

PRO BAHN

Landesverband Hessen e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV 2004-2009 Entwurf Stand April 2004

1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

1.1 ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen

Wir stellen die einschlägigen Regelungen des ÖPNV-Gesetzes für das Land Hessen (ÖPNVGH) vom 19. Januar 1996 voran [1], auf die im folgenden Bezug genommen wird:

§ 1 Ziele

(2) Der öffentliche Personennahverkehr soll ... dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie **der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen** und als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

§ 3 Regionaler und lokaler Verkehr. (1) Regionaler Verkehr ist öffentlicher Personennahverkehr, der

1. auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erbracht wird;
2. auf einer Linie mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen erbracht wird, wenn ihre Funktion regionalen Anforderungen entspricht. Diese sind insbesondere gegeben, wenn es sich um einen Schienenersatz- oder Schienenergänzungsverkehr handelt oder der Verkehr die Grenze eines Aufgabenträgers überschreitet und der regionale Charakter bedeutend ist.

(2) Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr. (...)

§4 Träger des öffentlichen Nahverkehrs. (1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern haben als zuständige Aufgabenträger für die Planung die Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zu sorgen. **Sie sind Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und zuständige Stelle im Sinne des §4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993. (...)**

§5 Verkehrsverbünde. (1) **Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr gemeinsam in Verkehrsverbänden.** Das Land gehört den Verkehrsverbänden an.

(2) Verkehrsverbünde im Sinne des Abs. 1 sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV).

§6 Aufgaben der Verkehrsverbünde. (1) Die Verkehrsverbünde nach §5 Abs. 2 haben für

1. die Festlegung und Gestaltung der Tarifsystematik einschließlich Marketing, der Fahrpreise und der Beförderungsbedingungen,
 2. die Planung und Gestaltung der regionalen Verkehrslinien und Verkehrsnetze (Verkehrssysteme, Leistungsumfang und Qualität)
- und deren Umsetzung zu sorgen.

(2) Die Verkehrsverbünde bestellen die Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr zur Umsetzung der Rahmenvorgaben aus Abs.(1) ab; eine gemeinsame Bestellung ist möglich.

(3) Die Verkehrsverbünde erstellen regionale Nahverkehrspläne entsprechend §12, stimmen diese untereinander und soweit notwendig über Hessen hinaus ab und wirken bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne sowie der Investitionsprogramme nach §13 mit dem Ziel mit, daß sich diese in die regionalen Pläne einfügen.

§8 Finanzierungsgrundsätze. (...)

(3) Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 finanzieren die von ihnen bestellten Verkehrsleistungen, soweit diese nicht durch Beförderungserlöse, die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckt sind, insbesondere aus den Finanzierungsbeiträgen der Aufgabenträger, (...).

§ 10 Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr.

(1) Die Verkehrsnetze sind so zu gestalten, daß sie der besonderen Bedeutung des Schienenverkehrs Rechnung tragen. Parallelverkehre sollen bei überörtlichen Verbindungen außerhalb der Verdichtungs- und Ordnungsräume ausgeschlossen werden. Anschluß- und Übergangssicherheit ist herzustellen.

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist grundsätzlich bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei soll sichergestellt werden, dass die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden können.

(3) Die Verkehrsbedienung ist grundsätzlich als integraler Taktfahrplan vorzusehen. (...)

§11 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung (...)

(3) Die Verkehrsplanung soll Anlagen und Betrieb aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, öffentliche Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr integrieren.

§12 Lokale Nahverkehrspläne. (...)

(7) Der Nahverkehrsplan ist erstmals bis Ende 1996 aufzustellen und spätestens nach fünf Jahren fortzuschreiben. (...)

1.2 Die Umsetzung des ÖPNV-Gesetzes in die Praxis

Dem Ziel aus §1 Abs. (2), der ÖPNV solle der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen, sind wir nicht im erwünschten Maß nähergekommen. Die Kunden außerhalb des S-Bahn-Netzes erhalten für den gleichen Preis einer Zeitkarte ein weitaus geringeres ÖPNV-Angebot; häufig ist v. a. das Angebot im Freizeitverkehr unzureichend.

Zwar hat der Gesetzgeber in §3 die Begriffe regionale Verkehr und lokaler Verkehr definiert, jedoch enthält das Hessische ÖPNV-Gesetz keine klare Zuweisung der Zuständigkeiten für den regionalen und lokalen Verkehr.

Gem. § 4 Abs. 1 sind die Landkreise und die kreisfreien Städte Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, d.h. auch des regionalen ÖPNV. Gem. §8 Abs. 3 tragen die Aufgabenträger die finanzielle Mitverantwortung für den Umfang des SPNV-Angebots auf ihrem Gebiet.

Auch wenn der RMV gem. § 6 Abs. 1 die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen bei den Bahnunternehmen vornimmt, verbleibt die Verantwortung für den Leistungsumfang trotzdem bei den Landkreisen/LNVs. Insbesondere ist es Aufgabe der Landkreise/LNVs, Vorgaben bezüglich des Umfangs der Bestellung zu machen. Dies bedeutet, dass diese Vorgaben in den lokalen Nahverkehrsplänen festzulegen sind.

Der Wortlaut des ÖPNVGH gibt u. E. keine Rechtsgrundlage für die gängige Praxis, die SPNV-Planungen nur „nachrichtlich“ in die lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen, wie sie auch vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technik empfohlen wird.

Integrierte Verkehrsplanung unter Einbeziehung des Bahnnetzes gem. § 11 Abs. 3 bleibt solange ein frommer Wunsch, solange die DB Netz AG das mit Steuermitteln erbaute Schienennetz nach den betriebswirtschaftlichen Interessen des DB-Konzerns ruiniert, pardon optimiert. Für den Güterverkehr gibt es auch 10 Jahre nach der Bahnreform keine Organisation auf Landesebene.

Leider ist die RMV GmbH ihrer gesetzlichen Verpflichtung zum Erstellen eines regionalen Nahverkehrsplans jahrelang nicht nachgekommen. Nach unseren Informationen hat der RMV-Aufsichtsrat den Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans erst im Nov. 2003 verabschiedet, d.h., 7 Jahre nach der gesetzlichen Frist, die sich sinngemäß aus §12 Abs. 3 ÖPNVGH ergibt. Wg. der oben kritisierten Praxis, die SPNV-Planungen nur nachrichtlich in die lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen, fand von 1996 bis 2003 überhaupt keine gesetzeskonforme SPNV-Planung im RMV-Gebiet statt.¹ Im selben Zeitraum haben die benachbarten Bundesländer einen grundlegenden Umbau

¹ Dagegen hatte der ZRN seine Aufgaben erledigt:

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999-2003, Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) (ohne Erscheinungsjahr)

ihres SPNV vorgenommen und damit enorme Erfolge erzielt. Ebenso unterblieb die vom Gesetzgeber geforderte Abstimmung zwischen dem regionalen Nahverkehrsplan und den lokalen Nahverkehrsplänen.

1.3 Landesentwicklungsplan Hessen 2000

An dieser Stelle möchten wir auch die für den RMV verbindlichen Grundsatz- und Zielaussagen im gültigen Landesentwicklungsplan Hessen 2000, vom 13.12.2000, zitieren:

Punkt 7.1. Schienenfernverkehr – Grundsätze und Ziele (Seite 31):

(Z) Schienentrassen regional bedeutsamer Zubringerstrecken mit unmittelbarer Verbindung zum Fernverkehrsnetz, auf denen zur Zeit keine Bedienung im Personen- und Güterverkehr mehr stattfindet, sollen regionalplanerisch für verkehrliche Zwecke gesichert werden. Über Maßnahmen, die einer späteren Wiederinbetriebnahme entgegenstehen oder diese erschweren, ist im Einzelfall zu entscheiden.

Punkt 7.2. Öffentlicher Personennahverkehr – Grundsätze und Ziele (Seite 32):

(Z) Schienentrassen, auf denen der überörtliche ÖPNV in den vergangenen Jahrzehnten ganz oder teilweise zum Erliegen gekommen ist, sollen mindestens solange regionalplanerisch für eine Wiederinbetriebnahme gesichert werden, bis die Träger der Regionalverkehre im Einvernehmen mit den regionalen Akteuren abschließend über ihre potenzielle Einbindung in das Regionalnetz oder sonstige verkehrliche Zwecke entschieden haben.

Noch ein Hinweis zur Rechtswirkung (1.2.), Seite 3: ... Die Bindungswirkung besteht gegenüber Fachbehörden. Zwar ist der RMV eine GmbH, dennoch ist er im Sinne des LEP als Fachbehörde zu sehen.

