



Eing 27.10.2004

RMV | Postfach 14 27 | 65704 Hofheim a. Ts.
PRO BAHN e. V.
Herrn Dr. Gottlob Gienger
Berliner Straße 32
64807 Dieburg

Ihre Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV

14. Oktober 2004

Sehr geehrter Herr Dr. Gienger,

Ihr Zeichen

im Rahmen des Anhörverfahrens zum Regionalen Nahverkehrsplan für das Gebiet des RMV haben Sie eine Stellungnahme abgegeben. Dafür danken wir Ihnen sehr herzlich.

Unser Zeichen
RMV 200/202

Alle Stellungnahmen sind in einen Abwägungsprozess eingeflossen. Jede Anmerkung wurde hinsichtlich ihrer Relevanz und Auswirkung geprüft. Die Ergebnisse führten zur Schlussfassung des Regionalen Nahverkehrsplanes. Mit Ihren Anregungen haben Sie dazu beigetragen, dass der Nahverkehrsplan auf einer breiten Grundlage steht, die es uns wesentlich erleichtert, die enthaltenen Zielsetzungen zu erreichen.

Telefon
(0 61 92) 2 94-200

Telefax
(0 61 92) 2 94-920

Ihre Anregungen und Ergänzungen sind für uns auch ein wesentlicher Beitrag und Unterstützung für die Umsetzung unserer Planungsprozesse im operativen und strategischen Bereich.

eMail
G_Stanek@rmv.de

Das Abwägungsergebnis zu Ihrer Stellungnahme können Sie der beigefügten Anlage entnehmen. Wir gehen davon aus, dass die Aufsichtsgremien des RMV in ihrer Sitzung im November 2004 die Schlussfassung des Regionalen Nahverkehrsplans beschließen. Danach werden wir den RNVP drucken und Ihnen unaufgefordert zusenden.

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. Ts.

Tel.: (0 61 92) 2 94-0

Fax: (0 61 92) 2 94-900

Internet: www.rmv.de

Geschäftsführer
Dipl.-Ing.
Volker Sparmann

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a. M.
HRB 34128
Umsatzsteuer-
identifikationsnummer
DE 11 384 7810

Bankverbindung
Taunus-Sparkasse
BLZ 512 500 00
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss
Schiene: S2, Linie 20
bis Bahnhof
Hofheim am Taunus

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Gerhard Stanek
Geschäftsbereichsleiter Planung

im Auftrag Thomas Busch
Bereichsleiter Planung SPNV

Anlage



Pro Bahn

Stellungnahme	Abwägungsergebnis
<p>1. Layout: Eine pdf-Seite muss einer Druckseite entsprechen</p> <p>2. Kap 1.3: Warum werden keine Mindeststandards im SPNV definiert?</p> <p>3. Kap 2.2: „Im RMV wurde ein gestuftes Verkehrsnetz entwickelt, das als Kernnetz das Schienennetz mit einem übergeordneten Busnetz hat.“ Dies widerspricht § 10 Abs. 1 ÖPNVGH.</p> <p>4. Kap 2.2: Die Zahlen für Angebotskilometer in Absatz 2 und Verkehrsnachfrage in Absatz 3 sind nicht kompatibel und scheinen sich zu widersprechen.</p> <p>5. Kap 2.2: „Seit Verbundstart konnte die Zahl der Fahrgäste um nahezu 17 Prozent gesteigert werden.“ Die „Begeisterung“ über die Steigerung der Zahl der RMV-Fahrgäste seit Verbundstart um nahezu 17% ist bei Pro Bahn mit Hinweis auf weit höhere Steigerungsraten in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz „begrenzt“. Diese Steigerung erscheint relativ gering.</p>	<p>1. Die Anregung wird gemäß den technischen Möglichkeiten des Layouts aufgenommen.</p> <p>2. Kap. 3 enthält entsprechende Standards.</p> <p>3. Der Anregung wird gefolgt. Der RNVP wird in Kap. 2.2 geändert.</p> <p>4. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus dem Vergleich wird deutlich, dass das S-Bahn-System eine sehr hohe Nachfrage abdeckt im Gegensatz zum Regionalverkehr auf der Schiene, dessen Auslastung steigerungsfähig ist.</p> <p>5. Diese Vergleiche sind unredlich, da sich die von der NVBW Baden-Württemberg und dem Land Rheinland-Pfalz angegebenen Steigerungsraten ausschließlich auf den SPNV beziehen und die Steigerungsrate des RMV auf den gesamten ÖPNV im Verbundgebiet. Die RMV-Nachfragewerte beziehen also die Nachfrage in den kommunalen Verkehrsmitteln mit ein, bei denen in der Vergangenheit eher eine Stagnation oder nur geringere Steigerungsraten zu beobachten waren. Bei einer Durchschnittsbildung über alle Verkehrsmittel verringert dies naturgemäß die Steigerungsrate für alle Verbundverkehrsmittel. Beim Land Rheinland Pfalz ist als zusätzliches Argument zu beachten, dass bei der geringen Basisnachfrage im Jahre 1994 schon rein mathematisch höhere Steigerungsraten zu erzielen sind als beim RMV mit einer vergleichsweise hohen Nachfrage schon beim Verbundstart.</p>

