

Zweckverband Oberhessische

Versorgungsbetriebe

Dezernat Verkehr

Hanauer Straße 15

61169 Friedberg

Unser Az: 71_NVP_2

Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen

hier: Stellungnahme innerhalb der 2. Anhörungsrunde

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des 2. Anhörungsverfahrens zum gemeinsamen Nahverkehrsplan von ZOV und Universitätsstadt Gießen legen wir Ihnen die nachfolgend aufgeführten Punkte zur Prüfung und mit der Bitte um Berücksichtigung vor:

Wir orientieren uns dabei im ersten Teil unserer Ausführungen an der Gliederung unserer Stellungnahme vom 31.01.2013.

Kapitel 1: Allgemeine Grundsätze

Das bestehende Angebotsniveau bei der ÖPNV- Bedienung im Landkreis Gießen ist im vollen Umfang zu erhalten.

Kapitel 2: Einteilung des Landkreises nach Gebieten mit unterschiedlicher Bedienungshäufigkeit

Der Landkreis Gießen fordert den unveränderten Erhalt der Fahrtenpaare für alle Kategorien im bisherigen Umfang.

Unser Vorschlag nach Übernahme der Werte des Nahverkehrsplanes 2009 – 2013 für das Grundangebot bei den Verbindungshäufigkeiten zum Zentrum wurde nicht berücksichtigt.

Wir fordern daher weiterhin die Übertragung der Werte für die Andienungshäufigkeiten vom bestehenden NVP in den Planentwurf ohne Abstriche. Rücknahmen des Grundangebots um ein bis drei Fahrtenpaare, wie Sie im Planentwurf vorgesehen sind, wirken sich besonders dort gravierend aus, wo bereits lediglich ein Minimalangebot besteht. Eine Ausdünnung des Fahrtenangebotes am Wochenende um bis zu drei Fahrtenpaare wirkt sich innerhalb dieser Wochenverkehrszeit besonders negativ aus, da dies für einige Orte bereits eine Reduzierung um ein Viertel ausmacht. Beispiel: Während Mainzlar zurzeit mit 13 Fahrtenpaaren zum Zentrum Staufenberg an Samstagen über ein Angebot nach Vorgabe des Nahverkehrsplanes verfügt, reduziert der Planentwurf diesen Wert zukünftig auf 10 Fahrtenpaare.

Zudem fordern wir die Streichung der Regelung, die vorsieht, das Orte der Kategorie 2, die weniger als 1000 Einwohner verzeichnen, in die Kategorie 3 zurückgestuft werden. Diese Regelung führt zu einer unzulässigen Zerschneidung von Gemeinden und damit zur Festschreibung eines Angebotsgefälles auf kleinsten Raum. Darüber hinaus ermöglicht

eine solche Regelung den Fall, dass ein Ortsteil einer Gemeinde des Ordnungsraumes in den ländlichen Raum zurückgestuft wird, obwohl er unmittelbar an das Oberzentrum angrenzt (Beispiel: Trohe). Auf Trohe wirkt sich die Halbierung des Grundangebotes besonders negativ aus, da der Nachbarort Rödgen sein Fahrtenangebot behalten wird. Es ergibt sich hier ein Gefälle beim Grundangebot von täglich ca. 65 zu 8 Fahrtenpaaren montags bis freitags.

Im Landkreis Gießen wird zudem die Gemeinde Biebertal durch diese Regelung benachteiligt. Hier erreichen die Orte Frankenbach, Krumbach, Königsberg und Vetzberg diesen Grenzwert nicht. Frankenbach verfehlt die höhere Kategorie um sieben Einwohner. Dieser äußerst geringe Einwohnerfehlbetrag führt letztendlich zu einer Halbierung des Grundangebotes, was eine unverhältnismäßige Härte darstellt.