2 Kommentare zum Hauptband und Anhang

Fundstelle Seite, Abschnitt	Zitat oder Problembeschreibung	Unser Kommentar
Gesamter RNVP CD-ROM-Version	Die Autoren haben es geschafft, zwei Druckseiten im Format 27,0cmx29,7cm nebeneinander auf eine PDF-Querformatseite zu formatieren. Erkennen und Entziffern des Texts am Bildschirm verursacht Sehstörungen, man braucht einen Großbildschirm! Eine Zumutung!	Um sie lesbar zu machen, muß die Formatierung der PDF-Dokumente geändert werden: 1 PDF-Seite = 1 Druckseite
1.3	Warum werden keine Mindeststandards im SPNV definiert?	Wir verweisen auf §10 ÖPNVGH und fordern Mindeststandards auch im SPNV.
2.2	„Im RMV wurde ein gestuftes Verkehrsnetz entwickelt, das als Kernnetz das Schienennetz mit einem übergeordneten Busnetz hat.“	Widerspricht § 10 Abs. 1 ÖPNVGH. Bitte umformulieren!
2.2	Die Zahlen für Angebotskilometer in Absatz 2 und Verkehrsnachfrage in Absatz 3 sind nicht kompatibel und scheinen sich zu widersprechen.	Vermutliche Ursache ist der unsinnige Bus-Parallelverkehr im Einzugsbereich der Bahnen. Siehe Anmerkungen zu 9.1.
2.2	„Seit Verbundstart konnte die Zahl der Fahrgäste um nahezu 17 Prozent gesteigert werden.“	Unsere Begeisterung ist begrenzt: In Anbetracht des gewaltigen Mitteleinsatzes ist dieses Ergebnis einfach dürftig. Sowohl Baden-Württemberg und bes. Rheinland-Pfalz haben mit effektiverem Mitteleinsatz weit mehr erreicht. Siehe www.nvbw.de „Die Zahl der Personenkilometer im Land pro Arbeitstag stieg von 1995 bis 2001 um 30 Prozent an.“ www.rheinland-pfalz-takt.de/takt_kompakt/ „90 Prozent Steigerung der Personen-Kilometer im SPNV seit

		1994.“
S. 11, 3.1	„ ... ÖPNV auf Straße und Schiene ...	Prioritäten umkehren gem. §10 Abs. 1 ÖPNVGH
3.2	„Ziel ist die Entwicklung eines integrierten Gesamtverkehrssystems, 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.“	Dies ist Prosa aus Huxleys Schöne Neue Welt, die mit der tristen Realität, mit der die RMV-Kunden seit 10 Jahren konfrontiert sind, nichts zu tun hat: <ul style="list-style-type: none"> • Dürrtiges Angebot außerhalb des S-Bahn-Netzes • Fahrgastvertreibung durch katastrophale Fehlentscheidungen wie auf der Main-Neckar-Bahn Dez. 2002 • Schließung fast aller Empfangsgebäude und Fahrkartenausgaben in der Region • Tagelang kaputte Fahrausweisautomaten • Zugstreichungen mitten in der Fahrplanperiode • Schlecht gereinigte Waggonen • Rufbusystem funktioniert nicht richtig • Ordern von Taxen in nicht ÖPNV-bediente Ziele schwierig • Selbst das Ziel einer einheitlichen Fahrkarte ist noch lange nicht erreicht, z.B. müssen BahnCardinhaber für die Fahrt aus dem Odenwald in den Taunus 3 Fahrkarten lösen.
3.4.1	„StadtExpress (SE)“	Die Bezeichnung Stadt-Express (SE) gibt es bei der DB nicht mehr, sie ist auch nicht mehr in deren Kursbüchern zu finden. Will sie der RMV wieder einführen?
3.4.1	„Durch die verbundweit zeitliche Abstimmung der Linien ergeben sich regelmäßige Anschlussmöglichkeiten an bestimmten Knotenpunkten in alle Richtungen.“	Dies ist in manchen Fällen immer noch eine Wunschvorstellung. Wer etwa mit RMV-Verkehrsmitteln den Knoten Frankfurt umfahren will, muß lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Beispiel: Verbindung Odenwald – Mittelhessen mit Negativ-Anschlüssen in den Knoten Hanau und Friedberg.
3.4.4	„Aus Sicht der Kunden soll die Tarifstruktur einerseits möglichst differenziert auf ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnitten sein, andererseits aber auch transparent und einfach merkbar sein. Das Vertriebssystem sollte einfach, bequem und schnell nutzbar sein.“	Die Realität: Die RMV-Tarifstruktur ist für den Kunden kaum durchschaubar. So werden in vielen Fällen, die eine alternative Nutzung von Bahn und Bus zulassen, für die Bahnverbindung höhere Preise verlangt, z.B. Darmstadt – Dieburg. Andererseits bieten die RMV-Automaten tlw. unsinnige Verbindungen an, z.B. von Darmstadt-Arheilgen nach Frankfurt über Bickenbach! (Bitte selber ausprobieren!) Warum testen und beseitigen die Softwareentwickler diesen 9 Jahre alten Murks nicht endlich? Die Kunden fordern seit Verbundgründung: <ul style="list-style-type: none"> • Mehrfahrtenkarten • Lösen von Fahrkarten für den nächsten oder übernächsten Tag. stoßen aber damit bei den Tarifhardlinern des RMV auf taube Ohren.
S. 20, Tabelle 3	Reaktivierung der Schienenverbindung Pfungstadt - Darmstadt	Diese hat den zweithöchsten Nutzen-Kosten-Quotient von 4,0. Warum wurde die Strecke dann nicht längst reaktiviert? Warum lässt sich der RMV bis 2008 die Einnahmen entgehen?
S. 21, Tabelle 4 S. 42, 4.9.2 Anhang, Anlage III.2.3.2	„People Mover zwischen Terminal 3 und Zeppelinheim“	Für die weniger anglophonen oder flugbegeisterten Leser sollte erläutert werden, welches Verkehrsmittel darunter zu verstehen ist.
S. 21, Tabelle 4 S 44, 4.9.3	„Wallauer Spange“	Erläuterung oder Verweis auf Anlage III.2.14 einfügen.
S. 28, 4.8.3.1 S. 36/37, Tabelle 7 S. 39 des Anhangs	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.	Es handelt sich jedoch bei dieser Planungskonzeption nur um eine Notlösung wegen der verlängerten Übergangszeiten in Eberbach, die von der DB ultimativ gefordert wurden. Ursprünglich war die Führung des RE Frankfurt-Hanau-Wiebelsbach-Heubach-Erbach nach Eberbach in Richtung und Gegenrichtung vorgesehen, die wegen der Paarigkeit des Fahrplans und der weiträumigeren und schnelleren Führung den Vorzug besitzt.
S. 33 Abb. 11 4.8.3.5 S. 43 Abb. 13	RE-X Konzept	Anstatt eine bundesländer-übergreifende Vernetzung auf Basis schon bereits bestehender RE-Linien anzustreben, feiern beim RMV isolationistische Konzepte fröhliche Urständ. Denn mehr als die Linien-Konzepte <ul style="list-style-type: none"> • Kaub - Rüdeseheim - Wiesbaden - Ffm Hbf • Hanau – Fulda

		<ul style="list-style-type: none"> Mannheim - Darmstadt - Ffm Hbf - Friedberg – Gießen - Kassel <p>ist den Planern nichts eingefallen. Auch der ausschließlich hierfür nur kalkulierte Wagen-Bedarf vermittelt keinen Spielraum für länderübergreifende Einsatz-Konzepte.</p> <p>Wieder einmal konzentriert sich hierbei alles auf Ffm Hbf, obwohl auch der Darmstadt berührende IC/ICE- und RE-Verkehr den Frankfurter Hbf mehr als ausreichend bedient. Es fehlen aus süd-hessischer Sicht durchgehende Bedienungslinien über Mainz hinausgehend Richtung Koblenz - NRW. Deshalb sollte angestrebt werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> die bereits jetzt schon bestehende RE-Linie Wesel - Oberhausen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Bonn - Remagen - Andernach - Koblenz, <p>welche auf 160 km/h-Basis gerechnet ist und Dosto führt, südlich Koblenz</p> <ul style="list-style-type: none"> mit System-Halten in Boppard – Bingen Hbf - Mainz - Darmstadt - Bensheim – Weinheim entweder nach Heidelberg - Bruchsal - Stuttgart/Karlsruhe oder Mannheim - Neustadt – Kaiserslautern - Homburg - Saarbrücken zu verlängern. <p>Denn ob Darmstadt jemals wieder SPFV-mäßig (IC oder ICE) Richtung Mainz - Koblenz - Bonn - Köln etc. bedient wird, erscheint aus heutiger Sicht mehr denn je als fraglich.</p>
S. 33 Abb. 11 4.8.3.5	RE-X Konzept	<p>KBS 651:</p> <p>Es fehlt eine RE-Linie im Zweistundentakt Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden an allen Tagen. Dazu ist eine Planung und Finanzierung durch den Verbund und die Länder Hessen und Bayern erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ersatz für den weggefallenen IR zwischen Darmstadt und Mainz. Der RE kann optimale Anschlüsse an die IC/ICE in Aschaffenburg herstellen. Macht den Ausbau der B 26 überflüssig.
S. 34, 4.8.4	„Der Ausbau des Knotens Frankfurt hat eine weitgehende Trennung von Fern-, Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr auf den Zulaufstrecken zum Frankfurter Hauptbahnhof zur Folge, was zu einer Verbesserung von Betriebsqualität und -stabilität sowie zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit führt. Zu erreichen ist dies primär durch die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar und die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau-Fulda.“	<ul style="list-style-type: none"> Die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar wird, wenn sie angesichts der prekären Finanzlage des Bundes überhaupt realisiert wird, nicht im Planungszeitraum bis 2009 verwirklicht, vielleicht 2015. Daraus ergibt sich, dass der RMV und alle anliegenden Kommunalpolitiker endlich aufhören sollten, die Illusion zu nähren, dass alle heute existierenden Probleme im SPNV zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar mittelfristig durch die NBS gelöst werden können. Als ersten Schritt sollten RMV und VRN gemeinsam gegen die ständigen Kapazitätsvermindierungen / Rückbauten der DB Netz AG auf der Main-Neckar-Bahn vorgehen, sonst gibt es ein Desaster.
S. 36/37, Tabelle 7	Rahmenfahrplan Schiene 2004-2009	<ul style="list-style-type: none"> Es fehlen Aussagen zum Verkehr Sa+So 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
S. 36/37, Tabelle 7	S3 alt / S6 neu	<p>S-Bahn: Frankfurt – Langen – Darmstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlt ein Halbstundentakt am Samstagabend und Sonntag. <i>Anpassung an andere vergleichbare Ballungsräume.</i>
S. 36/37, Tabelle 7	R60	<p>KBS 650</p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlt eine konkrete Aussage, wann die RE-Verbindungen im Zweistundentakt Frankfurt - Darmstadt – Mannheim wieder aufgenommen werden Es fehlt jede Aussage zu den VRN-Planungen S-Bahn-Vorlaufverkehr und zum S-Bahn-Verkehr auf der Main-Neckar-Bahn bis Darmstadt - Frankfurt bis 2010, siehe Anlage 3 Gem. §6 Abs. 3 ÖPNVGH haben die Verkehrsverbände ihre RNVP untereinander abzustimmen!