<p>6. Kap 3.1, S. 11: „ ... ÖPNV auf Straße und Schiene ...“ Prioritäten umkehren gem. §10 Abs. 1 ÖPNVGH</p> <p>7. Kap 3.2: Das allgemeine Ziel ist die Entwicklung eines integrierten Gesamtverkehrsystems, das durch die intermodale Vernetzung von motorisiertem Individualverkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie einem leistungsstarken öffentlichen Verkehr die Mobilität der Menschen nachhaltig, umwelt- und sozialgerecht sichert und die Standortqualität Hessens als Wirtschaftsfaktor gewährleistet, hat nur geringen Handlungsbezug.</p> <p>8. Kap 3.4.1: Die Bezeichnung Stadt-Express (SE) gibt es bei der DB nicht mehr.</p> <p>9. Kap 3.4.1: Die durch die verbundweit zeitliche Abstimmung der Linien mögliche regelmäßige Anschlussmöglichkeiten ist in manchen Fällen noch nicht umgesetzt.</p> <p>10. Kap 3.4.4: Die RMV-Tarifstruktur ist für den Kunden nicht ausreichend transparent.</p> <p>11. Kap. 4.5.2, S. 20, Tab. 3: Langer Zeitraum für die Reaktivierung der Schienenverbindung Pfungstadt – Darmstadt.</p> <p>12. Kap. 4.5.2, S. 21, Tab. 4; Kap. 4.9.2; Anhang, Anlage III.2.3.2: Erläuterung des Begriffs „People Mover“.</p> <p>13. Kap. 4.5.2, S. 21, Tab. 4; Kap. 4.9.3 „Wallauer Spange“: Erläuterung oder Verweis auf Anlage III.2.14 einfügen.</p> <p>14. Kap. 4.8.3, S. 28; Kap. 4.8.6., Tab. 7; Anhang, Anlage III 1.8, R 64/65 Odenwaldbahn: Es sind die durch die Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Angebotsverbesserungen dargestellt. Hierbei fällt auf, dass die unpaarige Führung der RB-Züge Darmstadt-Eberbach und Eberbach-Darmstadt Nord-Frankfurt als Ziel festgeschrieben wird.</p>	<p>6. Die Anregung wird aufgenommen. Der RNVP wird in Kap. 3.1 geändert.</p> <p>7. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>8. Der Stadtexpress (SE) ist weiterhin Bestandteil des RMV-Angebots.</p> <p>9. - 10. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>11. Für die Reaktivierung ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen mit der Folge einer entsprechend längeren Planungs- und Umsetzungsphase.</p> <p>12. Der Anregung wird gefolgt. Im Text in Kap. 4.6 wird folgende Klammer ergänzt: (Vollautomatisches schienengebundenes Beförderungssystem)</p> <p>13. Der Anregung wird gefolgt. Der RNVP wird in Kap. 4.8.3.5 geändert.</p> <p>14. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Angebotserweiterungen sind unter Berücksichtigung der finanziellen und infrastrukturellen Gegebenheiten in Absprache mit den Aufgabenträgern auch hier möglich.</p>
---	--

