenfalls außerhalb des 800 m-Radius und ist somit nicht innerhalb der 14 Minuten fußläufig zu erreichen. In unmittelbarer Nähe des Haltepunkts sind keine neuen Wohn- oder Gewerbegebiete geplant.

2.7.2 Landkreis Limburg-Weilburg

Limburg an der Lahn-Weststadt

- Stadt Limburg an der Lahn
- Nordwestlich von Limburg (Lahn)
Bahnhof
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 16 Lage Haltepunkt Limburg a. d. Lahn-Weststadt³⁷

Der Haltepunkt Limburg an der Lahn – Weststadt soll an der Kreuzung der Eisenbahnstrecke mit der Ste.-Foy-Straße am (nord-) westlichen Rand der Stadt liegen.

Mit 2.545 Einwohnern im Grid des Haltepunkts ist hier eine erhöhte SPNV-Nachfrage zu erwarten. Das St. Vincenz-Krankenhaus, die Theodor-Heuss-Schule und die Tilemannschule sind alle innerhalb von 14 Minuten zu Fuß von dem Haltepunkt zu erreichen.

Die Einwohnerzahl im 600 m-Radius beträgt jedoch nur noch 400 Personen (geschätzt). Der vorherige Bahnhof Limburg (Lahn) liegt mit einer Entfernung von nur 1,2 km sehr nah. In direkter Nachbarschaft folgt mit nur 900 m Abstand der Haltepunkt Staffel. Mit einem Reisezeitverhältnis von 1,5 wird die Innenstadt mit dem MIV schneller erreicht, als mit dem SPNV. In der Fahrzeitrechnung für 2030 sind keine Reserven für einen möglichen Halt vorgesehen, jedoch sind in Westerburg und Siersheim größere Stand- bzw. Wendezeiten angesetzt, die ggf. für mögliche Halte zu nutzen sind. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind hier nicht geplant.

³⁷ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Weilburg-Kirschhofen

- Stadtteil von Weilburg
- Nordöstlich von Limburg a. d. Lahn
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen

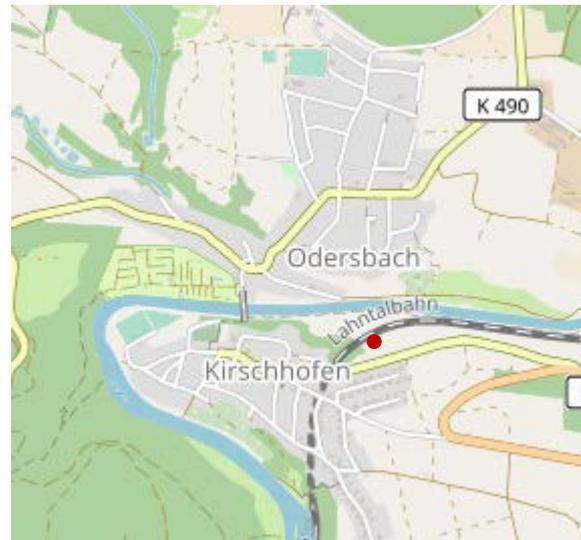


Abbildung 17 Lage Haltepunkt Weilburg-Kirschhofen³⁸

Der Haltepunkt Weilburg-Kirschhofen liegt zwischen den Orten Odersbach und Kirschhofen am südlichen Lahntalufer.

Mit 1.000 Bewohnern können nach Schätzung im 600 m-Radius viele Menschen vom zusätzlichen Halt profitieren. Der gesamte Ort Kirschhofen und nahezu der gesamte Ort Odersbach befinden sich im 800 m-Radius des Haltepunkts. Zu erwähnen ist, dass sich im Einzugsradius ein Campingplatz und Freizeitaktivitäten wie eine Schiffsanlegestelle befinden.

Fraglich bleibt die direkte Erreichbarkeit aus dem Ort Odersbach aufgrund nur einer Brücke über die Lahn. Mit 2 km und 2,4 km ist der vorherige Halt Weilburg und der nächste Halt Gräveneck nicht weit. Die Geschwindigkeit des verkehrenden Zuges von durchschnittlich 49 km/h ist langsam und die Fahrzeit für 2030 ist unverändert. Aufgrund vermuteter Umsteigebeziehungen in Gießen ist ein weiterer Halt auf der Strecke nur schwer zu planen. Es müssten beschleunigungsstärkere Fahrzeuge eingesetzt werden. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind nicht geplant. Des Weiteren befinden sich keine Schulen im Ort.

³⁸ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

2.7.3 Landkreis Marburg-Biedenkopf

Marburg/Mitte

- Stadt Marburg
- Südlich von Marburg (Lahn) Bahnhof
- Koordinaten durch den AG bekannt

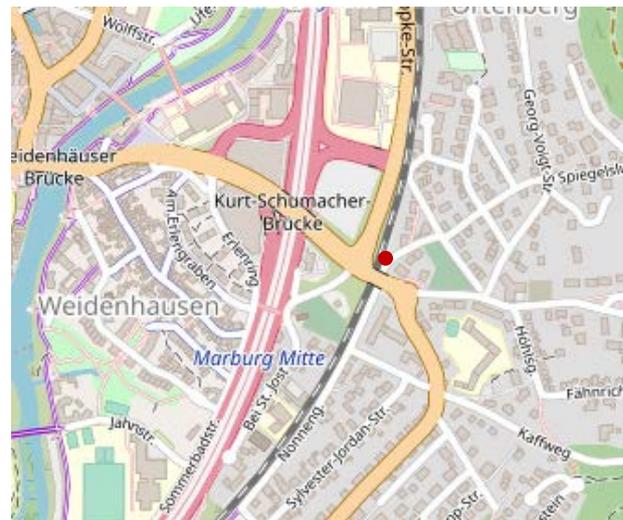


Abbildung 18 Lage Haltepunkt Marburg/Mitte³⁹

Der Haltepunkt Marburg/Mitte liegt in direkter Nähe zur Kurt-Schumacher-Brücke.

Durch die Lage im Marburger Stadtbereich ist die Bevölkerungsdichte mit 2.035 Einwohnern/km² sehr hoch. Der vorherige und nachliegende Haltepunkt liegt knapp über dem im Kernbereich minimal geforderten Abstand von 1,5 km. Ein Anschluss bzw. Umstieg zum städtischen ÖSPV ist in direkter Nähe gegeben. Durch eine Fahrzeitverlängerung im Fahrplan bis 2030 ist der Halt auch mit Gewährung der Anschlüsse möglich. Schulen und Freizeitangebote befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt.

Neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete sind nicht vorhanden. An der Strecke ist nach augenscheinlicher Prüfung Platz für einen Haltepunkt.

³⁹ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Kirchhain-Anzefahr

- Stadtteil der Stadt Kirchhain
- Nordöstlich der Stadt Marburg
- Verlegung des bestehenden Haltepunkts
- Koordinaten durch den AG bekannt

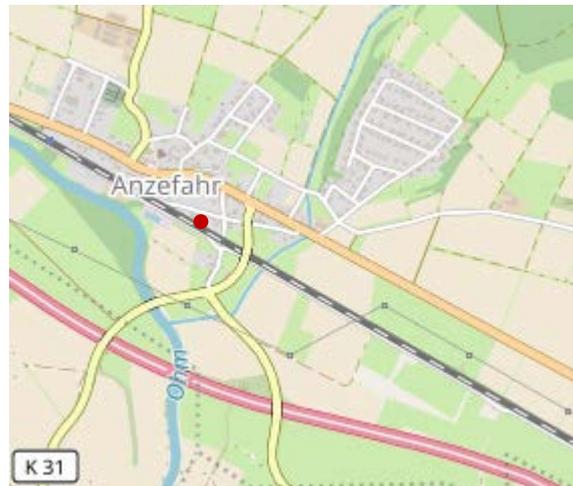


Abbildung 19 Lage Haltepunkt Kirchhain-Anzefahr⁴⁰

Der Haltepunkt liegt im Stadtteil Anzefahr der Stadt Kirchhain.

Mit dem Auto und dem Fahrrad ist der mögliche Haltepunkt sehr gut zu erreichen. Einzig zu Fuß liegen wenige Häuser außerhalb des 800 m-Radius. Eine Fahrzeitverlängerung ist nicht zu erwarten, da es sich um eine Verlegung des Haltepunkts handelt. Dennoch ist zu erwähnen, dass durch die Verlegung und die zentrale Lage mehr Einwohner im Einzugsradius liegen als vorher.

Mit nur 114 Einwohner/km² weist der Ortsteil nur eine geringe Siedlungsdichte auf. Es sind keine Schulen, Kultur-Attraktionen oder Freizeitangebote vorhanden, die die Nachfrage steigern würden.

