

PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



**Stellungnahme zum
Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises**

Fassung der Anhörung

April 2012

1. Generelle Kommentare zum Nahverkehrsplan

Die Bereitstellung aller Unterlagen zum Nahverkehrsplan Odenwaldkreis unter <http://www.odewaldmobil.de/Nahverkehrsplan.70.0.html> ist gut gemacht und nutzerfreundlich, sie verdient großes Lob und wird zur Nachahmung empfohlen.

Es fehlt jedoch eine Einleitung mit Verweisen auf die gesetzlichen und planerischen Grundlagen [HÖPNVG], [RMV] (diese finden sich tlw. unter Bestandsaufnahme/Organisationsstruktur) und eine Festlegung des Planungszeitraums des vorliegenden Entwurfs im Text.

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, siehe auch Kapitel 2.

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

Auch die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und Qualitätsanforderungen und zur Beschaffenheit der Fahrzeuge verdienen Zustimmung.

Die Kapitel Maßnahmendefinition (und Mängelanalyse) und Maßnahmenwirkung und Bewertung wie im NVP2007 fehlen. Der Soll-Ist-Abgleich Anforderungsprofil-Status Quo auf S. 60+61 ist nicht nachvollziehbar.

Eine durchgehende Rechtschreibprüfung des Dokuments sollte durchgeführt werden.

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. Um den Nahverkehr im Odenwaldkreis wesentlich zu fördern, sollten im Nahverkehrsplan klare Ziele wie Erhöhung der Fahrgastzahlen um xx % im Zeitraum bis zum Jahr yyyy vorgegeben werden.
2. Die OREG sollte mit Hilfe von Umfragen die wirklichen Bedürfnisse und auch Kundenzufriedenheit ermitteln. Dies ist in den Nahverkehrsplan als Aufgabe mit aufzunehmen. Die Fahrgastbefragungen des RMV zur Einnahmeaufteilung sind hierzu ungeeignet.
3. Der Vertrag mit VIAS als Betreiber der Odenwaldbahn läuft im Dez. 2015 aus, d.h. mitten in der Gültigkeitsdauer des NVP. Es sind Planungen für die Neuausschreibung erforderlich.
4. Seitdem keine weiterführenden Züge über Eberbach hinaus Richtung Stuttgart fahren, sind die Fahrgastzahlen auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn eingebrochen. Mit dem Volksentscheid für Stuttgart 21 ist auch keine Durchbindung von Dieseltriebwagen nach Stuttgart Hbf mehr möglich. Hier ist ein tragfähiges und zukunftsfähiges Konzept mit der NVBW zu entwickeln für die Anbindung an den Ballungsraum Heilbronn/Stuttgart.
5. Nach vielen Problem mit der Fahrradmitnahme in der Odenwaldbahn hat die VIAS die unter http://www.vias-online.de/fahrradmitnahme_p1657.html beschriebene Regelung eingeführt. Diese entspricht aber nicht der von OREG und IGO angestrebten Nutzung der Odenwaldbahn für touristische Zwecke. Hier sind noch Kapazitätsausweitungen nötig.
6. 2008 hat die DB Regio gemäß Ausschreibung des RMV auf der RMV-Linie 75 zunächst 3-Doppelstockwagen-Garnituren mit nur einem Mehrzweckabteil eingesetzt für 12 Fahrräder. Dieses war von Anfang an unterdimensioniert. Nach Protesten von Fahrgästen und PRO BAHN Starkenburg wurden 2010 die Steuerwagen auf 2 Mehrzweckabteile umgebaut. Diese reichen i.d.R. aus, jedoch nicht wenn Radreisegruppen zusteigen.

Haltepunkt Erbach Nord

Der Haltepunkt Erbach Nord wurde 1994 mit erheblichen kommunalen Steuermitteln erbaut. Nach der Übernahme des Zugbetriebes durch die VIAS GmbH wurde er nur noch unzureichend bedient. PRO BAHN begrüßt, dass RMV und OREG unseren Vorschlag zum NVP 2006 umgesetzt haben, die „StadtExpreß“-Züge Eberbach – Frankfurt regelmäßig an diesem Haltepunkt halten zu lassen.

Informationen bei Betriebsstörungen der Odenwaldbahn

Die teilweise unzureichende Fahrgastinformation bei Betriebsstörungen der Odenwaldbahn führt immer wieder zu heftigen Fahrgastbeschwerden:

- Im April 2012 waren nur 21 der 26 Triebwagen einsatzbereit
- Zugausfälle waren die Folge
- Züge in Einfachtraktion statt Doppel- oder Dreifachtraktion
- Technische Störungen bereits vor Abfahrt in Frankfurt Hbf

Hier müssen RMV und VIAS nachbessern.

3. Grenzüberschreitender Verkehr

Der ÖPNV über die Kreisgrenzen hinweg ist verbesserungswürdig. Dies ist eine mittel-bis langfristige Aufgabe zum absehbaren Ende der automobilen Vollversorgung.

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-Linie 33 mit der BRN-Linie 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 665 sollte in Reichelsheim besser mit den anderen Buslinien verknüpft werden. Ein Knoten Reichelsheim ist anzustreben.

