



SPNV-Nord

Wir bewegen die Region



Infrastrukturmaßnahmen
aus der Rahmenvereinbarung Bahnhofs-
entwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II
Landkreis Rhein-Lahn

Klares Signal für klimafreundliche Bahn

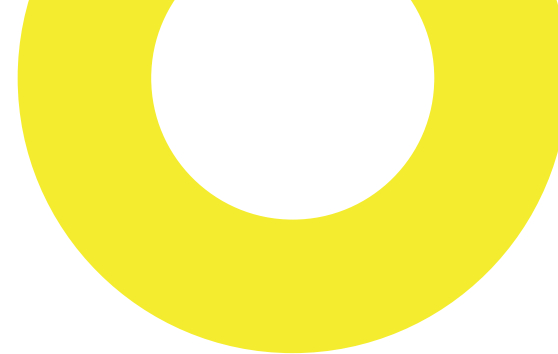
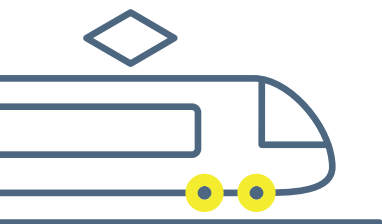
Gute Aussichten für die täglich rund 180.000 Bahnfahrergäste in Rheinland-Pfalz: Viele Stationen im Land sind zwar schon modern und barrierefrei, das reicht aber noch nicht. Daher will der SPNV-Nord zusammen mit drei Partnern die Infrastruktur rund ums Bahnfahren zeitgemäß erneuern und komfortabler machen.

Auf dieses Ziel haben sich die vier Partner DB Station&Service, das Land Rheinland-Pfalz sowie die beiden Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd in einem gemeinsamen Projekt verständigt und eine entsprechende Rahmenvereinbarung getroffen. Danach sollen bis zum Jahr 2031 mehr als 130 Stationen im Land um- und ausgebaut werden. Dazu werden insgesamt 587 Mio. Euro investiert. Rund 445 Mio. steuern Bund und DB bei, 142 Mio. tragen das Land Rheinland-Pfalz und die Kommunen.

Nach Abschluss der geplanten Maßnahmen sollen rund 87 % aller Stationen im Land modernisiert und sämtliche Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag stufenfrei erreichbar sein. Zu diesem Zweck werden beispielsweise neue Aufzüge

installiert, Personenunterführungen modernisiert, barrierefreie Rampen errichtet und P+R-Anlagen barrierefrei angebunden. An zahlreichen Stationen werden zudem die Bahnsteige erhöht, sodass Fahrgäste stufenfrei ein- und aussteigen können.

Und da der Zustand einer Station aus der Perspektive von Reisenden oft entscheidend zum Erscheinungsbild einer Stadt beiträgt, wird auch in die Aufenthaltsqualität investiert – zum Beispiel in moderne Beleuchtungssysteme, neue Überdachungen der Bahnsteige und Wetterschutzhäuser. Mit diesen Maßnahmen kommt Rolph zwei seiner großen Ziele ein weiteres Stück näher: mehr Komfort für die Fahrgäste und Barrierefreiheit an sämtlichen Bahnstationen im Land.



Grundlage für die geplanten Investitionen ist die **Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II**

Die vier Partner haben dabei gemeinsam eine Liste erstellt, in der die einzelnen Stationen einem Cluster zugeordnet sind:

- **Cluster A:** bereits fest disponierte Überhangprojekte aus der ersten Rahmenvereinbarung
- **Cluster B:** neue Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- **Cluster C:** Infrastrukturell erforderliche und kapazitätssteigernde Maßnahmen
- **Cluster D:** weitere Maßnahmen, deren Umsetzung abhängig vom Projektfortschritt der anderen Cluster ist

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Maßnahmen in Ihrer Region vorgestellt. Dazu gehören auch Angaben des geplanten Investitionsvolumens und des Umsetzungshorizonts. Dabei handelt es sich natürlich nur um Schätzungen. Diese können im Laufe der Zeit angepasst werden und eventuell zu einer Anpassung des Maßnahmenumfangs führen. Dafür treffen sich die Partner regelmäßig und aktualisieren gemeinsam die Liste der umzusetzenden Maßnahmen. Der SPNV-Nord vertritt dabei regionale Interessen und insbesondere die der Fahrgäste.