Kapitel 3: Bedienungshäufigkeit von Gemeindezentren im ländlichen Raum

Unter dem Aspekt der Erreichbarkeit des Oberzentrums Gießen wird die Heraufstufung der Gemeindezentren Reiskirchen, Allendorf und Londorf in die Kategorie 2 von uns begrüßt.

Ergänzend ist in den Planentwurf aufzunehmen, dass für alle Kerngemeinden im ländlichen Raum eine Spätverbindung mit mindestens einer Abfahrt in Gießen in der Zeitlage zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr vorzusehen ist. Damit wird u.a. den geänderten Öffnungszeiten der Verbrauchermärkte Rechnung getragen.

Kapitel 4: Erhalt einer Mindestbedienung durch Busverkehre

Seitens des Landkreises wird die Forderung nach einer Mindest-Busbedienung aufrechterhalten. In den Nahverkehrsplan sollte eine Festlegung dahingehend aufgenommen werden, dass darin diejenigen Orte aufgeführt werden, in denen die Busbedienung zu erhalten bzw. bis zur Erfüllung des Mindestangebotes weiter zu entwickeln ist.

Wir gehen dabei von der Annahme aus, dass ein Bedienungsangebot mit Fahrten der Anruf-Linien-bzw. Sammel-Taxen qualitativ nicht die gleiche Attraktivität wie ein Angebot mit Busfahrten besitzt. Dauernutzer werden sich bei einer vollständigen Umstellung des Angebotes auf nachfrageorientierte Bedienungsformen vom ÖV abwenden. Daraus resultiert die Vorgabe, dass eine Grundversorgung im ländlichen Raum nicht ausschließlich durch nachfrageorientierte Bedienungsformen erfolgen darf. Da die Bedienungshäufigkeit von Orten im Landkreis Gießen unterschiedlich ausgeprägt ist und z.T. von Zufälligkeiten wie der räumlichen Lage abhängt, darf es nicht das Ziel darstellen, die daraus entstandenen Bedienungsunterschiede zu zementieren. Vielmehr bedarf es einer besonderen Unterstützung derjenigen Orte im ländlichen Raum, die davon bedroht sind, dauerhaft aus dem Netzgefüge des Buslinienverkehrs herauszufallen. Maßnahmen dazu wurden von uns im Kapitel 4 der Stellungnahme zur 1. Anhörungsrunde aufgezeigt.

Kapitel 5: Maßnahmen zur Verringerung der Reisezeit

Trotz Einstufung zum Prüfauftrag bitten wir zusätzlich um eine Dokumentation der genauen Inhalte unseres Planungsvorschlages im Nahverkehrsplan oder in den Abwägungsergebnissen zur 2. Anhörungsrunde, damit dieser Vorschlag auch den von der Planung betroffenen Kommunen bekannt wird.

Kapitel 6: Maßnahmen zur Erschließung von Siedlungsbereichen für den ÖPNV

Trotz Aufnahme als Prüfauftrag sollte im Nahverkehrsplan die generelle Festlegung verankert werden, dass dort, wo relevante Erschließungslücken bei der Nahverkehrsbedienung festgestellt wurden, grundsätzlich Haltestellen einzurichten sind, wenn deren Lage sich auf dem bestehenden Linienweg befindet. Da die Einrichtung von Bushaltestellen ohne großen finanziellen Aufwand zu bewältigen ist, trägt diese Regelung zu einer nachhaltigen Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten der Anwohner zum ÖV bei.

Erst in dem Fall, wo zum Erreichen einer geplanten Haltestelle Umwegfahrten notwendig werden, sollte deren Anlage vom Ergebnis einer Potentialermittlung abhängig gemacht werden.

Kapitel 7: Ausweisung von Verknüpfungshaltestellen

Wir begrüßen die positive Bewertung der vorgeschlagenen fünf neuen Umstiegshaltestellen im Abwägungsergebnis. Die Haltestellen sollten im Planentwurf aufgeführt und in ihrer Funktion beschrieben werden.

