

PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises

Fassung der Anhörung

September 2006



Titelbild: Das Leben in vollen Zügen genießen (nach dem Motto Volker Sparmanns): So wie hier am 23.01.2006 um 5:52 nach der Abfahrt in Reinheim im VIA84560 nach Frankfurt. Mittlerweile wurde dieser Zug, in veränderter Fahrplanlage, auf eine Doppeleinheit verlängert (Foto PRO BAHN Starkenburg)

1. Generelle Kommentare zum Nahverkehrsplan

Die Bereitstellung aller Unterlagen zum Nahverkehrsplan Odenwaldkreis unter <http://www.nbsw.de/oreg/> ist gut gemacht und nutzerfreundlich, sie verdient großes Lob und wird zur Nachahmung empfohlen. Die Initiative zur Förderung der deutschen Sprache hebt hervor: Nur wenige Rechtschreib- und Zeichensetzungsfehler!

Es fehlt jedoch eine Einleitung mit Verweisen auf die gesetzlichen und planerischen Grundlagen [HÖPNVG], [RMV] und eine klare Festlegung des Planungszeitraums des vorliegenden Entwurfs.

Da der Odenwaldkreis an Baden-Württemberg und Bayern angrenzt, ist eine Abstimmung auch des lokalen ÖPNV mit den dortigen Nachbarkreisen erforderlich. Davon ist im gesamten NVP nichts zu lesen. Auch der RMV hat seine Hausaufgaben – Abstimmung des SPNV mit den Nachbarländern – nur unzureichend erledigt.

Die Bestandsaufnahme und das Anforderungsprofil beim Schul- und Jedermannverkehr sind i. w. zutreffend dargestellt. In der Bestandsaufnahme fehlt eine Erfassung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV, im Anforderungsprofil fehlen entsprechende Zielvorgaben.

Auch die Ausführungen zu den Haltestellenausstattungen und zur Beschaffenheit der Fahrzeuge verdienen Zustimmung.

Ebenfalls sind die in den Maßnahmendefinitionen angesprochenen anzustrebenden Verbesserungen i.w. richtig dargestellt. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungsmaßnahmen zum Schienenverkehr. Auch sind positive Entwicklungen wie Verkehrsverbesserungen am Wochenende im Bereich Höchst/Breuberg enthalten. Auch die "Natour-Busse" sollen beibehalten werden.

Entscheidend ist jedoch, dass alle Festlegungen im Nahverkehrsplan unter Finanzierungsvorbehalt stehen und dass z.B. für eine Optimierung des Verkehrs Schiene/Straße der RMV mitspielen muss (siehe z .B. das dargestellte Problem der "Realzeitenangabe" der Fahrzeiten der VIAS in Michelstadt).

2. Punkte, die im Nahverkehrsplan nicht angesprochen werden

Dieser Abschnitt enthält Anmerkungen und Beobachtungen unserer Mitglieder, die sich **nicht** auf einzelne Textstellen im Entwurf des Nahverkehrsplans beziehen lassen.

1. Der Odenwaldkreis ist bei den morgendlichen Direktzügen über Darmstadt Nord nach Frankfurt schlecht weggekommen. Es gibt ab Erbach den Frühzug um 4:57 und dann den zweiten Zug um 7:09. Leider fährt der ideale Zug für Büro-Arbeiter um 6:25 nur ab Wiebelsbach-Heubach. Dieser Zug sollte bereits ab Erbach starten.
2. Gleichfalls ist an Wochenenden die Route nach Lützelbach wieder aufzunehmen. Sie könnte in einer ähnlichen Variante betrieben werden wie die Natour-Busse im Erbach-Michelstädter Raum. Das Gleiche gilt für Hummetroth/Hassenroth.
3. Es fehlt auch immer noch der Spätbus ab Darmstadt in den Odenwald, den wir einstmals hatten. Zum Beweis in Anlage 1 eine Kopie des Fahrplans aus dem Jahr 1974/75.
4. Es fehlt im Odenwaldkreis eine einheitliche ÖPNV-Störungsnummer, die über die **gesamte Betriebszeit erreichbar** ist. Erreichbar heißt auch während der Betriebszeit des Mondscheinbusses, z.B. wenn die Kinder nachts in einem Dorf stehen und der Bus nicht kommt. Die OREG-Rufnummer ist dann nicht mehr besetzt.
5. Die OREG sollte mit Hilfe von Umfragen die wirklichen Bedürfnisse und auch Kundenzufriedenheit ermitteln. Dies ist in den Nahverkehrsplan als Aufgabe mit aufzunehmen.