Über die in dieser Broschüre vorgestellten Maßnahmen aus der Rahmenvereinbarung II hinaus existieren noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, die bei einer späteren Neuauflage auch mit aufgenommen werden.

Eine Übersicht aktueller und geplanter Maßnahmen finden Sie übrigens im **BauInfoPortal** der Deutschen Bahn:
<https://bauprojekte.deutschebahn.com>



Die Bahnhofskategorien

Um Bahnhöfe bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, hat die DB Station&Service AG die ca. 5.400 Stationen in Deutschland in 7 Bahnhofskategorien eingeteilt. Die Zuordnung in eine der Kategorien erfolgt gemäß einer im Stationspreissystem festgelegten Kategorisierungslogik. Dabei maßgebend sind die Ausprägung bzw. das Vorhandensein von folgenden sechs Kategorisierungselementen:

- **Anzahl Bahnsteigkanten**
- **Maximale Bahnsteiglänge**
- **Anzahl Reisende**
- **Anzahl Zughalte**
- **Vorhandensein technischer Stufenfreiheit**
- **Vorhandensein Service-Personal**

Die Gewichtung der einzelnen Kategorisierungselemente ist kostenseitig hinterlegt. Somit werden Bahnhöfe mit ähnlichen Gesamtkosten in einer Kategorie abgebildet und weisen in der Regel folgende Leistungsmerkmale auf:



Kategorie 1

Bahnhöfe der Kategorie 1 verfügen über eine große und leistungsstarke Infrastruktur, sind stark frequentiert und technisch stufenfrei. In repräsentativen Gebäuden, die im Zentrum der Großstädte liegen, finden Bahnreisende und Bahnhofsbesucher grundsätzlich sämtliche Dienstleistungen rund um die Bahn. Das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, wobei auf persönlichen Kundenservice großer Wert gelegt wird. Hochwertige Ausstattungsmaterialien sorgen für ein angenehmes Ambiente.

Kategorie 2

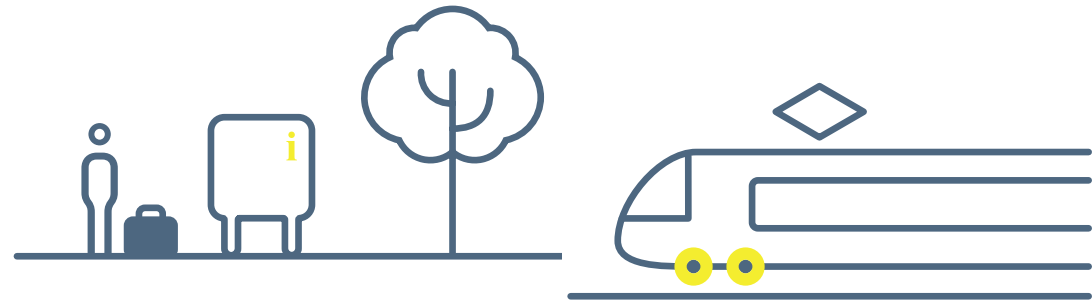
Bahnhöfe dieser Kategorie sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr, Schnittstellen zu den großen Flughäfen oder Hauptbahnhöfe größerer Städte. Alle bedeutenden infrastrukturellen Einrichtungen sowie Dienstleistungen rund um die Bahnreise sind vorhanden. Zudem ist eine Betreuung der Reisenden in den Hauptverkehrszeiten durch Service-Mitarbeiter gewährleistet. Ausstattung und Service haben ein ähnlich hohes Niveau wie an Bahnhöfen der Kategorie 1.

