

VCD Position

**Stellungnahme
des VCD Hessen
zum Entwurf
des Regionalen
Nahverkehrsplans
des RMV 2004-2009**



**Stellungnahme
des VCD Hessen
zum Entwurf
des Regionalen
Nahverkehrsplans
des RMV 2004-2009**

Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Hessen e.V.
Steinweg 21
34117 Kassel

Fon 0561/108310
Fax 0561/108311

E-Mail hessen@vcd.org
www.vcd.org/hessen

© VCD Hessen, Juli 2004



Vorwort

Ziel eines Regionalen Nahverkehrsplan (nachfolgend als RNVP bezeichnet) ist es, konkrete Aussagen über die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der Plangültigkeit zu geben. Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen (nachfolgend als VCD bezeichnet) sieht dieses Ziel im nun vorgelegten Entwurf nur teilweise erfüllt. So geht der RNVP fast ausschließlich auf die Entwicklung des Schienenverkehrs ein. Auch im Regionalverkehr besteht aber ein Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger. Das Schienennetz muss daher immer zusammen mit dem regionalen und lokalen Busnetz betrachtet werden. Dabei ist eine hohe räumliche und zeitliche Vernetzung sicherzustellen, um durchgehende Mobilitätsketten zu gewährleisten.

Ein Regionaler Nahverkehrsplan ohne Zielnetz für den regionalen Busverkehr und Aussagen zur Umsetzung eines Integrierten Taktfahrplans außerhalb des Schienennetz ist unvollständig. Gegenüber früheren Aussagen, wie dem "Starplan" von 1994 sind die Aussagen zum ITF sehr dürftig ausgefallen.

Zudem sind die Aussagen des RNVP zu sehr auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Untersuchungen zeigen aber das die Zwecke Arbeit und Ausbildung nur 30 % der außerhäuslichen Aktivitäten ausmachen. Mit jeweils rund 30 % überwiegen die Aktivitäten Versorgung und Freizeit (VDV/Socialdata 1994, S.11). Daher muss der RNVP stärker auf die Bedienung am Wochenende und in den werktäglichen Schwachverkehrszeiten eingehen. In diesem Zusammenhang sieht der VCD die Notwendigkeit eines Nachtverkehrsnetzes, zu dem der VCD mit seinem Nachtsternkonzept (NEX) bereits konkrete Vorschläge vorgelegt hat.

Weitere Defizite des RNVP sieht der VCD in den Bereichen Marketing und Tarifen, zu denen zumindest allgemeine Zielaussagen getroffen werden sollten. Auf diese Bereiche wird daher im Rahmen dieser Stellungnahme gesondert eingegangen.

1 Angebotsstandard

Im Kapitel 3 des RNVP werden nur sehr allgemeine Aussagen zum Angebotsstandard gemacht, die später nicht konkretisiert werden. So fehlen u.a.:

- klare Definitionen der Eigenschaften und Aufgaben einzelnen **Produkte** des Schienen- und Busverkehrs (Bedienungskonzept, Taktfrequenz, Geschwindigkeit, Komfort). Der Begriff "Stadtexpress" wird beispielsweise als schnelle Verbindung zwischen Städten beschrieben, bisher waren "Stadtexpress"-Züge, aber Züge die im
- Bereich parallel verlaufender S-Bahnen wie RE-Züge halten, außerhalb aber wie RB-Züge halten. Worin unterscheidet sich nun ein SE von einem RE ? Zudem wird die Bezeichnung Stadtexpress von der DB nicht mehr verwendet, sodass die Gefahr eines Sprachwirrwarrs besteht. Eine Produktdifferenzierung sollte auch im Busbereich erfolgen (z.B. Stadtbus, Expressbus...).

- klare Definitionen der **Mindestbedienungszeiten** (Zeitraum von morgens bis abends, in dem eine Bedienung erfolgt) und Angebotsqualität, insbesondere auch in den Schwachverkehrszeiten. Hier müssen verbundweit einheitliche Mindeststandards gelten, um den Fahrgast ein verlässliches Angebot zu bieten. Der VCD fordert einen Stundentakt täglich auf allen Schienenstrecken sowie den Regionalbuslinien und eine Mindestbetriebsdauer von 6 bis 22 Uhr, die je nach Linie abends ausgedehnt werden sollte.
- klare Definitionen der **Erschließungsqualität** von Bahnhöfen und Haltestellen, differenziert nach Verkehrsprodukt (Bus und Bahn) und Stationskategorie (unter welchen Umständen gilt ein Siedlungsgebiet als ausreichend angebunden?)

