

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Geschäftsbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Alte Bleiche 5

65719 Hofheim am Taunus

Stellungnahme des Landkreises Gießen zum Entwurf der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 14 (7) ÖPNVG legen wir Ihnen die folgende Stellungnahme zur Prüfung und mit der Bitte um Berücksichtigung vor:

1. Schienenverkehre

Hessen-Express

Mit dem Hessen-Express (HE) schlägt der RMV ein Schienenverkehrsangebot vor, das eine über das Verbundgebiet hinausgehende Bedienung bis zu benachbarten Oberzentren vorsieht. Damit entsteht ein Produkt des Fernverkehrs, bei dem z.B. mit einem RMV-Verbundfahrausweis die Strecke zwischen Kassel und Mannheim zurückgelegt werden kann. Für das Oberzentrum Gießen sind Andienungen durch die Linien HE 3 von Kassel sowie HE 4 von Siegen vorgesehen. Wie auf Seite 164 ausgeführt, sollen beide Linien „aus den RE-Linien 30 und 40 entwickelt werden“. Auf Seite 164 wird im 2. Absatz ausdrücklich eine Angebotsverdichtung bis in das Gebiet des NVV hinein geplant.

Außer dem Oberzentrum Gießen werden allerdings keine weiteren Bahnhöfe im Landkreis Gießen vom HE angedient.

Da die Züge des Hessen-Express stündlich verkehren sollen, entsteht ein durchgehender Stundentakt mit schnellen Zügen bis nach Kassel. Dies ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Das Konzept des Hessen-Express birgt jedoch die Gefahr, dass Fahrgäste von der IC-Linie 26 auf die Hessen-Express-Linie 3 überwechseln werden, da die angedienten Halte identisch sind. Dies könnte zur Angebotsausdünnung der IC-Linie oder sogar zum Wegfall der Andienung Mittelhessens führen.

Linie 30 im Abschnitt Frankfurt – Marburg

Die Planungen des RMV sehen im Abschnitt Gießen – Marburg die Einführung eines Ein-Stundentaktes vor. Dies soll durch die Aufgabe der Andienung von den Zwischenhalten bei den HLB-Fahrten erreicht werden. Neben dem Hauptbahnhof Gießen würde dann nur noch der Haltepunkt Oswaldsgarten auf Kreisgebiet angedient. Durch diese Maßnahme kommt es zum Entfall der Andienungen von Lollar und Friedelhausen durch schnelle Züge, die über Gießen hinaus verkehren.

Diese Planungen stehen im Widerspruch zur Zielsetzung unseres Kreistagsbeschlusses vom 26.03.2012, der wie folgt lautet:

„Der Kreistag spricht sich für die Beibehaltung der Halte der Regionalbahnzüge der Hessischen Landesbahn auf allen Unterwegsstationen zwischen Gießen und Marburg aus.“

Der Landkreis Gießen appelliert an den RMV und den ZOV, die Stationshalte des Main-Lahn-Sieg-Expresses im Abschnitt Gießen – Marburg nicht zu verändern.“

Demzufolge wird den Planungen im RNVP-Entwurf auf Seite 162 in diesem Punkt widersprochen.

2. Sonstige Schienenstrecken

In der Systematik der Bedeutung von Schienenstrecken im Verbundgebiet nehmen diejenigen Strecken, die das Kriterium der **Verbindung zwischen Region und Kernraum** erfüllen, eine herausragende Position ein. Dazu gehören die Main-Weser-Bahn und die auf sie zulaufende Sieg-Dill-Strecke. Kennzeichnend für diese Strecken sind die Angebote des Expressverkehrs (Hessen-Express) und entsprechende Taktverdichtungen.

Dem gegenüber stehen die Bahnstrecken mit einer eher tangentialen Ausrichtung zur Kernzone. Dazu zählen im Raum Mittelhessen u.a. die Lahntalbahn, die Vogelsbergbahn und die Lahn-Kinzig-Bahn. Hier sind allein auf der Lahntalbahn RE-Fahrten vorhanden. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass der Planentwurf die Strecken auf ihrem bisherigen Level belässt. Da die Strecken in der Raumkategorie „Region“ verlaufen, werden sie abgestuft zu den Radialstrecken bewertet.

Dieser Ansatz ignoriert jedoch vollkommen, dass auch durch diese Strecken Zentren wie Fulda oder Gießen angedient werden, in deren Umland eine erhöhte Verkehrsnachfrage vorhanden ist.