Kategorie 3

Diese Bahnhöfe sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Moderne Fahrgastinformationsanlagen, Aufzüge und Fahrtreppen sind an solchen Bahnhöfen vorzufinden. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

Kategorie 4

Zu den Bahnhöfen dieser Kategorie zählen z.B. Bahnhöfe in Ballungsräumen, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.



Kategorie 5

Diese Kategorie beinhaltet Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die Vandalismus standhält. Weniger ist hier oft mehr: Statt in nicht benötigte Ausstattung zu investieren, werden finanzielle Mittel wirkungsvoller für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.

Kategorie 6

Die kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendigste.

Kategorie 7

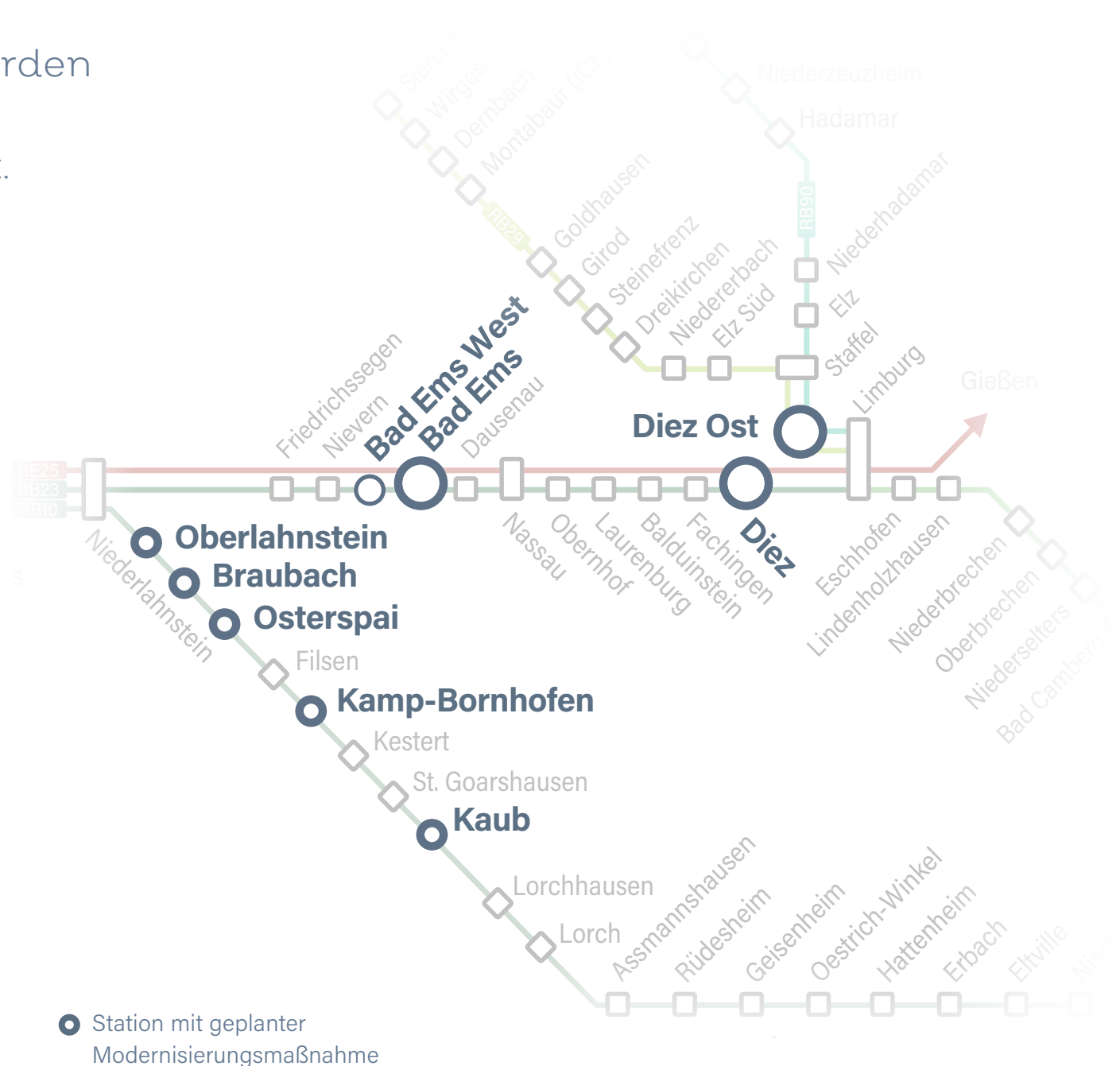
Bahnhöfe dieser Kategorie können allgemein als „Landhalt“ bezeichnet werden. Die darunter fallenden Bahnhöfe verfügen in der Regel über eine sehr einfache bzw. geringe Infrastruktur (z.B. nur eine Bahnsteigkante), sind aufgrund ihrer ländlichen Lage nur sehr gering frequentiert und bedürfen daher in der Regel weder den Einsatz von Service-Personal noch Anlagen der technischen Stufenfreiheit.