⁴⁰ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Wetter-Niederwetter

- Stadtteil der Stadt Wetter
- Nördlich der Stadt Marburg
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 20 Lage Haltepunkt Wetter-Niederwetter⁴¹

Der Haltepunkt Wetter-Niederwetter soll an der Strecke mit der Nummer 2972 liegen.

Im Grid des Haltepunkts wohnen in Wetter-Niederwetter nur 16 Personen. Im Einzugsbereich vom 600 m-Radius wohnen hingegen schon geschätzte 200 Personen. Durch die geringe Ausdehnung des Ortsteils ist der Haltepunkt mit dem Auto und mit dem Rad gut zu erreichen. Zu Fuß fehlen einige Ortsränder im 800 m-Radius. Der Abstand zum Haltepunkt nach Wetter (2,3 km) ist für den Außenbereich zu gering. Nach Cölbe ist die Entfernung mit 5,1 km im optimalen Bereich.

Im Fahrplan 2030 ist keine Fahrzeitreserve vorhanden und die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge ist mit 44 km/h sehr gering. Zu erwähnen ist, dass sich keine Schulen, Freizeitaktivitäten sowie neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete in Niederwetter befinden.

⁴¹ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Wetter-Todenhausen

- Stadtteil der Stadt Wetter
- Nördlich der Stadt Marburg
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 21 Lage Haltepunkt Wetter-Todenhausen⁴²

Ein weiterer Haltepunkt der Stadt Wetter wird im Stadtteil Todenhausen betrachtet.

Der Haltepunkt ist durch seine Lage gut von nahezu allen Punkten des Stadtteils aus zu erreichen. Nur wenige Häuser liegen außerhalb des 600 m-Radius.

Mit nur 106 Einwohner/km² ist die Siedlungsdichte gering. Der Abstand nach Simtshausen ist mit nur 1,9 km für den Außenbereich sehr gering. Die langsame Geschwindigkeit der Züge von 44 km/h auf der Strecke und die nicht vorhandene Änderung im Fahrplan lassen kaum weitere Halte auf der Strecke zu. Zu erwähnen ist, dass sich keine Schulen, Freizeitaktivitäten sowie neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete in Todenhausen befinden.

⁴² Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Dautphetal-Carlshütte

- Industriesiedlung der Gemeinde Dautphetal
- Nordwestlich der Stadt Marburg
- Lage des Haltepunkts vom AN angenommen



Abbildung 22 Lage Haltepunkt Dautphetal-Carlshütte⁴³

Mit nur 37 Einwohnern in Carlshütte ist an diesem Haltepunkt eine sehr geringe Nachfrage von Privatpersonen zu erwarten. Aufgrund des reinen Gewerbestandortes sind jedoch höhere Pendlerzahlen zu erwarten, die für die Untersuchung nicht detailgenau vorlagen. Die Abstände zu den vorhergehenden und nachfolgenden Haltepunkten sind mit 1,4 km (Buchenau) und 1,8 km (Friedensdorf) unterhalb des optimalen Bereiches. Einzig das Fahrzeitverhältnis und eine Minute Fahrzeitreserve im Fahrplan im Vergleich zu 2030 würden für den Halt sprechen. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind für Carlshütte nicht geplant.

⁴³ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Biedenkopf-Eckelshausen

- Stadtteil der Stadt Biedenkopf
- Nordwestlich der Stadt Marburg
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen



Abbildung 23 Lage Haltepunkt Biedenkopf-Eckelshausen⁴⁴

Außerhalb des Stadtteils Eckelshausen der Stadt Biedenkopf soll der Haltepunkt errichtet werden. Die Eisenbahnstrecke führt allerdings auf der anderen Lahn-Seite am Ort vorbei.

Dadurch ist der Haltepunkt für die 800 Einwohner in Eckelshausen lediglich mit dem Auto und dem Rad gut erreichbar. Größere Teile des Ortes liegen außerhalb des 800 m-Radius. Die durchschnittliche Geschwindigkeit auf der Strecke liegt bei nur 46 km/h und es sind im Fahrplan 2030 keine Veränderungen vorgesehen. Zu erwähnen ist, dass sich keine Schulen, Freizeitaktivitäten sowie neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete in Eckelshausen befinden.

⁴⁴ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Lahntal-Göttingen

- Ortsteil der Gemeinde Lahntal
- Nördlich der Stadt Marburg
- Ehemaliger Haltepunkt existiert nicht mehr
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 24 Lage Haltepunkt Lahntal-Göttingen⁴⁵

Der Haltepunkt Lahntal-Göttingen soll reaktiviert werden.

Im Einzugsradius von 600 m leben ca. 125 Einwohner. Durch ein Reisezeitverhältnis von 1 ergibt sich weder für den SPNV noch für den MIV ein grundlegender Vor- bzw. Nachteil. Die Abstände zu anderen Haltepunkten (Cölbe, Wetter) sind für den Außenbereich gut.

Zum bestehenden Haltepunkt Goßfelden beträgt der Abstand nur 2,2 km. Ebenfalls 2,2 km sind es bis zum weiteren geplanten/untersuchten Haltepunkt Niederwetter. Die Fahrzeit heute im Vergleich zu 2030 bleibt gleich. Fahrzeitreserven sind 2030 nicht gegeben. Durch die Lage an einer Landstraße (weitestgehend anbaufrei) wohnen im direkten Umfeld nur wenige Menschen, wodurch eine erste/letzte Meile wahrscheinlich mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden müsste. Es befinden sich keine Schulen, Freizeitaktivitäten sowie neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete in Göttingen.

⁴⁵ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Lahntal-Kernbach/Brungershausen

- Ortsteil der Gemeinde Lahntal
- Nordwestlich der Stadt Marburg
- Lage des Haltepunkts vom AN
angenommen (Information aus
Zeitungsartikel)

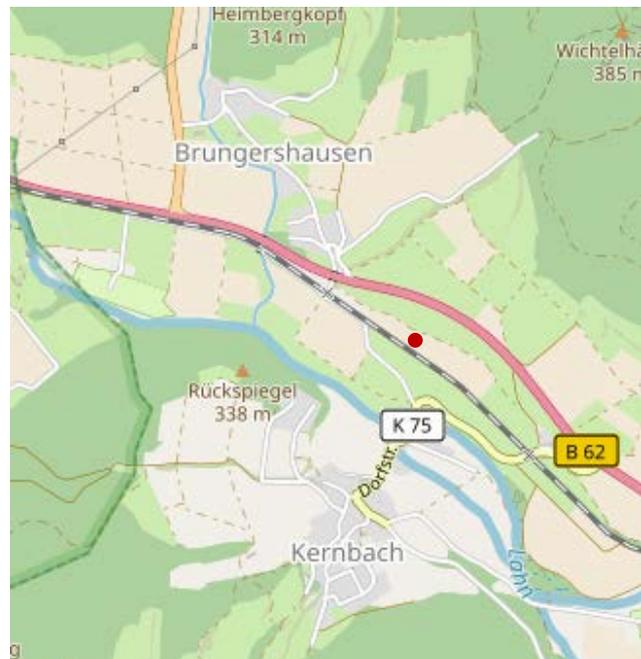


Abbildung 25 Lage Haltepunkt Lahntal-
Kernbach/Brungershausen⁴⁶

Der Haltepunkt liegt im Lahntal zwischen den Orten Kernbach im Süden und Brungershausen im Norden.

Zu erwähnen ist, dass es eine Fahrzeitreserve in Höhe von 1 Minute im Fahrplan 2030 gibt.

Mit nur 42 Einwohnern/km² und über eine Schätzung ermittelten 50 Einwohnern im 600 m-Radius des Haltepunkts ist die Nachfrage entsprechend begrenzt. Durch die Lage zwischen den Orten ist die Erreichbarkeit zu Fuß nicht optimal und auch der Abstand zum Haltepunkt Caldern (2,1 km) ist für den Bereich außerorts kurz. Da der Haltepunkt zwischen den Orten Brungershausen und Kernbach geplant ist, liegt er an einer anbaufreien Landstraße. In beiden Orten gibt es keine Schulen sowie neu geplante Wohn- oder Gewerbegebiete.

⁴⁶ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet

- Nordwestlich der Stadt Marburg
- Lage des Haltepunkts vom AN angenommen (Information aus Zeitungsartikel)



Abbildung 26 Lage Haltepunkt Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet⁴⁷

Der Haltepunkt Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet liegt in direkter Nähe des Gewerbegebiets in Kirchhain.

