

## Bahnhofsumfeld Niedernhausen Rahmenplanung

### Erläuterungsbericht



13. September 2022

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen .....</b>	<b>3</b>
2.1	Verkehrsverknüpfung.....	3
2.2	Hochbauten .....	4
2.3	Bahntechnik .....	4
<b>3</b>	<b>Projektorganisation und Methodik.....</b>	<b>5</b>
3.1	Abstimmungen mit projektbeteiligten Dritten.....	5
3.2	Gremienbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.....	5
<b>4</b>	<b>Variantendiskussion.....</b>	<b>6</b>
4.1	Erste Planungsphase: Park+Ride.....	6
4.2	Zweite Planungsphase: Busverkehr.....	7
4.3	Dritte Planungsphase: Erarbeitung der Vorzugsvariante.....	8
<b>5</b>	<b>Umsetzungskonzept.....</b>	<b>10</b>
5.1	Kostenschätzung .....	10
5.2	Öffentliche Förderung .....	11
5.3	Mögliche nächste Schritte .....	12

# 1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Bahnhof Niedernhausen hat als Endstation der S-Bahnlinie 2 (Dietzenbach – Frankfurt – Niedernhausen) und als Regionalbahnhof der Linien zwischen Frankfurt und Limburg sowie zwischen Wiesbaden und Niedernhausen eine hohe verkehrliche Bedeutung. Hinzu kommt der aktuelle Ausbau der Verkehrsstation, zu dem neben der Ertüchtigung der Bahnsteige und der barrierefreien Erschließung durch Aufzüge auch die geplante Verlängerung des Hausbahnsteigs in Richtung Westen gehört.

In diesem Zusammenhang soll auch das Bahnhofsumfeld deutlich aufgewertet werden. Zentrale Ziele sind dabei

- die Verbesserung der Verkehrsverknüpfung mit ÖPNV, Fahrrad und Pkw,
- die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie
- die Aufwertung der städtebaulichen Qualität.

Das Planungsgebiet wird dabei begrenzt durch

- die Bahntrasse im Süden, wobei das Empfangsgebäude und der Imbiss („Kebab-Höhle“) nicht zum Planungsgebiet gehören,
- den Kreisverkehr an der Fritz-Gontermann-Straße im Westen,
- den Gehweg entlang der Park+Ride-Anlage bzw. die Grenzen der privat genutzten Grundstücke (u.a. Getränkehandel) im Norden (inkl. die Zuwegungen am Ilfelder Platz) sowie
- die Kante der sogenannten „kleinen Park+Ride-Anlage“ im Osten.



Planungsgebiet

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Verkehrsverknüpfung

#### *Busbahnhof*

Ein wichtiges Ziel ist die Verbesserung der Verkehrsverknüpfung, wobei der Stärkung des Umweltverbundes aus Bus, Taxi, Fahrrad und Fußgängerverkehr auf dem Hintergrund der nötigen Mobilitätswende eine Schlüsselrolle zukommt.

Bei der Bearbeitung der Rahmenplanung wurde schnell klar, dass der heutige Busbahnhof mit einer Reihe von Defiziten verbunden ist. Hierzu zählen vor allem die fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen und das Fehlen einer Kapazitätsreserve bzw. Erweiterungsmöglichkeit. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse können die Busse die Haltestellen nicht so anfahren, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Neukonzeption.

Von Bedeutung sind im Zusammenhang mit der künftigen Verkehrsverknüpfung auch alternative und innovative Verkehrssysteme. Hierzu zählt neben der Infrastruktur für Car-Sharing auch ein Shuttle-On-Demand-Angebot, das beim Layout eines neuen Busbahnhofs zu berücksichtigen ist.

#### *Bike+Ride*

Für den Fahrradverkehr als Zubringersystem zur Bahn steht aktuell nur eine geringe Anzahl an Fahrradbügeln zur Verfügung. Diese weisen außerdem qualitative Mängel auf, da die relativ neu in Gleisnähe errichtete B+R-Anlage mit 18 Stellplätzen nur mit Vorderradhaltern ausgestattet ist. Aus diesem Grund ist auch die quantitative und qualitative Verbesserung der Bike+Ride-Situation ein wichtiges verkehrliches Ziel der Rahmenplanung.