Diese Definitionen sind notwendig um Defizite zu erkennen und dementsprechend das Maßnahmenkonzept aufzustellen. Es ist daher kaum verwunderlich, dass im RNVP eine Mängelanalyse fehlt. Die untersuchten Maßnahmen beruhen vermutlich alleine auf Vorschlägen die von den Gesellschaftern des RMV eingereicht wurden.

2 Regionales Maßnahmenkonzept

Ziel des regionalen Maßnahmenkonzepts muss eine Förderung einer polyzentrischen Struktur des Netzes sein (gemäß dem Gründungsanspruch des RMV), um damit das Netz leistungsfähiger und attraktiver zu machen, neue Akzente zu setzen und Achsen herauszuarbeiten.

2.1 Regionaltangente West

Der VCD begrüßt die Schaffung neuer Tangentialverbindungen, wie sie mit der Regionaltangente West jetzt umgesetzt werden sollen. Durch die Kompatibilität mit der Frankfurter Stadtbahn sollte die Regionaltangente West nicht isoliert vom Stadtbahnnetz betrachtet werden. Die Stadtbahnlinien U2 und U3 – auch wenn sie aus historischen Gründen als lokale Linie gelten - müssen in die Konzeption der Regionaltangente West und der regionalen Knoten Oberursel und Bad Homburg (geplante Verlängerung U2 zum Bahnhof) bezüglich Durchbindungsmöglichkeiten einbezogen werden. Außerdem sollte überlegt werden, inwieweit die Regionaltangente West durch eine Schnellbuslinie (Vorlaufbetrieb für eine Regionaltangente Ost) um einen östlichen Ring (Neu-Isenburg – Offenbach – Bad Vilbel – Bad Homburg) ergänzt werden könnte.

2.2 S-Bahn Rhein/Main

Bei allen Maßnahmen im S-Bahnnetz muss die Verbesserungen der Pünktlichkeit oberste Priorität haben. Durch die Konzentration aller S-Bahnlinien im Frankfurter **Innenstadttunnel** werden Verspätungen schnell auf das gesamte S-Bahnnetz ausgedehnt.

Eine Erhöhung der Kapazität ist daher zwar prinzipiell begrüßenswert. Die Investitionssumme von 91 Millionen Euro steht für den VCD jedoch in keinem angemessenen Verhältnis zu vier zusätzlichen Zügen pro Stunde und Richtung, zumal dadurch die Störanfälligkeit des Systems, z.B. durch Personenschäden im Tunnel, nicht behoben würde. Da die Kapazität durch eine Verbesserung der Signaltechnik demnächst ohnehin auf 24 Züge pro Stunde und Richtung erhöht wird und damit die S2 vollständig durchgebunden werden kann, wäre eine weitere Kapazitätsausweitung vor allem für die S7 relevant. Um diese allerdings in den Tunnel zu führen, wären laut RNVP zusätzliche, derzeit nicht geplante Umbauten am Bahnhof Sportfeld nötig. Vor diesem Hintergrund erscheint es vertretbar, die S7 in der Haupthalle enden zu lassen. Falls die nordmainische S-Bahn gebaut werden sollte, könnte - wie im RNVP angedeutet - die S5 nach Hanau geführt werden.

Statt die Leistungsfähigkeit der Tunnelstammstrecke völlig auszuschöpfen, sollte überlegt werden, Linien bzw. Verdichtunsfahrten im Halbstundentakt auf den Viertelstundentakt (mit eigener Liniennummer, z.B. S81) über am Innentunnel vorbei zu führen.

Zwar ist die Frankfurter City das größte Quell-/Zielgebiet des RMV-Gebiets. Wie aber das Bipol-Konzept zeigt, wird dem Flughafen eine nicht minder große Bedeutung zugemessen. Auch der Südbahnhof könnte eine noch größere Rolle spielen – schließlich besteht über die A-Strecke der Stadtbahn eine schnelle Verbindung in die City, einige Fernzüge fahren seit dem letzten Fahrplanwechsel nur noch den Südbahnhof an. Denkbar wäre eine Linienführung vom Westbahnhof über die Messe unter Umfahrung des Hauptbahnhofs zum Flughafen. Damit würde eine häufig gewünschte Direktverbindung vom Flughafen zur Messe hergestellt. Möglich wäre auch die Führung von Zügen der S8 oder S9 von Hanau über Frankfurt Süd zum Flughafen.

