

PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband

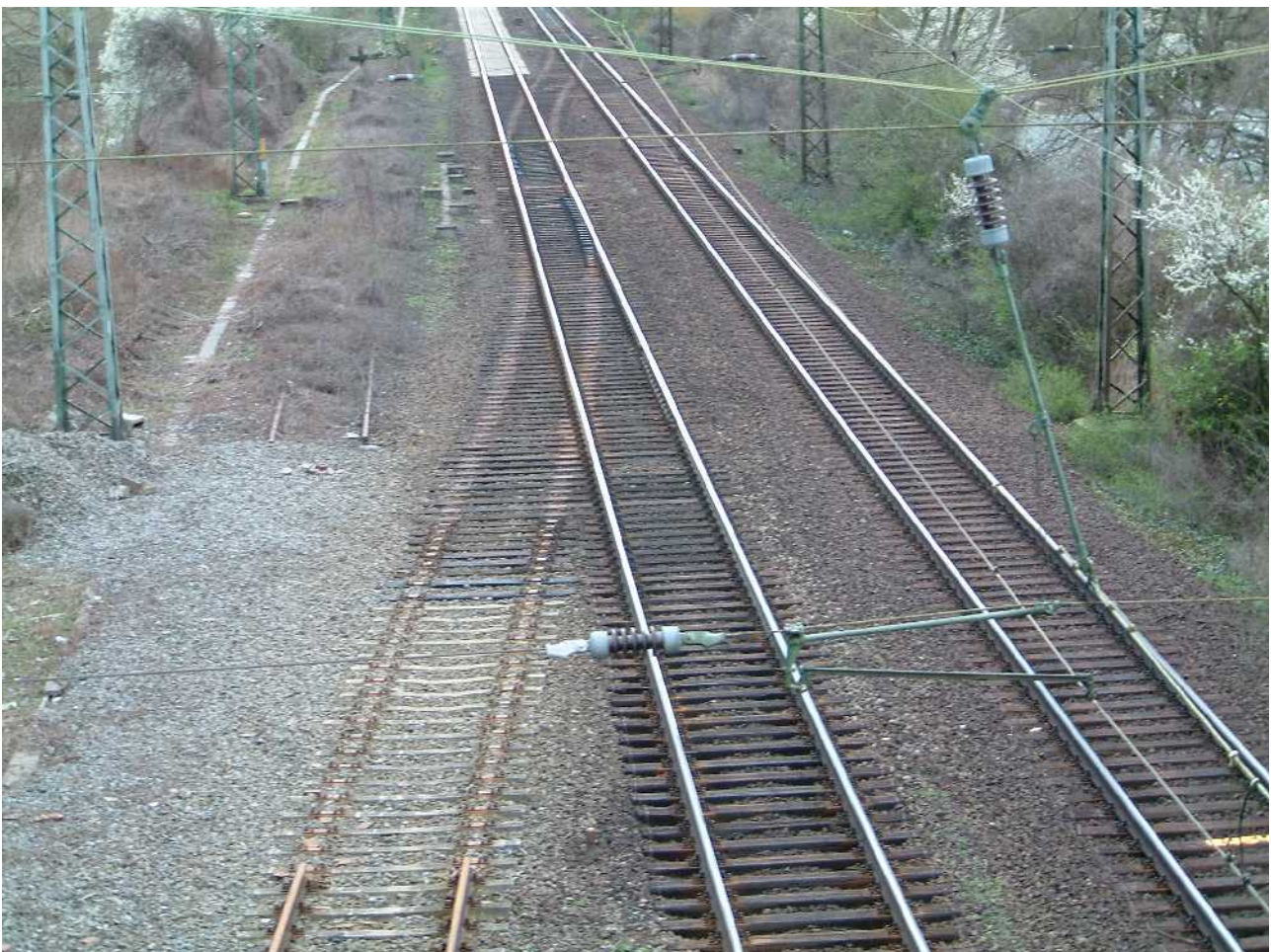


**Stellungnahme zum Entwurf des
Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar**

zugleich

Regionaler Nahverkehrsplan für den Kreis Bergstraße

vom 12. Jan. 2006



Titelbild: Südkopf des Bahnhofs Zwingenberg an der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Mannheim/Heidelberg mit ausgebauter Weichenverbindung und abgeklemmtem Überholgleis. Diese und viele weitere Rückbaumaßnahmen hat die DB Netz ohne Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes und ohne Abstimmung mit RMV und VRN vorgenommen. Folge sind häufige Verspätungen und verpasste Anschlüsse in Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, Mannheim (Foto Otmar Ginkel, 22.3.2004)

1. Allgemeines

1.1. Fristsetzung

Die VRN GmbH hat uns mit Schreiben vom 23.1.2006 (Eingang 24.1.2006) gebeten, zum Entwurf des Nahverkehrsplans Bergstraße bis zum 9.2.2006 Stellung zu nehmen. Durch diese kurze Frist werden die Möglichkeiten ehrenamtlicher Arbeit (d.h. abends von 19-22 Uhr und am Wochenende) überstrapaziert, die notwendige interne Beratung und Abstimmung mit dem benachbarten PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar e.V. und der Interessengemeinschaft PRO SCHIENE Wechnitzalbahn / Überwaldbahn konnte nicht erfolgen. **Wir bitten die VRN GmbH und die Kreisverwaltung daher zum wiederholten Male, in Zukunft mindestens 4 Wochen Anhörungsfrist für ihre Nahverkehrspläne vorzusehen, um eine gründliche Stellungnahme zu ermöglichen.** Bei einer Bearbeitungszeit von ca. einem Jahr durch die Verwaltung ist eine angemessene Anhörungsfrist problemlos einzuplanen.