<p>15. Kap. 4.8.3.5, S. 33 Abb. 11; Kap. 4.9.3, S. 43, Abb. 13: RE-X Konzept vermittelt keinen Spielraum für länderübergreifende Einsatz-Konzepte. Es konzentriert sich alles auf Ffm Hbf. Es fehlen aus süd-hessischer Sicht durchgehende Bedienungen über Mainz hinausgehend Richtung Koblenz - NRW.</p>	<p>15./ 16. Angebotserweiterungen sind unter Berücksichtigung der finanziellen und infrastrukturellen Gegebenheiten in Absprache mit den Aufgabenträgern und den angrenzenden Verkehrsverbänden möglich.</p>
<p>16. Kap. 4.8.3.5, S. 33, Abb. 11, RE-X Konzept, KBS 651: Es fehlt eine RE-Linie im Zweistundentakt Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden an allen Tagen.</p>	
<p>17. Kap. 4.8.4, S. 34: Im Hinblick auf den Realisierungszeitraum der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar sollten RMV und VRN den Kapazitätsverminderungen / Rückbauten der DB Netz AG auf der Main-Neckar-Bahn entgegenwirken.</p>	<p>17. Dies ist Teil des operativen Geschäfts und geht über den Handlungsrahmen des RNVP hinaus.</p>
<p>18. Kap. 4.8.6, Tab. 7, Rahmenfahrplan Schiene 2004-2009: Es fehlen Aussagen zum Verkehr Sa+So.</p>	<p>18. Die Darstellung des Rahmenfahrplans bezieht sich als Mindestfahrplan ausschließlich auf die Werktage (Mo-Fr). Dies wird als ausreichend erachtet. Die Ausgestaltung des Angebots an Samstagen und Sonntagen ist in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten und in Abstimmung mit den lokalen Gebietskörperschaften zu vollziehen.</p>
<p>19. Kap. 4.8.6, Tab. 7: S6 nach Darmstadt Hbf Mindest-Betriebsdauer nur bis 18:00? R10, R12, R15, R16, R34, R35, R36, R40, R60, R64, R65 Mindest-Betriebsdauer nur bis 20:00? R29, R41, R42, R43, R53 Mindest-Betriebsdauer nur bis 18:00 unzureichend R31 nur HVZ unzureichend</p>	<p>19. Den Anregungen wird bei den Linien S6, R 34, R 64, R 65 entsprochen, da für diese Bahnstrecken Finanzierungsverträge über eine erweiterte Angebotszeit bestehen. Für die anderen Linien kann eine darüber hinausgehende Bedienung in Abhängigkeit von den finanziellen und infrastrukturellen Gegebenheiten ermöglicht werden.</p>
<p>20. Kap. 4.8.6, Tab. 7: S3 alt / S6 neu S-Bahn Frankfurt – Langen – Darmstadt: Es fehlt ein Halbstundentakt am Samstagabend und Sonntag</p>	<p>20. Die Wochenendfahrten sollen im heutigen Umfang beibehalten werden. Die Ausweitung des Angebots ist im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten denkbar.</p>
<p>21. – 28. Detailanregungen zu Kap. 4.8.6, Tab. 7</p>	<p>21. - 28. Der Rahmenfahrplan des RNVP gibt die Mindestbetriebs- und Taktzeiten vor. Eine Taktverdichtung oder Verlängerung der Betriebszeiten unter Beachtung der infrastrukturellen und finanziellen Gegebenheiten ist möglich.</p>

<p>29. Kap. 5, S. 46 ff, S. 49, Tab. 13: Teilnetz- bildung im SPNV. Die projektierten Fahrplan- jahre der Inbetriebnahme nach Ausschreibung, die sich von 2005 bis 2015 erstrecken, wird widersprochen. siehe Abschnitt 5.9. Es fehlt Angabe, welche Strecken bereits jetzt im Wett- bewerb vergeben wurden.</p>	<p>29. Der Anregung wird gefolgt, der RNVP wird in Kap. 5.5 entsprechend geändert.</p>
<p>30. Kap. 5.3, S. 48: Wie wird unter den ge- nannten Aspekten die gemeinsame Tunnel- durchfahrt koordiniert?</p>	<p>30. Da in allen S-Bahn-Netzen von gleichen Fahrzeugtypen ausgegangen wird, ist eine koordinierte S-Bahn-Tunneldurchfahrt möglich.</p>
<p>31. Kap. 5.6, S. 49, Tab. 13; S. 50/51, Tab. 14, Linie 90: Die in Tab. 13 angeführte Linie 90 fehlt in Abb. 14</p>	<p>31. Die Linie 90 ist fahrplanmäßig in der Linie 55 integriert.</p>
<p>32. Kap. 6, S. 55, Abb. 15: Bei einigen Projekten fehlen Angaben zur Inbetriebnahme</p>	<p>32. Angaben zur Inbetriebnahme sind entsprechend dem aktuellen Sachstand widergegeben. Es fehlen keine Angaben.</p>
<p>33. Kap. 6, S. 55, Abb. 15: Hohe Planungs- kosten für die Reaktivierung der Strecke Pfungstadt.</p>	<p>33. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>34. Kap. 7.3, S. 59, Tabelle 15: Spalte „davon“ Zweck sollte erläutert werden.</p>	<p>34. Der Anregung wird gefolgt. Der RNVP wird in Tab. 15 geändert.</p>
<p>35. Kap. 7.5, S. 62, Tabelle 16, Anzahl der beteiligten Stationen: Was geschah oder geschieht mit den verbleibenden 122 Stationen?</p>	<p>35. Der STEP ist grundsätzlich für die Auf- nahme weiterer Stationen offen.</p>
<p>36. Kap. 9.1, S. 69 ff., Regionales Grundnetz im Busverkehr: Es ist die Problematik des Parallelverkehrs zur Schiene zu erläutern. Besonders deutlich wird dies bei RB-Linie R10 und Buslinie 5480; RB-Linien R33 und R36.</p>	<p>36. Der Anregung wird gefolgt und das Kap. 9.2 eingeführt. Die Beseitigung von Parallelverkehren zwischen Schiene und Bus entspricht nicht dem Charakter eines Rahmenplans und ist Bestandteil des operativen Geschäfts.</p>
<p>37. Kap. 9.5, S. 73, Haltestellen-Entwicklungs- plan: Es fehlt die Forderung, Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe der SPNV-Haltestellen zu errichten.</p>	<p>37. Haltestellen in unmittelbarer Nähe von SPNV-Haltestellen zu errichten ist ein grund- sätzliches Ziel des RMV und wird an mehreren Stellen im RNVP angemessen behandelt.</p>
<p>38. Kap. 10.3.1, S. 77, SPNV Beschreibung der Qualitätskriterien: Diese sollten auch von DB Regio und DB Netz eingehalten werden.</p>	<p>38. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Qualitätskriterien sind in den entsprechenden Verkehrsverträgen verankert.</p>