Es wird deshalb auch für Strecken, die nicht auf das Rhein-Main-Gebiet ausgerichtet sind, die Einführung von Angebotsverdichtungen gefordert (siehe dazu Kapitel Bedienungsstandards).

3. Schienenstrecken im Stadium der Überprüfung der Wiederaufnahme des SPNV

Im Bereich des Landkreises Gießen befinden sich zurzeit die Lumdatalstrecke sowie der Abschnitt Wölfersheim – Hungen der Horloffthalbahn in einer Untersuchung nach dem vereinfachten Projektdossierverfahren zur Ermittlung eines Faktors (Mehrverkehrsquote), der beschreibt, ob der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten einer Bedienung mit Schienenpersonenverkehr übersteigt. Für beide Untersuchungen liegen die Schlussberichte voraussichtlich im April 2013 vor.

Sofern diese Vorstudien zu einem positiven Ergebnis führen und zudem gesichert ist, dass die auf Seite 82 des RNVP-Entwurf beschriebenen Anforderungen (mindestens 1000 Reisenden-Kilometer je Kilometer Betriebslänge pro Werktag) erfüllt werden, sind diese Strecken durch den RMV einer Bewertung nach dem Standardisierten Verfahren zur Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen zu unterziehen.

4. Einrichtung neuer Bahnhaltunkte

Reiskirchen-Lindenstruth

Im aktuellen ZOV-Nahverkehrsplan 2009 – 2013 auf Seite 51 wird zu der Haltestelle ausgeführt:

„Im zur Zeit vom RMV vorgelegten Entwurf eines neuen Betriebskonzeptes für die Vogelsbergbahn ist der Haltepunkt nicht vorgesehen. Die Realisierung dieser Maßnahme sollte langfristig angestrebt werden.“

Ab dem Fahrplanjahr 2012 werden die Verkehre auf der Vogelsbergbahn nach dem o.g. Betriebskonzept durchgeführt. Dieses Betriebskonzept lässt aufgrund mangelnder Fahrzeitreserven keine Einrichtung zusätzlicher Halte mehr zu.

Nach Einschätzung des RMV hängt die Einrichtung des Haltepunktes, neben dem Nachweis eines ausreichenden Fahrgastpotentials, in erster Linie von der Einführung neuer Leit- und Sicherungstechnik zur Streckenbeschleunigung ab.

Der Haltepunkt ist einzurichten, sobald der technische Ausbau der Bahnstrecke oder ein geändertes Betriebskonzept Fahrzeitreserven für einen zusätzlichen Halt freigeben.

Lich-West

In Übereinstimmung mit den Aussagen des Regionalplans Mittelhessen 2010 auf Seite 113 fordern wir die Anlage eines Bahnhaltpunktes Lich-West für die Lahn-Kinzig-Bahn. Dieser potentielle Haltepunkt befindet sich inmitten des zukünftigen Entwicklungsschwerpunktes der Stadt Lich. Er erschließt das Neubaugebiet „An der Fasanerie“ mit insgesamt 62 Bauplätzen für den ÖPNV. Darüber hinaus trägt er zur ÖV-Bedienung einer weiteren potentiellen Siedlungsfläche an der Garbenteicher Straße bei. In seinem fußläufigen Einzugsbereich befinden sich eine Bereitschaftspolizeiabteilung mit 400 Beamten und Beamtinnen, die Asklepios-Klinik mit 550 Beschäftigten, die Erich-Kästner-Schule sowie ein Seniorendienstleistungszentrum mit ca. 80 Bewohnern und 35 Beschäftigten.

Darüber hinaus übernimmt die Station als weiterer Bahnhaltpunkt innerhalb der Stadt Lich generell Aufgaben bei der Abwicklung innerstädtischer Verkehre.

Nach den Ausführungen des RMV erfüllt der Haltepunkt Lich-West die Anforderungen innerhalb einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht. Daran ändert auch eine Einbeziehung des ÖV-Nutzerpotentials des neu entstandenen Baugebiets „An der Fasanerie“ nichts. Auf Anfrage teilte uns der RMV am 12.03. und 15.03.2013 folgenden Sachstand mit:

„Für die Einrichtung eines neuen Haltepunktes Lich West wurde im Rahmen der Erstellung des RNVP eine Bewertung durchgeführt. Die gesamtwirtschaftliche Bewertung ist negativ ausgefallen. Insgesamt ist das verkehrliche Potential des neuen Halts zu gering. Diese Reisezeitgewinne für die Fahrgäste im Einzugsbereich der neuen Station und die Reisezeitverluste für durchfahrende Reisende halten sich nahezu die Waage, so dass insgesamt kein Reisezeitnutzen festzustellen ist. Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.“

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Bewertung der Bahnstation Lich West durch einen externen Gutachter im Rahmen der Fortschreibung des RNVP erfolgten 2012 (unter Einbeziehung der Daten aus der RMV-Fahrgasterhebung 2010). Basierend auf Daten der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) und der HessenAgentur wurde die Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet abgeschätzt und Ein- und Aussteigerzahlen

sowie Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖV für eine neue Station Lich West prognostiziert.

