

# PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.  
Gemeinnütziger Fahrgastverband



## Stellungnahme zum

### Nahverkehrsplan

### Kreis Groß-Gerau

*Entwurf des Schlußberichts vom Januar 2007*



Dauerbrenner Langsamfahrstellen: Der LA-Schilderwald an Südhessens Bahnstrecken bedingt Schleichfahrten und gefährdet Anschlüsse, auch nahe Klein-Gerau (Foto Volker Gelmroth, 08.10.2006)

# 1 Generelle Anmerkungen

Im Schulverkehr sollten tarifliche Vergünstigungen wie das MobiTick auch in Bereiche des Kreises Groß-Gerau bestehen, z.B. von der Siedlung Hesselroth nach Darmstadt.

## 2 Spezifische Fundstellen

<i>Fundstelle</i>	<i>Zitat</i>	<i>PRO BAHN-Kommentar</i>
S. X	<b>RMV</b> (2004): Regionaler Nahverkehrsplan 2004 bis 2009 - Entwurf. Hofheim	Der RMV-Nahverkehrsplan liegt seit 2004 in der Endfassung vor.
S. XI		Es fehlt der gültige VRN-Nahverkehrsplan
S.2	Der Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Rüsselsheim, der im März 2006 zur Anhörung vorgelegt wurde, greift gemäß Beschluss des Aufgabenträgers Stadt Rüsselsheim die Inhalte zu diesem Gutachten nicht auf. Die Bearbeitungsergebnisse des Entwurfs des NVP Rüsselsheim 2006 beziehen sich ausschließlich auf das innerstädtische Verkehrsangebot der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH, so dass keine Maßnahmen für die Fortschreibung des NVP Kreis Groß-Gerau berücksichtigt werden müssen.	Dieser ineffizienten und kostentreibenden Kirchturmpolitik der Sonderstatusstadt Rüsselsheim sollte ein rasches Ende bereitet werden, insbesondere in Anbetracht der Mittelkürzungen im ÖPNV.
S.24		Zuordnung der Buslinien: Die Linien 5505 bzw 45, 5506 und 5514 gehören auch zur DADINA.
S. 29 Tabelle 6-1 Karte 11 Bewertung der Verknüpfungspunkte	Gernsheim Bahnhof	Die ganze Örtlichkeit ist außerordentlich unübersichtlich, Bahnhofsgebäude, Bahnsteige, Bushaltestellen und markante Punkte der Stadt (z.B. Kirchen) lassen sich nicht erkennen, so daß man die falsche Unterführung wählt und trotz einer Wegeskizze einen Punkt auf der anderen Seite nicht in angemessener Zeit findet. Lärmschutzwände sind nicht nur häßlich, sondern erschweren auch die Orientierung. Wegweisung/Orientierung hätte ein – verdient.
S. 29 Tabelle 6-1 Karte 11 Bewertung der Verknüpfungspunkte	Walldorf Bahnhof	Der Fußweg vom Bahnsteig einer Richtung zu Bahnsteig der Gegenrichtung darf nicht zu weit sein, wie es in Walldorf ist , wo man sehr weite Strecken über Rampen zum anderen gehen muß.
S. 33	Die Nachfrage auf der Riedbahn mit rund 15.000 täglichen Fahrgästen und der Achse Darmstadt – Mainz/Wiesbaden mit rund 10.000 täglichen Fahrgästen verdeutlichen die Bedeutung des SPNV für den ÖPNV im Kreisgebiet.	Das derzeitige Platzangebot der 3-Wagenzüge auf der Linie 75 ist in der HVZ und mittags bei Schulende unzureichend; zahlreiche Fahrgäste müssen stehen. Hier ist mit der Einführung neuer Fahrzeuge 2008 ca. 50% mehr Sitzplatzkapazität erforderlich.
S. 35	Einem quantitativ umfassenden Verkehrsangebot stehen qualitative Mängel in Bezug auf die Netzkonzeption (Integraler Takt und	Wir bitten die LNVG nochmals, bei der RMV-GmbH als Besteller der SPNV-Leistungen und bei DB Netz AG auf die Beseitigung der seit Jahren bestehenden Langsamfahrstellen v.a.