Bei der Neuorganisation sind vor allem die folgenden Aspekte von Bedeutung:

- Möglichst kurze und übersichtliche Wege zwischen den Fahrradabstellplätzen und den Bahnsteigen
- Ausreichender Witterungsschutz
- Funktionale und nutzerfreundliche Ausstattung mit Anlehnbügeln, Hoch-Tief-Einstellern oder Doppelstockparkern (unter anderem abhängig vom Bedarf)
- Gesichertes Abstellen in einer Sammelschließanlage, die den Vorzug gegenüber zusätzlichen Fahrradboxen erhält, und ein modernes Schließsystem
- Zusätzlicher Fahrradservice (z.B.: Reparatursäule und Luftpumpe)

Im Zusammenhang mit dem Radverkehr ist auch das Radverkehrskonzept der Gemeinde Niedernhausen zu sehen, dessen Kernaussagen bei der Durcharbeitung der Rahmenplanung berücksichtigt wurden.

### ***Park+Ride***

Auch bezüglich der Park+Ride-Situation gibt es Verbesserungsbedarf, der sich vor allem auf die Anzahl der Pkw-Stellplätze bezieht. Aus diesem Grund wurde eine Vielzahl von Varianten mit unterschiedlichen Ansätzen für eine Erhöhung der P+R-Kapazität erarbeitet.

## **2.2 Hochbauten**

### ***Empfangsgebäude***

Das Empfangsgebäude befindet sich im Eigentum der DB Netz AG und wird vor allem als DB-Netz-Archiv sowie als Lager genutzt. Für Fahrgäste steht es nicht zur Verfügung; bisherige Versuche, eine (teilweise) Nutzung des Gebäudes für Reisende zu ermöglichen, führten nicht zum Erfolg. Dennoch wurde eine mögliche Nutzung des Empfangsgebäudes in der Rahmenplanung thematisiert.

Eine erste unverbindliche Aussage der DB Netz AG, wonach zwar das Archiv im Empfangsgebäude verbleiben müsse, jedoch eine Öffnung des Erdgeschosses für Fahrgastzwecke im Bereich der Halle und der angrenzenden Toiletten- und Lagerräume möglich sein könnte, wurde aufgrund fehlender Räumlichkeiten für die dort befindlichen Nutzungen im Zuge der Planung zurückgenommen.

### ***Imbiss („Kebap-Höhle“)***

Ebenso thematisiert wurde der Umgang mit der „Kebap-Höhle“. Hintergrund hierfür waren Lösungsansätze, die von einer Nutzung der privaten Fläche für einen vergrößerten Busbahnhof ausgingen. Allerdings konnte mit den Eigentümer\*innen der Fläche keine Einigung erzielt werden, sodass von einem Erhalt des Gebäudes und einer Beibehaltung der heutigen Nutzung auszugehen ist.

## **2.3 Bahntechnik**

Auf der bestehenden „großen“ Park+Ride-Anlage befinden sich mehrere Oberleitungsmasten, die nach Aussage der DB Netz AG aus dem Plangebiet in Richtung der Gleise verlegt werden können. Allerdings ist dies mit Kosten im sechsstelligen Bereich verbunden, die nicht durch DB Netz, sondern durch die Gemeinde als Veranlasserin der Maßnahme zu tragen wären. Auch wenn diese Maßnahme im Zuge einer Neugestaltung der Verkehrsverknüpfungsanlagen förderfähig ist, verbleiben hohe

Kosten bei der Gemeinde, die diesen Ansatz letzten Endes nicht tragfähig erscheinen lassen.

## 3 Projektorganisation und Methodik

### 3.1 Abstimmungen mit projektbeteiligten Dritten

Die Projektvorgaben und -inhalte wurden intensiv mit den beteiligten Institutionen abgestimmt. Hierzu zählen vor allem

- die Deutsche Bahn AG (DB Netz AG, DB Station&Service AG; Bahnhofsmanagement Wiesbaden/Darmstadt),
- der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV),
- die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) sowie die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH als lokale Busverkehrsunternehmen,
- Hessen Mobil als Förderbehörde des Landes Hessen.