Eine explizite Berücksichtigung des Wohngebiets „An der Fasanerie“ erfolgt nicht. Das Baugebiet ist aber Bestandteil der Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde und über diese berücksichtigt. Eine detailliertere Betrachtung würde nach Aussage des Gutachters nicht zu einem anderen Bewertungsergebnis führen.“

In Anbetracht der zu erwartenden Siedlungsentwicklung in der Stadt Lich im Umfeld des potentiellen Bahnhaltepunktes spricht sich der Landkreis Gießen langfristig, über das Jahr 2019 hinaus, für die Einrichtung der Bahnstation aus.

5. Regionale Busverkehre

Im Kapitel 8.2 des Planentwurfs sowie in der zugehörigen Anlage 4B wird u. a. eine Einordnung der regionalen Busverkehre vorgenommen. Bei der Festlegung der Zugehörigkeit einer Linie zu den Kategorien Verbundbus, Regionalbus und Lokalbus sollte verstärkt die Netzwirkung der Linie Berücksichtigung finden. Von besonderem Interesse ist hierbei, ob die betreffende Linie sich in das Gefüge der regionalen Verkehrsachsen zwischen den zentralen Orten einfügt, wie es auf Seite 80 des Planentwurfs ausgewiesen ist.

Buslinien in regionaler Verantwortung sollten dort erhalten bleiben bzw. eingerichtet werden, wo nach den Vorgaben der Regionalplanung eine regional bedeutsame Achse ausgewiesen ist, und wo eine Verbindung zwischen den zentralen Orten nicht durch ein Schienenverkehrsmittel möglich ist.

Von den aktuell neun regionalen Buslinien im Landkreis Gießen sollten daher lediglich folgende drei Linien in der Zuständigkeit des RMV verbleiben:

1. Die Linie 363 als Verbindung zwischen Laubach und Friedberg. Die Linie dient der Ergänzung des SPNV auf der Strecke Wölfersheim – Friedberg. Im Abschnitt Laubach – Wölfersheim sollte sie als Zubringer zur Bahn fungieren. Zum Schließen des Netzgefüges schlagen wir eine Verlängerung dieser Linie über Lauter nach Grünberg vor, wo sie auf die Achse entlang der Vogelsbergbahn trifft.
2. Die Linie 372 als Verbindung von Schotten über die Mittelzentren Laubach und Lich zum Oberzentrum Gießen. Für diese Linie wurden vom Landkreis Gießen in seiner Stellungnahme zum lokalen Nahverkehrsplan Änderungen dahingehend vorgeschlagen, dass ausgewählte Fahrten von Lich über die B457 direkt nach Gießen geführt werden. Dadurch wird die Erreichbarkeit des Oberzentrums von den im Osten gelegenen Gemeinden verkürzt. Sobald Hausen über einen Bahnhaltepunkt verfügt, sollte die Linie 372 komplett über die B457 nach Gießen geführt werden.
3. Die Linie 520 sollte zumindest so lange in der Angebotsverantwortung des RMV verbleiben, bis geklärt ist, ob in ihrem Bedienungsgebiet der SPNV auf der Lumdataalbahn reaktiviert wird.

Darüber hinaus sind durch drei neue Regionallinien in der Verantwortung des RMV Verbindungen zwischen zentralen Orten neu zu schaffen:

1. Als Neuverkehr schlagen wir die Einrichtung einer Regionallinie (Arbeitstitel 73 neu) zwischen den Mittelzentren Grünberg und Stadtallendorf vor. Die Linie sollte von Grünberg über Weitershain und Rüdtingshausen nach Homberg (Ohm) und von dort nach Stadtallendorf geführt werden. Durch die Andienung von Rüdtingshausen kann im

Bereich der dortigen Haltestelle Grundschule eine Verknüpfungshaltestelle mit den Linien 520 und MR-86 gebildet werden. Durch entsprechende Fahrplananpassungen können Umsteigebeziehungen zwischen der Linie 73 neu und den Linien 520 und MR-86 geschaffen werden. Damit wäre zusätzlich Marburg von Grünberg aus erreichbar, ebenso wie von Homberg (Ohm) aus Gießen erreicht werden könnte. Sobald ein Schienenverkehr auf der Lumdatalbahn eingerichtet worden ist, sollte diese Verknüpfungshaltestelle von Rüdtingshausen an den Bahnhof in Londorf verlagert werden. Damit könnten diese (Regional-)linien insbesondere Fahrgäste aus den Gemeinden Homberg (Ohm) und Ebsdorfergrund zur Lumdatal befördern.