Für die **Nordmainische S-Bahn** wird nur die S-Bahn-Lösung dargestellt. Diese ist wegen dem zu bauenden Verbindungstunnel Konstablerwache – Ostbahnhof aber mit erheblichen Kosten verbunden. Zu den Alternativen (Verlängerung Stadtbahn, Regional-Stadtbahn) wird lediglich auf eine begleitende Untersuchung hingewiesen. Aufgrund der oben genannten Problematik der Belastung des Stammtunnels und der Bedeutung des nordmainischen Korridors für das übrige Netz, müssen Alternativen aber sorgfältig geprüft werden.

2.3 Hochtaunus und Wetterau

Es fehlen Konzepte für die Schaffung bzw. Stärkung weiterer Tangentialverbindungen um Frankfurt herum. Diese verbinden z.B. Kreisstädte und können Linien, die auf Frankfurt bezogen sind, entlasten. Ein Beispiel ist die Linie 16, die Friedberg mit Friedrichsdorf verbindet. Sie sollte über Bad Homburg mindestens bis Frankfurt-Rödelheim, eventuell bis zum Frankfurter Hauptbahnhof durchgebunden werden. Die Linie 16 wurde im RNVP weder als Projekt noch als Infrastrukturthema (Kreuzungsabschnitt, Signaltechnik) bewertet. Bad Homburg und Friedberg (Kreisstädte)

haben keine durchgehende Verbindung. Eine Verbesserung der Verbindung, auch als ITF-Maßnahme sollte unbedingt untersucht werden.

2.4 Mittelhessenkonzept

Das Mittelhessen-Konzept klammert die Stadt Haiger aus, die dadurch in eine Randlage zwischen zwei Verbünde gerät. Da in Haiger signal- und gleistechnisch keine Wendemöglichkeit besteht, sollte geprüft werden, ob eine Ausdehnung des Flügelzugkonzepts bis Siegen realisierbar ist.

2.5 Vogelsbergbahn

Die Einrichtung Bahnhaltepunkte Gießen-Ebelstraße (auch für Lahn-Kinzig-Bahn), Großen-Buseck Industriegebiet und Lindenstruth scheint nicht untersucht worden zu sein. Dies ist nachzuholen. (Anm.: Interessanterweise ist auf der Karte auf S.32 [Teilnetzplan Mittelhessen] der Haltepunkt Lindenstruth eingezeichnet).

2.6 Westerwaldbahn

Beim in Anlage III.1.3 beschriebenen Projekt führt die u.E. unzulässige Vermengung dreier Vorhaben zu einem negativen Resultat der Kosten-Nutzen Abschätzung. So wäre die Einführung eines Halbstundentakt auf der Unterwesterwaldbahn (RMV 29) mit erheblichen Kosten verbunden, da die Bahn auf dem durchgehend eingleisige Stück zwischen Staffel und Steinfrenz 20 Minuten Fahrzeit braucht, die auf unter 15 Minuten gesenkt werden müssen. Den Kosten hierfür steht nur ein geringes Fahrgastpotential entgegen.

Ein Stundentakt ließe sich jedoch darstellen, noch leichter auf der Oberwesterwaldbahn (RMV 28), wo auch deutlich mehr Potenzial vorhanden ist. Hier wird schon jetzt in Spitzenzeiten ein Halbstundentakt in der einen Richtung bei einem Stundentakt in Gegenrichtung gefahren.

Außerdem sollte die Einrichtung eines Haltepunkts „Limburg Ste-Foy-Straße“ , im Westen zwischen Staffel und Diez Ost untersucht werden, der das Behördenviertel (Weststadt) erschließen würde.

2.7 Lahntalbahn

Die Einrichtung eines Haltepunkts in Kirschhofen zwischen Weilburg und Gräveneck sollte untersucht werden. Hier würde außerdem Odersbach angebunden. Der Abstand zwischen den existierenden Bahnhöfen ist der größte im Kreis Limburg-Weilburg.