39. Kap. 11.2.1 Rechnergestützte Betriebsleit-
zentralen: Es fehlen konkrete Projekte, Meilen-
steine, verfügbare Mittel.

39. / 40. Kap. 11 dokumentiert die Zielsetzung
des RMV, dass Technik und neue Angebote
jeweils dem Stand der Technik entsprechen
und Kunden frühzeitig von Innovationen
profitieren. Die Entwicklungen werden jeweils
unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten
beurteilt. Der Einsatz fortschrittlicher Tech-
niken soll die Kundenfreundlichkeit als zusätz-
liches Angebot erhöhen. Dies bedeutet jedoch
nicht zwingend den Verzicht auf geeignete und
bewährte Verfahren.

40. Kap. 11.2.2 Verkehrsinformationsdienste:
Dort sollten auch kleinere innovative Ideen
beachtet werden (z.B. Prototyp des Reisen-
deninformationssystems (RIS) für kleine
Bahnhöfe).

41. Kap 11.2.3 und 11.2.4: Die Forderungen
zur Verbesserung der Beschleunigung des ÖV
und der Dynamischen Anschlusssicherung
sind im Entwurf zu allgemein gehalten.

41. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
und im Rahmen des operativen Geschäfts
berücksichtigt.

42. Anhang, Anlagen II.1.1, II.1.2, II.1.3 Quer-
schnittsbelastungen Istzustand 1997: Es
sollten aktuellere Daten genutzt werden.

42. Im Lenkungskreis wurde die Verwendung
der Nachfragedaten intensiv diskutiert.
Aktuellere netzweite Nachfragedaten lagen
zum Zeitpunkt der Erstellung des RNVP nicht
vor.

43. Anhang, Anlagen II.1.4 Querschnitts-
belastungen Interregio Istzustand 1997: Die
Verlagerung der Fahrgastzahlen ist
dazustellen.

43. Es wird davon ausgegangen, dass die
Linien größtenteils durch IC- und ICE-Linien
ersetzt werden.

44. Anhang, Anlage III.1.3: Verlängerung der
S1 von Ober Roden nach Dieburg: Die Fahr-
gastzuwächse von 600 Personenfahrten je
Werktag scheinen gering.

44. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

45. Anhang, Anlage III, Projektdossiers für die
Entwicklung des Regionalen Maßnahmen-
konzepts: Es fehlt eine tabellarische Übersicht
aller Maßnahmen, der Bewertungs-
empfehlungen und der Gründe für Berück-
sichtigung/Nichtberücksichtigung im Mitfall 1
oder 2.

45. Diese Information enthält der RNVP in
Tab. 6.

46. Anhang, Anlage III, Projektdossiers für die Entwicklung des Regionalen Maßnahmenkonzepts: RMV-Linie 63. Es fehlen: Untersuchung eines Haltepunkts in Sickenhofen, der von allen RB bedient wird; die Verlegung des DB-Haltes Kranichstein zur Strab-Endschleife der HEAG-Linien 4 und 5 (Bestandteil NVP DADINA).