Mit diesen wurden in einer Vielzahl an Terminen (in der Regel als Videokonferenzen durchgeführt) die Mengengerüste sowie die betrieblichen und verkehrlichen Grundlagen festgelegt und schließlich die Varianten diskutiert, sodass die vorliegende Vorzugsvariante ein Ergebnis dieses intensiven Abstimmungsprozesses ist.

Auch mit den Eigentümer\*innen der „Kebap-Höhle“ wurden Abstimmungen mit dem Ziel durchgeführt, die Fläche gegebenenfalls durch die Gemeinde Niedernhausen zu erwerben, um darauf eine verkehrliche Entwicklung (Busbahnhof) zu ermöglichen. Diese Bemühungen führten nicht zum gewünschten Ergebnis (s.o.).

### 3.2 Gremienbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Elementarer Bestandteil des Planungsprozesses war im Sommer 2021 auch eine intensive Abstimmung mit den politischen Gremien der Gemeinde Niedernhausen und der Öffentlichkeit. In diesem Zusammenhang wurde ein so genannter „Runder Tisch“ initiiert, an dem der jeweilige Planungsstand intensiv diskutiert wurde (Termine: 5. Mai 2021, 25. Mai 2021, 14. Juli 2021). Die Vorzugslösung basiert unter anderem auch auf den Festlegungen des „Runden Tisches“.

Ein weiterer wichtiger Baustein im Beteiligungsprozess stellte die Öffentlichkeitsbeteiligung dar: Am 6. Juli 2021 fand eine direkt übertragene Informations- und Diskussionsveranstaltung statt, in der den interessierten Bürger\*innen die Möglichkeit der direkten Teilnahme am Planungsprozess geboten wurden. Dem Vorgeschalet war eine internetbasierte Veröffentlichung des Planungsstandes. So konnten die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses direkt in die Planung einfließen.

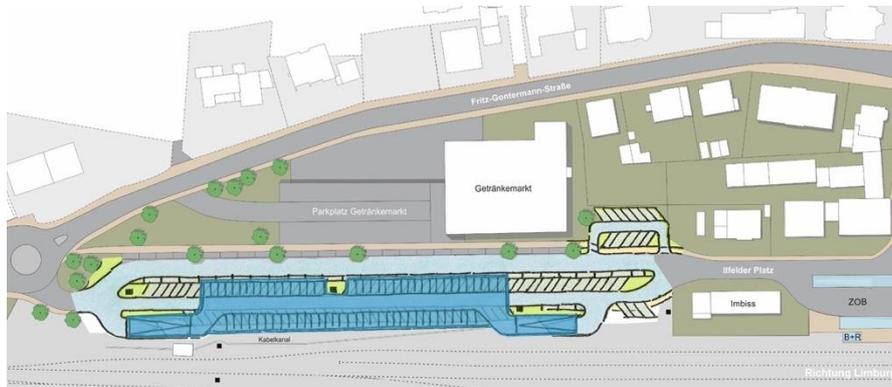
## 4 Variantendiskussion

### 4.1 Erste Planungsphase: Park+Ride

In einer ersten Planungsphase wurden unterschiedliche Ansätze für eine Erhöhung der P+R-Kapazität untersucht. Hierzu zählten die folgenden grundsätzlichen Lösungen:

- Parkdeck über dem Bestandsparkplatz („große“ P+R-Anlage) mit und ohne Verlegung der Quertragwerksmasten
- P+R-Anlage an der Aulahalle mit attraktiver Gestaltung der Wegeverbindung zum Bahnhof (Gestaltung, Beleuchtung)
- Nutzung privater Flächen (Supermarkt auf der Südseite)

Bei einer näheren Betrachtung schied die Nutzung der Supermarktfläche auf der Südseite wegen einer fehlenden langfristigen Nutzungssicherheit, die wiederum Voraussetzung für eine öffentliche Förderung ist, aus. Auch die Lösungen mit Parkdecks wurden verworfen, da diese unter der Voraussetzung eines Erhalts der Quertragwerksmasten mit einem geringen Stellplatzgewinn bei gleichzeitigen hohen Herstellungskosten verbunden wären. Außerdem besteht das Problem, dass eine Durchfahrt der Busse, die den Parkplatz auch künftig in beide Richtungen durchfahren sollen, einer angemessen dimensionierten P+R-Anlage auf zwei Ebenen widerspricht.