Ein Wohngebiet soll nördlich sowie ein Gewerbegebiet südlich des Haltepunkts geplant werden. Ein Freibad befindet sich auch in direkter Nähe zum geplanten Haltepunkt.

Der bereits vorhandene Haltepunkt Kirchhain (Bz. Kassel) ist nur 1,8 km entfernt. Das Gewerbegebiet ist heute (November 2020) durch keine Buslinie erschlossen, sodass auch eine Intermodalität nicht gegeben ist. Sowohl heute als auch in der Fahrplanung für 2030 liegen 6 Haltepunkte zwischen Cölbe und Treysa. Aufgrund der gleichbleibenden Fahrzeiten heute und im Fahrplan 2030 sind keine Fahrzeitreserven für weitere Halte vorhanden.

⁴⁷ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

2.7.4 Vogelsbergkreis

Alsfeld-Altenburg

- Stadtteil der Stadt Alsfeld
- Nordwestlich der Kreisstadt Lauterbach
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 27 Lage Haltepunkt Alsfeld-Altenburg⁴⁸

Der zu betrachtende Haltepunkt liegt im Stadtteil Altenburg.

Nur wenige Teile Altenburgs fallen aus dem 600 m-Radius für die fußläufige Erreichbarkeit heraus. Die über 1.100 Einwohner (Schätzung) im Einzugsradius können den Haltepunkt problemlos per Auto oder Rad erreichen. Eine hohe Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt und ein neues Gewerbegebiet sprechen ebenfalls für den Haltepunkt. Fußläufig vom Haltepunkt ist die evangelische Schlosskirche Altenburg zu erreichen.

Das Fahrzeitverhältnis von Altenburg zum Oberzentrum Gießen ist mit 1,58 nachteilig für den SPNV, wobei Bewohner auch eine Verbindung nach Fulda nutzen können, das außerhalb des Betrachtungsraumes liegt. Zu erwähnen ist jedoch, dass sich kein Teil des neuen Gewerbegebiets innerhalb des 600 m-Radius und nur ein kleiner Teil innerhalb des 800 m-Radius befindet. Fehlende Fahrzeitreserven, Schulen und Freizeitangebote sprechen ebenfalls gegen eine Anbindung.

⁴⁸ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Schwalmtal-Brauerschwend

- Ortsteil der Gemeinde Schwalmtal
- Nordwestlich der Kreisstadt Lauterbach
- Lage des Haltepunkts vom AN angenommen

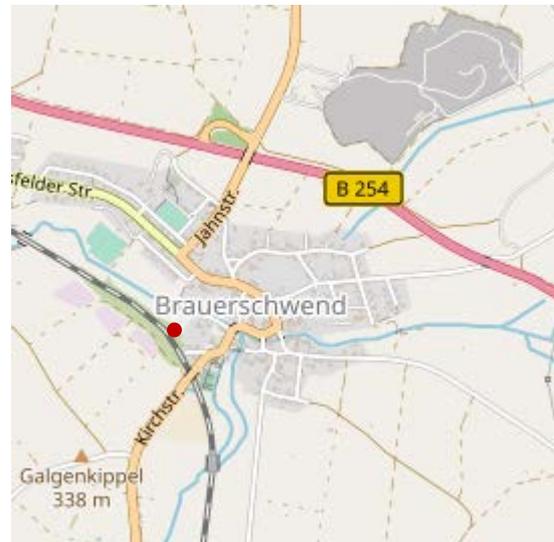


Abbildung 28 Lage Haltepunkt Schwalmtal-Brauerschwend⁴⁹

Der Haltepunkt soll am südöstlichen Rand von Brauerschwend errichtet werden.

Trotz der identifizierten Randlage liegt der gesamte Ort fußläufig im 800 m-Radius des Haltepunkts. Der vorherige Haltepunkt Alsfeld und der nachfolgende Haltepunkt Lauterbach sind mit 7,2 km und 8,3 km für den Außenbereich entsprechend weit genug entfernt. Weitere Haltepunkte wie Altenburg (5,3 km) und Wallenrod (3,8 km) weisen ebenfalls ausreichende Entfernungen zueinander auf.

Im Fahrplan 2030 sind auf dieser Strecke keine Reserven vorhanden, die Geschwindigkeit der verkehrenden Züge auf dem Streckenabschnitt ist mit 90 km/h aber sehr hoch. Es befinden sich keine Einrichtungen für Freizeitaktivitäten sowie neu geplante Wohn- und Gewerbegebiete in der Nähe.

⁴⁹ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

Lauterbach-Wallenrod

- Stadtteil der Kreisstadt Lauterbach
- Nordwestlich der Kreisstadt Lauterbach
- Ehemaliger Haltepunkt in Wallenrod existiert nicht mehr
- Koordinaten durch den AG bekannt



Abbildung 29 Lage Haltepunkt Lauterbach-Wallenrod⁵⁰

Der zu betrachtende Haltepunkt liegt am östlichen Rand des Stadtteils Wallenrod, nordwestlich der Kreisstadt Lauterbach.

Im 600 m-Radius werden schätzungsweise 550 Personen angebunden. Per Rad oder Auto ist der an einer Erschließungsstraße gelegene Haltepunkt gut zu erreichen. Der vorherige Haltepunkt Alsfeld liegt mit fast 11 km sehr weit weg, der nächste Haltepunkt Lauterbach Nord im optimalen Bereich bei 5,8 km. Der weitere zu planende/untersuchende Haltepunkt Brauerschwend liegt 3,8 km entfernt und somit auch im guten Bereich. Die Geschwindigkeit der verkehrenden Züge von durchschnittlich 90 km/h ist als gut einzustufen und eine Intermodalität ist gegeben.

Da Teile des Ortes auch außerhalb des 800 m-Radius liegen wirkt sich dies negativ auf die Erreichbarkeit zu Fuß aus. Fahrzeitreserven sind nicht vorhanden, vor allem nicht bei mehreren umzusetzenden Halten auf der gleichen Strecke. Im Ort befinden sich keine Schulen, Freizeitangebote oder kulturelle Ziele, sodass mit einem überwiegenden Pendlerfahrgastaufkommen zu rechnen ist. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind nicht geplant.

⁵⁰ Eigene Darstellung nach www.openstreetmap.org

3 Bewertung der Ergebnisse

Im folgenden Kapitel werden die ermittelten Bewertungen der harten und weichen Kriterien vorgestellt, die sich im Anhang D: Ergebnismatrix befinden. In den abschließenden Unterkapiteln sind zum einen die erkannten Probleme und Grenzen der Untersuchung dargestellt (Kapitel 3.5 Probleme und Grenzen der Haltepunktuntersuchung), zum anderen sind die in die Untersuchung eingeflossenen betrieblichen Rahmenbedingungen und deren Grenzen dargelegt (Kapitel 3.6 Betriebliche Randbedingungen).

Die Bewertung der Haltepunkte anhand der harten und weichen Kriterien berücksichtigt den jeweiligen möglichen geplanten Haltepunkt sowie alle Bestandshaltepunkte und alle übrigen möglichen geplanten Haltepunkte des Gutachtens. Wechselwirkungen zwischen benachbarten geplanten Haltepunkten werden somit berücksichtigt. Auf diese Beurteilung geht auch der angegebene Notenwert zurück.

Darüber hinaus wird ein Wert ermittelt, welcher den jeweils untersuchten möglichen geplanten Haltepunkt sowie darüber hinaus ausschließlich die bestehenden Haltepunkte berücksichtigt. Dieser Wert unterstellt somit die Realisierung nur des betrachteten Haltepunkts im Netz der bereits bestehenden Haltepunkt-Struktur. Dieser Ergebniswert ist folglich von den Einflussfaktoren benachbarter möglicher geplanter Haltepunkte bereinigt.

Die einzelnen Bewertungstabellen sind in den folgenden Unterkapiteln 3.1 bis 3.4 nach Landkreisen unterteilt aufgeführt.

In der Folge der Untersuchung zeigt sich, dass der Einfluss von möglichen weiteren geplanten Haltepunkten, insofern diese vorhanden sind und betrachtet werden, keine erheblichen Auswirkungen auf die Bewertung der Haltepunkte hat. Wenn andere mögliche weitere (geplante Haltepunkte nicht umgesetzt werden, haben diese wiederum keinen weiteren erheblichen Einfluss auf den betrachteten Haltepunkt. Das Kriterium des Abstandes zu möglichen weiteren geplanten Haltepunkten besitzt demnach, wie auch die Bewertung der harten und weichen Kriterien, eine Abhängigkeit mit geringem Einfluss der Haltepunkte und deren entsprechender Umsetzung untereinander.