S. 36/37, Tabelle 7	R61	<ul style="list-style-type: none"> Es fehlt eine RB ab Darmstadt 0.37 nach Bensheim. <p>KBS 647 Dreieichbahn: Dieburg – Ober-Roden –Dreieich – Frankfurt</p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlen nach Darmstadt Hbf durchgebundene Züge. Umsteigefreie regelmäßige Verbindungen ins Oberzentrum.
S. 36/37, Tabelle 7	R63	<p>KBS 651 Main-Rhein-Bahn: Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlt täglich eine RB ab Aschaffenburg um 21.47 nach Darmstadt. Es fehlt täglich eine RB ab Darmstadt um 22.32 und 23.32 nach Aschaffenburg. <i>Buslinie 5507 ist zu langsam und wird daher schlecht angenommen.</i> Samstag und Sonntag sollen die RB zwischen Aschaffenburg und Darmstadt im Stundentakt (statt heute Zweistundentakt) fahren. Erster Zug morgens unverändert, letzter Zug ab Aschaffenburg bzw. Darmstadt siehe oben. <i>Auf Westabschnitt DA – WI fahren ebenfalls stündliche Züge.</i> Bei Zielkonflikten ist der Beibehaltung des ITF-Knotens Babenhausen der Neueinrichtung eines ITF-Knotens Darmstadt Hbf der Vorrang einzuräumen. Darmstadt ist das Hauptziel der Bahnstrecke; aus Babenhausen und Dieburg sind wegen der vorhandenen Direktverbindungen nach Frankfurt die Anschlüsse in Darmstadt nicht von der gleichen Wichtigkeit wie der Vollknoten Babenhausen für die Gesamtwirkung der Bahnstrecken.
S. 36/37 Tabelle 7 des Hauptbandes	R64, R65 Bei den Mindestbetriebszeiten fällt auf, dass bei der Odenwaldbahn lediglich ein Verkehren der Züge bis 20.00 Uhr ab den Anschlussknoten vorgesehen ist.	<p>Dies widerspricht den Festlegungen in den einschlägigen Vertragswerken, die die Odenwaldbahn betreffen. In diesen vereinbarten Betriebskonzepten, die den Ausbauplanungen zu Grunde liegen, sind Fahrmöglichkeiten ab Frankfurt Hbf um 22.00 Uhr und in Darmstadt und Hanau nach 22.30 Uhr bis nach Erbach über beide Äste der Odenwaldbahn festgelegt. Die letzte Fahrmöglichkeit in der Gegenrichtung besteht ab Erbach um 22.00 Uhr. Ein solches Angebot ist unbedingt erforderlich, um die Attraktivität der Region Odenwald im Tourismus und als Wohnplatz im Hinblick auf eine bequeme Bahnnutzung endlich deutlich zu steigern. Eine solche Fahrplangestaltung entspricht auch den Forderungen, die bei zahlreichen Veranstaltungen (Z.B. der IGO, der OREG und von PRO BAHN) und in Leserbriefen immer wieder erhoben wurden. Warum man demgegenüber zwischen Aschaffenburg und Darmstadt auf der Strecke 63 demgegenüber die Mindestbetriebszeit auf 22.00 Uhr bestimmt, ist nicht nachvollziehbar. Beide Strecken sollten gleich mit Abfahrten bis nach 22.00 Uhr ab den Knoten behandelt werden.</p> <p>Im einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Darmstadt Hbf um 21.39, 22.39 und 23.39 nach Erbach. Buslinie 5512 ist für Verbindungen über Ober-Ramstadt hinaus zu langsam, vor allem in den Odenwaldkreis. Es fehlt ein Abendverkehr mit Abfahrten in Hanau Hbf um 20.33 (Sa, So) sowie täglich um 21.33, 22.33 und 23.33 nach Wiebelsbach-Heubach. In diesem Streckenabschnitt gibt es heute noch nicht einmal einen ergänzenden Busverkehr! An Sonntagen fehlen Zugverbindungen vor 9.00. Angebot ist sonst unvollständig.
S. 36/37, Tabelle 7	R66	<p>Unsere Forderung zur Pfungstädter Bahn Pfungstadt – Eberstadt – Darmstadt Hbf</p> <ul style="list-style-type: none"> Mo – Fr ein Halbstundentakt. Am Wochenende ein Stundentakt. Es ist eine Option für einen späteren Stadtbahnbetrieb offen zu halten.
S. 36/37, Tabelle 7	R70	<ul style="list-style-type: none"> Es fehlt eine Aussage zu der vom VRN geplanten S-Bahn-Linie S5 Biblis – Mannheim – Weinheim – Bensheim – Darmstadt bis 2010, siehe Anlage 3
S. 36/37, Tabelle 7	R75 Man geht dort auch weiterhin nur von einem 60-Minuten-Grundtakt zwischen Wiesbaden und Darmstadt aus, welcher nur in der klassischen HVZ zu ei-	<ul style="list-style-type: none"> Es fehlt täglich eine RB ab Darmstadt um 23.45 nach Wiesbaden. <p>In Übereinstimmung mit einem Prüfauftrag der Groß-Gerauer Kreistags vom Herbst 2003 sollte geprüft werden, ob der 30-Minuten-Takt auch auf die Zeit zwischen der bestehenden HVZ (6.10 Uhr bis 8.40 Uhr und 16.10 Uhr bis 19.40 Uhr jeweils Abfahrt</p>

	nem annähernden 30-Minuten-Takt verdichtet ist.	Darmstadt bzw. umgekehrt)ausgedehnt werden kann. Sowohl die Gemeinde Nauheim, der Fahrgastbeirat des Kreises Groß-Gerau als auch die LNVG Groß-Gerau unterstützen dieses Anliegen massiv. Daraus abzuleitende Forderungen: 1. Aufgrund bisheriger deutlicher Fahrgastzuwächse und zunehmenden Kapazitätsengpässen im bestehenden Leistungsangebot der Linie 75, der verkehrlichen Bedeutung der Oberzentren Wiesbaden, Mainz und Darmstadt sowie der bisher ausgebliebenen Kompensation der 2003 weggefallenen IR-Züge zwischen Mainz und Darmstadt wird die Linie 75 werktags durchgängig im 30-Minuten-Takt bedient. 2. Im Zuge der anstehenden Ausschreibung zum Fahrplanjahr 2008 ersetzen neuwertige Triebfahrzeuge analog ET425 den derzeit aktuellen Fuhrpark. 3. Der daraus resultierende S-Bahn-ähnliche Betrieb wird im Abschnitt Bischofsheim - Mainz Hbf - Wiesbaden in das bestehende S-Bahn-Angebot integriert und realisiert damit einen annähernden 15-Minuten-Takt in diesem Abschnitt. 4. Grundsätzlich halten sämtliche Züge am Gustavsburger Bahnhof.
S. 46 ff, Kap. 5 S. 49, Tabelle 13	Teilnetzbildung im SPNV	Die projektierten Fahrplanjahre der Inbetriebnahme nach Ausschreibung, die sich von 2005 bis 2015 erstrecken, sind völlig indiskutabel. Dadurch verschwendet der RMV jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag. Siehe hierzu Abschnitt 5.9. Es fehlt jede Angabe, welche Strecken bereits jetzt im Wettbewerb vergeben wurden – keine?
S. 48, 5.3	„Damit anbieterfreundliche Größenordnungen entstehen, ist vorgesehen, das in vier Teilnetze aufgespaltene S-Bahnnetz in zwei Ausschreibungsprojekten zusammenzufassen.“	Wie wird die gemeinsame Tunneldurchfahrt koordiniert?
S. 49, Tabelle 13 S. 50/51, Tabelle 14	Linie 90	Die in Tab. 13 angeführte Linie 90 fehlt in Abb. 14
S. 55, Abb. 15		Bei einigen Projekten fehlen Angaben zur Inbetriebnahme
S. 55, Abb. 15	„Pfungstadt Betrieb ab 2008“	Die Kosten für zahlreiche Gutachten und endlose Debatten und Verhandlungen seit 1990 haben inzwischen die Kosten für die Modernisierung der 1,9 km Strecke überstiegen. Dr. h.c. Dieter Ludwig hätte dieses Problem innerhalb eines halben Jahres gelöst! Dieser Fall zeigt die Schwerfälligkeit und Ineffizienz der hessischen ÖPNV-Organisation.
S. 59, Tabelle 15	Spalte „davon“	Der Zweck dieser Spalte sollte erläutert werden.
S. 62, Tabelle 16	Anzahl der beteiligten Stationen	Was geschah oder geschieht mit den verbleibenden 374-252=122 Stationen? Für diese sollte zumindest eine längerfristige Perspektive aufgezeigt werden.
S. 69 ff., 9.1	Regionales Grundnetz im Busverkehr	Bei der Betrachtung des regionalen Grundnetzes im Busverkehr wird leider wieder die Problematik des Parallelverkehrs zur Schiene ausgeklammert. Ein Blick auf den aktuellen „Regionallinienplan Rhein-Main“ zeigt, dass etwa die Hälfte des regionalen Schienennetzes vom Busparallelverkehr betroffen ist. Besonders deutlich wird dies bei <ul style="list-style-type: none"> • RB-Linie R10 und Buslinie 5480 • RB-Linien R33 und R36. Diese haben keinen Sonntagsverkehr. Merkwürdigerweise stellen die parallelen Buslinien an Sonntagen ebenfalls ihren Verkehr ein. • Dagegen gibt es auf der vor Jahren stillgelegten Strecke Herborn - Niederwalgern keine durchgehende Busverbindung. Zugespitzt: Busverkehr lohnt sich nur, wenn die Bahn nebenher fährt. Unter dem Stichwort „Stärkung des Mittelstandes“ wird oft der Schienenverkehr konkurrenziert und ihm die Fahrgäste abgejagt. Ein Wettbewerb Straße kontra Schiene ist finanziell nicht mehr zu verantworten. Für die Fahrgäste macht es wenig Sinn, wenn für eine bestimmte Verkehrsbeziehung abwechselnd ein Zug und dann ein Bus angeboten werden. Die regionalen Buslinien im RNVP sollte daher anhand folgender