Kapitel 8: Forderungen aus dem Bereich Schülerbeförderung

In den Planentwurf ist die Festlegung aufzunehmen, dass Fahrplanänderungen sich nicht nachteilig auf die Beförderung von Schülern auswirken dürfen. Zudem bedarf es einer verbesserten Abstimmung mit den Schulen.

Darüber hinaus bitten wir, zusätzlich die unten aufgeführten Vorschläge und Anmerkungen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen:

1. Wir vermissen im Planentwurf eine Darstellung der erzielbaren Synergieeffekte, die sich z.B. aus dem Wegfall von Doppelbedienungen zwischen SWG- und ZOV-bzw. RMV-Linien ergeben könnten. Die Herausarbeitung von Empfehlungen zu diesem Thema war einer der Hauptgründe für eine gemeinsame Planerstellung von Stadt Gießen und dem ZOV.
2. Wir fordern eine Anbindung der Kreisverwaltung am Riversplatz an die Stadtbuslinie 2 durch Andienung einer Haltestelle unmittelbar an der Straße An der Automeile oder auf dem Riversplatz.
3. Bei der Festlegung von Verbindungshäufigkeiten nichtzentraler Orte wird im Planentwurf davon ausgegangen, dass die Fahrten zum Oberzentrum Gießen i.d.R. über das jeweilige Gemeindezentrum erfolgen. Im stadtnahen Umland von Gießen tritt jedoch mehrfach der Fall auf, dass auch Fahrten von dort aus direkt nach Gießen geführt werden. Dies betrifft u.a. folgende Orte: Launsbach, Wißmar, Alten-Buseck, Trohe, Annerod, Hausen und Leihgestern. Für diese Orte gibt es keine Vorgaben für die Fahrtenhäufigkeit nach Gießen.

Es bedarf einer Sonderregelung für diese Orte, da hier die große Zahl der Fahrgäste mit Ziel Gießen Direktfahrten zum Oberzentrum rechtfertigt. Diesen Orten sollten bei den Fahrten nach Gießen das gleiche Grundangebot wie bei Fahrten zum Gemeindezentrum zugestanden werden.

4. Im Kapitel "Angebotskonzeption" wird u.a. das Angebotskonzept des RMV über regionale Busverkehre im ZOV-Verbandsgebiet vorgestellt. Darin enthalten sind auch die Planungen des RMV über Taktausdünnungen und Umstellung auf flexible Bedienungsformen.

Die Darstellung der Konzeption des RMV im regionalen Busverkehr allein ist wenig aussagekräftig. Wir schlagen daher vor, dass die RMV-Planungen über die zu lokalisierenden Linien 373,376,378 und 379 vom ZOV zusätzlich einer Bewertung unterzogen werden.

5. Angepasst an den Gießener Stadtbusverkehr wird eine Ausweitung des abendlichen Fahrtenangebotes auf der Schiene bis 23.30 Uhr auf den Strecken bis Mücke,

Hungen und Weilburg vorgeschlagen. Diese Forderungen nach Angebotsausweitungen im SPNV werden von uns begrüßt.

Ergänzend dazu bedarf es allerdings auch einer Ausweitung der Bedienungsintervalle auf die Regionalbuslinien, damit auch Orte im Umland von Gießen, die Stadt Laubach oder das Lumdatal davon profitieren können.

Es sollte die generelle Festlegung in den Planentwurf aufgenommen werden, dass eine Vernetzung der lokalen und regionalen Busverkehre mit dem Schienenverkehr und den städtischen Linien in Gießen anzustreben ist.

6. Die Forderung nach Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Direktverbindungen nach Frankfurt für die Bahnstationen nördlich des Gießener Hauptbahnhofs wird von uns begrüßt.

Allerdings bedarf es dazu einer quantitativen Einstufung von "ausreichend".