Im **Landkreis Rhein-Lahn** werden in den kommenden Jahren neun Stationen modernisiert.

Über 54 Mio. Euro fließen nach aktuellem Stand in die Modernisierung der Stationen. Der Großteil der Mittel kommt dabei aus der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (kurz: LuFV), die der Bund mit der Deutschen Bahn 2020 zum Erhalt und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur geschlossen hat.

Den Rest zahlen das Land und die beteiligten Gemeinden aus Eigenmitteln. Auf Basis des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (kurz: LVFGKom) bezuschusst das Land bis zu 90 % der Kosten für Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort beitragen. Lediglich einen kleinen Teil müssen die kommunalen Gebietskörperschaften auf Basis eines Finanzierungsvertrags mit dem Land bzw. dem SPNV-Nord selbst aufbringen.

Details zu den einzelnen Baumaßnahmen werden auf den folgenden Seiten genannt.





Bad Ems

Die Station besteht aus einem Mittelbahnsteig mit einem denkmalgeschützten Hallendach, das aus Sicherheitsgründen saniert werden soll. Er ist bereits stufenfrei erreichbar und verfügt über eine Höhe von 55 cm für mehr Barrierefreiheit. Die Ausstattung beinhaltet Zuganzeiger, Lautsprecheranlagen sowie eine kontrastreiche Wegeleitung und Treppenstufenmarkierungen. Für mehr Komfort soll der Bahnsteig inklusive Beleuchtungsanlagen modernisiert werden.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteig inkl. Ausstattung

Sanierung der denkmalgeschützten Dächer

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 05/2024
Nutzungsaufnahme vsl. 12/2024

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

7,7 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

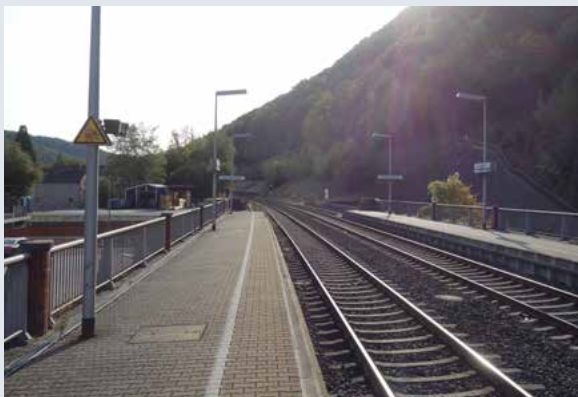
Cluster C

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

910 pro Tag



Bad Ems West

An der aus Haus- und Außenbahnsteig bestehenden Station soll zur besseren Orientierung der Fahrgäste ein taktiler Leitsystem in den Bahnsteigbelag eingebaut werden. Bereits vorhanden sind dagegen Zuganzeiger und Lautsprecheranlagen.