1.2. Gesetzliche Grundlagen

Wir weisen ausdrücklich auf einige Regelungen des ÖPNV-Gesetzes für das Land Hessen vom 1. Dezember 2005 hin (im folgenden HÖPNVG abgekürzt), auf die wir Bezug nehmen:

§ 4 Allgemeine Anforderungen

(5) Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb eines Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif).

§5 Aufgabenträger

(1) Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern. Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

(2) Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu geben sie den Aufgabenträgerorganisationen nach § 6 verbindliche Vorgaben, die sich insbesondere darauf beziehen, wie

1. das öffentliche Personennahverkehrsangebot zu entwickeln und zu planen ist,
2. die Bestellerfunktion auszuüben ist,
3. die Aufgaben wahrzunehmen sind, die

der Erfüllung der allgemeinen Anforderungen nach § 4 dienen.

§ 6 Aufgabenträgerorganisation

(1) **Der Aufgabenträger richtet für die Belange des lokalen Verkehrs in seinem Gebiet eine Lokale Nahverkehrsorganisation ein.** Soweit die Lokale Nahverkehrsorganisation privatrechtlich

organisiert ist, kann ihr der Aufgabenträger die Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Gesetz mit den hierfür erforderlichen Befugnissen ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Lokale Nahverkehrsorganisation insbesondere dann einrichten, wenn dies aufgrund verkehrlicher Verflechtungen zweckmäßig ist. Kreisangehörige Gemeinden können mit ihrer Zustimmung an der Lokalen Nahverkehrsorganisation beteiligt werden. **Der Aufgabenträger kann auch den Verkehrsverbund mit Aufgaben des lokalen Verkehrs nach Satz 1 betrauen**, wenn er neben den Kosten für die Aufgabe auch die Regiekosten hierfür übernimmt.

(3) Die Aufgabenträger nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbände sind der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Der Kreis Bergstraße kann dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören. Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar gelten im Übrigen die zwischen den beteiligten Bundesländern vereinbarten Regelungen. Das Land ist aufgrund vertraglicher Regelungen Mitglied oder Gesellschafter in den Verkehrsverbänden und Mitglied im Zweckverband des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.

§ 7 Aufgaben der Aufgabenträgerorganisation

(1) Die Aufgabenträgerorganisation hat im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers insbesondere ...

8. Nahverkehrspläne und Investitionsprogramme nach § 14 aufzustellen. Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen stellen die lokalen Nahverkehrspläne, die Verkehrsverbände die regionalen Nahverkehrspläne auf. **Für den hessischen Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar stellt der Verkehrsverbund einen Nahverkehrsplan auf, der die regionalen und die lokalen Verkehrsplanungen enthält.**

...

(3) Die Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Personennahverkehr zu gewährleisten.

§ 14 Nahverkehrspläne

(2) Sie sollen für ihr jeweiliges Gebiet für den regionalen oder lokalen öffentlichen Verkehr mindestens enthalten:

6. eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben,

(3) Die regionalen Nahverkehrspläne sind mit dem Land und den lokalen Aufgabenträgerorganisationen des Verbundgebietes sowie den benachbarten Nahverkehrsorganisationen abzustimmen.

1.3.Übertragung der Aufgaben des Lokalen Verkehrs an die VRN GmbH

Der Landrat Matthias Wilkes teilte uns mit, die VRN GmbH erfülle die Aufgabe einer Lokalen Nahverkehrsgesellschaft für den Kreis Bergstraße. Diese Konstellation, zwar vom HÖPNVG §6(1) vorgesehen, wird von uns auf längere Sicht kritisch gesehen, weil es in vielen Punkten natürliche Interessenskonflikte zwischen lokaler und Verbundebene gibt, wie die Erfahrungen der LNVs im RMV zeigen, z.B.

- Planung, Umfang und Kosten des regionalen Verkehrsangebots
- Tarifierungsfragen
- Einnahmenaufteilung

Der VRN kann vernünftigerweise nicht die Interessen eines seiner Gesellschafter wahrnehmen.