Die entsprechende Einteilung nach Landkreisen ist angelehnt an die Vorstellung der zu betrachtenden Haltepunkte aus Kapitel 2.5 und ermöglicht eine Vergleichbarkeit auf gleicher Strecke oder im gleichen Gebiet. Die jeweilige Benotung der einzelnen Haltepunkte wurde



anhand der gesammelten Punkte in der Spalte Bewertung der harten und weichen Kriterien durchgeführt.

Die mögliche Maximalbewertung liegt bei insgesamt 28,99 Punkten sowohl für die Betrachtung weiterer möglicher (geplanter) Haltepunkte als auch für die Bewertung mit Beachtung der Bestandshaltepunkte ohne weitere mögliche (geplante) Haltepunkte. Der Minimalwert, wenn in allen Kriterien die schlechteste Bewertung erzielt wurde, liegt bei 4,75 Punkten. Aus den Minimal- und Maximalwerten lassen sich entsprechende Bereiche von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) ableiten. Diese sind in Tabelle 5 aufgeführt. Mindestens die Hälfte der maximal möglichen Punkte, also 14,50 Punkte waren für die Erreichung einer mindestens ausreichenden Note notwendig. Das Intervall der Bewertungsbereiche der Noten 1 bis 4 wurde aus dieser oberen Hälfte der maximal möglichen Punkte gleichmäßig verteilt. So ergibt sich ein Intervall je Note von gerundet 3,62 Punkten. Die verbleibende untere Hälfte der maximal möglichen Punkte wurde in zwei Intervalle von 14,49-7,25 Punkte und von 7,24-0 Punkte auf die Noten 5 und 6 gleichmäßig verteilt. Die Werte wurden entsprechend der Berechnungen in der Bewertungsmatrix auf zwei Nachkommastellen gerundet angegeben. Aufgrund des gewählten Vorgehens und der daraus resultierenden Bewertung liegt der erreichbare Minimalwert eines Haltepunkts bei 4,75 Punkten.

Tabelle 5 Vergabe von Schulnoten für die Bewertungspunkte (1-sehr gut; 6-ungenügend)

Note	1	2	3	4	5	6
Beschreibung	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
Punkte	28,99-25,37	25,36-21,74	21,73-18,11	18,10-14,50	14,49-7,25	7,24-0
Umsetzungsempfehlung seitens IVE	Ja		Detailprüfung		Nein	

In den nachfolgenden Tabelle 6, Tabelle 7, Tabelle 8 und Tabelle 9 sind die Ergebnisse nach absteigender Bewertung der harten und weichen Kriterien (Spalte 4) dargestellt. Die Bewertung der harten und weichen Kriterien besteht dabei aus einem Wert, der über alle Kriterien mit entsprechender Berücksichtigung der prozentualen Gewichtung berechnet wurde (Bewertung der harten und weichen Kriterien).

3.1 Landkreis Gießen

Im Landkreis Gießen wurden insgesamt elf Haltepunkte an drei verschiedenen Eisenbahnstrecken untersucht. Entsprechend der in Tabelle 5 vorgestellten Noten ist der Haltepunkt Kleinlinden mit 22,97 Punkten im guten Mittelfeld der Note 2. Insgesamt sechs Haltepunkte sind im Bereich der Note „befriedigend“ eingestuft. Am oberen Ende der Note 3 ist Pohlheim-Garbenteich mit 21,38 Punkten, am unteren Ende mit 18,90 Punkten der Haltepunkt Gießen-Alter Flughafen. Die drei Haltepunkte Rodtbergstraße/Wißmarer Weg, Buseck-Großen-Buseck und Gießen-Marshall-Siedlung/Grünberger Straße liegen unterhalb von 17,99 Punkten und damit im ausreichenden Bereich. Für diese Haltepunkte ist eine weitere, deutlich detailliertere Untersuchung nötig, bevor Überlegungen für eine Realisierung eines Haltepunkts weiter vorangetrieben werden.

Für das Umfeld von Gießen wird zurzeit eine S-Bahn in der öffentlichen Diskussion thematisiert. Unter diesem Aspekt können dann die Überlegungen für Haltepunkte im Umfeld von Gießen weiter untersucht werden.

Tabelle 6 Ergebnisse der Haltepunktbeurteilung im Landkreis Gießen

Landkreis	Haltepunkt	Linie/Strecke	Bewertung der harten und weichen Kriterien	Note	Bewertung mit ausschließlicher Beachtung der Bestands-haltepunkte
Gießen	Kleinlinden	3900/630	22,97	2	22,29
Gießen	Gießen-Aulweg	3700/635 & 3701/631	22,59	2	22,36
Gießen	Pohlheim-Garbenteich	3701/631	21,38	3	20,47
Gießen	Gießen-Rödgen	3700/635	20,39	3	20,16
Gießen	Lich/West	3701/631	19,94	3	19,26
Gießen	Pohlheim-Hausen	3701/631	19,39	3	19,39
Gießen	Reiskirchen-Lindenstruth	3700/635	19,18	3	19,18
Gießen	Gießen-Alter Flughafen	3700/635	18,90	3	18,45
Gießen	Gießen-Rodtbergstr./Wißmarer Weg	3700/620	17,99	4	17,99
Gießen	Buseck-Großen-Buseck	3700/635	17,55	4	17,55
Gießen	Gießen-Marshall-Siedlung/Grünberger Straße	3700/635	16,51	4	16,28

3.2 Landkreis Limburg-Weilburg

Die in Tabelle 7 aufgeführten zwei Haltepunkte befinden sich im Landkreis Limburg-Weilburg. Weilburg-Kirschhofen ist mit befriedigend zu bewerten, Limburg a.d. Lahn-Weststadt hingegen nur mit ausreichend. Im Nachgang bedürfen beide einer weiteren eingehenden Untersuchung vor deren weiteren Befassung. Vor allem bei den harten Kriterien haben beide Haltepunkte weniger Punkte im Vergleich zu anderen gesammelt, weil insgesamt nicht viele Einwohner im Einzugsradius des Haltepunkts wohnen. Auch beim Fahrzeitverhältnis mit 1,27 (Weilburg-Kirschhofen) und 1,5 (Weststadt) liegen beide Haltepunkte über dem Durchschnitt. Mit 18,76 Punkten liegt der Haltepunkt Weilburg-Kirschhofen knapp über der

unteren Grenze von 18,11 Punkten der Note 3. Der Haltepunkt Limburg a.d. Lahn/Weststadt hingegen liegt mit 17,62 Punkten im Mittelfeld zur oberen Grenze der Note 4 (18,10 Punkte).

Tabelle 7 Ergebnisse der Haltepunktbeurteilung im Landkreis Limburg-Weilburg

Landkreis	Haltepunkt	Linie/ Strecke	Bewertung der harten und weichen Kriterien	Note	Bewertung mit ausschließlicher Beachtung der Bestands- haltepunkte
Limburg-Weilburg	Weilburg-Kirschhofen	3710/625	18,76	3	18,76
Limburg-Weilburg	Limburg a. d. Lahn-Weststadt	3731/629 & 3730/461	17,62	4	17,62



3.3 Landkreis Marburg-Biedenkopf

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurden insgesamt neun Haltepunkte betrachtet und untersucht. In Tabelle 8 sind die Ergebnisse der Bewertung der harten und weichen Kriterien, die jeweiligen Noten und die Bewertung mit Beachtung der Bestandshaltepunkte aufgeführt. Nur zwei Haltepunkte, Kirchhain-Anzefahr und Marburg/Mitte, haben mit 23,02 Punkten und 22,60 Punkten eine gute Note erreicht. Die zwei folgenden Haltepunkte Wetter-Todenhausen und Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet sind mit befriedigend bewertet worden. Beide Haltepunkte liegen mit 19,74 und 18,46 Punkten im Mittelfeld des Bewertungsintervalls. Vor allem Kirchhain-Anzefahr hat mit 18,75 Punkten von maximal 23,21 Punkten das drittbeste Ergebnis bei den harten Kriterien erreicht (siehe Anhang D: Ergebnismatrix). Lahntal/Kernbach-Brungershausen gehört zu den fünf schlechtesten aller betrachteten Haltepunkte bei den harten Kriterien. Die Haltepunkte Lahntal-Göttingen, Biedenkopf-Eckelshausen und Wetter-Niederwetter wurden ebenfalls nur mit ausreichend bewertet. Dem Haltepunkte Dautphetal-Carlshütte fehlen Punkte, da keine Daten für die Siedlungsdichte vorhanden sind und diese Kategorie mit Null bewertet wurde.