2.8 Taunusstrecke

Hier fehlt ein Haltepunkt in Oberselters zwischen Niederselters und Bad Camberg. Somit klafft in dem gut besiedelten Tal eine Lücke.

2.9 Wiesbaden/Mainz

Der VCD erachtet eine Stärkung der Achse Wiesbaden - Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg (als RE mit schnellen Verbindungen). In den Knoten Wiesbaden und Mainz sind die im Konzept Rhein-Hessen-Netz (Rheingau und alle auf Mainz zulaufenden Strecken) untersuchten Linien bei der Infrastruktur und ITF-Planung mit einzubeziehen.

Zudem ist der Schienenverkehr auf der Aartalbahn mit geeigneter Einbindung in Wiesbaden wiederherzustellen (Regional-Stadtbahn).

2.10 RE-X

Die RE-X- Umsetzung wird als Mitfall 2 geplant. Nach Meinung des VCD ist eine Umsetzung aber schneller erforderlich. Im RE-X- Konzept sollten die Verbindungen Frankfurt Hbf – Frankfurt Flughafen – Rüsselsheim (– Mainz – Bingen -Koblenz/ Saarbrücken sowie (Frankfurt -) Gießen - Siegen - Hagen (- Münster) aufgenommen werden. Das RE-X-Konzept ist mit den jeweiligen Nachbargaufgabenträgern abzustimmen.

2.11 Trassensicherung

Bis auf die Strecke Grävenwiesbach – Weilmünster macht der RNVP keine Aussagen über reaktivierbare Strecken. Um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können, muss die Sicherung von später reaktivierbaren Trassen Ziel des RMV sein. Dieses Ziel sollte auch im RNVP verankert sein. Der VCD verweist in diesem Zusammenhang auf die Grundsatz- und Zielaussagen im gültigen Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 13.12.2000 (S.31 f).

Unter die zu sichernden Trassen fallen u.a. folgende Strecken:

- Herborn - Niederwalgern,
- Wölfersheim - Hungen - Laubach,
- Wetzlar - Lollar, Lollar – Laubach,
- Brandoberndorf - Wetzlar

Bezüglich der Reaktivierungspotentiale wird auf die Abschätzung in der VCD-Studie Bahn 21 (2004) verwiesen.

3 Stationsentwicklungsplan

Im Sinne der Barrierefreiheit sollten die Höhe des Wagenbodens mit der Bahnsteighöhe übereinstimmen. Voraussetzung dafür ist, dass für jedes auszuschreibende Teilnetz einheitliche Parameter bezüglich Bahnsteighöhen und -längen festgelegt werden. Stationen, die diese Parameter nicht erfüllen, müssen dann schnellstmöglich umgebaut werden. Das gleiche gilt für den Busbereich.

4 Fahrzeuge

Schienenfahrzeuge müssen zu den Netzen, auf denen sie eingesetzt werden sollen, passen. Entsprechend ist die Auswahl der Fahrzeuge auch nach den vorhandenen bzw. angestrebten Parametern (siehe Punkt 3) zu treffen.

Dem Fahrzeugmerkmal Sitzkomfort ist besondere Bedeutung zuzumessen. So müssen die Sitze ausreichend gepolstert und anatomisch ausgeformt sein. Die derzeit bei den neuen Triebwagen der Baureihe ET 423 und Schwesterbaureihen eingesetzten Sitze erfüllen diese Komfortmerkmale nicht ausreichend. Die vom RMV-Fahrgastbeirat aufgestellten Kriterien zur Fahrzeugausstattung sind vollumfänglich umzusetzen.

Beim Innen- und Außendesign sind insbesondere auch die Bedürfnisse von Sehbehinderten zu berücksichtigen. Türen und Haltestangen sollten daher farblich zur übrigen Gestaltung kontrastieren.

Sowohl bei Schienenfahrzeugen wie bei Bussen müssen die Fensterflächen von Werbung freigehalten werden. Dies hat der RMV für den Busbereich zwar beschlossen, illustriert das Titelblatt RNVP als auch die Broschüre "Mindeststandards für Busse im RMV" aber kommentarlos mit Bildern von Bussen, bei denen dies nicht durchgesetzt wurde.