2. Kommentare zum Text- und Kartenteil

2.1. Generell

Der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999-2003 lief am 31.12.2003 ab. Der vorliegende Plan hat einen Zielhorizont von 5 Jahren, d.h. bis 2008. **Deshalb ist zu bemängeln, daß erst nach Ablauf der halben Planungsperiode 2004-2008 überhaupt ein Entwurf zur Beratung vorgelegt wird.**

Der gesamte Plan basiert auf dem Analysefall 2002, dieser ist durch die (negativen und positiven) Veränderungen der letzten drei Jahre im SPNV und SPFV völlig überholt und taugt nicht mehr als Planungsgrundlage.

Es fehlen für alle Linien bzw. Projekte:

- Wesentliche Angaben zum Betriebskonzept
- Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum Mo-Fr/Sa/So
- Erforderliche Baumaßnahmen
- Kostenschätzung für Bau- und Betriebskosten, wie von § 14 (2) Ziffer 6 HÖPNVG gefordert (lediglich für die 2. Stufe S-Bahn Rhein-Neckar sind die Baukosten pro Linie und die Kosten-Nutzen-Faktoren angegeben)

Der Regionale Nahverkehrsplan 2004-2009 des RMV [RMV] ist in diesen Punkten um eine Klasse besser.

Insgesamt ist der Entwurf enttäuschend. Er ist vielfach nichtssagend und enthält Pauschalaussagen. Wo er konkret wird, enthält er teilweise veraltete Informationen oder sogar falsche und widersprüchliche Daten. Diese fehlende Sorgfalt in der Erstellung/Zusammenstellung spiegelt sich auch in einer Vielzahl orthographischer Fehler wider (was hier natürlich nicht zu bewerten ist, aber den genannten Eindruck verstärkt).

Nichtsdestotrotz ist die Grundtendenz in der Aussage erfreulich: Formulierungen wie "Der Öffentliche Personenverkehr soll in der Region verbessert werden" (S. 41 rechts oben) oder die Zielsetzung "Attraktivitätssteigerung des ÖPNV" (S. 51 links, Mitte) sowie das Ziel einer grundsätzlichen maximalen Umsteigezeit von 10 Minuten zwischen zwei ÖPNV-Verkehrsmitteln (S. 42 Mitte, oben) sind in der heutigen Zeit keine Selbstverständlichkeit. Vielerorts setzt man sich das Ziel, angesichts knapper werdender Mittel den Status quo zu erhalten.

2.2. Verbindliche Vorgaben zur erforderlichen Kapazität des Fahrwegs

Der frühere Geschäftsführer des VRN, Herr Dr. jur. Wolfgang Wagner, beklagte sich, wenn er auf das Thema Gleis-Rückbauten durch die DB Netz AG angesprochen wurde, daß ihm die Hände gebunden seien und der VRN nichts dagegen unternehmen könne. Ohne Ziel stimmt jede Richtung! Nun, der erste Schritt dagegen ist es, ein genaues Pflichtenheft der für das geplante Verkehrsangebot erforderlichen Schieneninfrastruktur aufzustellen. D. h.

- Fahrplanlagen in den Knotenbahnhöfen wie im regionalen Nahverkehrsplan des RMV
- erforderliche Zugfolgekapazitäten oder Blockabstände
- erforderliche Überholgleise
- erforderliche zweigleisige Abschnitte auf eingleisigen Strecken
- Kreuzungsmöglichkeiten und Umfahrungsgleise an Endbahnhöfen auf eingleisigen Strecken
- Sicherungstechnik, Beseitigung von Bahnübergängen, schrankengesicherte Bahnübergänge.

Wenn dieses Pflichtenheft vorliegt, ist es Erfolg versprechend, beim EBA gegen unabgestimmte Rückbauten von Gleisen und Sicherungstechnik Einspruch zu erheben.