6. Um den Nahverkehr im Odenwaldkreis wesentlich zu fördern, sollten im Nahverkehrsplan klare Ziele wie Erhöhung der Fahrgäszahlen um xx % im Zeitraum bis zum Jahr yyyy vorgegeben werden.
7. Schüler sind die ÖPNV-Fahrgäste von morgen. Derzeit kommt es immer wieder zu überfüllten Bussen, die ein negatives Image des ÖPNV prägen können.
8. Die OREG gibt viel Geld für Image-Broschüren aus, die aber wenig Wirkung zeigen.
9. Die Fahrtroute des Natour-Busses Reichelsheim - Rohrbach - Ober-Mossau - Steinbuch - Michelstadt bietet sich als Schnellverbindung Reichelsheim - Michelstadt auch werktags an.

Haltepunkt Erbach Nord

Der Haltepunkt Erbach Nord wurde 1994 mit erheblichen kommunalen Steuermitteln erbaut. Seit der Übernahme des Zugbetriebes durch die VIAS GmbH wird er nur noch unzureichend bedient; so halten die „StadtExpresß“-Züge Eberbach – Frankfurt (fast) gar nicht mehr an diesem Haltepunkt. Dafür gibt es keine vernünftige Begründung:

- Das Konzept des „StadtExpresß“ (früher Pendler-Eilzüge) sieht vor, daß Züge in der Provinz an allen Stationen halten, von der letzten wichtigen Station vor einer Metropole dann ohne Halt zu ihrem Ziel durchfahren.
- Wenn die SE in Hetschbach und in Lengfeld halten, müssen sie auch in Erbach Nord halten.
- Fahrplantechnische Zwänge gibt es nicht, die SE warten stets in Höchst einige Minuten auf den Gegenzug.

Fahrgastinformation

- Kritische Überarbeitung der Fahrplanhefte, insbesondere Zusammenhänge zwischen Liniennetzplan und Fahrplantabellen
- Beispiel Michelstadt – Amorbach: Lt. Liniennetzplan 1040, richtig ist aber Fahrplantabelle 44!
- Die Hefte werden auch von Schülern gelesen: Deshalb Kontrolle auf Rechtschreib- und Zeichensetzungsfehler!

Informationen bei „Schienenersatzverkehr“

Die Fahrgastinformation anlässlich der Bauarbeiten auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn waren mangelhaft, wohl wegen mangelnder Erfahrung und fehlender Ortskenntnisse der VIAS GmbH:

- Keine Informationen in der elektronischen Fahrgastinformation der DB
- Mangelhafte Informationen in der elektronischen Fahrgastinformation des RMV (Baustellenfahrplan nur über Umwege erreichbar)
- Kein Hinweis auf eine Stelle, die telephonisch kompetente Auskünfte bei Problemen geben könnte
- Keine rechtzeitige Information in den Zügen
- Graphisch mangelhafte und verwirrende Aushänge an den Haltestellen (bunte Bildchen, aber kaum lesbare Information)
- Aber: Gute Idee eines „Schnellbusses“ von Eberbach nach Erbach!

3. Grenzüberschreitender Verkehr

Der ÖPNV über die Kreisgrenzen hinweg ist stark verbesserungswürdig.