MASSNAHMEN

Einbau taktiler Leitsystem im Bahnsteigbelag

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025, Nutzungsaufnahme vsl. frühestens 2026/2027

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

0,2 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster B

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

1.248 pro Tag



Braubach

Die Station besteht aus einem Mittelbahnsteig. Er verfügt über Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage, Treppenstufenmarkierungen und eine kontrastreichen Wegeleitung sorgen für eine bessere Orientierung. Die anstehende Modernisierung umfasst die Erhöhung des Mittelbahnsteigs für mehr Barrierefreiheit sowie die Ertüchtigung des Daches.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteig inkl. Dach

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2028
Nutzungsaufnahme offen

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

5,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster D

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

360 pro Tag



Diez

Die Station hat einen überdachten Mittelbahnsteig mit Zuganzeiger und Lautsprecheranlage. Für den Komfort der Fahrgäste gibt es zusätzliche Treppenstufenmarkierungen und eine kontrastreiche Wegeleitung. Im Rahmen der Modernisierung wird der Mittelbahnsteig barrierefrei ausgebaut. Zudem wird die Sanierung des Daches und der Erneuerung der Personenunterführung voraussichtlich in neuer Lage für weiteren Komfort und mehr Sicherheit sorgen.

MASSNAHMEN

**Modernisierung Bahnsteig
inkl. Ausstattung und Dach**

**Modernisierung Personen-
unterführung**

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 08/2027
Nutzungsaufnahme vsl. 02/2028

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

13,6 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

967 pro Tag



Diez Ost

Von den zwei Bahnsteigen an der Station ist nur der Hausbahnsteig stufenfrei erreichbar. Beide verfügen über Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage. Zudem sind sie mit Treppenstufenmarkierungen und einer kontrastreichen Wegeleitung ausgestattet. Für mehr Komfort ist der Neubau des Haus- und des Außenbahnsteigs auf eine Zielhöhe von 55 cm geplant.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2028, Nutzungsaufnahme vsl. frühestens 2029/2030

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

1,9 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

108 pro Tag



Foto: DB AG

Kamp-Bornhofen

Die beiden Außenbahnsteige sind mit Zuganzeigern und einer Lautsprecheranlage ausgestattet. Zudem verfügen sie über eine kontrastreiche Wegeleitung und einer ist bereits über einen stufenfreien Zugang erreichbar. Der Neubau der beiden Außenbahnsteige soll die Barrierefreiheit verbessern, die Erneuerung der Beleuchtung und der Neubau von Wetterschutzhäusern sorgen außerdem für mehr Komfort und Sicherheit.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige inkl. Ausstattung und Wetterschutz