2.3. Spezifische Fundstellen

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
S. 1	--	Es fehlt ein Impressum und ein Verzeichnis der Bearbeiter
Alle Abbildungen und Karten	--	Auf der uns ausgehändigten Schwarzweißkopie sind Farbkodierungen nicht zu entnehmen.
S. 3	Abb. 4	Fast unleserlich
S. 16 links	„Hierbei ist zu beachten, dass über Beamte, Selbständige und Freiberufler keine Aussagen getroffen werden können. Dargestellt ist daher nur ein Teil des vorhandenen Fahrgastpotenzials.“	Warum stehen diese Daten für eine fundierte Analyse nicht zur Verfügung? Es sollte zumindest eine Hochrechnung aufgrund des Anteils der Beamten, Selbständigen und Freiberufler vorgenommen werden.
S. 16/17, Karte 5		Es fehlen die Pendlerrelationen zwischen Odenwaldkreis, LK Miltenberg und LK Sinsheim und dem VRN-Gebiet.
S. 18 links	Analysefall 2002	Es fehlt jede Aussage zur Einstellung der RE-Linie Frankfurt - Mannheim im Dez. 2002 und dessen Wiedereinführung im Dez. 2004 Die DB Reise und Touristik AG hat das Interregionetz am 15.12.2002 komplett eingestellt. Die Ersatz-IC auf der Main-Neckar-Bahn sind nicht mehr mit Verbund-Einzelfahrscheinen, sondern nur noch mit Zeitkarten mit Zuschlag benutzbar. Dies hat viele Hundert Pendler veranlasst, wieder auf das Auto umzusteigen.
S. 18 Mitte	„... S-Bahn Rhein Neckar ... ist in den Auswertungen des Analysefalls bezogen auf das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage allerdings nicht berücksichtigt.“	Wenn man die größte, teuerste und erfolgreichste Angebotsverbesserung in der Geschichte des VRN ignoriert, macht das die ganze Planung unbrauchbar.
S. 18 Mitte (zur S-Bahn Rhein-Neckar):	"Die vier im Stundentakt verkehrenden Linien bilden durch Überlagerungen einen attraktiven und dichten Taktverkehr ...".	Einen 30-Minuten-Takt bei der S-Bahn im siebtgrößten Ballungsraum Deutschlands als "attraktiven und dichten Taktverkehr" zu bezeichnen ist schon kräftige Schönfärberei.
S. 18 rechts Mitte:	"Daneben werden ... Ludwigs-hafen, Worms, ... , Heppenheim ... regelmäßig durch Fernverkehrszüge bedient".	Das wäre uns neu! Es hängt allerdings von der Interpretation des Begriffs „regelmäßig“ ab.
S. 26 links unten:	"Insgesamt wurden 2002 rund 195 Mio. Fahrgäste im Verbundgebiet befördert. Knapp 11 % mehr als bei der 1996 durchgeführten Verkehrserhebung."	Dies steht im klaren Widerspruch zu den Zahlen in der Grafik auf Seite 2 unten: Dort sind für 1996 190 Mio. Fahrgäste angegeben und für 2002 248 Mio. Das ist eine Steigerung von über 30 %.
S. 34 ff (S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Stufe):	Hier wird noch auf das ZRN-Papier vom 17. Juni 2004 referenziert, welches seit einem halben Jahr überholt ist. Insbesondere wird noch von einer Inbetriebnahme der S-Bahn auf der Strecke Biblis - Mannheim - Weinheim - Darmstadt in 2010 gesprochen.	Inzwischen ist offiziell von 2014 oder 2015 die Rede.
S. 34 unten:	Hier wird noch von einer S-Bahn-Betriebsaufnahme nach Homburg im Juni 2006 gesprochen.	Diese ist inzwischen auf Dezember 2006 verschoben. Entschuldbar, da diese Entscheidung erst Anfang/Mitte Januar 2006 gefallen ist.
S. 34 Abb.10	S-Bahn-Netz Realisierungsprogramm Rhein-	Die S-Bahn-Planungen auf der Main-Neckar-Bahn sind nach wie vor nicht mit dem RMV

S. 37	Neckar-Takt 2010	abgestimmt, obwohl HÖPNVG §7(3) und §14 (3) dies vorschreiben. Die Maßnahme ist nicht im verabschiedeten RMV-Nahverkehrsplan vom 2004-2009 enthalten. Dieser sieht auf der RMV-Linie 60 vor: <ul style="list-style-type: none"> • stündlicher Stadtexpress Heidelberg - Frankfurt • zweistündlicher Regionalexpress Mannheim - Frankfurt
S. 35 unten:	"Der Streckenabschnitt Mannheim - Schwetzingen – Karlsruhe soll ... die Verbindung aus dem Rhein-Neckar-Raum in das benachbarte Oberzentrum Karlsruhe vervollständigen. ... und somit den volkswirtschaftlichen Nutzen einer weiteren Verbindung ... nachgewiesen."	Wird als "weitere Verbindung" hier eine Neubaustrecke geplant zur "Vervollständigung" der Verbindungen von Mannheim nach Karlsruhe? Im Ernst: Die Formulierung ist völlig unklar.
S. 37 links	Biblis – Mannheim – Weinheim – Bensheim Darmstadt (-Frankfurt) S5	Die Übereckführung der S-Bahn-Linie ist sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluß, besser wären eine oder zwei Durchmesserlinien.
S. 37 links	„Die S-Bahn-Linie wird durch RegionalExpress-Linien ergänzt, die langfristig ein stündliche Verbindung zwischen Mannheim und Frankfurt über die Riedbahn (Frankfurt – Biblis- Mannheim) und die Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Bensheim – Weinheim - Mannheim herstellen soll.“	Wir begrüßen die Einsicht in die Notwendigkeit dieser RE-Linien. U.E. sollten diese Priorität vor der S-Bahn haben, s.u.
S. 37 links unten	Ausbau Mannheim - Heidelberg	Hier muß es "Worms - MA - HD - Elsenzthal" heißen. Die Ergänzung "Elsenzthal" fehlt. Der Faktor 2,16 bezieht sich auf die Gesamtstrecke (s. Seite 36 unten).
S. 37 Mitte	„Demnach soll der Betrieb auf den den Strecken <ul style="list-style-type: none"> • Worms – Bürstadt (Nibelungenbahn) • Weinheim – Fürth (Weschnitzalbahn) bis 2014 im Rahmen eines abgestimmten Wettbewerbsverfahrens vergeben werden.“	Wir begrüßen diesen Schritt! Die Nibelungenbahn endet allerdings in Bensheim! Jedoch schlagen wir vor, auch die zu reaktivierende Überwaldbahn in die Ausschreibung einzubeziehen, zumindest als Option.
S. 37 rechts oben:		S. 37 rechts oben: Nach unserem Kenntnisstand fehlt hier Monsheim - Langmeil oder Monsheim - Hochspeyer. Diese Strecke soll mitausgeschrieben werden.
S. 37 rechts	Weschnitzalbahn	S. u.
S. 38 links	„Inzwischen hat die DB ihr Interesse an einem dauerhaften Betrieb eines teils diese Netzes bekundet.“	Achtung Satire: Nach dieser Methode ging die DB seit 1950 vor, immer nur die angeblich kostendeckenden Strecken betreiben zu wollen. Am Ende dieser Entwicklung ist nicht einmal der IC vor der Einstellung sicher.
S. 40 links	Bilanzierung der Nahverkehrspläne 1999-2003	S. u.
S. 40 rechts	„Die bisher nicht realisierten Maßnahmen werde entweder in den neuen Nahverkehrsplänen fortgeschrieben oder auf Grund veränderter Anforderugen vor-	Eine Auflistung beider Kategorien wäre hilfreich.