Nach Westen zum Kreis Bergstraße:

1. Eine durchgehende Buslinie Eberbach - Beerfelden - Wald-Michelbach ist wünschenswert. Erreicht werden könnte das, indem die OREG-Buslinien 53 und 55 zusammengefasst und diese Linie nach Wald-Michelbach weitergeführt würde
2. Anzustreben wäre ebenfalls eine durchgehende Busverbindung Erbach / Michelstadt über Marbacher Stausee - Hintersklingen - Grasellenbach - Wald-Michelbach (Taktknoten). Zu erreichen wäre das durch Aneinanderknüpfen der OREG 33 mit der BRN 681.
3. Die OREG Buslinie 14 Reichelsheim - Ober-Ostern - Weschnitz sollte auf die BRN -Linie 667 besser abgestimmt werden, bzw. sollten beide Busse in Weschnitz Ort aufeinander warten können.
4. Geprüft werden könnte auch die Aufteilung der Linie 14 in eine Linie Reichelsheim - Erzbach - Grasellenbach und eine Linie Reichelsheim - Ostern - Weschnitz – Fürth.
5. Der Knoten-Bahnhof Fürth sollte in Zusammenarbeit mit dem Kreis Bergstraße nach Möglichkeit unterstützt werden.
6. Die BRN-Linie 656 sollte in Reichelsheim besser mit den anderen Buslinien verknüpft werden. Ein Knoten Reichelsheim ist anzustreben.

Nach Süden:

7. Der S-Bahnknoten Bf Eberbach, wo sich S-Bahnen aus beiden Richtungen zur Minute 28 und 58 begegnen, bietet sich als idealer Taktknoten an und sollte mit den anfangenden Buslinien als solcher genutzt werden.
8. Um den südlichen Abschnitt der Odenwaldbahn aufzuwerten, wäre eine Buslinie Kailbach - Mudau - Buchen sinnvoll. Seitdem keine weiterführenden Züge über Eberbach hinaus Richtung Stuttgart fahren, sind die Fahrgastzahlen auf dem Südabschnitt eingebrochen. Eine Buslinie Kailbach - Mudau - Buchen wäre auch für den Neckar-Odenwaldkreis von Vorteil, denn damit bekämen Buchen und Mudau schnelle Verbindungen nach Darmstadt und Frankfurt. Außerdem wären mit mehr Fahrgästen in Zukunft auch die Chancen auf weiterführende Züge erhöht.
9. Die Buslinien 50 - 54 mit Ziel Neckartal hätten mehr Fahrgäste, wenn sie als S-Bahn-Zubringer aufgewertet würden und einen entsprechend dichteren Takt führen. Die schlechte Erschließung des südlichen Odenwaldkreises könnte so erheblich verbessert werden.

Ähnlich verbesserungswürdig wie der ÖPNV über die westliche Kreisgrenze hinweg scheint der öffentliche Verkehr über die östliche Kreisgrenze zum Kreis Miltenberg hin zu sein. Vor allem im südlichen Bereich enden die Buslinien meist im letzten Ort vor der Kreisgrenze.

10. Die einstmals vorhandenen Wochenendverbindungen nach Bayern gibt es immer noch nicht. Hier spricht der NVP nur von von Fahrtziel Mömlingen! Das Fahrziel muss wie in guten Zeiten Aschaffenburg lauten, da die Kappung der Strecke den Fahrgästen nur Ärger beschert.
11. Die grenzüberschreitende Buslinie 44 von Erbach nach Amorbach hat werktags nur wenige Fahrtenpaare, sonntags fährt gar nichts. Die Linie fährt nicht einmal direkt sondern über Weilbach. Wo kein Angebot ist, ist keine Nachfrage.