Schmales, unwirtschaftliches Parkdeck bei Durchfahrt der Busse und Erhalt der OL-Masten



Breites Parkdeck ohne Durchfahrt der Busse und mit Verlegung der OL-Masten

Aus diesen Gründen wurde auf eine Kapazitätserweiterung im Bereich der heutigen P+R-Anlage verzichtet und sogar eine im Interesse des Busverkehrs nötige Reduzierung des Stellplatzangebots in Kauf genommen, obwohl dies einen deutlichen Bruch mit dem ursprünglichen funktionalen Ansatz darstellt.

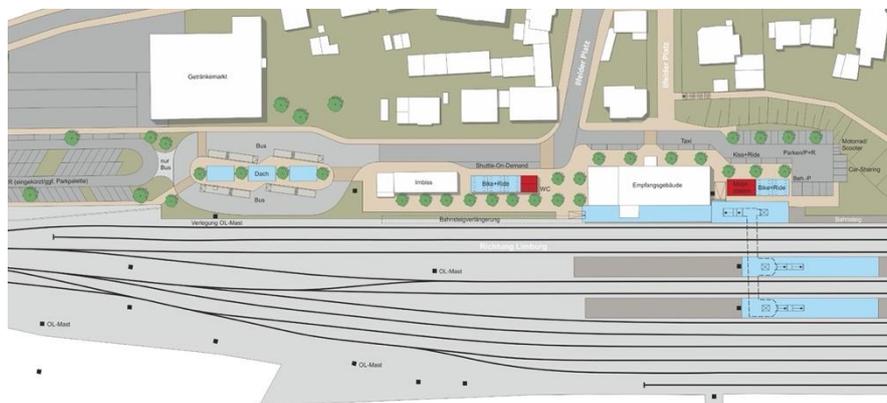
Erklärtes Ziel der Planung ist demzufolge eindeutig eine Stärkung des Umweltverbundes und damit vor allem des Bus- und Fahrradverkehrs. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Bus, Fahrrad und alternative Mobilitätsformen (Car-Sharing, Shuttle-On-Demand) unterstützt werden. Der Bau einer peripheren P+R-Anlage im Bereich der Aulahalle wird durch die Rahmenplanung nicht ausgeschlossen, ist aber andererseits kein elementarer Bestandteil des Konzepts. (Zumal dieser Bereich außerhalb des Planungsgebiets liegt.)

## 4.2 Zweite Planungsphase: Busverkehr

Besonders intensiv diskutiert wurde der Busverkehr, wobei anfangs auch – wie oben beschrieben – die Fläche der Kebap-Höhle in die Überlegungen einbezogen wurde. Eine wichtige Einflussgröße ergab sich aus den Abstimmungen zum Mengengerüst; schließlich wurde zwischen den Beteiligten das folgende infrastrukturelle Angebot festgelegt:

- Vier Haltestellen für 18-m-Gelenkbusse (je zwei pro Richtung)
- Berücksichtigung der Möglichkeit des Halts von Fahrzeugen im Shuttle-On-Demand-Verkehr (Absenkung des hinteren Teils der durchgehenden Haltestellenborde)
- Keine Notwendigkeit von Wartepositionen bzw. Pausenplätze

Auf dieser Basis wurden unterschiedliche Lösungen für den Busverkehr erarbeitet und diskutiert, wobei eine erste, im „Runden Tisch“ favorisierte Lösung mit einer zentralen Businsel schließlich wieder verworfen wurde, da der verglichen mit Verknüpfungsstellen an anderen Orten hohe bauliche Aufwand und der nötige Platzbedarf von den Busverkehrsunternehmen als nicht angemessen angesehen wurden.



Hoher Flächenverbrauch bei einer zentralen Businsel

## 4.3 Dritte Planungsphase: Erarbeitung der Vorzugsvariante

### *Übergeordnete Ziele*

Die zentralen Ziele der Rahmenplanung, die schließlich zur Vorzugsvariante führten, sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Fahrgastnutzens sowie die Stärkung des Umweltverbundes aus öffentlichem Verkehr, Radverkehr und Fußgänger-verkehr.