	worfen.“	
S. 44	Tabelle 1	In der Tabelle fehlen die Taktvorgaben für die HVZ. Dagegen sind diese in der Tabelle 8 enthalten.
S. 45 links	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Bitte Quelle angeben. Ist das ein VDV-Standard? In einer auf Effizienz getrimmten Welt sollten offensivere Reisezeitverhältnisse angestrebt werden, auf den SPNV-Magistralen und innerstädtisch muß der ÖPNV-Kunde schneller am Ziel sein.
S. 45	Fußnote 6 und 7	Unaufgelöste Verweise auf Kapitel XXX
S. 48 Mitte	Tabelle 4	Es fehlen die Maßeinheiten
S. 51 links unten		Es muß heißen: „... die bereits im Gemeinsamen Nahverkehrsplan 1999-2003 formuliert wurden.“
S. 55 unten:	Tabelle 9 Ein Mindestbedienungszeitraum auf Hauptachsen in Oberzentren (also MA, HD und LU) Mo-Fr und Sa bis 23 Uhr	... ist u. E. weltfremd und entspricht gottseidank auch nicht der Realität. Hier sollte als Anforderungsprofil für Mo-Fr mindestens 24 Uhr und für Sa mindestens 1 h stehen.
S. 56 unten:	Hier ist von "von den Aufgabenträgern beschlossenen Maßnahmen" die Rede, die "innerhalb des Prognosehorizonts", also bis 2008/09, "umgesetzt werden sollen." Dabei werden für Heidelberg Straßenbahnlinien ins Neuenheimer Feld sowie in die Altstadt aufgeführt.	Beides ist weder beschlossen noch beschlußreif.
S. 56 unten:	Außerdem ist die Rede von einer "Taktverdichtung auf der OEG-Strecke zwischen Weinheim und Schriesheim".	Hier kann entweder die Verdichtung des Samstags-Taktes von 30 auf 20 Minuten gemeint sein. Diese wurde jedoch bereits ab Dezember 2003 (!) eingeführt. Oder: Beschlossen wurde ein zweigleisiger OEG-Ausbau zwischen Schriesheim und Weinheim. Hier läuft allerdings noch das Planfeststellungsverfahren und eine Realisierung ist - wenn überhaupt - nicht vor 2012 zu erwarten.
S.61 unten:	Hier steht eine Zahl von 713.000 Personenfahrten im ÖV an Schultagen im VRN-Gebiet in 2002.	Auf Seite 26 Mitte steht "rund 670.000". Was gilt nun?
S. 64 links	Kostensätze	Die Kostensätze für den S-Bahn-Verkehr und anderen SPNV fehlen. Sind diese vertraulich?
S. 68 oben:	"Die zentrale Aufgabe für die nächsten fünf Jahre ...". Es geht um die Gültigkeitsdauer des "Gemeinsamen Nahverkehrsplans".	Da dieser bis 2008/09 gilt und wir jetzt bereits 2006 haben, kann es sich höchstens um 2-3 Jahre handeln.
S. 69 Mitte	Linienbündelung	Das Verfahren wird problematisch, wenn, wie im Kreis Bergstraße geschehen, die Buslinien gebündelt werden, bevor ein vernünftiges SPNV-Angebot definiert und die Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schiene erreicht ist; siehe hierzu S. 41 rechts

3. Unsere Bilanzierung der Periode 1997 – 2005

3.1. Nibelungenbahn

Für die Nibelungenbahn wurden seit 1996 verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Anschlüsse in Bensheim, Bürstadt und Worms und zur Modernisierung gemacht, u.a. Einführung des Halbstundentakts, Modernisierung der Signaltechnik, Funkfahrbetrieb; vgl. [Reg]. Der VRN und DB

Netz AG haben bisher keine dieser Maßnahmen umgesetzt. Die Folgen sind gleichbleibend niedrige Fahrgastzahlen, eine geringe Kostendeckung und hoher Zuschussbedarf durch den Kreis.