7. Eine Stellungnahme zum Zuschnitt und Umfang der Linienbündel im Busverkehr ist uns nicht möglich, da es dazu u.a. der Angabe der Verkehrsleistungen bedurft hätte. Wir regen jedoch an, Linienbündel so zu gestalten, dass innerhalb eines Bündels lukrative und weniger lukrative Linien zusammen ausgeschrieben werden, um eine „Rosinenpickerei“ zu vermeiden.

8. Neben einer Betrachtung von Verkehren zwischen einzelnen Orten und deren Zentren sollte der Nahverkehrsplan auch Aussagen über innerörtlicher Verkehre enthalten. Nachfolgend schlagen wir Kriterien für die Einrichtung von Stadt- und Gemeindeverkehren vor:

Das Ziel eines innerörtlichen Gemeinde- bzw. Stadtverkehrs sollte primär in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs liegen, um von dort auf der Schiene z.B. zum Oberzentrum Gießen zu gelangen. Daneben dient ein solches Verkehrsangebot auch der Erreichbarkeit der städtischen Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen sowie von Arbeitsstätten. Das Fahrtenangebot dieser Verkehre ist an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge in der jeweiligen Hauptlastrichtung auszurichten.

Als Einsatzraum kommen allein Orte mit Bahnanbindung in Betracht, wo auf Grund ihrer flächenmäßigen Ausdehnung der Bahnhof von dem überwiegenden Teil der Bevölkerung nicht mehr fußläufig erreicht werden kann (d.h. der Bahnhof befindet sich außerhalb des 600-Meter-Radius). Besonders geeignet hierfür sind Orte, in denen der Bahnhof an der Peripherie liegt. Darüber hinaus sollte ein solcher Ort über kein, bzw. kein sehr dichtes Angebot an Regionalbusfahrten zum Oberzentrum verfügen.

Von der Ortsgröße und der strukturellen Ausstattung eignen sich insbesondere die Mittelzentren Grünberg und Hungen für die Einrichtung eines solchen Angebotes. In Grünberg ist bereits ein Stadtverkehr vorhanden. Insbesondere die Linie 71 erfüllt eine bedeutende Funktion für die Anbindung des Bahnhofs an die bahnfern gelegenen Wohngebiete wie z.B. dem Baumgartenfeld.

Besonders geeignet ist die Kernstadt von Hungen, deren ÖV-Verbindungen zum Oberzentrum allein aus Bahnfahrten bestehen und wo der Bahnhof sich im Nordwesten des Stadtgebiets in einer Randlage befindet. Hier bedarf es für die im Osten und Süden gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete einer schnellen Anbindung an den Bahnhof. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit einer Anbindung von Hof

Grass mit seinen kulturellen Einrichtungen an den Stadtverkehr. Darüber hinaus könnte das Erholungsgebiet am Inheidener See (saisonabhängig) in die Bedienung einbezogen werden.

Auch die Kerngemeinde Lang-Göns ist wegen des Fehlens von Regionalbusfahrten zum Oberzentrum für ein innerörtliches Verkehrsangebot geeignet. Hier befindet sich der Bahnhof zwar relativ zentral im Ort, dafür sind jedoch die großen Versorgungseinrichtungen und die Verwaltung peripher gelegen.

Notwendige Voraussetzung für die Einrichtung solcher Verkehre ist die Mitfinanzierung durch die begünstigte Stadt bzw. Gemeinde.

9. Abschließend verweisen wir auf unseren Kreistags-Beschluss vom 01.07.2013 zur Prüfung der Möglichkeit einer Einbindung privater Autofahrten in die Nahverkehrsplanung. Dieser Beschluss wurde dem ZOV mit Schreiben vom 11.07.2013 zur Berücksichtigung bei den Arbeiten zum Nahverkehrsplan vorgelegt.

Eine Kopie dieser Stellungnahme haben wir der Universitätsstadt Gießen zugeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Anita Schneider

Landrätin