5 Tarif- und Vertriebsysteme

Beim Thema "Tarif- und Vertriebsysteme" werden ausschließlich die Möglichkeiten des "Electronic Ticketing" behandelt. Die ausschließliche Fixierung auf E-Ticketing erscheint dem VCD nicht sinnvoll. Aus verschiedenen Gründen kann das konventionelle System nicht aufgegeben werden:

- Es gibt Fahrgäste, die eine elektronische Erfassung aus Gründen des Datenschutzes ablehnen oder auf die die Technik abschreckend wirkt.
- Für Gelegenheitskunden und Touristen muss ein Angebot mit geringen Zugangsbarrieren bereit gehalten werden.
- Bestimmte Tarifangebote wie die Gruppentageskarte lassen sich mit E-Ticketing nicht oder nur schwer abbilden.

- Post-paid Systeme sind zwar einerseits für den Kunden bequem, vor allem wenn nach dem Best Price-System abgerechnet wird. Andererseits geht dadurch auch die Kostentransparenz verloren, da die Kosten einer Fahrt und damit ein wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl im Voraus nicht mehr deutlich werden.

Hinzu kommt, dass durch die bloße Umstellung auf E-Ticketing die Schwächen des bestehenden Tarifsystems nicht beseitigt würden. Dazu zählen insbesondere die schwer durchschaubare Wabenstruktur, das Fehlen zielgruppenspezifischer Angebote und die mangelnde Pflege von Stammkunden. Zudem erscheint dem VCD eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des RNVP aufgrund der Kosten und der technischen Umsetzung nicht realistisch. Der Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Kundennutzen. Daher müssen unabhängig vom "Electronic Ticketing" neue Tarifangebote entwickelt werden, um zielgruppenspezifisch Kunden für den ÖPNV zu werben. Insgesamt sollten die Tarife einfacher und Nutzer orientierter gestaltet werden.

Zu Kundengruppen, die mehr angesprochen werden sollten, gehören beispielsweise Senioren, die durch eine 9-Uhr-Monatskarte stärker an den ÖPNV gebunden werden könnten. Auch die Angebote für Stammkunden sollten abends und am Wochenende sollten durch eine Verbesserung der Mitnahmeregelung sowie eine Ausdehnung des Gültigkeitsbereich attraktiver werden. Alternativ bestünde die Möglichkeit eine Zusatzkarte anzubieten, die Monats- und Jahreskarten für die Nutzung im Freizeitverkehr aufwertet (z.B. Gültigkeit in zusätzlichen angrenzenden Waben oder verbundweit an Wochenenden und Feiertagen). Auch das Jobticket sollte aufgewertet werden, z.B. durch eine Mitnahmeregelung im Abend- und Freizeitverkehr.

6 Marketing

Das Thema Marketing wird im RNVP nicht behandelt. Um einen verbundweit höheren Marketingenerfolg zu erreichen sollten die Grundziele des RMV-Marketings aufgeführt werden. Die Abstimmung mit lokalen Marketing-Maßnahmen ist zu verbessern, ein "Dachmarken-Konzept" des RMV ist zu entwickeln, um RMV-weit ein qualitativ hochwertiges Marketing sicherzustellen. Da das Marketing überwiegend über die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften erfolgt, ist die Qualität sehr unterschiedlich.

Der VCD sieht hier insbesondere Handlungsbedarf beim Kartenmaterial (dieses könnte z.B. wie in Sachsen-Anhalt in Anlehnung an die VCD Fahrplankarten [z.B. Weser-Fulda] gestaltet werden), bezüglich Qualitätsstandards für Liniennetzpläne und aktuellen Informationsmaterialien für Mobilitätsbehinderte.

Die Funktionalität der elektronischen Fahrplanauskunft ist zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Ein wichtiges Ziel ist auch die Harmonisierung des Liniennummernsystem. 9 Jahre nach Verbundstart gibt es hier noch immer keine geordneten Strukturen.

Literatur

VDV/Socialdata (1994): Nahverkehr in der Fläche; Köln, 39 Seiten.

VCD Landesverband Hessen (2004): Nachtverkehr für die Region Rhein/Main –
Nachtstern Schiene; Frankfurt, 8 Seiten.

VCD Bundesverband (2004): Bahn 21; Bonn, 42 Seiten + Anhang.