3.2. Weschnitztalbahn

Die DB Netz AG hat die Modernisierung nur schleppend und widerwillig durchgeführt; der VRN hat bisher nichts unternommen, um die Modernisierung zu Ende zu bringen. Nach unserer Einschätzung stehen die aufgewandten Modernisierungsinvestitionen von 30 Mio. DM in keiner vernünftigen Relation zu dem erzielten absoluten Fahrgastzuwachs, vorher ca. 800, jetzt ca. 1200 pro Tag und Richtung. DB Netz hat einen Teil der 30 Mio. DM zum Rückbau der Kreuzungsmöglichkeiten in Mörlenbach und Umfahrgleise in Fürth zweckentfremdet. Hier erhebt sich die Frage, warum der VRN dem 1993 zugestimmt hat. Jetzt soll die Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach geprüft werden (S. 37 rechts)! Auf vergleichbaren Strecken wie z.B. Bruchsal – Odenheim und Bruchsal - Menzingen konnte die AVG durch Komplettmodernisierung das Fahrgastaufkommen vervielfachen. Auf der 1955 stillgelegten und 1996 reaktivierten Schönbuchbahn Böblingen - Dettenhausen wurden mit 27 Mio. DM Investitionen auf Anhub mehr als 4000 Fahrgäste pro Tag erreicht. Die ausbleibenden Erfolge auf der Weschnitztalbahn zeigen, dass hier nicht mit der notwendigen Konsequenz modernisiert wurde. An der fehlenden Verkehrsnachfrage liegt es sicher nicht, wie ein Blick auf die B38/38a beweist.

Nach unserer Einschätzung stehen auch Leistungen und Kosten des Verkehrsvertrags mit der DB in keinem akzeptablen Verhältnis. Die DB versucht nur deshalb nicht, diese Strecke abzustoßen, weil sie sich hier auf viele Jahre hinaus mit einem überteuerten und unzureichenden Fahrplanangebot (kein brauchbarer Abendverkehr, Betriebsschluß immer noch um 21:05) ein gutes Zubrot verdient. Ein Blick auf den aktuellen Fahrplan der Strecken Bruchsal - Menzingen und Bruchsal – Odenheim zeigt den Unterschied: Werktags Betrieb bis 24:00, Sa+So bis 2:00! Früher nannte man die Gegend Badisch-Sibirien.

Eine dsbzgl. Stellungnahme der VRN GmbH an den Lkr. Bergstraße spricht für sich [KTD]

„Zur Umsetzung eines tagesdurchgängigen 1/2h-Taktes ist ein Auffüllen der bestehenden Taktlücken durch den zusätzlichen Einsatz von 5 Zugpaaren notwendig. Dies ist mit der vorhandenen Infrastruktur und den vorhandene Fahrzeugen problemlos möglich. Die Zusatzleistungen könnten im Rahmen des Verkehrsvertrages bei der DB Regio AG bestellt werden. Damit wären jedoch Mehrausgaben von 120 TDM je Zugpaar und Jahr verbunden also insgesamt rund 600 TDM pro Jahr, von denen der Kreis Bergstraße ein Drittel übernehmen müsste.

(..)

Durch das von der DB Netz AG verwendete Abrechnungsverfahren können Einsparungen bei den Stations- und Trassengebühren nicht an den SPNV-Aufgabenträger weitergereicht werden, da eine Abrechnung auf Grundlage einheitlicher Trassenkosten ohne Rücksicht auf konkrete Investitionen erfolgt. Nur durch eine Änderung des heutigen Rahmens (z.B. Abtrennung der Weschnitztalbahn aus der DB Netz AG) wäre eine Änderung dieser Zusammenhänge möglich.“

Im Klartext: Der SPNV-Aufgabenträger darf der DB Netz AG zwar Investitionen in unbegrenzter Höhe bezahlen, hat aber keinen Nutzen davon!

Wir schlagen deshalb den baldmöglichsten Ausstieg aus diesem Verkehrsvertrag mit der DB vor.

3.3. Überwaldbahn

Am 10.2.1999 beauftragte der VRN den bundesweit erfolgreichen renommierten Nahverkehrsplaner Ulrich Grosse (Tübingen), die Reaktivierung der Überwaldbahn Mörlenbach - Waldmichelbach (– Wahlen) zu untersuchen (Kosten 50 000 DM). Herr Grosse machte sich in bekannt engagierter Manier an die Arbeit und kam zu einem wirtschaftlich positiven Ergebnis mit einem kostengünstigen Betriebskonzept für Weschnitz- und Überwaldbahn. Bei der Fertigstellung des Schlussberichts [Gro] jedoch redigierte der Auftraggeber mehrere Schlußfolgerungen des Gutachters in ihr Gegenteil um. In einer nachfolgenden Stellungnahme der VRN-GmbH an den Lkr. Bergstraße [KTD] versuchte die VRN GmbH, fast alle Empfehlungen des Gutachters zu

widerlegen. **Wir fordern, die Empfehlungen des Grosse-Gutachtens umzusetzen.** Sie bilden ein schlüssiges Konzept; seine Erfolge bei der Reaktivierung anderer Bahnstrecken geben Herrn Grosse recht.