### *Planungsinhalte*

Die letztlich von allen Beteiligten (DB Netz AG, DB Station&Service AG, RMV, RTV und ESWE) bestätigte Vorzugsvariante weist auf Grundlage der übergeordneten Ziele die folgenden Planungsinhalte auf:

- Erhalt des Empfangsgebäudes (aktuell ohne integrierten Fahrgastservice) und der „Kebab-Höhle“ ohne Nutzungsänderung, jedoch mit einer Attraktivierung der Freiräume: Möglichkeit der Außengastronomie um die „Kebab-Höhle“ und Gestaltung des Straßen- und Platzbereichs vor dem Empfangsgebäude als Begegnungszone mit verkehrlichen Funktionen (Kiss+Ride)
- Neubau des Busbahnhofs mit jeweils zwei Bussteigen für 18-m-Gelenkbussen und Shuttle-On-Demand; Durchfahrung der P+R-Anlage durch Busse in beide Richtungen (Grund: Vermeidung von Umwegfahrten und Leerkilometern)
- Für den Bau des Busbahnhofs und Radweges: Rückbau eines Teils der „großen“ P+R-Anlage (bei grundsätzlichem Erhalt der Anlage und der Oberleitungsmasten)
- Grundsätzlicher Erhalt der „kleinen“ Park+Ride-Anlage und Ergänzung durch Car-Sharing-Plätze
- Bau von zwei Pkw-Stellplätzen im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Ilfelder Platz (für Park+Ride oder Kiss+Ride ausgewiesen)
- Gestaltung des Bereichs am Busbahnhof als Kommunaltrasse: Befahrbarkeit nur durch den ÖPNV und Anlieger (unmittelbar angrenzende Grundstücke)
- Deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr im Rahmenplangebiet (z.B. auf 20 km/h)
- Berücksichtigung eines Radwegs von Westen an der Grenze zur Bahn und Weiterführung über die Kommunaltrasse zum Ilfelder Platz
- Berücksichtigung der Bahnsteigverlängerung und Gestaltung des angrenzenden öffentlichen Raumes
- Gestaltung der Fläche des heutigen Busbahnhofs als attraktiver Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität und verkehrlicher Qualität
- Begrünung und Bau einer zentralen Fahrradabstellanlage mit frei zugänglichen und gesicherten Abstellmöglichkeiten (in einer Sammelschließanlage) sowie einer öffentlichen Toilette auf dem Bahnhofsvorplatz



Vorzugsvariante: Lageplan

### Mengengerüste

Bezüglich der Mengengerüste ergibt sich das folgende Bild, wobei zwischen dem Bestand („aktuell“), den Zielwerten aus der Leistungsbeschreibung als Grundlage für die Planung („Soll“) und den Werten der Vorzugsvarianten („Planung“) unterschieden wird:

Zubringersystem	Menge (teilweise als ca-Werte)			Anmerkung/Erläuterung
	aktuell	Planung	Differenz	
Bus	3	4	+1	Barrierefreiheit als wichtiger Zusatznutzen
Shuttle-On-Demand	-	2	+2	Integration im Busbahnhof
Bike+Ride: frei zugänglich/ungesichert	18	68	+50	Kapazitätserhöhung durch Doppelstockparker möglich
Bike+Ride: gesichert	4	28	+24	Bestand: Fahrradboxen Planung: zusätzlich Sammelschließanlage
Stellplätze für Roller/Motorrad	4	4	-	
Pkw-Stellplätze: „große“ P+R-Anlage	175	118	-57	Erhöhung der Stellplatzanzahl möglich durch P+R an der Aulahalle
Pkw-Stellplätze: „kleine“ P+R-Anlage und Zufahrt	46	53	+7	
Pkw-Stellplätze an der Bahnhofstraße	-	2	+2	
Pkw-Stellplätze: Behindertenstellplätze	2	2	-	
Taxi-Stellplätze	-	2	+2	
Car-Sharing	-	2	+2	
Stellplätze DB	1	1	-	

Hieraus ergeben sich im Planungsgebiet die folgenden Gesamtbilanzen für Fahrrad und Pkw:

- Fahrradstellplätze (Bike+Ride): +74 Stellplätze (mit Erweiterungsmöglichkeit)
- Pkw-Stellplätze (v.a. Park+Ride): -44 Stellplätze

Damit entspricht die mit einer Umsetzung der Rahmenplanung verbundene Reduzierung der P+R-Kapazität ungefähr der Anzahl an Pkw-Stellplätzen, die im Bereich der „kleinen“ P+R-Anlage während der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG aufgrund der dortigen Baustelleneinrichtung nicht zur Verfügung stand.