		<p>Leitlinien überplant werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busverkehr zur Bedienung der Fläche abseits der Schiene • Dichte Verknüpfung zwischen Busnetz und Schienennetz (räumlich und zeitlich) • Wo die Schiene ihre Kapazitäten hat, ist ein Busgrundnetz unnötig. <p>Die strikte Befolgung dieser Grundsätze hat z.B. in Baden-Württemberg zu gewaltigen Fahrgaststeigerungen im ÖPNV-System geführt.</p>
S. 73, 9.5	Haltestellen-Entwicklungsplan	<p>Es fehlt die Forderung, Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe der SPNV-Haltestellen zu errichten.</p> <p>Zu benennender Mangel: Auf Aushangfahrplänen befindet sich oft nur die Telefonnummer für das Taxiunternehmen ohne Vorwahl. Da man mit Mobiltelefonen aber nur mit Vorwahl wählen kann, ist ein Anruf nicht möglich (es sei denn, man kennt die Vorwahl...)</p>
S. 77, 10.3.1	SPNV Beschreibung der Qualitätskriterien	<p>Seit Jahren missachten DB Regio und DB Netz die elementarsten Regeln der Fahrgastinformation. Bei fast jeder Verspätung/Betriebstörung wiederholt sich folgender Ablauf in Bahnhöfen ohne Zugzielanzeiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kunde kommt wenige Minuten vor Abfahrt an den Bahnsteig • Planmäßige Abfahrtszeit verstreicht ohne jede Verspätungsansage • Je nach Dienstauffassung bequemt sich der/die Fahrdienstleiter(in) nach 5, 10, 15 Minuten oder auch gar nicht zu einer Verspätungsansage. • Z.B. am 16.6.2004 im Bahnhof Dieburg: Erst 13 min nach der planmäßigen Abfahrt um 8:09 erklärt der FDL den wartenden Fahrgästen, dass „der gesamte Zugverkehr zwischen Darmstadt und Babenhausen wg. einer suizidgefährdeten Person eingestellt wird.“ • Es gibt keine Ansage über die Dauer, keinen Hinweis auf alternative Fahrtmöglichkeiten, die RMV-Kunden werden ihrem Schicksal überlassen und zerstreuen sich in alle Himmelsrichtungen. • Das ist Dienstleistung a la DB, wie sie der RMV-Kunde häufig erlebt! <p>Unser Forderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jeder Fahrdienstleiter(in) wird mit einem Dienststück des lokalen RMV-Fahrplans ausgestattet • Jeder Fahrdienstleiter wird verpflichtet, bei größeren Verspätungen auf alternative Fahrtmöglichkeiten hinzuweisen • Für jede unterlassene Verspätungsansage wird der FDL mit einem Bußgeld von 25-50 belegt (Aufnahme in den Maluskatalog)
11.2.1	Rechnergestützte Betriebsleitzentralen	<p>Hier werden eine Reihe möglicher Techniken aufgezählt. Es fehlen konkrete Projekte, Meilensteine, verfügbare Mittel. Die Erfahrung zeigt, dass solche komplexen Hardware- und Software-Projekte nur endlos Geld verschlingen, nicht rechtzeitig fertig werden und die Anforderungen nicht erfüllen.</p> <p>Die Realität sieht dagegen einfach trostlos aus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Betriebsleitstellen von DB, Regionalbusunternehmen und privaten Busunternehmen sind nicht verknüpft • im Störfall gibt es keinerlei unternehmensübergreifende Fahrgastinformation <p>Noch schlimmer: Große kommunale Verkehrsunternehmen wie die HEAG haben es auch 2003 nicht fertiggebracht, sich die Fahrplanunterlagen der DB zu besorgen, um ihre Busfahrpläne z.B. in Darmstadt Ostbahnhof entsprechend abzustimmen.</p>
11.2.2	Verkehrsinformationsdienste	<p>Richard Lichtenstein und Holger Kötting (PRO BAHN Starkenburg) haben den Prototyp des Reisendeninformationssystems (RIS) für kleine Bahnhöfe zur Einsatzreife im Bahnhof Kailbach entwickelt. Es nutzt das offizielle Reisendeninformationssystem der DB AG als Daten-Quelle, es liefert für fast jeden Haltepunkt eine 'Bahnhofstafel', in der die aktuelle Fahrplanlage der nächsten Züge dargestellt ist. Der Rechner holt etwa 10 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt eines Zuges diese Bahnhofstafel ab, entfernt den graphischen Overhead und stellt nur die echten Nutzdaten auf der Anzeigetafel dar. .Das Gerät arbeitet seit November 2001</p>

		<p>technisch problemlos. Eine mobile Version ist ebenfalls verfügbar. PRO BAHN hat Herrn Vollmer das kostengünstige Reiseninformationssystem vorgestellt. Herr Sparmann hat eine Prüfung für die Odenwaldbahn abgelehnt.</p> 
Seite 83, zu 11.2.3 und 11.2.4	Die Forderungen zur Verbesserung der Beschleunigung des ÖV und der Dynamischen Anschlussicherung sind im Entwurf viel zu allgemein gehalten.	<p>Der RMV sollte mit deutlichem Nachdruck auf die LNG einwirken, die Reisekette für die Fahrgäste insgesamt sicherer zu machen und die Fahrgastinformation vor Ort, insbesondere auch im ländlichen Raum, zu verbessern bzw. überhaupt auch dort einzuführen. Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollten in das Förderprogramm des Landes aufgenommen werden.</p> <p>Wichtig erscheint, gerade im ländlichen Raum, dort also, wo Zubringerbusse nur im 30´-, 60´- oder gar 120´-Takt verkehren, die Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln so zu gestalten, dass auch gehbehinderte Personen oder Reisende mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck den vorgesehenen Anschluss bequem erreichen. Übergänge von Bus auf Bahn von derzeit oft nur drei Minuten mit Fußwegen von bis zu 100 m und Überwindung mehrerer Treppen sind deutlich zu kurz bemessen.</p> <p>Die Fahrpläne und Umlaufpläne sind zudem so zu gestalten, dass die Busse, insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr pünktlich ankommen und im Gegenzug nachmittags bei Verspätungen der Bahnen im bestimmten Rahmen die Ankunft der Züge abwarten können.</p> <p>Beispiele für das regelmäßige Nichterreichen des Anschlusszuges früh morgens sind: Wächtersbach (Bus aus Bad Orb), Bad Nauheim (u.a. Linie 5952), Königstein Bf (alle Linien), Lich (alle Linien), Eschborn (Linie 810), Bad Soden am Taunus (Linien 802 und 812). Diese Reihe ließe sich beliebig fortsetzen!</p> <p>Größte Priorität genießt hierbei auch die Installation einer funktionierenden Kommunikation zwischen Leitzentrale und Busfahrer im Falle von verspätet ankommenden Bahnen. Zwar warten viele Busfahrer einige Minuten auf das eventuelle Eintreffen der Bahnen, sofern sie denn direkten Einblick auf das Geschehen auf der Schiene haben; oft genug fahren sie aber genau dann ab, wenn die verspätete Bahn eintrifft und die spurtenden Reisenden sehen gerade noch die Rücklichter des abfahrenden Busses.</p> <p>In Falle einer wirklich sicheren Reisekette - gerade im ländlichen Raum - könnte ein nicht zu unterschätzendes Potential an Kunden gewonnen und der Deckungsgrad mancher Linie deutlich gesteigert werden.</p>
S. 86 ff.	12. Innovative Tarif- und Vertriebssysteme	Siehe Abschnitt 3
Anhang S. 8-13, Anlagen II.1.1 II.1.2, II.1.3	Querschnittsbelastungen Istzustand 1997	Es ist unverständlich, warum als Datengrundlage für einen Plan im Jahr 2004 der Istzustand von 1997 herangezogen wird. Wofür führt der RMV eigentlich Fahrgastzählungen durch?
Anhang S. 14-15, Anlagen II.1.4	Querschnittsbelastungen Interregio Istzustand 1997	DB und der RMV sollten darüber Rechenschaft ablegen, wo diese Fahrgäste abgeblieben sind!
Anhang S 31/32 Anlage III.1.3	Verlängerung der S1 von Ober Roden nach Dieburg	Wir bezweifeln die geringen Fahrgastzuwächse von 600 Personenfahrten je Werktag. Es sollte untersucht werden, ob sich durch