3.4.Main-Neckar-Bahn

Das größte Desaster brach jedoch am 15.12.2002 für die Fahrgäste der Main-Neckar-Bahn herein:

- Streichung der IR im Verbund durch DB Reise und Touristik AG
- Umwandlung der IR in zuschlagpflichtige ICs
- Wegfall des RE Frankfurt – Mannheim im 2 h-Takt
- Ausschließliche Bedienung mit Regionalbahnen (S-Bahn-Vorlaufverkehr).
- Nach dem Fahrplanwechsel boten DB Regio und der DB Fernverkehr eine katastrophale Betriebsqualität auf der Main-Neckar-Bahn, die Anschlüsse in MA-Friedrichsfeld klappten nicht.

Die Main-Neckar-Bahn erfüllt für den Schienenverkehr die gleichen Funktionen wie die A5 für den Autoverkehr. Bei ausschließlicher Bedienung mit RB oder S-Bahn wird die Main-Neckar-Bahn ihrer Funktion als Magistrale zwischen den Wirtschaftsräumen Rhein-Neckar und dem Rhein-Main nicht gerecht. Da von 15.12.2002 bis 15.12.2004 kein Angebot für den schnellen Regionalverkehr mehr vorhanden ist, kehrten Hunderte von Fahrgästen der Bahn den Rücken.

Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits kam es im Sommer 2002 zu einer Konfrontation über das Bedienungskonzept für die Main-Neckar-Bahn. Die Organisationen konnten sich weder zum Dez. 2002 noch zum Dez. 2003 auf ein brauchbares Bedienungskonzept einigen. Im Dez. 2004 wurden wieder 4 RE-Paare in z.T. unattraktiven Zeitlagen oder mit zu langen Fahrzeiten eingeführt. Erst zum 15.12.2005 wurde der RE-2h-Takt wiederhergestellt.

3.5.Odenwaldbahn

Ebenfalls wg. mangelnder Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen NVBW, RMV und VRN wurden im Dez. 2004 die bewährten Regionalexpress-Züge Frankfurt – Stuttgart in Eberbach-/Neckar gekappt. Damit wurde das Fahrgastaufkommen auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn von einem Tag auf den anderen mehr als halbiert und alle Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der letzten Jahrzehnte ruiniert. Wir verweisen hierzu auf §7(3) und §14(3) HÖPNVG!

3.6.Weinheim -Viernheim

Positiv zu vermerken ist, daß ein privates Eisenbahn-Verkehrsunternehmen von DB Cargo den Güterverkehr auf der Strecke Weinheim - Viernheim mit Fördermitteln des Landes Hessen übernommen hat.

3.7.Strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

Diese Fehlentwicklungen der letzten Jahre zeigen strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation auf:

- Während der VRN in seinem Kernbereich in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg immense Anstrengungen zur Verbesserung des SPNV-Angebots unternimmt, fiel der Lkr. Bergstraße, an der VRN-Peripherie und in einem anderen Bundesland gelegen, bisher bei der Planung einfach hinten runter.
- Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits fand bisher keine ergebnisorientierte Zusammenarbeit statt, siehe Main-Neckar-Bahn und Odenwaldbahn.
- Der Kreis Bergstraße hat immer noch keine Lokale Nahverkehrsgesellschaft. In der Verwaltung bearbeiten unseres Wissens zwei Mitarbeiter halbtags das Thema ÖPNV.
- Im Kreis Bergstraße berief Landrat Mathias Wilkes 2004 eine Verkehrskommission, deren Vertreter vom Kreistag gewählt wurden. Diese besteht aus 13 Kommunalpolitikern(!), je einem Vertreter IG Pro Schiene, PRO BAHN, Agenda 21, einem Vertreter der Verkehrsunternehmen, zweien des VRN und der Verwaltung. Diese kann jedoch einen Fahrgastbeirat nicht ersetzen. Nach zwei Jahren ist festzustellen, daß bei dieser Zusammensetzung auch nichts anderes als

im Kreistag herauskommen kann.

4. Die Lösungsvorschläge von PRO BAHN

Organisatorisch

1. Die Verantwortlichen des VRN, ZRN und des ZSPNV Rheinland Pfalz Süd, die den mustergültigen Rhein-Land-Pfalz-Takt mitgeschaffen haben, sollten dem Kreis Bergstraße dasselbe Engagement zuteil werden lassen. Motto: Geht nicht gibt's nicht!
2. RMV- und VRN-Geschäftsführung und -Planer arbeiten sachbezogen und lösungsorientiert zusammen.
3. Der Kreis Bergstraße sollte eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft gem. §6 (1) HÖPNVG gründen, zur schlagkräftigen Vertretung seiner Interessen gegenüber der VRN GmbH, der DB Netz AG, der DB Regio AG und den Busunternehmen.
4. Die Personalausstattung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft sollte vergleichbar mit der der DADINA, LNVG und OREG sein, mind. jedoch Geschäftsführer, Sekretär(in), 2 Verkehrsplaner (m/w).
5. Kreis Bergstraße: Einrichtung eines Fahrgastbeirats nach den Beispielen von RMV, DADINA, LNVGG, in dem Konzepte und Verbesserungsvorschläge aus Kundensicht erarbeitet werden.