Tabelle 8 Ergebnisse der Haltepunktbeurteilung im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Landkreis	Haltepunkt	Linie/Strecke	Bewertung der harten und weichen Kriterien	Note	Bewertung mit ausschließlicher Beachtung der Bestands-haltepunkte
Marburg-Biedenkopf	Kirchhain-Anzefahr	3900/620	23,02	2	23,02
Marburg-Biedenkopf	Marburg/Mitte	3900/620	22,60	2	22,60
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Todenhausen	2972/622	19,74	3	19,74
Marburg-Biedenkopf	Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet	3900/620	18,46	3	18,46
Marburg-Biedenkopf	Dautphetal-Carlshütte	2870/623	17,56	4	17,56
Marburg-Biedenkopf	Lahntal-Göttingen	2972/622 & 2870/623	17,45	4	16,54
Marburg-Biedenkopf	Biedenkopf-Eckelshausen	2870/623	17,24	4	17,24
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Niederwetter	2972/622	17,15	4	17,15
Marburg-Biedenkopf	Lahntal-Kernbach/Brungershausen	2870/623	16,22	4	16,22

3.4 Vogelsbergkreis

Der Auftraggeber hat für den Vogelsbergkreis insgesamt drei Haltepunkte übermittelt, die zu untersuchen und bewerten waren. Für alle drei Haltepunkte ist der Tabelle 9 zu entnehmen, dass Werte im oberen Mittelfeld der Note 3 erreicht wurden. In den einzelnen Kriterien führt der Haltepunkt Schwalmtal-Brauerschwend mit 17,14 Punkten bei den harten Kriterien und der Haltepunkt Alsfeld-Altenburg mit 3,71 Punkten bei den weichen Kriterien. Insgesamt liegen alle drei Bewertungen recht nah beieinander, vor allem die beiden oberen Haltepunkte trennen nur 0,07 Punkte, was für weitestgehend gleiche Rahmenbedingungen eines jeden Standortes spricht. Im Nachgang muss hier abgewogen werden, ob und inwiefern mehrere Haltepunkte umgesetzt werden können.

Tabelle 9 Ergebnisse der Haltepunktbeurteilung im Vogelsbergkreis

Landkreis	Haltepunkt	Linie/ Strecke	Bewertung der harten und weichen Kriterien	Note	Bewertung mit ausschließlicher Beachtung der Bestandshaltepunkte
Vogelsberg -kreis	Schwalmtal- Brauerschwend	3700/635	20,08	3	18,71
Vogelsberg -kreis	Lauterbach- Wallenrod	3700/635	20,01	3	19,33
Vogelsberg -kreis	Alsfeld-Altenburg	3700/635	19,90	3	19,90

3.5 Probleme und Grenzen der Haltepunktuntersuchung

Während der Untersuchung und der Bewertung der Haltepunkte sind einige Aspekte aufgefallen, die nicht in die Bewertung der einzelnen Haltepunkte einfließen konnten. Dazu zählt beispielsweise die Abschätzung der Kosten eines Haltepunkts, die durch eine Hanglage oder andere besondere Lagen für die Einhaltung der Barrierefreiheit sehr kostenintensiv werden können. Darüber hinaus ist die vollständige Gegenüberstellung von Haltepunkten im Rahmen einer Linien- oder Streckenbetrachtung sinnvoller. Aus diesem Grunde wurde auch seitens des AN in diesem Bericht die Bewertung nach Landkreisen und Strecken vorgenommen.

Ebenfalls sind für diese Untersuchungen der Eigentumserwerb für den Bereich des Haltepunkts zu klären, der in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt wurde. Zusätzlich sind Baugrundgutachten einzuholen, die nicht Teil dieser Betrachtung waren.

3.6 Betriebliche Randbedingungen

Eine Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der zusätzlichen Halte und ihre Auswirkungen auf den Fahrplan war nicht Gegenstand des Auftrags zu diesem Gutachten. Es wurde nicht geprüft, ob Fahrzeitreserven in den heutigen Fahrplänen vorhanden sind, um bei zusätzlichen Halten weiterhin Anschlüsse in den Knotenpunkten zu erreichen. Hierfür wären Daten der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen notwendig gewesen. Um einen ersten Eindruck für mögliche Umsetzungen zu gewinnen, wurden aber die heutigen Fahrpläne mit dem dritten Entwurf zum D-Takt für das Jahr 2030 verglichen (siehe Anhang E: Fahrzeitenanalyse).

Für den Fahrgastwechsel an Haltepunkten wird eine Mindesthaltezeit von 42 Sekunden angenommen. Des Weiteren kommen noch die Fahrzeitverlängerungen für das Bremsen und Anfahren an einem Haltepunkt dazu. Durch die entstehenden Fahrzeitverlängerungen sind kaum zusätzliche Haltepunkte ohne Fahrplananpassungen möglich.

Vereinzelt konnte bei den untersuchten Strecken eine Fahrzeitverlängerung für den D-Takt 2030 gegenüber dem Fahrplan 2020 festgestellt werden, diese Zeit wird als Fahrzeitreserve für zusätzliche Halte unterstellt. Dies ist der Fall auf den Strecken mit der Nummer 3900 zwischen Marburg (Lahn) und Cölbe sowie auf der Strecke 2870 zwischen Lahntal-Sarnau und Biedenkopf. Das bedeutet, dass bei allen anderen Strecken ein neuer Haltepunkt zu



Fahrzeitverlängerungen gegenüber 2020 führt und es zu einer Gefährdung von Anschlüssen in den Umsteigeknoten kommt. Ein pünktliches Erreichen der Taktknoten ist ohne weitere Maßnahmen dann nicht mehr möglich. Um bei weiteren Halten die Knotenzeiten einzuhalten, ist eine höhere Reisegeschwindigkeit erforderlich. Hierfür ist meist ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Auch durch eine Elektrifizierung kann die Fahrzeit verkürzt werden, da elektrisch angetriebene Schienenfahrzeuge ein besseres Beschleunigungsvermögen haben und somit die Fahrzeit zwischen zwei Halten verkürzt werden kann. Bei den untersuchten Eisenbahnstrecken 2870, 2972, 3700, 3701 und 3710 handelt es sich um nicht elektrifizierte Strecken, auf denen derzeit Dieselfahrzeuge eingesetzt werden.

Die Ausrüstung der Strecken mit einer Oberleitung bietet nicht nur die Möglichkeit des Einsatzes von beschleunigungsstarken Elektrotriebwagen, die zu Fahrzeitreserven auf den jeweiligen Strecken führen, sondern erlaubt auch einen lokal emissionsfreien Nahverkehr. Durch bundes- und landespolitische Aktivitäten bieten sich derzeit gute Möglichkeiten für die Elektrifizierung vorhandener Eisenbahnstrecken. Untersuchungen haben gezeigt, dass bereits bei insgesamt vier Zugfahrten pro Stunde trotz der Investitionskosten durch geringere Energiekosten eine Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann. Im Rahmen der Anpassung der aktuellen Nahverkehrspläne kann auch das Regierungspräsidium Gießen für die Strecken in seinem Gebiet eine Elektrifizierung vorschlagen. Vor dem Hintergrund, dass in Hessen 600 Streckenkilometer elektrifiziert werden⁵¹ sollen, bieten sich hierfür derzeit hervorragende Chancen. Gerade in Kombination mit der Option, durch die Maßnahme neue Haltepunkte zu ermöglichen und damit mehr Fahrgäste zu gewinnen, werden sich positive Nutzen-Kosten-Relationen ergeben.

Bei geringerer Verkehrsnachfrage können alternativ auch Fahrzeuge mit batterieelektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieben eingesetzt werden, die ebenfalls lokal emissionsfrei sind und Vorteile in der Beschleunigung gegenüber dieselbetriebenen Fahrzeugen aufweisen.

Für weitergehende Untersuchungen wie u. a. einen Streckenausbau für höhere Fahrgeschwindigkeiten, streckenweise Zweigleisigkeit oder Kreuzungsgleise sind detaillierte Information über die Gleisinfrastruktur notwendig. Diese Daten sind nur bei der DB Netz AG vorhanden. In einem weiteren Projekt könnten nach Freigabe dieser Daten

⁵¹ Elektrifizierung von 600 Kilometer Schienenstrecke geplant, Pressemitteilung vom 19.11.2020, Pressestelle Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, <https://www.hessen.de/presse/pressemitteilung/elektrifizierung-von-600-kilometer-schienenstrecken-geplant-0>, abgerufen am 23.11.2020



Fahrzeitberechnungen erfolgen, die Hinweise darauf liefern, welche Streckenausbauten eine Fahrzeitverkürzung ermöglichen. Hierfür werden mikroskopisch genaue Daten benötigt, da nur bei exakter Kenntnis der Infrastruktur inklusive der Neigung und Radien der Strecke entsprechende Fahrzeitberechnungen mit Spezialprogrammen, über die das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb verfügt, möglich sind.