		<p>die Maßnahme eine erheblicher Verlagerung des derzeit über Darmstadt Hbf laufenden Verkehrs Richtung Frankfurt und durch Wegfall des Umsteigens und durch Fahrzeitverkürzung ein erheblicher Verkehrszuwachs ergibt in der Relation Ostkreis Darmstadt-Dieburg – Frankfurt.</p> <p>Es erweist sich als Fehler, dass diese Maßnahme nicht im Gesamtpaket S1 eingeschlossen war; dadurch hätten die Probleme mit dem geringen Nutzen-Kosten-Faktor vermieden werden können.</p> <p>Alternativvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nach Darmstadt Hbf durchgebundene Züge. • Umsteigefreie regelmäßige Verbindungen ins Oberzentrum.
Anlage III	Projektdossiers für die Entwicklung des Regionalen Maßnahmenkonzepts	Es fehlt eine tabellarische Übersicht aller Maßnahmen, der Bewertungsempfehlungen und der Gründe für Berücksichtigung/Nichtberücksichtigung im Mitfall 1 oder 2
Anlage III	Projektdossiers für die Entwicklung des Regionalen Maßnahmenkonzepts	<p>RMV-Linie 63 / KBS 651</p> <p>Es fehlen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p><i>Bestandteil NVP DADINA.</i></p>
Anhang S. 48 ff. Anlage III.1.12	Mittelhessenkonzept	<p>Wir bitten folgenden Text zu ergänzen:</p> <p>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.</p>
Anlage III.2.10, Seite 71)	Taktverdichtung auf der RB 12	<p>Die RB 12 hat heute ein Fahrgastaufkommen von etwa 7,0T. Dies rechtfertigt Überlegungen zur Einführung eines 15´-Taktes an A 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).</p> <p><u>Erforderliche Maßnahmen:</u> Errichtung einer Unterwegskreuzung zwischen Unterführung A66 bis kurz vor Hp Liederbach Süd mit 1.100 m zusätzlichem Gleis und vier Weichen sowie Einbau einer Sicherungsweiche in Hornau.</p> <p>Empfehlenswert: Ausbau des Hp Münster als Kreuzungsbahnhof mit zweitem Außenbahnsteig zur Abfederung von eventuellen Verspätungen von Zügen aus Richtung Frankfurt.</p> <p>Das Gelände für beide Maßnahmen befindet sich im Besitz der FKE (ehemaliger Brandschutzstreifen, vormals zweigleisiger Kreuzungsbahnhof Münster!).</p> <p>Einbau entsprechender signaltechnischer Einrichtungen, Modernisierung der Stellwerktechnik.</p> <p><u>Zusätzliche Fahrzeuge:</u> 0 bis max. 1, da für Kurzpendel Kurzzug und für andere Züge Vollzug anstelle von Langzug ausreichend. Geringfügig höhere Betriebskosten durch ein Mehr an Personal.</p>
Anlage III.2.11, Seite 72f.	<p>Anbindung des MTZ an die Schiene</p> <p>Es wurden zwei Fälle untersucht, die erwartungsgemäß negativ beschieden wurden.</p>	<p>Eine dritte Variante sollte noch zusätzlich in die Untersuchungen einbezogen werden (Verlängerung der RB 13 über F-Höchst hinaus zum MTZ):</p> <p><u>Streckenverlauf:</u> F-Höchst (Gleise 10 und 11) – Strecke der FKE – F-Unteliederbach (Ausbau als Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig – das Gelände hierzu ist im Besitz der FKE) weiter auf vorhandenem Gleis der FKE bis Autobahnunterführung A66, dann auf neuem Gleis zum MTZ Busbahnhof.</p> <p><u>Betrieb:</u> Zweisystemstraßenbahn in Kombination mit Betrieb der RB 13 (und der RTW 1+2).</p> <p><u>Betriebszeiten:</u> an W ca. 8:30 Uhr bis 22:30 Uhr; an 7 Betriebsruhe.</p> <p><u>Fahrzeuge:</u> 2 zusätzliche Zweisystemstraßenbahnen bei 15´-Takt MTZ – F-Höchst und 30´-Takt F-Höchst – Bad Soden.</p> <p>Einsparung 1 VT2. Ggf. 1 Fahrzeug aus dem Wagenpool der RTW, das dort nur in der HVZ früh morgens benötigt wird.</p>

		<p><u>Fahrgastaufkommen:</u> Mitfall 1 (nach RMV: 3,9T). Baukosten einschl. Elektrifizierung je nach Aufwand im MTZ (Tunnelbahnhof, Hochbahnsteig, niveaugleicher Einfahrt): 4 bis 8 Mio.</p> <p><u>Umsteigebedingungen:</u> RB 12 auf RB 13 und umgekehrt in F-Unterliederbach 30'', in F-Höchst auf S-Bahnen weniger als 5', in/aus Richtung F-Sossenheim (RB 13) umsteigefrei mit etwa 2' bis 5' Aufenthalt.</p>
Anhang Anlage III.2.14	Wallauer Spange	<p>Mit der so genannten "Wallauer Spange" und den damit vorgesehenen Taktverkehren wird die S-Bahn-Linie S9 perspektivisch in Frage gestellt.</p> <p>Daraus leitet sich der Anspruch des Kreises Groß-Gerau ab, mit den S-Bahn-Linien S8 und S9 grundsätzlich über Mainz Hbf zu verkehren.</p> <p>Aufgrund der zeitlich nicht abschätzbaren Realisierung der "Wallauer Spange" überlagern sich zunächst weiterhin im Abschnitt Mainz-Bischofsheim - Mainz Hbf - Wiesbaden der 30-Minuten-Takt der S-Bahn-Linie S8 und die Zuglagen der RB 75.</p>
Anhang V	Kenndaten der Linienbündel	Der Wirrwarr der Buslinienbezeichnungen bedarf endlich der Systematisierung.

3 Elektronischer Fahrschein

Für den Fahrgastverband PRO BAHN sind die Erwartungen in den elektronischen Fahrschein sehr differenziert zu bewerten.

Es können nur Neukunden gewonnen werden, wenn das System für den Kunden spürbare Vorteile hat. Vorteile für den Kunden sind eine wirklich einfache und zuverlässige Handhabung des Systems. Dabei sind die Kostensenkungen im Vertrieb von Fahrscheinen **nur** zu erwarten, wenn das System flächendeckend eingeführt wird. Dies setzt voraus, dass das System einen enorm hohen Akzeptanzwert bei der zahlenden Kundschaft genießt.

RMV und Fahrgäste verfolgen mit der Einführung des elektronischen Fahrscheins nicht in allen Fällen die gleichen Ziele und haben unterschiedliche Erwartungen:

Wichtige Ziele und Erwartungen des RMV sind u. a.:

- Senkung der Vertriebskosten für Fahrschein
- Deutliche Reduktion von Kosten für Verkehrserhebungen
- Bessere Daten für Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen u. ä.

Wichtige Ziele und Erwartungen der Fahrgäste sind u.a.:

- Dichtes Vertriebsnetz für Chipkarten
- Sicherstellung des Datenschutzes
- Bundesweite Kompatibilität der Systeme

3.1 Dichtes Vertriebsnetz für Chipkarten

Der Vertrieb der elektronischen Fahrkarte setzt voraus, dass vor Antritt einer Fahrt der Fahrgast die entsprechende „Hardware“ (=Chipkarte) erwirbt. Dies setzt ein dichtes Vertriebsnetz voraus, das in allen Fällen vor Fahrtantritt aufgesucht werden muss. Hierzu zählen die Fahrkartenausgaben, Kioske und das Internet. Dies wird in den Zielgruppen der Berufspendler und Schüler wesentlich einfacher gelingen, da sie schon heute eine enge RMV-Bindung durch Zeitkartenbesitz aufweisen. In der Zielgruppe der sogenannten Gelegenheitsfahrer, die nur selten den ÖPNV nutzen wollen oder können (z. B. durch schlechte Angebote im ländlichen Raum), stellt der Erwerb der Chipkarte eine weitaus größere Hemmschwelle dar, als der heutige recht einfache Erwerb eines Fahrscheins beim Fahrer/Automaten mit den üblichen Zahlungsmitteln. Ob der elektronische Fahrschein daher wirklich zum stärkeren Gebrauch der ÖPNV-Verkehrsmittel anregt, ist daher eher zielgruppenspezifisch zu beurteilen und hängt auch von anderen Aspekten ab, wie der Kompatibilität des Systems (siehe unten).