4. Kommentare zu spezifischen Fundstellen

<i>Fundstelle</i>	<i>Zitat</i>	<i>PRO BAHN-Kommentar</i>
Liniennetzgrafik und Bild 4		Die Liniennetzgrafik zeigt das Fehlen fast jeder grenzüberschreitende ÖPNV-Linie in den Kreis Bergstraße und in den Kreis Miltenberg. Es ist offensichtlich, daß das ÖPNV-Angebot an den Kreisgrenzen haltmacht, die Verkehrsnachfrage natürlich nicht.
Liniennetzplan	Die OREG Linie 54 hat zwei verschiedene Linienwege.	Es wäre kundenfreundlicher, den zwei Linien auch zwei verschiedene Namen bzw. Nummern zuzuordnen.
Liniennetzplan		Der NaTour-Bus ist nicht dargestellt.
Bild 3	Verkehrsmengen PKW: Von Erbach/Michelstadt nach Miltenberg 10.000-19.999 Von Höchst nach Obernburg 5.000-9.999	Durch Vergleich mit den Grafiken auf S. 8 wird unmittelbar klar, daß eine Regionalbuslinie von Erbach/Michelstadt nach Miltenberg erforderlich ist. Ebenso ist eine langfristige Trassensicherung der Bachgaubahn für eine spätere Reaktivierung erforderlich, z.B. wenn die Ölpreise sich nochmal verdoppelt haben.
S. 7 unten	Die Motorisierung der Bevölkerung mit PKW/Kombi im Odenwaldkreis ist von 1996 bis 2003 von 548 auf 595 Fahrzeuge je 1.000 Einwohner gestiegen.	Für die Berufspendler nach Darmstadt und Frankfurt sind die Verkehrsengpässe vor dem Ziel und die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Ziel entscheidend für die Wahl Bus, SPNV oder MIV. Mit der derzeit diskutierten Einführung einer Citymaut in Frankfurt oder in allen Großstädten Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt wird dieser Aspekt noch wichtiger. Durch die mangelhafte Kapazität der Odenwaldbahn im Berufsverkehr seit der Betriebsübernahme der VIAS (siehe Titelbild) gibt es derzeit praktisch keinen Spielraum, um höhere Marktanteile unter den Berufspendlern zu gewinnen. Hier wurde ein Riesenchance vergeben. Wer berufstätig ist, muß i.d.R. in der HVZ fahren und kann nicht in der SVZ fahren.
S. 8 Grafik Regionaler ÖPNV	Die rot dargestellten Regionalbuslinien Michelstadt – Nieder-Kainsbach und Reinheim - Fürth sind nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans.	Allerdings sind diese auch nicht im gültigen RMV-Nahverkehrsplan [RMV] beschrieben. Die unspezifischen Aussagen in [RMV] zum Busverkehr beziehen sich auf: Kap. 9. Strategie im Busverkehr Anhang V Kenndaten der Linienbündel Anhang VI Funktionale Beschreibung der Linienbündel Daraus kann man schließen, daß der regionale Busverkehr im luftleeren Raum geplant wird! Also bitte genaue Querverweise angeben, wo und wie das Angebot dieser Regionalbuslinien geplant wurde/wird.
S. 9	Bestandsaufnahme Mondscheinbus	Leider fahren inzwischen die Mondscheinbusse meist leer durch die Nacht. Da es sich um ein Kind Herrn Landrat Schnurs handelt, traut man sich nicht die Busse einzustellen, aber eine Attraktivitätssteigerung bekommt man auch nicht hin. Hier wird im Odenwaldkreis viel Geld ausgegeben, mit dem man so manche Fahrt zwischen Höchst und Aschaffenburg oder auch nach Lützelbach finanzieren könnte.
S. 16	Ablösung Verzehrmodell Schneller Odenwälder	Es fehlt eine klare Aussage, ob noch Rest-Ansprüche an DB Regio aus dem Kauf neuer