47. Anhang, Anlage III.1.12 Mittelhessenkonzept: Bitte folgenden Text ergänzen: Die Reaktivierung des SPNV zwischen Gießen und Rabenau-Londorf erfordert Investitionen in Höhe von 10,8 Millionen Euro. Hinzu kommen die Kosten für bis zu drei dieselbetriebene Nahverkehrstriebwagen. Diese Werte wurden in einer vereinfachten N/K/U 1999 ermittelt und ergaben eine Grobabschätzung des gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,78 bei zu erwartenden 3.800 Personenfahrten täglich. Die weitere detaillierte Untersuchung wurde daraufhin nicht durchgeführt. Im Regionalplan Mittelhessen wird die Trassenfreihaltung für eine mögliche Reaktivierung unter veränderten Rahmenbedingungen empfohlen.

48. Anhang, Anlage III.2.10, Seite 71 Taktverdichtung auf der RB 12: Die RB 12 hat heute ein Fahrgastaufkommen von etwa 7000 Fahrgästen. Dies rechtfertigt Überlegungen zur Einführung eines 15'-Taktes in der HVZ. Allerdings rechnet sich eine Taktverdichtung nur auf der Teilstrecke Kelkheim-Hornau – F-Höchst (nicht also durchgehend zum Hauptbahnhof Frankfurt und nicht weiter nach Königstein).

46. Die Bewertung für den Haltepunkt Sickenhofen wurde geprüft, auch unter Berücksichtigung des Einsatzes anderer Fahrzeuge. Bei veränderten Rahmenbedingungen kann jedoch eine vertiefende Untersuchung erfolgen, deren Ergebnisse in der Fortschreibung des RNVP Berücksichtigung finden. Die Verlegung des DB Haltes Kranichstein wurde nicht als zu prüfende Maßnahme für den RNVP angemeldet, kann aber in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern in der Fortschreibung des RNVP berücksichtigt werden.

47. Diese Maßnahme wird von den Aufgabenträgern und Fördergebern aufgrund der finanziellen Erfordernisse nicht weiter verfolgt und ist daher auch nicht im RNVP enthalten.

48. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

49. Anhang, Anlage III.2.11, Seite 72f. Anbindung des MTZ an die Schiene: Es wurden zwei Fälle untersucht, die negativ beschieden wurden. Eine dritte Variante sollte noch zusätzlich in die Untersuchungen einbezogen werden (Verlängerung der RB 13 über F-Höchst hinaus zum MTZ): Streckenverlauf: F-Höchst (Gleise 10 und 11) – Strecke der FKE – F-Unterliederbach MTZ Busbahnhof.

50. Anhang, Anlage III.2.14 Wallauer Spange: Mit der so genannten "Wallauer Spange" und den damit vorgesehenen Taktverkehren wird die S-Bahn-Linie S9 perspektivisch in Frage gestellt.

51. Anhang, Anlage V Kenndaten der Linienbündel: Die Systematisierung der Buslinienbezeichnungen wird gefordert.

52. RB 16 sollte in Zukunft bis Bad Homburg weitergeführt werden. In der HVZ sollten diese Züge (im Wechsel mit der Taunusbahn) bis Frankfurt verlängert werden. Bis zur Umsetzung vorläufiger "Umkehrpunkt F-Rödelheim".

49. In der vorgeschlagenen Variante wird der Nutzen einer Stichstrecke überschätzt, ihre Kosten werden unterschätzt. Bei einer Änderung der strukturellen Rahmenbedingungen kann diese Maßnahme in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern in der Fortschreibung des RNVP berücksichtigt werden.

50. Die S 9 bedient über die Strecke Frankfurt - Wiesbaden hinaus weitere Haltepunkte. Nach Inbetriebnahme der Wallauer Spange sinkt die Querschnittsbelastung der S9 an der Kostheimer Brücke von etwa 7.000 Personenfahrten je Werktag auf 5.000 Personenfahrten je Werktag. Dennoch wurde der bestehende Laufweg der S9 im Mitfall 2 beibehalten, um das Angebot des RE-X zu ergänzen.

51. Dies wird im Rahmen des operativen Geschäfts berücksichtigt.

52. Die Strecke wurde in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften mit hohem Investitionsaufwand bereits ausgebaut und modernisiert. Sie wird taktmäßig mit der Linie S5 verknüpft. Eine Durchbindung bis Frankfurt Hbf bzw. Rödelheim ist aufgrund von Engpässen bei Rödelheim sowie der Zufahrt zum Frankfurter Hbf derzeit nicht umsetzbar. Zudem erzeugt eine Weiterführung der Linie 16 über Friedrichsdorf hinaus Trassenkonflikte mit der S5.