Die Wirkung betrieblicher Maßnahmen ist begrenzt. Haltepunkte könnten z.B. nur zu bestimmten Tages- bzw. Wochenzeiten bedient werden. Dennoch sind die Halte fahrplantechnisch zu berücksichtigen, um in den entsprechenden Knoten konstante Abfahr- bzw. Ankunftszeiten zu erhalten. Bei einer schwachen Nachfrage kann die Bedienung eines Haltepunkts auch alternierend (z. B. im zweistündigen Wechsel) vorgenommen werden. Wichtig ist, dass das Taktmuster gleich bleibt. Sofern ein Haltepunkt als Bedarfshaltepunkt geplant wird, müssen die örtlichen Richtlinien der DB Netz AG bei der Fahrplankonstruktion beachtet werden.

Die Auswirkungen von Bedarfshalten und alternierenden Halten werden im Folgenden erläutert.

„Ein Bedarfshalt ist ein Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der Betriebsstelle halten muss, wenn

- *der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,*
- *der Triebfahrzeugführer Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,*
- *die Fahrgasthaltewunscheinrichtung dem Triebfahrzeugführer einen Haltewunsch anzeigt oder*
- *der Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.“⁵²*

Nach der DB Richtlinie 402 werden Bedarfshalte nur auf Bestellung und nur dann realisiert, wenn andere Trassen nicht tangiert werden. In Bahnhöfen, die keine Ausfahrtsignale besitzen, dürfen keine Bedarfshalte geplant werden.⁵³ Halte, die nach Bedarf oder alternierend angefahren werden, müssen bei der Fahrzeitplanung berücksichtigt werden.

⁵² Vgl. Ausnahmegenehmigung zu DB Ril 408

⁵³ Vgl. DB Ril 402 Trassenmanagement



Auch die Digitalisierung hat keinen Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit der Züge. So haben weder digitaler Zugfunk noch eine Blockverdichtung/Blockteilung durch digitale Signaltechnik einen Einfluss auf die zulässige Geschwindigkeit und damit auf die Reisezeit.

4 Zusammenfassung

Im vorliegenden Gutachten zur Untersuchung möglicher weiterer Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Mittelhessen, beauftragt vom Regierungspräsidium Gießen und vergeben an das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der TU Braunschweig, werden verschiedene mögliche Haltepunkte mit eigens entwickelten Kriterien bewertet. Ziel des Gutachtens ist es, ausgewählte Haltepunkte für einen möglichen Bau oder eine Reaktivierung nach einem standardisierten Verfahren vorzuschlagen. Anschließend können Umsetzungsvorschläge gegeben werden.

Zunächst wurde auf die Motivation und Zielsetzung eingegangen sowie die Abgrenzung und Definition eines Haltepunkts vorgestellt. Der Begriff Haltepunkt wurde auf Basis der EBO gegenüber dem Bahnhof abgegrenzt. Im weiteren Verlauf des Gutachtens wurde generell der Begriff Haltepunkt für die zu untersuchenden Orte im Regierungsbezirk Gießen verwendet.

Seitens des Auftragnehmers wurde in einem ersten Arbeitspaket ein Beurteilungskonzept für mögliche SPNV-Haltepunkte erstellt. Dabei wurden verschiedene Kriterien erarbeitet, die mit Attributen und Eigenschaften eine Bewertung der untersuchten Haltepunkte ermöglichen.

In einem zweiten Arbeitspaket wurden vom Auftragnehmer weitere mögliche, zu untersuchende Haltepunkte der ursprünglichen Liste des Auftraggebers hinzugefügt, die Lücken im Gesamtnetz schließen sollen. Bei der Zwischenpräsentation wurden die Kriterien abgestimmt und deren prozentuale Gewichtungen festgelegt, um in einem weiteren Arbeitspaket die Bewertung vornehmen zu können. Außerdem wurden verschiedene Haltepunkte ausgeschlossen, weil sich beispielsweise andere Studien mit deren bzw. der dazugehörigen Streckenreaktivierung befassen.

Für das dritte Arbeitspaket wurden die vereinbarten 25 Haltepunkte mit den im Arbeitspaket 1 entwickelten Kriterien bewertet. In einem zweiten Schritt konnten die entsprechenden Punktzahlen in eine auf Schulnoten basierende Abstufung eingeordnet werden. Für Haltepunkte mit sehr guten und guten Noten wurde in diesem Gutachten die Umsetzbarkeit eines möglichen Halts bestätigt. Es ist zu erwarten, dass nachfolgende Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu einem positiven Ergebnis kommen. Hier muss allerdings erwähnt werden, dass kein Haltepunkt die Note sehr gut erhalten hat. Für Haltepunkte, die befriedigend und ausreichend bewertet wurden, bedarf es einer deutlich detaillierteren Betrachtung, beispielsweise der Nachfrage, der Wirkung des Haltepunkts oder der fahrplanerischen



Entwicklung im Rahmen des D-Taktes. Keiner der vorliegenden und untersuchten möglichen Halte wurde mit den Noten mangelhaft oder ungenügend bewertet.

5 Fazit und Ausblick

Nur für 4 von insgesamt 25 untersuchten Haltepunkten in den Landkreisen Gießen, Limburg-Weilburg, Marburg-Biedenkopf und Vogelsbergkreis hat sich in der Untersuchung gezeigt, dass sie eine gute Bewertung erreichen konnten und damit Umsetzungspotenzial aufweisen. Es ist dennoch sinnvoll, für die Haltepunkte, die an der Bewertungsgrenze zu „befriedigend“ (12 Halte) liegen, weitere detaillierte Untersuchungen durchzuführen. Für neun Halte, die ein „Ausreichend“ nur knapp erreicht haben, stellt sich die Frage, ob weitere Untersuchungen noch sinnvoll sind. Keiner der zu untersuchenden Haltepunkte erreicht die Note 5 oder 6 und wäre somit vollkommen ungeeignet für weitere Betrachtungen.

Die Haltepunkte werden einheitlich bewertet, aber nach Landkreisen getrennt betrachtet. Für Haltepunkte mit ähnlichen Werten und anderen Standorten oder bei mehreren Haltepunkten hintereinander auf gleicher Strecke ist eine weiterführende Betrachtung durchzuführen.

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, sollten genaue Fahrzeitrechnungen durchgeführt werden, damit sich die Fahrzeit auf den jeweiligen Strecken nicht merklich erhöht und somit für Fahrgäste unattraktiv wird. Dies gilt auch für eine Berücksichtigung der geplanten Anschlüsse und Übergänge für Fahrplankonzepte eines D-Taktes für das Jahr 2030. Fahrzeitverbesserungen könnten durch eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken ermöglicht werden. Derzeit plant das Land Hessen in den nächsten Jahren 600 km Strecke zu elektrifizieren.⁵⁴ Um eine entsprechende Förderung zu erreichen, sind kurzfristig entsprechende Konzepte vorzulegen. Wenn durch die Elektrifizierung zusätzliche Fahrgäste durch weitere Halte gewonnen werden können, ist dies ein starkes Argument.

⁵⁴ Elektrifizierung von 600 Kilometer Schienenstrecke geplant, Pressemitteilung vom 19.11.2020, Pressestelle Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, <https://www.hessen.de/presse/pressemitteilung/elektrifizierung-von-600-kilometer-schienenstrecken-geplant-0>, abgerufen am 23.11.2020