<b>Fundstelle</b>	<b>Zitat</b>	<b>PRO BAHN-Kommentar</b>
	Produkte) und die Infrastruktur (Fahrwege, Fahrzeuge, Stationen und Kommunikation) gegenüber.	auf der Linie 75 zu drängen. Diese führen dazu, daß z.B in Darmstadt Hbf trotz planmäßiger Ankunft zu Minute 21 häufig der ITF-Knoten zu Minute 30 verpaßt wird.  Sollte keine Besserung erzielt werden, sollte die LNVG die Bestellerentgelte an den RMV entsprechend kürzen.
S. 36	Die konzeptionelle Ausrichtung des SPNV auf der Riedbahn ist geprägt durch zwei unterschiedliche S-Bahn-Planungen der Verbände RMV und VRN	Die LNVG sollte unter Hinweis auf § 14 Absatz (3) Hessisches ÖPNV-Gesetz <sup>1</sup> auf eine abgestimmte S-Bahn-Planung der Geschäftsführer Schreiner (VRN) und Sparmann (RMV) drängen, auch unter Einschaltung des HMWVLT. Die beiden Verbände arbeiten seit Jahren mit ihren S-Bahn-Planungen auf der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn gegeneinander. Der VRN ging sogar soweit, die Bürgermeister der Anliegerkommunen im Kreis Darmstadt-Dieburg zu einer Informationsveranstaltung über die geplanten Bahnhofsm modernisierungen einzuladen, ohne den RMV und DADINA zu informieren.
Kartenteil		Es fehlen Karten mit dem Modal Split ÖV/IV analog Karte 9. Diese würden deutlich zeigen, wo die Schwachstellen, aber auch die Stärken des ÖPNV-Systems liegen und auf welchen Relationen das Angebot am stärksten verbessert werden muß, um mit dem IV konkurrieren zu können.
Karte 8.1e		Das gesamte in den letzten 15 Jahren entstandene Gewerbegebiet in Goddelau ist nicht erschlossen, ebenso nicht die Freizeiteinrichtungen am Altrhein zwischen Erfelden und Stockstadt.
Karte 9		Es bleibt unklar ob hier nur Relationen im Busverkehr oder auch Relationen im SPNV betrachtet werden.  Das sehr schlechte Reisezeitverhältnis aller Verbindungen bis auf eine in die Kreisstadt Groß-Gerau von 1,5 bis über 2 fällt ins Auge. Hier muß Abhilfe geschaffen werden.
Karte 13 Karte 14	Pfungstadt	2009 will die DADINA die Schienenverbindung Pfungstadt – Darmstadt Hbf wieder in Betrieb nehmen. Es bleibt zu hoffen daß nach 15-20 Jahren weitgehend überflüssiger Diskussionen und Gutachten über diese offensichtliche Maßnahme mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von ca. 4 dieser Termin nun eingehalten wird. Dadurch wird der Bf Pfungstadt zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt wie der Platz Bar-le-Duc in Griesheim.
Anhang I, S. 7-9	Umsetzung NVP 1998: Maßnahmen an Bahnstrecken	Leider wurden nur wenige Maßnahmen des NVP 1998 an Bahnstrecken umgesetzt, während die Maßnahmen im Busverkehr weitge-

<sup>1</sup> §14 (3) Die regionalen Nahverkehrspläne sind mit dem Land und den lokalen Aufgabenträgerorganisationen des Verbundgebietes sowie den benachbarten Nahverkehrsorganisationen abzustimmen.

<b>Fundstelle</b>	<b>Zitat</b>	<b>PRO BAHN-Kommentar</b>
		hend umgesetzt wurden. Diese Tendenz ist auch bei anderen LNGs zu beobachten. Sie weist auf eine systematische Schwäche der hessischen ÖPNV-Organisation hin.  Die Numerierung der Maßnahmen an Bahnstrecken ist nicht eindeutig, sie beginnt auf jeder Seite wieder mit a)
Anhang I, S. 8	Umsetzung NVP 1998: Maßnahmen an Bahnstrecken	Die Maßnahmen d) bis h) gehören nicht in diese Rubrik

### 3 Fazit

Die LNVG und die beteiligten Ingenieurbüros R+T und Stete Planung haben die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Groß-Gerau 2006 – 2011 sehr sorgfältig erarbeitet, es gibt nur wenige Kritikpunkte.

### Empfehlungen

Der nächste Nahverkehrsplan sollte von der Stadt Rüsselsheim und vom Landkreis Groß-Gerau gemeinsam erstellt werden. In Darmstadt und Darmstadt-Dieburg wird dies schon seit 1996 mit großem Erfolg praktiziert. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Doppelarbeiten und nicht ausreichend abgestimmte Planungen werden vermeiden
- Das Angebot wird aus einer Hand geplant
- Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist kostengünstiger zu erstellen.
- Die eingesparten Mittel stehen für Angebotsverbesserungen für den Kunden zur Verfügung.

#### Autoren:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg  
Volker Gelmroth, Postfach 110512, 64220 Darmstadt  
Christian Knölker, Finkenweg 57, 64295 Darmstadt

#### Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.  
1. Vorsitzender Dr. Gottlob Gienger  
Berliner Straße 32  
64807 Dieburg  
info@starkenburg.pro-bahn.de