ZEITPLAN

abgeschlossen
Baubeginn 07/2021
Nutzungsaufnahme 09/2021

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

3,3 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

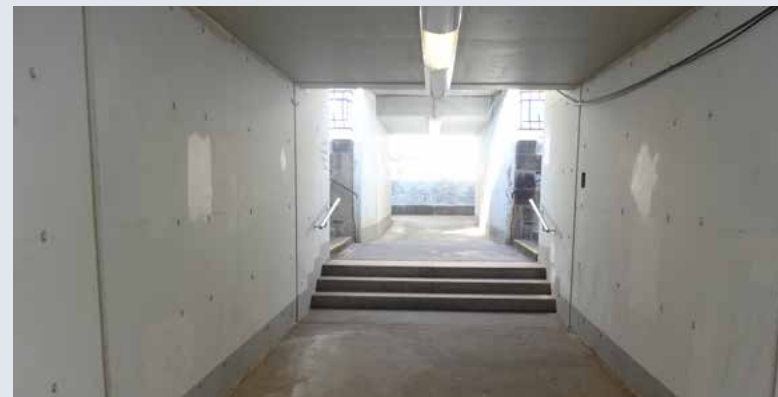
Cluster A

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

330 pro Tag



Kaub

Der Haus- und der Mittelbahnsteig sind mit taktischen Handlaufschildern ausgestattet und verfügen über eine Lautsprecheranlage und Zuganzeiger. Allerdings ist nur der Hausbahnsteig stufenfrei zugänglich. Im Rahmen der Modernisierung sollen der Neubau des Mittelbahnsteigs, die Erneuerung der Bahnsteigausstattung sowie der Neubau der Personenunterführung inklusive der zugehörigen Treppenzugänge und -einhausungen für mehr Komfort und Sicherheit sorgen. Für den weiteren barrierefreien Ausbau in Zukunft sollen vorbereitend bereits Aufzugschächte errichtet werden.

MASSNAHMEN

Modernisierung eines Bahnsteigs inkl. Ausstattung und Wetterschutz

Modernisierung Personenunterführung

Vorbereitungsarbeiten für den Neubau von Aufzügen

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 02/2026
Nutzungsaufnahme vsl. 08/2026

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

8,9 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

200 pro Tag



Oberlahnstein

Der Haus- und der Außenbahnsteig (ehemaliger Mittelbahnsteig) verfügen über eine kontrastreiche Wegeleitung, Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage. Der Hausbahnsteig ermöglicht bereits einen stufenfreien Zugang. Die geplante Modernisierung umfasst den Neubau von Haus- und ehemaligem Mittelbahnsteig sowie die barrierefreie Zuwegung für mehr Komfort für die Fahrgäste.

MASSNAHMEN

**Modernisierung Bahnsteige
inkl. Ausstattung**

**Schaffung barrierefreier
Zuwegungen**

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 03/2027
Nutzungsaufnahme vsl. 12/2027

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

8,1 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

680 pro Tag



Osterspai

Der Haus- und der Mittelbahnsteig sind mit Treppenstufenmarkierungen und einer kontrastreichen Wegeleitung ausgestattet und verfügen über Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage. Der Hausbahnsteig ist stufenfrei erreichbar. Für mehr Komfort werden die Bahnsteige und die Personenunterführung neu gebaut.

MASSNAHMEN

**Modernisierung Bahnsteige
inkl. Ausstattung**

**Modernisierung Personen-
unterführung**

ZEITPLAN

**Baubeginn vsl. 2028
Nutzungsaufnahme offen**

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

5,5 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster D

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

270 pro Tag



Wir gestalten den Schienen- Nahverkehr im Norden

Da ist für alle etwas dabei – egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Denn so lang wie unser Name ist auch die Liste unser Aufgaben: Als **Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)** kümmern wir uns vor allem um die Verbesserung des Schienennahverkehrs in unserer Region. So entwickeln wir bessere Fahrpläne, führen

neue Freizeitangebote wie die RadBusse ein, suchen in Wettbewerben die besten Verkehrsunternehmen und verstehen uns als Fürsprecher der Fahrgäste gegenüber den Verkehrsunternehmen. Außerdem unterstützen wir die Modernisierung der Bahnhöfe und der Schieneninfrastruktur. Erfahren Sie mehr über unsere vielfältigen Tätigkeiten: www.spnv-nord.de

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region



Wir werden dieses Dokument laufend aktualisieren. Den aktuellen Stand sowie die Dokumente für alle anderen Gebietskörperschaften im SPNV-Nord finden Sie hier:

www.spnv-nord.de/infrastruktur

Wir haben alle Angaben nach bestem Wissen auf Basis der uns vorliegenden Informationen zusammengetragen. Aufgrund der Vielzahl der Baumaßnahmen und einer laufenden Dynamik bei der Bauplanung können einzelne Informationen inzwischen veraltet sein. Bitte sprechen Sie uns direkt an, wenn Sie Fragen oder Änderungsvorschläge für die vorgestellten Maßnahmen haben.

Herausgeber

Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon: 0261 302918-10
info@spnv-nord.de
www.spnv-nord.de

Alle Angaben ohne Gewähr.
Änderungen vorbehalten.
Stand: 09/2022