### ***Gestaltungsgrundsätze***

Obwohl es sich bei der vorliegenden Planung um eine Rahmenplanung handelt, in der noch keine konkreten Aussagen zur Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrsanlagen getroffen werden, gibt es einige Gestaltungsgrundsätze, die der Aufenthaltsqualität dienen und daher bei einer Weiterplanung Berücksichtigung finden sollten. Hierzu zählen vor allem:

- Einheitliche Gestaltung der Aufenthaltsflächen, der zentralen Fußgängerbereiche um das Empfangsgebäude und am Ilfelder Platz, des Busbahnhofs und der Kommunaltrasse als Begegnungszone mit großformatiger Pflasterung
- Differenzierung der Funktionsbereiche (Fußgängerbereiche und Flächen für motorisierten und nicht motorisierten Verkehr) durch unterschiedliche Plattengrößen, Verlegemuster oder Farbgebung
- Nutzerfreundlichkeit durch Witterungsschutz (Überdachung am ZOB) und zusätzliche Funktionen (z.B. dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten und Trinkbrunnen)
- Berücksichtigung von Ökologie und Nachhaltigkeit (z.B.: Photovoltaik, Gründächer, Berücksichtigung nachwachsender Rohstoffe)

## **5 Umsetzungskonzept**

### **5.1 Kostenschätzung**

Aus der Kostenschätzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich Gesamtkosten (Bau und Planung) von ca. 3,4 Mio. Euro netto bzw. 4,0 Mio. Euro brutto.

Im Einzelnen entfallen auf die einzelnen Bauteile die folgenden Kostenanteile (alle Werte gerundet für Planung und Bau):

<b>Maßnahme/Bauteil</b>	<b>Kosten netto</b>	<b>Kosten brutto</b>
Rückbau	137.000,00 €	163.000,00 €
Bahntechnische Anpassungen	121.000,00 €	144.000,00 €
Neubau Platz- und Straßenflächen (ohne Busbahnhof)	833.000,00 €	991.000,00 €
Neubau Busbahnhof	515.000,00 €	613.000,00 €
Neubau Fahrradweg	90.000,00 €	107.000,00 €
Neubau Bike+Ride	467.000,00 €	556.000,00 €
Übriger Hochbau / Mobilitätsstation ohne Bike+Ride	188.000,00 €	223.000,00 €
Baunebenkosten (Planung, Gutachten, Gebühren etc.)	588.000,00 €	699.000,00 €
Preissteigerung 1. Jahr (10,0%)	294.000,00 €	350.000,00 €
Preissteigerung 2. Jahr (5,0%)	162.000,00 €	192.000,00 €
<b>Summe</b>	<b>3.393.000,00 €</b>	<b>4.038.000,00 €</b>

Kosten für einen eventuell doch notwendigen Grunderwerb (für den Fall, dass kein Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG zustande kommen kann) sowie für Maßnahmen am Empfangsgebäude (z.B. an der Fassade des Gebäudes) sind hierin nicht enthalten.

In den genannten Werten sind Kosten für Unvorhergesehenes sowie mögliche Bau-  
 preissteigerungen (für zwei Jahresscheiben) enthalten. Allerdings ist deutlich darauf  
 hinzuweisen, dass es sich hierbei um eine grobe Kostenschätzung auf Grundlage  
 einer Machbarkeitsstudie handelt, die im Zuge einer darauffolgenden Objektplanung  
 mit den Stufen Kostenschätzung (als Bestandteil der Lph. 2, Vorplanung) und Kos-  
 tenberechnung (als Bestandteil der Lph. 3, Entwurfsplanung) zu konkretisieren ist.