2. Als weiteren Neuverkehr schlagen wir die Einrichtung einer Direktverbindung vom Mittelzentrum Gladenbach nach Gießen vor. Da diese Verbindung in einem Abschnitt dem Linienweg der Linie 419 folgt, erhält sie die Liniennummer 419 neu als Arbeitstitel. Um die Linie zu beschleunigen, bietet es sich an, die Orte Rodheim - Bieber und Fellingshausen zu umfahren. Die Linie sollte von Gladenbach über Lohra nach Krumbach geführt werden. An der dortigen Haltestelle Tannenhofstraße wäre ein Umstieg zur 420 mit Weiterfahrt nach Biebertal vorzusehen. Von Krumbach ist eine direkte Linienführung über die Ortsumgehung Krofdorf-Gleiberg nach Heuchelheim vorzusehen. Von den Haltestellen in der Rodheimer Straße verläuft die Linie dann auf direktem Weg zum Bahnhof Gießen.
3. Zur Komplettierung des regionalen Busnetzes im Landkreis Gießen bedarf es abschließend noch der Umwandlung der Linie FB-200 in eine Regionallinie bei Beibehaltung des Linienweges. Da deren Linienverlauf der Regionalachse Butzbach – Lich folgt, gehört sie in die Kategorie regionaler Busverkehre.

Die Abstufung von regionalen in lokale Linien kann nur dann erfolgen, wenn eine finanzielle Kompensation erfolgt. Eine Übernahme ohne ausreichende und dauerhafte Finanzmittelausstattung für die übernehmende VGO ist nicht denkbar.

6. Bedienungsstandards

Die Festlegung von Bedienungsstandards für regionale Verkehre erfolgt in Kapitel 3.2.2 des Planentwurfs. In Abbildung 45 werden die drei Raumtypen aufgeführt, denen dann in Tabelle 5 die verschiedenen Bedienungsstandards zugeordnet werden. Danach erfolgt die Differenzierung des Bedienungsangebotes nach der Zugehörigkeit zu den Raumtypen

- Kernraum,
- Verkehrsachsen, die auf Frankfurt ausgerichtet sind
- Region.

Besondere Verkehrsräume stellen die Oberzentren außerhalb des Kernraums dar.

Diese Einteilung wird von uns abgelehnt, da sie die Gebiete außerhalb des Kernraums weitgehend undifferenziert zu einer Einheit zusammenfasst.

Diese Einteilung benachteiligt einseitig Städte und Gemeinden im Umland von Oberzentren außerhalb des Kernraums, die dem Verdichtungs- oder Ordnungsraum angehören und damit durchaus vergleichbare Strukturen mit den Gemeinden in der Kernzone aufweisen. Diesen Gemeinden wird im Planentwurf lediglich eine Grundversorgung wie im ländlichen Raum zugestanden.

Bezogen auf den Landkreis Gießen würden sämtliche Gemeinden außerhalb des Oberzentrums Gießen in die Kategorie „Region“ eingestuft. Allein die Orte Lang-Göns Großen-Linden und Lollar mit Bahnhaltepunkt an der Main-Weser-Bahn gehören nach dem SPNV-Rahmenfahrplan (Anlage 3 zur RNVP-Entwurf) der Kategorie „Verbindung Kernraum

– Region“ an. Durch ihre Lage auf einer Verkehrsachse, die auf Frankfurt ausgerichtet ist, kommt ihnen der Ausbau des SPNV auf dieser Strecke zugute.

Damit würde der so definierte Bedienungsstandard auf regionalen Linien der Verkehrsnachfrage im Landkreis Gießen nicht gerecht. Das Grundangebot an Fahrten läge damit im Umland von Gießen weit unter dem auf lokaler Ebene definiertem Standard. Es wird daher ausdrücklich die Übernahme der abgestuften Bedienungsstandards gefordert, wie sie im lokalen Nahverkehrsplan 2009-2013 des ZOV im Kapitel 4.4 festgelegt sind.