Schienerverkehr

6. Mittelfristig sollten NVBW, VRN und RMV einen äußerst attraktiven Regionalschnellverkehr zwischen den Ballungsräumen Rhein-Neckar und Rhein-Main in Form einer Ringzuglinie Mannheim - Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt – Mainz - Groß-Gerau - Mannheim und zurück einrichten, der dem stauanfälligen Individualverkehr in Komfort und Schnelligkeit überlegen ist. Damit ist ein enormes Fahrgastpotential erschließbar, verbunden mit einer enormen Umweltentlastung. Dies erfordert aber eine länderübergreifende Planung und Zusammenarbeit.
7. Ausstieg/Beendigung aus dem kostenträchtigen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG zur Weschnitztalbahn.
8. Die Reaktivierung der Überwaldbahn sollte in die Ausschreibung Rheinhessen-Weinstraßen-Netzes einbezogen werden.
9. Wir fordern, die Empfehlungen des Grosse-Gutachtens für den Schienen- und Busverkehr im Weschnitztal und Überwald umzusetzen.
10. Ein privates Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen wird diese Zusatzangebote sehr wahrscheinlich ohne Mehrkosten gegenüber den heutigen Ausgaben für die Weschnitztalbahn an DB Regio erbringen.
11. Intensivierung des Berufsverkehrs und der Studentenfahrten in der Relation Odenwald-Eberbach-Heidelberg, indem auf die günstigen zweistündlichen Fahrmöglichkeiten ab Dezember 2005 hingewiesen wird. Ggf. kann auch in Zusammenarbeit mit der OREG das Busangebot auf der Linie Eberbach-Beerfelden-Erbach-Michelstadt so gestaltet werden, dass Busse dann im Anschluss von und zur S-Bahn im Neckartal verkehren, wenn ein Zuganschluss nicht besteht (Verdichtung zum Stundentakt).
12. Weiterentwicklung der touristischen Relation Mannheim-Heidelberg-Eberbach-Erbach-Michelstadt-Bad König-Darmstadt/Hanau. Hier gab es in der Vergangenheit gute Werbemaßnahmen und Berichte in den Medien des VRN sowie entsprechende Infos der OREG. Dieses sollte weitergeführt werden.
13. Zur Kompensation der weggefallenen Durchgangsverbindung Frankfurt-Hanau-Erbach-Eberbach-Heilbronn-Stuttgart wird vorgeschlagen, die RB-Züge Stuttgart-Mosbach-Neckarelz dreimal am Tag bis und ab Eberbach (Ein- und Ausfahrt auf Gleis 4) zu verlängern. Dadurch entstehen dreimal am Tag gute Umsteigeverbindungen (am gleichen Bahnsteig) in der Relation Stuttgart-Eberbach-Odenwald und zurück.

Weiterentwicklung des Tarifs

14. Schaffung des Übergangstarifs RMV-VRN, so dass eine Fahrt z.B. von Bad König nach Heidelberg Innenstadt mit einem Fahrschein möglich wird. Herr Sparmann hat hier bereits mehrfach Zusagen gemacht (zuletzt mit einer konkreten Terminangabe), die bislang nicht umgesetzt wurden. Die bestehenden günstigen Regelungen zur Fahrt mit Fahrkarten des VRN in den Odenwald hinein (bis nach Höchst) müssen hierbei erhalten bleiben.

Quellenverweise

- [ÖPNVG] ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen vom 1. Dezember 2005
- [Reg] Regiorail, Projektstudie Nibelungenbahn, Schlussbericht, Im Auftrag des Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, 17.3.1997
- [Gro] Ulrich Grosse, Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn Mörtenbach – Waldmichelbach (- Wahlen), Schlußbericht, Tübingen, 15.9.2000, Auftraggeber VRN GmbH
- [KTD] Kreistagsdrucksache Nr. XV/ 231 KA, AZ L-2/3-773.05, ausgefertigt 31.7.2001, Betr. Reaktivierung der Überwaldbahn/Weschnitztalbahn; hier Grosse-Gutachten
- [RMV] Regionaler Nahverkehrsplan 2004 bis 2009, RMV, Hofheim, 2004

Impressum

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
Michael Löwe, Rosenbrunnenstr. 20, 69469 Weinheim, PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.
Berliner Str. 32
64807 Dieburg
Tel. (0 60 71) 2 43 60
Fax (0 60 71) 8 17 60
E-mail info@starkenburg.pro-bahn.de