Nach Süden:

7. Der S-Bahnknoten Bhf Eberbach, wo sich S-Bahnen aus beiden Richtungen zur Minute 28 und 58 begegnen, bietet sich als idealer Taktknoten an und sollte mit den anfahrenen Buslinien als solcher genutzt werden.
8. Um den südlichen Abschnitt der Odenwaldbahn aufzuwerten, wäre eine Buslinie Kailbach - Mudau - Buchen sinnvoll. Diese Buslinie wäre auch für den Neckar-Odenwaldkreis von Vorteil, denn damit bekämen Buchen und Mudau schnelle Verbindungen nach Darmstadt und Frankfurt.
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 öf-

fentliche 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 Fahrziel 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 über die B47, sondern über Eulbach. Wo kein Angebot ist, ist keine Nachfrage.

4. Kommentare zu spezifischen Fundstellen

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
S. 2 Inhaltsverzeichnis		Die Seitenzahlen differieren von den Seitenzahlen im Haupttext
Karte 1 Verkehrsinfrastruktur		Es ist eine langfristige Trassensicherung der Bachgaubahn für eine spätere Reaktivierung im Personen und Güterverkehr erforderlich. Siehe Kommentar zu S. 8
S. 8	<i>Gehen dem ÖPNV die Fahrgäste aus?</i>	Es gibt auch langfristige Faktoren pro ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Ölförderung hat 2007/2008 ihr Maximum überschritten (<i>Peak Oil</i>) ➤ Von 2000 bis 2012 hat sich der Rohölpreis vervierfacht ➤ Innerhalb einer Dekade ist mit einer weiteren Verdoppelung zu rechnen ➤ Überproportional steigende Kosten des MIV ➤ ÖV als Ausweg aus der Kostenfalle siehe http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2012/08-bezahlbare-mobilitaet/ ➤ Abnehmende Autoaffinität der jungen Generation
S. 9 Regionaler ÖPNV (RMV) vs. Lokaler ÖPNV (OREG)		Beim Vergleich der beiden Grafiken stellt sich sofort die Frage, warum die grenzüberschreitenden Buslinien nach <ul style="list-style-type: none"> • Reinheim • Bensheim • Fürth in RMV-Verantwortung geführt werden, die Linien <ul style="list-style-type: none"> • Beerfelden – Eberbach • Höchst - Mömlingen • Höchst – Wörth – Obernburg dagegen in lokaler Verantwortung. <p>Die regionalen Buslinien sind 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!</p>
S. 13	Die Staffelung der Schulzeiten ist im Odenwaldkreis in den vergangenen Jahren erfolgreich umgesetzt worden.	Vorbildlich!

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
S. 20	Aus Sicht der OREG ist das Modell der Partnerschaftsfinanzierung nicht mehr zukunftsfähig und muss im Rahmen der Neustrukturierung der Finanzierungsinstrumente im RMV dringend einer Neuregelung zugeführt werden. Ebenso ist die Verantwortung für den regionalen Busverkehr auf der lokalen Ebene bei vollem Kostenausgleich zusammenzuführen.	PRO BAHN vertritt diese Auffassung seit langem und unterstützt diese Forderungen uneingeschränkt!
S.24 Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft	Nach § 11 des Hess. ÖPNV--Gesetzes vom 1.12.2005 (GVBl. I Nr. 128 v. 7.12.2005)	Zuletzt geändert durch Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 14. Dezember 2009
S. 56	Für den Kunden muss während der gesamten Betriebszeit die telefonische Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners unter der kreiseinheitlichen Rufnummer der Mobilitätszentrale möglich sein, der etwaige Störungsmeldungen an den zuständigen Disponenten des betreffenden Verkehrsunternehmens weiterleitet.	Wir bedanken uns, dass die PRO BAHN-Forderung zum NVP 2006 umgesetzt wurde.
S. 56	Anschlusssicherung Zug-Bus und Bus-Bus	Hier wurden gegenüber dem vorherigen NVP enorme Fortschritte gemacht, vorbildlich!
S. 58	Wie bereits in der Bestandaufnahme auf Seite 8 festgestellt wurde, sieht die Zukunft für den ÖPNV insbesondere in ländlichen Regionen „nicht sehr rosig aus“.	Siehe Kommentar zu S. 8
S. 60	Überbedienungen	Es fehlen außer den Kosten alle Zahlen zu Soll-Ist-Abgleich der Fahrten.
S. 60	Mondscheinbus	PRO BAHN-Stellungnahme NVP 2006: „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. 61	Angebotslücken	Es fehlen außer den Kosten alle Zahlen zu Soll-Ist-Abgleich der Fahrten sowie eine Priorisierung.
S. 62		Leere Seite bitte entfernen
S. 63 Liniennetzplan		Der NaTour-Bus ist nicht dargestellt.

Quellenverweise

[HÖPNVG] ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen vom 14. Dezember 2009,
http://www.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=5556cabe80191d84747fef9f60798196

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

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.)

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@starkenbourg.pro-bahn.de