6 Anhang

Anhang A: Definition und Sammlung harte Kriterien

Anhang B: Definition und Sammlung weiche Kriterien

Anhang C: Bewertungsmatrix nach Landkreisen sortiert

Anhang D: Ergebnismatrix

Anhang E: Fahrzeitenanalyse

Anhang F: Sammlung Haltepunkte Hessen

Cluster	Gewichtung	Kriterien	Einheit	Bemerkung	Gewichtung	Bewertung	Punkte	Quelle	
Einwohnerdaten	30%	Einwohnerzahl gesamt		Stand 2020	2,0%	Großstadt: ab 100.000 Einwohner (für Mittelhessen nicht relevant) große Mittelstadt: ab 50.000 Einwohner kleine Mittelstadt: ab 20.000 Einwohner große Kleinstadt: ab 10.000 Einwohner kleine Kleinstadt: ab 5.000 Einwohner Landgemeinden: unter 5.000 Einwohner	60 50 40 30 20 10	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung	
		Einwohnerzahl im Grid		Stand 2010	3,0%	20.000 - 10.000 9.999 - 500 499 - 100 99 - 1	40 30 20 10	Eiwohnerzahlen Grid QGIS/Zensus	
		Siedlungsdichte	E/km ²			15,0%	≥ 1.000 999 - 500 499 - 101 ≤ 100	40 30 20 10	Prognose Gewerbeflächen Mittelhessen, Wikipedia
		Raumstruktur		Zentral, Randlage, Außerorts	20,0%	Kernbereich (Ortszentrum) Randlage aber noch innerhalb des Ortschields Außerorts außerhalb des Ortschields	30 20 10		
		Einwohnerzahl im 600 m-Radius	E/600m-Haltepunkt-Radius	Grobe Schätzung der Einwohner innerhalb des 600 m Radius	45,0%	≥ 5.000 4.999 - 2.000 1.999 - 101 ≤ 100	40 30 20 10	QGIS, Grid, FGSV, Poelman & Dijkstra, 2015	
		Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort		Stand 2018	10,0%	≥ 10.000 9.999 - 5.000 4.999 - 1.001 1.000 - 501 ≤ 500	50 40 30 20 10	Prognose Gewerbeflächen Mittelhessen	
		Pendlersaldo		Stand 2018, mathematischer Betrag des Pendlersaldos	5,0%	≥ 10.000 9.999 - 5.000 4.999 - 1.001 1.000 - 501 ≤ 500	50 40 30 20 10	Prognose Gewerbeflächen Mittelhessen	

Anbindung	35%	PKW-Zeit zum Haltepunkt	min		30,0%	< 5 min (<1,5 km) 5 - 10 min (1,6-3 km) > 10 min (>3 km)	30 20 10	
		Fahrrad-Zeit zum Haltepunkt	min		35,0%	<3 min (< 800 m) 3 - 12 min (800 - 3.000 m) > 12 min (> 3.000 m)	20 30 10	Durchschnittsgeschwindigkeit 15,3 km/h (Umweltbundesamt)
		Fußweg-Zeit zum Haltepunkt	min		35,0%	≤ 10 min (≤ 600 m) 11 min - 14 min (601 - 800 m) > 14 min (> 800 m)	30 20 10	FGSV, Poelman & Dijkstra, 2015

Einzugsbereich	35%	Abstand zum vorherigen Haltepunkt	km		30,0%	Außenbezirk Kernstadtbereich < 2,5 km < 1,5 km 2,5 - 10,0 km 1,5 - 3,0 km > 10,0 km > 3,0 km	0 10 30 20	Vorlesung TU Braunschweig: ÖPNV - Angebotsplanung
		Abstand zum nächsten Haltepunkt	km		30,0%	Außenbezirk Kernstadtbereich < 2,5 km < 1,5 km 2,5 - 10,0 km 1,5 - 3,0 km > 10,0 km > 3,0 km	0 10 30 20	Vorlesung TU Braunschweig: ÖPNV - Angebotsplanung
		Abstand zu ggf. weiterem Haltepunkt	km		0,0%	Außenbezirk Kernstadtbereich < 2,5 km < 1,5 km 2,5 - 10,0 km 1,5 - 3,0 km > 10,0 km > 3,0 km	0 10 30 20	Vorlesung TU Braunschweig: ÖPNV - Angebotsplanung
		Abstand zu ggf. geplantem Haltepunkt	km		0,0%	Außenbezirk Kernstadtbereich < 2,5 km < 1,5 km 2,5 - 10,0 km 1,5 - 3,0 km > 10,0 km > 3,0 km	0 10 30 20	Vorlesung TU Braunschweig: ÖPNV - Angebotsplanung
		Vergleich Fahrzeit	SPNV/MIV in Minuten	zum nächst höheren Zentrum (Bahnhof zu Bahnhof)	40,0%	≥ 3,8 2,8 bis > 3,8 2,1 bis 2,8 1,5 bis < 2,1 1,0 bis < 1,5 < 1,0	0 10 20 30 40 50	Angelehnt an RIN

Cluster	Gewichtung	Kriterien	Einheit	Bemerkung	Gewichtung	Bewertung	Punkte	Quelle
Betrieb	40%	Intermodalität	Ja/Nein	Anbindung zu andern ÖV	40,0%	ja nein	10 0	
		Fahrzeugtyp		Diesel/Elektro	10,0%	Diesel Elektro	10 30	
		Mögliche Anschlüsse			25,0%	Anschlüsse werden durch Fahrzeitverlängerung verpasst Betrieblich ändert sich nichts bzw. ein zusätzlicher Halt ist möglich	0 30	
		Bedarfshalt (Nullhalt)			5,0%	ja nein	10 20	
		Geschwindigkeit		Geschwindigkeit IST-Zustand auf dem jeweiligen Streckenabschnitt	20,0%	> 80 km/h 60 - 80 km/h < 60 km/h	20 10 0	

Infrastruktur	30%	Radwegeverbindungen vorhanden	Ja/Nein		30,0%	ja nein	10 0	
		Fahrradabstellanlagen möglich	Ja/Nein		10,0%	ja nein	10 0	
		Parkplätze möglich	Ja/Nein	Park and Ride	25,0%	ja nein	10 0	
		Taxi-Stand möglich	Ja/Nein		5,0%	ja nein	10 0	
		Straßenkategorie			30,0%	LS (Landstraße) VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraße) HS (angebaute Hauptverkehrsstraße) ES (Erschließungsstraße)	10 20 40 30	FGSV RIN S. 14

Sonstiges	30%	Neue Wohngebiete geplant	Ja/Nein		10,0%	ja nein	10 0	
		Neue Gewerbegebiete geplant	Ja/Nein		10,0%	ja nein	10 0	
		Einrichtungen/Arbeitsstätten vorhanden	Ja/Nein		15,0%	ja nein	10 0	
		Schulen/Universitäten vorhanden	Ja/Nein		15,0%	ja nein	10 0	
		Verfügbarkeit von Flächen für Haltestellenanlagen	Ja/Nein		25,0%	ja nein	10 0	
		Verfügbarkeit von Kultur-Attraktionen (Fläche, Monument)	Ja/Nein		10,0%	ja nein	10 0	
		Anbindungen von Freizeitangeboten (Feibad, Stadion)	Ja/Nein		15,0%	ja nein	10 0	