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
		Triebwagen in den 90er Jahren bestanden oder das Geld vollständig verfrühstückt wurde.
S. 16	Künftig: Neues Betriebsprogramm Odenwaldbahn ca. 500.000 € jährlich	Hier sollten gestaffelte Beträge entsprechend der zeitlichen Umsetzung des neuen Betriebsprogramms 2006, 2007 ff. angegeben werden.
S. 16	Als zwingende Voraussetzung zur Aufnahme der Modernisierung der Odenwaldbahn in das Vorhabenprogramm von DB-Netz und die entsprechenden Bundesprogramme wurde vom RMV eine 20jährige Bestellgarantie über zusätzliche 519.000 jährliche Zugkilometer auf der Odenwaldbahn abgegeben, die ebenfalls partnerschaftlich vom RMV und den Gebietskörperschaften zu finanzieren sind. Dies bedeutet ab 2006 für den Odenwaldkreis eine zusätzliche Belastung von ca. 500.000 € jährlich.	Welche jährlichen Steigerungsraten pro Zugkilometer hat der RMV zugrunde gelegt? Was passiert, wenn DB Regionalnetz Odenwald nach dem DB-Börsengang oder nach dem Bau des ESTW den Trassenpreis verdoppelt? (Für 10 Mio € pro Kreis, also ca. 30 Mio € für alle drei Kreise, hätte man die ganze Museumsbahn auch kaufen können.)
S. 20	Linienbündelung	Das Verfahren wird problematisch, wenn die Buslinien gebündelt werden, bevor ein vernünftiges SPNV-Angebot definiert und die Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schiene erreicht ist.
S. 21	Anforderungsprofil Ausbildungs- verkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Notwendigkeit der Busfahrten Bahnhof Michelstadt – Gymnasium Michelstadt (vgl. auch Schülerbeförderungsstandards) prüfen • Auswirkungen der Umstellung auf Ganztagschulen prüfen
S. 31	Einzugsradien um Haltestellen	Ist das ein VDV-Standard oder RMV-Standard? Bitte Quelle angeben.
S. 33	Die vom RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Mindeststandards sollen gleichermaßen für den regionalen wie auch für den lokalen Busverkehr gelten und Bestandteil der jeweiligen Nahverkehrspläne werden. Zur lokalen Umsetzung dieses Beschlusses verpflichtet der Kooperationsvertrag mit dem RMV, weil der festgelegte Standard zu den Marketingzielen des Verbundes gehört.	Der Kreisausschuß beschloß dagegen, die RMV-Mindeststandards nicht anzuwenden, nur auf den Hauptlinien. Das wirft die Frage auf: Hat der Geschäftsführer des größten und schönsten Verkehrsverbundes Europas diese Unbotmäßigkeit schon gelesen?
S. 37 ff	Maßnahmendefinition (und Mängelanalyse)	<p>“NaTourBus“:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach welchen Kriterien wurden die Linien geplant? • Wie hoch sind die Fahrgastzahlen? • Könnte man nicht auch die indirekten Nutznießer (Gaststätten, Museen etc.) zur Finanzierung dieses Angebotes heranziehen? • Wäre es nicht vielleicht sinnvoll, mal alle touristischen Ziele im Odenwaldkreis und in den unmittelbar angrenzenden Kreisen zu erfassen und Beziehungen zwischen ihnen zur Planung der Routen heranziehen?
S. 37	.. die	Unseres Wissens ist der Fahrplan Weschnitz-