3.2 Sicherstellung des Datenschutzes

Die Abspeicherung personenbezogener Daten für die spätere Abrechnung muss in allen Fällen freiwillig geschehen.

Die Zusicherung, dass eine Anonymisierung der Daten den Datenschutz gewährleiste, ist *nicht ausreichend*. Denn wo Daten anonymisiert werden, können sie von der selben Stelle wieder dekodiert werden, so dass immer eine Transparenz der Daten gegeben ist. D. h. es ist auf Monate hinaus für jeden einzelnen Fahrgast nachzuzeichnen, wer zu welchem Zeitpunkt welche Art von Verkehrsmittel nutzte. Damit lassen sich auch Rückschlüsse auf Aufenthalte (Bewegungsmuster) rekonstruieren. Der staatliche Zugriff auf Datensätze der RMV-Kunden – und den damit verbundenen Interpretationen (Wer, war, wo zu welchem Zeitpunkt...) durch Exekutivorgane – sind über Rechtsverordnung o. ä. immer möglich und machbar. Der Datenschutz wird durch diese Art von elektronischer Fahrkarte deutlich ausgehöhlt. Es ist damit zu rechnen, dass diese Art von Fahrscheinabrechnung zu erheblichen Protesten führen wird, wenn *keine* Alternativen hierzu angeboten werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN regt daher schon heute an, das System zweigleisig zu planen. PRO BAHN schlägt daher vor, eine Karte in die Produktpalette aufzunehmen, bei der allein über die „Guthabenbasis“ abgerechnet wird. Diese Karte darf weder Namen noch Anschrift tragen und sollte anonym ausgegeben werden und sollte dann zu einem späteren Zeitpunkt vom Kunden aufgeladen werden. Die Möglichkeit sich individuell für das eine wie das andere Abrechnungsmodell entscheiden zu können, hebt den Akzeptanzwert der elektronischen Fahrscheines, insbesondere auch bei denen, die der Datenerfassung und den damit verbundenen sehr individuellen Konsequenzen sehr kritisch gegenüberstehen.

3.3 Bundesweite Kompatibilität der Systeme

Die elektronischen Fahrscheinsysteme müssen eine bundesweite Kompatibilität mit allen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden aufweisen. Nur so lassen sich die Vorteile für den Kunden deutlich steigern. Probleme mit den Tarifen gibt es weniger in der Heimatregion, sondern bei Aufenthalten in anderen Verbundgebieten, bei denen man sich nur schwer in die Tarifsystematik einarbeiten kann. D.h. ein Nutzer eines elektronischen RMV-Chipkarte sollte problemlos in Hamburg die Angebote des HVV-Tarifs nutzen können. Die Abrechnung würde dann zunächst intern zwischen HVV und RMV erfolgen, der dann die Kosten in seiner Abrechnung an den RMV-Kunden weitergeben würde.

„Technische Insellösungen“, die allein im RMV-Gebiet funktionieren, sind abzulehnen. Parallelentwicklungen in den unterschiedlichen Verbundgebieten verursachen zudem hohe Kosten und sind für Fahrgäste sehr ärgerlich, wenn die Systeme untereinander nicht kompatibel sind. PRO BAHN schlägt vor, die Planungen in enger Abstimmung mit dem VDV und der BAG zu führen.

Mit dem elektronischen Fahrschein kann der "Tarifdschungel" zwischen den unterschiedlichen Verkehrsverbänden zwar nicht gelichtet, die Handhabung für den Fahrgast aber erheblich erleichtert werden. Wer überall in den Verkehrsverbänden Deutschlands mit einer einzigen Chipkarte unterwegs ist, erhält einen deutlichen Anreiz für das „ÖPNV-Fahren“.

3.4 Zusammenfassung

Der elektronische Fahrschein wird zur Zeit mit freiwilligen Teilnehmern in Hanau auf seine Funktionsfähigkeit getestet. Verwertbare Rückschlüsse auf die generelle Akzeptanz des Systems in der Grundgesamtheit lassen sich damit nicht ziehen.

- Das elektronische Fahrkartensystem ist sehr komplex und darf nicht isoliert unter technischen Gesichtspunkten beurteilt werden.
- Aspekte des Vertriebs, des Datenschutzes und der Kompatibilität des gesamten Systems mit künftigen Vertriebsnetzen anderer Verkehrsverbände sollten berücksichtigt werden.
- In den vergangenen 10 Jahren sind viele Millionen geflossen, ohne daß ein Nutzen für den Fahrgast oder die Verkehrsunternehmen entstanden ist.

4 Einzelprobleme und Gegenmaßnahmen

Hier werden Einzelprobleme aufgelistet und geeignete Maßnahmen, die keiner Fundstelle im RNVP zugeordnet werden konnten.

Problembeschreibung	Unser Kommentar, empfohlene Maßnahme
Güterverkehrskonzept	Die Schienen-Infrastruktur sollte die künftige Aufnahme des Güterverkehrs ermöglichen. In Abwesenheit einer geeigneten Organisation auf Landesebene muß der RMV diese Aufgabe koordinieren.
RMV Linie 60	Auf der Main-Neckar-Bahn nimmt die DB Netz AG einschneidende Rückbaumaßnahmen vor, die weder mit dem RMV noch mit dem VRN abgestimmt sind, u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Bf Zwingenberg demontiertes ehemaliges Ausweichgleis • Bf Bensheim-Auerbach gesperrtes Ausweichgleis • Bf Bensheim Gleis 5 demontiertes ehemaliges Überholgleis für Lok der Nibelungenbahn Richtung Darmstadt) Die Planungsabteilung des RMV sollte sich durch eine Ortsbesichtigung selbst ein Bild zu machen und dann Beurteilung mit eigenem Sachverstand erstellen. Die beschönigenden bis grob falschen Stellungnahmen der DB Netz AG sind wertlos. Mit der dezimierten Infrastruktur lässt sich ganz sicher kein S-Bahn-Verkehr einrichten, wie vom VRN geplant (siehe Anlage 3).
RMV-Linie 63 / KBS 651	Die halbstündigen Verstärkerzüge Darmstadt – Aschaffenburg verkehren nicht ITF-gerecht (§10 Abs. 3 ÖPNVGH): <ul style="list-style-type: none"> • Abfahrt in Darmstadt zur Minute 00 • Ankunft in Darmstadt zur Minute 59 Dadurch besteht in Darmstadt kein Anschluß an die Main-Neckar-Bahn. DB Netz AG soll aufgefordert werden, aus Eigenmitteln die Voraussetzungen für eine ITF-Fahrlage zu schaffen. <ul style="list-style-type: none"> • Abfahrt in Darmstadt zur Minute 02 • Ankunft in Darmstadt zur Minute 57
RMV-Linie 63 / KBS 651	Im Herbst 2003 hat DB Netz AG auf der Bahnstrecke Darmstadt – Aschaffenburg die Blockstelle Altheim aufgeben. Dadurch wurde der Zugfolgeabstand zwischen Babenhausen und Dieburg von 4 auf 8 Minuten erhöht. Entgegen aller Dementis seitens DB Netz sind seither fast alle Züge Aschaffenburg - Darmstadt um 2-10 Minuten verspätet, wodurch die 3-Minuten Übergänge auf die RMV-Linie 60 regelmäßig gefährdet und häufig versäumt werden, manchmal auch die 8-Minuten-Übergänge auf die S3. <ul style="list-style-type: none"> • PRO BAHN fordert die Wiederherstellung der vorherigen Zugfolgezeit mit Eigenmitteln der DB Netz AG, um einen störungstoleranten Betrieb zu ermöglichen.
RMV-Linien 63 und 75 / KBS 651	Die Züge des 60'-Grundtakts werden nur noch mit 3-Wagen-Garnituren gefahren (Lok 143, ABn, Bn, Steuerwagen mit Mehrzweckabteil). Dies reicht in der HVZ nicht aus, auch wg. des Wegfall der Interregios Mainz - Darmstadt. Bitte Garnituren mit 4 Wagen einsetzen.

5 Eingetretene Fehlentwicklungen

5.1 Main-Neckar-Bahn

Für die Fahrgäste der Main-Neckar-Bahn brach am 15.12.2002 ein Desaster 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.
- Im Laufe des Jahres 2003 nahm die DB Netz AG einschneidende Rückbaumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Darmstadt – Mannheim-Friedrichsfeld vor, die weder mit dem RMV noch mit dem VRN abgestimmt sind:
 - Im Bereich des Bahnhofes Bickenbach besteht eine Langsamfahrstelle.
 - Im Bahnhof Darmstadt-Eberstadt wurden Gleise gesperrt.
 - Am Nordausgang des Bahnhofes von Bensheim-Auerbach wurden zwei neue

Langsamfahrstellen eingerichtet.