Haltestelle	Landkreis	Strecke Start	Strecke Ende	Fz heute	Fz 2030	Länge	Geschwindigkeit heute	Geschwindigkeit 2030	Strecke	Fahrzeugtyp	Bemerkung
Pohlheim-Hausen	Gießen	Gießen	Lich	16 min	16 min	15,2 km	58 km/h	58 km/h	Diesel		Beginn 50 km/h 80 km/h, keine Fahrzeitreserven, keine Zeit für weitere Halte, prüfe 9 min Haltezeit in Nidda, Begegnungsabschnitt
Pohlheim-Garbenteich	Gießen	Gießen	Lich	16 min	16 min	15,2 km	58 km/h	58 km/h	Diesel		Verlegung
Lich/West	Gießen	Gießen	Lich	16 min	16 min	15,2 km	58 km/h	58 km/h	Diesel		Beginn 50 km/h 80 km/h, keine Fahrzeitreserven, keine Zeit für weitere Halte, prüfe 9 min Haltezeit in Nidda, Begegnungsabschnitt
Buseck-Großen-Buseck	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen-Aulweg	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Reiskirchen-Lindenstruth	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen-Rottbergstraße/Wilmarer Weg	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	elektrifiziert	Elektro	kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen-Alter Flughafen	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen-Marshallsiedlung/Grünberger Straße	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen-Rödgen	Gießen	Gießen	Grünberg	27 min	27 min	23,2 km	52 km/h	52 km/h	Diesel		kein Fahrzeitpuffer, unter 60 km/h, bei mehreren Halten ca. 40 km/h
Gießen Kleinlinden	Gießen	Gießen	Friedberg	18 min, 21 min (RE), 18 min, 28 min (RB)	15 min, 18 min (RE); 27 min, 31 min (RB)	33,5 km	73 km/h (RB 28 min)	67 km/h (RB 31 min)	elektrifiziert	Elektro	weiteren Halte bei RB möglich, da Fahrzeitverlängerung
Limburg a. d. Lahn-Weststadt	Limburg-Weilburg	Limburg	Staffel	7 min	7min	5,3 km	44 km/h	44 km/h	Diesel		60 km/h höchst Geschwind., keine Fahrzeitreserve für einen weiteren Haltepunkt, Wendezeit Siershahn 20min, Westerburg 10 min Wendezeit, ein neuer Halt wäre eventuell möglich, müsste man genauer untersuchen
Weilburg-Kirschhofen	Limburg-Weilburg	Limburg	Weilburg	36 min (8), 25 min (0)	36min (8), 25min (0)	29,2km	49 km/h	49 km/h	Diesel		Langsame von 37 auf 41 Umstieg in Gießen, schnelle alle zwei Stunden, wird eng mit einem weiteren Haltepunkt
Marburg/Mitte	Marburg-Biedenkopf	Marburg (Lahn)	Cölbe	4 min	5 min	3940 m	65 km/h	50 km/h	elektrifiziert	Elektro	Halt kann funktionieren
Kirchhain-Anzefahr	Marburg-Biedenkopf								elektrifiziert	Elektro	ist möglich nur Verlegung
Wetter-Niederwetter	Marburg-Biedenkopf	Cölbe	Frankenberg	40 min	40 min	29 km	44 km/h	44 km/h	Diesel		Sarnau, Todenhausen, Niederwetter, 40 min bei 29 km hier sind keine drei Halte möglich
Wetter-Todenhausen	Marburg-Biedenkopf	Cölbe	Frankenberg	40 min	40 min	29 km	44 km/h	44 km/h	Diesel		Sarnau, Todenhausen, Niederwetter, 40 min bei 29 km hier sind keine drei Halte möglich
Dautphetal-Carlshütte	Marburg-Biedenkopf	Sarnau/Lahntal-Sarnau	Biedenkopf	31 min	32 min	22,9 km	46 km/h	43 km/h	Diesel		Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Fahrzeit heute nicht marktgerecht
Biedenkopf-Eckelshausen	Marburg-Biedenkopf	Sarnau/Lahntal-Sarnau	Biedenkopf	31 min	32 min	22,9 km	46 km/h	43 km/h	Diesel		Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Fahrzeit heute nicht marktgerecht
Lahntal-Göttingen	Marburg-Biedenkopf	Sarnau/Lahntal-Sarnau	Biedenkopf	31 min	32 min	22,9 km	46 km/h	43 km/h	Diesel		Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Fahrzeit heute nicht marktgerecht
Lahntal-Kernbach/Brungershausen	Marburg-Biedenkopf	Sarnau/Lahntal-Sarnau	Biedenkopf	31 min	32 min	22,9 km	46 km/h	43 km/h	Diesel		Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, Fahrzeit heute nicht marktgerecht
Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet	Marburg-Biedenkopf	Cölbe	Treysa	29 min (RE), 30 min (RB), 34 min (RB)	30 min (RB)	26,3 km	53 km/h	53 km/h	elektrifiziert		6 Stopps, sehr langsam
Alsfeld-Altenburg	Vogelsbergkreis	Alsfeld	Lauterbach Nord	13 min	13 min	18,9 km	90 km/h	90 km/h	Diesel		Wallenrod, Renzendorf werden nicht angefahren. Keine Luft für neue Haltestellen. Bei höchstens 100 km/h
Schwalmtal-Brauerschwend	Vogelsbergkreis	Alsfeld	Lauterbach Nord	13 min	13 min	18,9 km	90 km/h	90 km/h	Diesel		Wallenrod, Renzendorf werden nicht angefahren. Keine Luft für neue Haltestellen. Bei höchstens 100 km/h
Lauterbach-Wallenrod	Vogelsbergkreis	Alsfeld	Lauterbach Nord	13 min	13 min	18,9 km	90 km/h	90 km/h	Diesel		Wallenrod, Renzendorf werden nicht angefahren. Keine Luft für neue Haltestellen. Bei höchstens 100 km/h

Sammlung von möglichen Haltepunkten, deren Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit im Rahmen des zu beauftragenden Gutachtens zu ermitteln ist.

Landkreis	Haltepunkt	Linie/Strecke	Maßnahme	RPM 2010	RNVP Entwurf	Erläuterung
Marburg-Biedenkopf	Marburg/Mitte	RE 98	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	RNVP RMV	
Marburg-Biedenkopf	Kirchhain-Anzefahr	Main-Weser-Bahn	Verlegung	RPM 2010	-	Unklar ob bereits umgesetzt
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Niederwetter	RB 42	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	RNVP RMV	RNVP RMV als Bedarfshaltepunkt
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Todenhausen	RB 42	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	RNVP RMV	Bedarfshaltepunkt
Vogelsbergkreis	Alsfeld-Altenburg	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	-	Nicht in Entwurf RNVP RMV
Gießen	Pohlheim-Hausen	RB 46	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	RNVP RMV	
Gießen	Pohlheim-Garbenteich	RB 46	Verlegung	RPM 2010	RNVP RMV	
Gießen	Lich/West	RB 46	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	RNVP RMV	in Entwurf RNVP nachrangig zu Pohlheim-Hausen und nur alternativ möglich
Marburg-Biedenkopf	Lahntal-Kernbach/Brungershausen	RB 94	zusätzl. Haltepunkt	-	RNVP RMV	Bedarfshaltepunkt
Marburg-Biedenkopf	Lahntal-Göttingen	RB 94	zusätzl. Haltepunkt	-	RNVP RMV	Bedarfshaltepunkt
Marburg-Biedenkopf	Biedenkopf-Eckelshausen	RB 94	zusätzl. Haltepunkt	-	RNVP RMV	Bedarfshaltepunkt
Limburg-Weilburg	Eschhofen	RE 25, RE 44	zusätzl. Haltepunkt	-	RNVP RMV	Realisierung als RE-Halt
Wünsche der Gemeinden ("Gemeindebefragung") zu Haltepunkten an bestehenden oder konkret geplanten Trassen						
Landkreis	Haltepunkt	Linie/Strecke	Maßnahme	RPM 2010	RNVP Entwurf	Erläuterung
Gießen	Allendorf (Lumda)	Lumdatalbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt wg. Trassenreaktivierung
Gießen	Buseck-Großen-Buseck		zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt Bereich Gewerbegebiet ost
Gießen	Gießen-Aulweg	Vogelsbergbahn/Lahn-Kinzig-Bahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt Aulweg
Gießen	Reiskirchen-Lindenstruth		zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Gießen	Staufenberg	Lumdatalbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt wg. Trassenreaktivierung
Gießen	Hungen-Inheiden	Horlofftalbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt wg. Trassenreaktivierung
Gießen	Lich-West	RB 46	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Limburg-Weilburg	Limburg a. d. Lahn-Weststadt		zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde; Haltepunkt im Bereich Ste.-Foy-Straße
Marburg-Biedenkopf	Dautphetal-Carlshütte		zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde in Abhängigkeit von wirtschaftl. Entwicklung
Marburg-Biedenkopf	Marburg/Mitte	RE 98	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Marburg-Biedenkopf	Lahntal-Kernbach/Brungershausen	RB 94	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Niederwetter	RB 42	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Marburg-Biedenkopf	Wetter-Todenhausen	RB 42	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Vogelsbergkreis	Schwalmtal-Brauerschwend	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
Vogelsbergkreis	Lauterbach (Hessen)	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	Wunsch der Gemeinde
weitere mögliche Haltepunkte						
Landkreis	Haltepunkt	Linie/Strecke	Maßnahme	RPM 2010	RNVP Entwurf	Erläuterung
Limburg-Weilburg	Weilburg-Kirschhofen		zusätzl. Haltepunkt	-	-	
Gießen	Gießen-Rodtbergstraße/Wißmarer Weg	Main-Weser-Bahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	nachrichtlich aus RNVP-Entwurf RMV
Gießen	Gießen-Alter Flughafen	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	nachrichtlich aus RNVP-Entwurf RMV
Gießen	Gießen-Rödgen	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	nachrichtlich aus RNVP-Entwurf RMV
Gießen	Gießen-Marshall-Siedlung/Grünberger Straße	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	-	-	nachrichtlich aus RNVP-Entwurf RMV
Marburg-Biedenkopf	Kirchhain-Ost/Gewerbegebiet		zusätzl. Haltepunkt	-	-	
Vogelsbergkreis	Lauterbach-Wallenrod	Vogelsbergbahn	zusätzl. Haltepunkt	RPM 2010	-	In RPM 2010 noch als Bestand, inzwischen stillgelegt
Gießen	Kleinlinden	RB 49	möglicher weiterer Haltepunkt	-	-	Vom IVE/Auftragnehmer als weiterer möglicher Haltepunkt identifiziert

Haltestellen zusätzlich

Lumdatalbahn	Mainzlar (geplant), Treis, Allendorf (geplant), Londorf
--------------	---

RPM = Regionalplan Mittelhessen 2010

RNVP = Regionaler Nahverkehrsplan

RMV = Rhein-Main-Verkehrsverbund

Legende

In Zwischenpräsentation ausgeschlossen

Doppelung

Haltestelle betrachtet