Daher fordern wir, dass die räumliche Abgrenzung des Kernraums im RNVP an die Zugehörigkeit zur Raumkategorie „Verdichtungsraum“ oder „Ordnungsraum“ gekoppelt wird.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass die RMV-Kernzone im Norden in Friedberg endet, obwohl aus raumstruktureller Sicht auch in den nördlich daran anschließenden Städten und Gemeinden die gleichen Rahmenbedingungen vorhanden sind.

Für den Landkreis Gießen bedeutet dies konkret, dass neben der Stadt Gießen zusätzlich die Städte und Gemeinden Heuchelheim, Lollar, Linden (alle im Verdichtungsraum) sowie Biebertal, Wettenberg, Staufenberg, Buseck, Fernwald, Pohlheim und Langgöns (alle Ordnungsraum) einen angehobenen Bedienungsstandard erhalten. Allein diejenigen Gemeinden, die der Raumkategorie ländlicher Raum angehören, bilden dann die Region.

Diese Einteilung ist grundsätzlich bei der Festlegung der Bedienungsstandards für die regionalen Busverkehre anzuwenden.

Zudem rechtfertigt eine solche differenzierte Ausweisung von Bedienungsstandards auch eine Verdichtung des SNPV-Angebots auf den zentrumsnahen Abschnitten der Vogelsbergbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn.

Daher sollte im Abschnitt Gießen – Grünberg die Vogelsbergbahn eine Angebotsverdichtung durch zusätzliche RB-Fahrten erhalten. Gleiches gilt für den Abschnitt Gießen – Hungen der Lahn-Kinzig-Bahn. Auf beiden Streckenabschnitten sollte ein 30-Minuten-Grundtakt (außerhalb des Wochenendes) angeboten werden.

7. Auswahl von Gebieten für den Einsatz flexibler Bedienungsformen

Als raumstrukturell unausgewogen erachten wir die Betrachtungsweise des Planentwurfs bei der Festlegung von Gebieten, für die der Einsatz flexibler Bedienungsformen wie z. B. das Anruf-Linientaxi, in Frage kommt (Kapitel 5.3.2). Obwohl im Text auf zusätzliche Faktoren, wie z. B. die Anzahl vorhandener Arbeitsplätze hingewiesen wird, bezieht sich die Darstellung in der Abbildung 79 des Planentwurfs allein auf die Bevölkerungsdichte in den Gemeinden. Dabei bleibt jedoch die von außen einströmende ÖV-Nutzermenge im Arbeits- und Ausbildungsverkehr wie auch bei den Einkaufspendlern unberücksichtigt.

Dadurch wird man insbesondere bei der Bewertung der Mittelzentren Lich, Grünberg, Hungen und Laubach der Bedeutung dieser Orte als Pendlerziele nicht gerecht. Sämtliche Städte besitzen große Arbeitsstätten, bilden große Schulstandorte und stellen zudem wichtige Ziele im Versorgungsverkehr dar. Zumindest für diese Städte wäre eine Betrachtung einer möglichen ALT-Bedienung anhand rein gemeindespezifischer Bevölkerungsdichtewerte nicht zielführend.

Wir fordern daher eine Einbeziehung des ÖV-Aufkommens aus den oben genannten Pendlerströmen bei der Ermittlung der Potentialdichte. Keinesfalls darf hier allein die Bevölkerungsdichte als Maß für die Einführung von ALT-Verkehren herangezogen

werden. Da die Abbildung 79 jedoch genau diesem Ansatz folgt, ist sie zu modifizieren.

8. Schülerbeförderung

1. Schulen

Generell sollten zwei An- und drei Abfahrten vorgegeben werden und ansonsten die Festlegungen des lokalen NVP gelten. Die inzwischen an den meisten Schulen vorhandene Nachmittagsbetreuung muss ausreichend berücksichtigt werden.

2. Grundschulen

Hinsichtlich der Abfahrten ist die 8. Stunde aufzunehmen (Nachmittagsbetreuung). Dies wird in der Regel eine Abfahrt zur 4., 6. und 8. Stunde bedeuten. Die Abfahrt zur 5. Stunde kann entfallen.

Mittlerweile sind nach Auskunft des Hessischen Kultusministeriums circa 50 % der Grundschulen in der pädagogischen Mittagsbetreuung.

Mit freundlichen Grüßen

Anita Schneider
Landrätin