- Im Bahnhof Bensheim stehen nur noch vier Gleise zur Verfügung. Das Überholgleis westlich des Bahnsteigs 4 wurde ebenfalls demontiert. Damit können die Züge der Nibelungenbahn nicht mehr ohne zusätzliche Wartezeiten bzw. Störungen des übrigen Verkehrs umgespannt werden.
- Dadurch verschlechterte sich nach den Sommerferien 2003 die Betriebsqualität erneut, in der HVZ sind Verspätungen von 10-40 Minuten die Regel.
- Die Anschlüsse in Frankfurt, Darmstadt, Bensheim und Weinheim werden häufig versäumt.
- Durch die Unzuverlässigkeit der Main-Neckar-Bahn ist das gesamte ÖV-System zwischen Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum schwer gestört.

Die Main-Neckar-Bahn erfüllt für den Schienenverkehr die gleichen Funktionen wie die A5 für den Autoverkehr. Da seit 15.12.2002 kein Angebot für den schnellen Regionalverkehr mehr vorhanden ist, kehrten Hunderte von Fahrgästen der Bahn den Rücken. Die vorher überfüllten Züge in der HVZ sind jetzt nur noch mäßig besetzt. Der RMV ist aufgefordert, die Fahrgastzahlen für den Abschnitt Mannheim/Heidelberg – Darmstadt vor/nach dem 15.12.2002 vorzulegen und den SPNV-Aufgabenträgern die resultierenden Einnahmeverluste offen zu legen. Nach der Partnerschaftsfinanzierung des Landes Hessen (§ 9 Abs. 2 ÖPNVGH) müssen sinkende Einnahmen bei den zusätzlich bestellten Verkehrsleistungen zur Hälfte durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden, wenn diese nicht kostendeckend sind.

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.

Die ausschließliche Bedienung mit RB oder S-Bahn wird der Funktion als Magistrale zwischen den Wirtschaftsräumen Rhein-Neckar und dem Rhein-Main nicht gerecht. Der VRN verfolgt diese Planungen ohne sichtbare Abstimmung mit dem RMV weiter, siehe hierzu Anlage 3.

5.2 Strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

Diese Fehlentwicklungen seit 2002 zeigen strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation auf:

- Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits findet keine ergebnisorientierte Zusammenarbeit statt (siehe hierzu § 6 Abs. 3 ÖPNVGH). Die Verantwortlichen reden nicht miteinander, sondern schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu. Jeder verfolgt seine Planungen ohne die notwendige Abstimmung mit dem Nachbarverbund, siehe hierzu Anlage 3.
- Nach der Regionalisierung des SPNV können Ländergrenzen wieder Anlaß zu kleinkarierten Auseinandersetzungen geben. Der Fahrgast aus Bickenbach, der zu seinem Arbeitsplatz nach Mannheim will, oder der aus Bensheim, der zu seinem Arbeitsplatz nach Frankfurt will, reagiert darauf zu Recht erbost.
- Seit Bestehen des RMV gab es im Bereich des RMV keine koordinierte und schlüssige Planung des SPNV-Angebots, auch wurde die Öffentlichkeit und die Kunden des ÖPNV nicht ausreichend beteiligt.

5.3 Tarifgestaltung

Herr Sparmann musste eingestehen, dass 2003 die SPNV-Fahrgastzahlen erheblich gesunken sind, sieht aber die alleinige Schuld bei DB Netz und DB Regio.

PRO BAHN sieht die Ursache für den Fahrgastenschwund 2003 v.a. in der kritikwürdigen Tarifkonzeption des RMV und dessen überzogener Preisgestaltung, die die Schmerzgrenze zahlreicher Kunden überschritten hat. Zwar hat der RMV damit lt. Verbundbericht 2002 eine Kostendeckung von 57 % erreicht. Die überzogene Preisgestaltung ist nach unserer Erfahrung die Hauptursache, warum der RMV seit 1995 nur äußerst bescheidene 17% Fahrgastzuwachs erreichen konnte. **Dies zeigt klar: Der RMV hat die Tarifschraube überdreht.**

5.4 Streckenstilllegungen im RMV

Der RMV hat fast tatenlos der Abbestellung des Schienenverkehrs durch die kommunalen Aufga-

benrager nach § 4 Abs. 1 ÖPNVGH zugesehen:

- Herborn – Niederwalgern
- Wächtersbach – Bad Orb (das EBA hat den begonnenen Umbau auf Meterspur schließlich gestoppt, das zeigt den geballten Sachverstand, der da am Werk war)
- Wölfersheim-Sodel - Hungen

5.5 Streckenreaktivierungen, Infrastruktur

Nach der Bahnreform 1994 nutzten insbesondere die Nachbarländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz den entstandenen Gestaltungsspielraum mit einem rechtzeitig vorbereiteten und konzeptionell durchdachten Reaktivierungsprogramm von SPNV-Strecken². In den meisten Fällen brachten diese überwältigende Erfolge; Beispiel Schonbuchbahn Böblingen – Dettenhausen:

- 1955 stillgelegt
- 1996 reaktiviert, am ersten Betriebstag 4000 Fahrgäste
- jetzt 8000 Fahrgäste täglich.

Der RMV hat außer der Reaktivierung der Strecken Gravenwiesbach – Brandoberndorf und Offenbach Ost – Dietzenbach (S2) nichts vergleichbares zu Wege gebracht, die S2 brauchte 30 Jahre Vorlauf. Die vertraglich vereinbarte Modernisierung der Odenwaldbahn (Zentralstellwerk Wiebelsbach-Heubach) wäre vom Bahnvorstand wg. gekürzter Investitionsmittel des Bundes beinahe in letzter Minute gekippt worden.

Der RMV kommt mit seinen Infrastrukturplanungen 10 Jahre zu spät. Deshalb haben jetzt die Bürger der Rhein-Main-Region das Nachsehen wg. der knapper werdenden Mittel auf Bundes-Landes- und kommunaler Ebene.

5.6 Schließung fast aller Fahrkartenausgaben

Seit der RMV-Gründung hat die DB fast alle Fahrkartenausgaben außerhalb der Hauptbahnhöfe geschlossen sowie die Empfangsgebäude für die Reisenden versperrt; 2003 wurden z.B. auch die FKA in den Knotenbahnhofen Babenhausen und Dieburg geschlossen, trotz Stationsentwicklungsplan. Darüber hinaus machte die DB auch ehrenamtlich betriebenen Fahrkartenausgaben, die ihr keine Kosten verursachten, aber Einnahmen brachten, den Garaus:

- Das von PRO BAHN Mittelhessen betriebene Fahrgastzentrum in Lollar musste wegen überhöhter Mietforderungen den Betrieb einstellen.
- Die vom Förderverein Bickenbacher Bahnhof e.V. betriebene FKA musste im März 2004 schließen, weil die DB Reise und Touristik sich weigerte, den Verkauf von Fernfahrkarten weiter zu ermöglichen.

Die Väter der sog. Bahnreform haben es leider versäumt, im Gesetzeswerk eine Mindestversorgung der Bevölkerung wie bei Postdienststellen und Briefkästen festzuschreiben.

5.7 Unpünktlichkeit

Zum 1.1.2003 trat der neue Verkehrsvertrag zwischen RMV und DB Regio in Kraft, der eine Bonus/Malus-Regelung beinhaltet. Auch 2,5 Millionen Abschläge des RMV pro Jahr konnten jedoch die Pünktlichkeit bei DB Regio nicht verbessern: Im Jahr 2003 sackte die Pünktlichkeit auf nur noch 85 % ab. Dies zeigt ganz klar, dass die vereinbarte Malus-Regelung nicht griff, weil die erzielten Kosteneinsparungen der DB Regio viel höher sind.

Ursachen sind (diese lassen sich exemplarisch auf der Main-Neckar-Bahn studieren):

- Verfehlte Rationalisierungsmaßnahmen an Strecken, Rollmaterial und Personal
- Das Herausquetschen jeglicher Redundanz aus dem System Bahn

Dadurch wachsen banale alltägliche Störungen zu gravierenden Ausmaßen an. Ein Gutachterbüro hat dies vor kurzem anhand einer umfassenden Simulation für das gesamte Schienennetz in NRW bestätigt, siehe Anlage 2. D.h. die Ursache der unausrottbaren Verspätungen hierzulande ist die

² Siehe hierzu www.nvbw.de und www.rheinland-pfalz-takt.de/

unzureichende Betriebsorganisation der DB.

Die Schweizer Bahngesellschaften oder die japanischen Bahngesellschaften beweisen, dass Bahn-Fahrpläne mit einer Genauigkeit von einer Minute eingehalten werden können.

5.8 Zugstreichungen am 17. April 2004

Dies ist ein Stück aus dem Tollhaus:

- In einer Nacht- und Nebelaktion legte die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat am 24.3.2004 eine umstrittene Beschlussvorlage vor. Hans-Nikol Biehl vom HMWVT antwortete uns hierzu am 30.3.2004:
„Von der Abbestellung erhielt ich erst ganz kurz vor der Sitzung Kenntnis. Ich hätte auch andere Einsparungsmöglichkeiten außer Zugabbestellungen für denkbar gehalten.“
- Alle Aufsichtsratsmitglieder waren der Auffassung, dass die Zugstreichungen nur bis zum Dez. 2004 gelten würden.
- Hinterher stellte sich heraus, dass die Zugstreichungen auch für 2005 gelten.
- Bei den Zugstreichungen wurde das S-Bahn-Netz ausdrücklich ausgenommen, dadurch wurde das starke Ungleichgewicht im Bedienungsangebot zur Region noch vergrößert, ein Verstoß gegen § 1 Abs. (2) ÖPNGVH.