## 5.2 Öffentliche Förderung

Am 23. Juni 2022 fand ein Abstimmungstermin mit Hessen Mobil statt, in dem die  
 Rahmenbedingungen für eine öffentliche Förderung der in der Rahmenplanung ent-  
 haltenen Maßnahmen durch die Verkehrsinfrastrukturförderung des Landes bespro-  
 chen wurden. Demnach sind die verkehrlichen Maßnahmen grundsätzlich förderfä-  
 hig, wobei seitens Hessen Mobil unter anderem auf die folgenden Aspekte explizit  
 hingewiesen wurde:

- Zeitschiene und Fristen: die Anmeldung der Maßnahme muss bis zum 31.03. des  
 jeweils vor Baubeginn liegenden Jahres erfolgen; für die Antragstellung gilt der  
 Termin 01.06. Grundlage hierfür muss eine bestätigte Entwurfsplanung sein, zu  
 der auch Stellungnahmen (z.B. der/des Behindertenbeauftragten) und technische  
 Nachweise (z.B. Schleppkurven der Busse) gehören.
- Bedarfsnachweise: Für den ZOB und die Bike+Ride-Anlage sind als Bestandteil des  
 Fördermittelantrags auch nachvollziehbare Nachweise des Bedarfs notwendig.
- Baurecht/Grunderwerb: Bis zur Antragstellung muss ein Nachweis der Flächen-  
 verfügbarkeit vorliegen. Da sich die betroffene Fläche vollständig im Bahnbesitz

befindet, ist ein Gestattungsvertrag zwischen der DB Netz AG und der Gemeinde Niedernhausen erforderlich, der über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist hinausgeht.

- Bereits geförderte Maßnahmen: Da bereits Maßnahmen im Bahnhofsumfeld durch das Land Hessen gefördert wurden (zentrale Bushaltestelle, P+R-/B+R-Anlagen, Bahnhofsvorplatz), sind eventuelle Restlaufzeiten der jeweiligen Zweckbindungsfristen zu beachten.

Inwiefern neben der Infrastrukturförderung durch das Land Hessen weitere Förderprogramme (z.B. zur Förderung des Radverkehrs) bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen greifen können, ist im Zuge der weiteren Planungen (Objektplanung) zu untersuchen.

### 5.3 Mögliche nächste Schritte

Ausgehend von den oben genannten Aussagen erscheinen, auf der Basis einer bestätigten Bahnhofsrahmenplanung, die nachfolgend aufgeführten nächsten Schritte sinnvoll zu sein:

- Weiterentwicklung des Planungskonzepts als Objektplanung (mindestens in den Leistungsphasen 1-4 HOAI)
- Vertiefte Abstimmung mit den betroffenen Eigentümer\*innen (vor allem des Empfangsgebäudes und der „Kebab-Höhle“) zur Gestaltung der Frei- und Verkehrsflächen; ggf. Fortsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung und des „Runden Tisches“
- Anmeldung und Antragstellung bei Hessen Mobil (und ggf., auf der Basis einer Fördermittelrecherche, weiteren Fördermittelgebern)
- Durcharbeitung der Planung bis zur Ausführungsreife
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen
- Durchführung der Baumaßnahme, ggf. in zwei Jahresscheiben

Belastbare Angaben zu konkreten Zeiträumen/Jahreszahlen sind momentan nur schwer möglich. Auf Grundlage vergleichbarer Projekte sowie der nötigen Ausschreibungsprozedere und -fristen erscheinen zum gegenwärtigen Zeitpunkt die planerische Durcharbeitung (Leistungsphase 3 HOAI, Entwurfsplanung) und eine Fördermittel-Anmeldung bei Hessen Mobil bis Ende März 2024 realistisch zu sein.

Im Zuge der Objektplanung ist auch der Umgang mit dem Empfangsgebäude zu thematisieren und nochmals mit der DB Netz AG bzw. mit dem zuständigen Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG zu diskutieren. Ziel sollte dabei sein, die Maßnahmen im Bahnhofsumfeld doch mit einer teilweisen Öffnung des Empfangsgebäudes für Fahrgäste zu kombinieren, um die damit verbundenen Synergien erzielen zu können.