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
	geänderten SPNV-Betriebskonzepte (Weschnitztalbahn, Odenwaldbahn) führen dazu, dass außerhalb der Stadtbussysteme in der Praxis keine stringente Vertaktungen umgesetzt werden konnten und bedarfsorientierte Einzellösungen gefunden werden mussten.	talbahn seit der Modernisierung 1994 strikt vertaktet, doch immer noch unzureichend.
S. 42	Sonstige Infrastrukturmaßnahmen	Buslinie 44: Michelstadt – Amorbach: Haltestelle „Amorbach Bahnhof / B469“ bitte zum Bahnhof verlegen; der bisherige Standort ist unzumutbar (kein Wetterschutz, direkt an der Schnellstraße gelegen)
S. 42	Sonstige Infrastrukturmaßnahmen	Beerfelden Markt sollte als Busknoten ausgebaut werden.
S. 44	Mängel Linie 44:	Wochenendverkehr Erbach -> Amorbach fehlt. Vorschlag: Verlängerung des ersten und letzten Kurses des „NaTourBusses“ bis Amorbach unter Auslassung Würzbergs
Bild 4	Verknüpfungspunkte	Verknüpfungspunkte: Miltenberg / Amorbach fehlen
S. 40	Ungelöst ist jedoch nach wie vor die Kommunikation mit den regionalen Bussen und die Anschlusssicherung Zug-Bus. Hier fehlt noch jegliche infrastrukturseitige Voraussetzung.	Dies ist der zweite Schritt. Als ersten Schritt muß der RMV endlich eine vertragliche Regelung mit der DB Netz AG zur Weitergabe der VIAS-Betriebsdaten treffen, was er vor der Betriebsübernahme der VIAS versäumt hat. Die Folge ist die Nichtdarstellung der "Realzeiten" der Vias unter www.bahn.de Wir verweisen hierzu auf Anlage 1 und bitten die OREG, entsprechend auf den RMV einzuwirken.
S. 41	Zug-Bus-Verknüpfungen Höchst	Die Bus-Anbindungen an die Odenwaldbahn sind immer noch verbesserungswürdig. Es gibt eine Reihe von Buslinien, die verlassen den Bahnhof Höchst, in dem Moment, wenn der Zug einfährt. Weiterhin gibt es Busse die erreichen planmäßig den Bahnhof, nachdem der Zug gerade losgefahren ist. Die Kommunikation zwischen Bus und Bahnhof ist derzeit eine Katastrophe. Obwohl der Bahnhof "noch" besetzt ist, sieht sich der Fahrdienstleiter nicht in der Lage den neben dem Bahnhof parkenden Bussen ein Signal zum Warten zu geben, wenn der Zug nur wenige Minuten Verspätung hat.
S. 41	Funkkontakt mit Stellwerk Höchst; Bhf schaltet ab mangels Funkdisziplin	Kaum zu glauben! Wer hat hier mangelnde Funkdisziplin: Stellwerker oder die Busfahrer?
S. 46	5. Handlungserfordernisse im ÖPNV ... ▪ Stärkere Orientierung an den Mobilitätsansprüchen der wahlfreien Personen (insbesondere im Abendverkehr, Freizeitverkehr)	Dem stimmen wir vorbehaltlos zu!
Ergänzende Unterlagen Darstellungen zur Raumstruktur		Auf Plänen „Verkehrsinfrastruktur“ und „Öffentliches Verkehrsnetz“ fehlen <ul style="list-style-type: none"> • Maintalbahn Aschaffenburg - Miltenberg und

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> • Madonnenlandbahn Miltenberg – Amorbach – Seckach Ganz unten rechts muß es heißen: „nach Mosbach – Osterburken / Heilbronn“

Quellenverweise

[HÖPNVG] ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen vom 1. Dezember 2005

[RMV] Regionaler Nahverkehrsplan 2004 bis 2009, RMV, Hofheim, 2004

Anlagen

1. Schreiben Richard Lichtenstein an Geschäftsführer Volker Sparmann (RMV) vom 28.6.2006
2. Kopie des FVV-Fahrplans 555 Odenwaldbahn aus dem Jahr 1974/75 mit Spätkbus Darmstadt – Erbach.

Impressum

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg

Sven Grahner, Altneudorfer Str. 3a, 69250 Schönau (PRO BAHN-Regionalverband Rhein-Neckar e.V.)

Hans Hofferberth, Bergweg 8, 64739 Höchst

Richard Lichtenstein, Bahnhof Kailbach, 64754 Hesseneck

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