Wegen einer 0,5%igen Einsparung wurden

- Das DB-Kursbuch und die RMV-Fahrplanbücher ungültig gemacht
- Die angrenzenden Verkehrsverbände vor vollendete Tatsachen gestellt
- Schienenersatzverkehr bestellt mit zwei- bis zweieinhalbfacher Fahrzeit, ohne die LNGs zu informieren
- Die Busse fahren auf z.T. nicht zugelassene Routen die Bahnhöfe an, der Bus-Fahrplan wird nicht eingehalten
- Die Fahrgäste wandern von einem Tag zum andern ab.

Weder der VRN noch die NVBW haben solche Zugstreichungen vorgenommen; die NVBW hat die Mittelkürzungen in vollem Umfang auf DB Regio überwältzt. Warum konnte Herr Sparmann das nicht?

5.9 Fehlende Ausschreibungen und Vergaben im SPNV

Mit Stand vom 14.12.2003 werden im RMV-Gebiet folgende SPNV-Strecken durch nichtbundeseigene EVU bedient:

- RMV-Linie 36 Gießen – Gelnhausen: Butzbach-Licher Eisenbahn
- RMV-Linie 31 und 32 Friedberg – Beienheim – Nidda / Wölfersheim Södel: Butzbach-Licher Eisenbahn
- RMV-Linie 33 Friedberg – Hanau: Butzbach-Licher Eisenbahn
- RMV-Linie 16 Friedberg – Friedrichsdorf: Butzbach-Licher Eisenbahn
- RMV-Linie 15 (Frankfurt) - Friedrichsdorf: Brandoberndorf: Frankfurt - Königsteiner Eisenbahn
- RMV-Linie 13 Frankfurt-Höchst – Bad Soden: Frankfurt - Königsteiner Eisenbahn
- KBS 642 Hanau - Kahl - Schöllkrippen: Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft mbH

Es fällt auf, dass die nichtbundeseigenen EVU nur schwächer belastete Dieselstrecken betreiben, die ertragsstarken S-Bahnen und elektrifizierten Hauptstrecken bleiben dem Monopolisten DB Regio vorenthalten.

Die Bundesländer Schleswig-Holstein und Thüringen haben inzwischen einen erheblichen Teil ihres SPNV im Wettbewerb vergeben. Im VRN hat die S-Bahn Rhein-Neckar nach der europaweit größten Ausschreibung mit einem Volumen von ca. 6 Mio. Zkm/a im Dez. 2003 den Betrieb aufgenommen, 20% Kosteneinsparung wurden erzielt. Beim RMV herrscht auch bei diesem Thema 9 Jahre nahezu Stillstand.

Eine sachkundige Analyse der Ursachen und Folgen unterlassener Ausschreibungen und fehlenden Wettbewerbs findet sich in Anlage 1. Besonders bemerkenswert ist die Aussage, dass durch

Vergabe im Wettbewerb mindestens 18% Kostensenkung, tlw. bis zu 30 % möglich sind. Voraussetzung ist, dass starke und schwächere Strecken im Paket vergeben werden. **Mit diesen Kostensenkungen ließe sich ein veritables Mehrangebot wie im Rheinland-Pfalz-Takt finanzieren, statt die Kunden mit Zugstreichungen zu schikanieren.**

5.10 Busverkehr

Auffällig ist, dass der Regionalbusverkehr als eigene Größe dargestellt wird. Ein Bezug zum Lokalbusverkehr oder zum SPNV wird leider nicht hergestellt. Es wird nur von „Wettbewerb“ und „Mittelstandsförderung“ geredet. Soll etwa der Bus innerhalb des RMV dem SPNV Fahrgastanteile abjagen? Schon der Versuch, ein Grundnetz im Busverkehr zu definieren, läßt darauf schließen. Ein Busgrundnetz als Alternative zum SPNV-Grundnetz führt nur zur Verzettelung der immer knapper werdenden Finanzmittel des RMV.

6 Die Lösungsvorschläge von PRO BAHN

6.1 Finanzen

- Für Planungssicherheit 2004 bis 2009 sind gesicherte Finanzen erforderlich, sonst steht der gesamte RNVP unter Finanzierungsvorbehalt.
- Kostensenkungen von 15-30% durch mehr und vorgezogene Ausschreibungen im SPNV (siehe Anlage 1)

6.2 Organisatorisch

- Kurzfristig sollte im RMV-Aufsichtsrat darauf hingewirkt werden, die Bonus-Malusregelung im Verkehrsvertrag zwischen RMV und DB Regio so zu verschärfen, dass sie ein wirksamer Anreiz zur Pünktlichkeit wird. Ein gemeinsames Vorgehen der Bundesländer gegen die Schlechtleistungen der DB Regio erscheint am aussichtsreichsten.
- Ein attraktiver Regionalschnellverkehr und eine S-Bahn zwischen den Ballungsräumen Rhein-Neckar und Rhein-Main erfordern eine länderübergreifende Planung und Zusammenarbeit zwischen NVBW, VRN und RMV statt der bisherigen mangelhaften Abstimmung und Konfrontation, bei der die Fahrgäste auf der Strecke blieben.

6.3 Schienenverkehr

- Die Planungsabteilung des RMV sollte sich durch eine Besichtigung aller Strecken selbst ein Bild von der Streckeninfrastruktur und vom Ausmaß der konzeptionslosen Rückbauten durch DB Netz AG zu machen und dann *eine eigene Beurteilung der Lage erstellen*.
- Wir fordern, baldmöglichst die Vorbereitungen für die Ausschreibung der vier S-Bahn-Teilnetze zu beginnen und in 2-3 Jahren mit der ersten Vergabe im Wettbewerb.
- Wir brauchen eine Grundversorgung mit personalbesetzten Fahrkartenverkaufsstellen zumindest an den Eisenbahnknoten im Verbundgebiet; dies sollte Bestandteil des Stationsentwicklungsplans werden.
- Für die Main-Neckar-Bahn muss baldmöglichst eine Ersatzlösung für die am 15.12.2002 weggefallenen RE eingeführt werden, mindestens im Zweistundentakt.
- RMV und VRN müssen ihre S-Bahn-Planungen auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn koordinieren.
- Mittelfristig sollten ein Regionalschnellverkehr 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.

6.4 Busverkehr

- In einem Verkehrsverbund sollte für den Bus das Kerngeschäft in der Bedienung von Tangenten, Querverbindungen und in der Zubringerfunktion zum SPNV-Grundnetz liegen. Für

die RMV-Nutzer macht dies mehr Sinn, als die Förderung eines Busparallelverkehrs.

6.5 Tarife

- Die Tarifdiktatur des Kostendeckungsgrads ist gescheitert, stattdessen brauchen wir ein Angebot und ein Tarifsysteem, das mind. 50% mehr Fahrgäste anlockt und 50% mehr Einnahmen bringt.
- Einführung eines verbundweiten Schülertickets zu ähnlichen Konditionen wie das Maxx-Ticket des VRN und das Mobiticket der DADINA und OREG. Die Mobitickets wurde gegen den Widerstand der Tarifhardliner im RMV durchgesetzt, haben zahlreiche Neukunden gebracht und rechnen sich.
- Das Projekt "Elektronischer Fahrschein" sollte kritisch überprüft (Datenschutz, Kosten, Nutzen, Kompatibilität ...) und ggf. beendet werden.

7 Zusammenfassung

Mit dem Entwurf des RNVP unternimmt der RMV mit 7-jähriger Verspätung den Versuch, die Angebote und Maßnahmenkonzepte der interessierten Öffentlichkeit zu erläutern. Die vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen sind begrüßenswert, ihre finanzielle Absicherung ist ungewiß. Die Kapitel Telekommunikation und Innovative Tarif- und Vertriebssysteme gehen an der Wirklichkeit vorbei, sie sind lediglich geeignet, den in 9 Jahren RMV-Nutzung gestählten Kunden die Zornesader schwellen zu lassen.

8 Quellenverweise

[1] Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder, Hestra-Verlag, Darmstadt, 1996

9 Impressum

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Gerhard Born, Bernbachstr. 11, 35457 Lollar
Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg (Redaktion)
Stefan Grasshoff, Naunheimer Str. 45, 35576 Wetzlar
Reinhard Lohrmann, Hebbelstr. 5, 64293 Darmstadt
Thomas Mroczek, Im Rod 4, 64569 Nauheim
Wilfried Staub, Königsteiner Straße 156a, 65812 Bad Soden am Taunus

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main

10 Anlagen:

1. Wettbewerb im Schienenverkehr – Kaum gewonnen, schon zerronnen? Erster unternehmensneutraler Wettbewerbsbericht im Auftrag von Mehr Bahnen e.V., Berlin, 15. März 2004
2. DIE ZEIT Nr. 46/2003 „Auf Knirsch geplant“ Zugverspätungen häufen sich. Von Dirk Asendorpf
3. Darmstädter Echo 18.6.2004 „S-Bahn-Netze werden verknüpft – Rhein Neckar – Ab 2010 von Mannheim nach Darmstadt im Halb-Stunden-Takt.“