

Dienststelle: 70 FB Recht
Sachbearbeiter / in: Herr Frank

Bad Vilbel, 17.07.2013

Vorlage für:	
Magistrat	29.07.2013
Ortsbeirat Dortelweil	14.08.2013
Ortsbeirat Gronau	14.08.2013
Ortsbeirat Heilsberg	15.08.2013
Ortsbeirat Massenheim	15.08.2013
Planungs- und Bauausschuss	21.08.2013
Stadtverordnetenversammlung	27.08.2013

Betreff
Stellungnahme zum lokalen Nahverkehrsplan des Zentralverbandes Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV)

Sachverhalt / Begründung

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) stellen die Aufgabenträger die lokalen Nahverkehrspläne für den öffentlichen Personennahverkehr auf. Der Begriff „lokal“ ist im Sinne des Wetteraukreises zu verstehen. Denn zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV im Kreisgebiet ist der Wetteraukreis und das ÖPNVG geht davon aus, dass der Verkehr im Kreisgebiet „lokal“ im genannten Sinne ist. Für den Bereich des Wetteraukreises wurde die Zuständigkeit durch einen Beschluss des Kreistages auf die den Zentralverband Oberhessische Versorgungs- und Verkehrsbetriebe (ZOV) übertragen, der die Kompetenzen des Wetteraukreises für den ÖPNV im Kreisgebiet wahrnimmt. Die Nahverkehrspläne werden im 5-Jahres-Turnus fortgeschrieben.

Der Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans (NVP 2013) unterliegt dem Zwang der Ausgabenminderung. Deshalb ist der NVP 2013 tendenziell nicht auf Ausweitung und Qualitätsverbesserungen gerichtet, sondern auf Einschränkungen der Bedienungshäufigkeit und -qualität. Wir müssen in unserer Stadt Bad Vilbel aufpassen, dass unsere Verkehrsbedürfnisse, die durch die direkte Lage Bad Vilbels im Ballungsraum geprägt sind, nicht eingeschränkt werden.

Daher richtet sich ein Hauptkritikpunkt am NVP 2013 an der Einrichtung von nur noch drei Bedienungskategorien und deren Grundversorgung im Halbstunden- Stunden und Zweistundentakt. Im NVP 2008 gab es noch vier Stufen. Die Bedienungshäufigkeit im NVP 2013 beträgt für die Stufe 1 einen 30-Minuten-Takt in der Zeit montags bis freitags von 5.30 Uhr bis 21.30 Uhr und samstags von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr, für die Stufe 2 einen 1-Stunden-Takt von montags bis freitags 6.00 Uhr bis 21.00 Uhr und samstags von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr, sowie für die Stufe 3 einen 2-Stunden-Takt montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr und samstags von 8.00 bis 18.00 Uhr. Das wurde schematisch auf das gesamte Zuständigkeitsgebiet des ZOV angewendet. Plakativ gesprochen werden die drei Stufen der Bedienungsqualität auf Butzbach-Griedel (Butzbach mit 12.309 Einwohnern und Griedel mit 1.637 Einwohnern) ebenso angewendet, wie auf Bad Vilbel-Dortelweil (Bad Vilbel mit 32.788 Einwohnern und Dortelweil mit 6.986 Einwohnern). Das ist nicht akzeptabel. Denn Bad Vilbel liegt direkt an der Großstadt Frankfurt, wichtige Verkehrswege durchschneiden unser Stadtgebiet und die Eisenbahnlinien gewinnen mehr und mehr an Bedeutung; nach Aussage des RMV-Prokuristen Thomas Busch nutzen täglich 50.000 Fahrgäste die Züge auf der Main-Weser-Linie und die Niddertalbahn transportiert mittlerweile fast 7.000 Fahrgäste täglich an den Werktagen. Außerdem sieht der NVP 2013 vor, dass nicht die gesamte Kommune in einer Bedienungsqualitätsstufe eingruppiert wird, sondern dies noch nach Stadtteilen variiert. Für Bad Vilbel bedeutet das, dass die Kernstadt in der Kategorie 1 und beispielsweise Dortelweil in der Stufe 2 eingruppiert wird. Für unsere Kommune, die am Rande der Großstadt Frankfurt liegt und für die bisher schon der 15-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten fast nicht mehr ausreichend ist, ist ein ½-Stunden-Takt viel zu wenig. Nicht zu vergessen ist, dass sich die Stadt Bad Vilbel zur Modernisierung der Niddertalbahn mit dem ½-Stunden-Takt sehr engagiert hat und dies auch finanziert. Sollte der NVP nur noch eine Stufe 2 oder 3 für die entsprechenden Stadtteile Bad Vilbels vorsehen, würde dies mit den vorherigen Engagements zu Verwerfungen führen. Unter Anwendung der Grundsätze des NVP 2013 wäre Bad Vilbel-Kernstadt in der Stufe 1 und Dortelweil in der Stufe 2. Angewendet auf die S-Bahn bedeutet dies, dass die Bedienqualität in der Kernstadt für die S-Bahn durchgängig im ½-Stunden-Takt läge und für Dortelweil im Stunden-Takt. Das bedeutet große Widersprüche, weil alle Aufgabenträger und auch die Stadt Bad Vilbel für einen sauberen 15-Minuten-Takt für die S 6 auf zusätzlichen Gleisen kämpfen. Jeden Werktag pendeln allein aus Bad Vilbel über 9.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus und über 7.000 Arbeitnehmer kommen in unsere Stadt. Diesen großen Zahlen allein für Bad Vilbel sollte durch ein Verkehrsangebot mit einem stadtweit gültigen Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten Rechnung getragen werden.

Im November 2012 wurde die neue Unterführung am Nordbahnhof eingeweiht und das große Baugebiet „Quellenpark“ ist damit vollständig erschlossen. Weitere Verkehrsbedürfnisse werden entstehen. Der grundsätzliche 15-Minuten-Takt der S 6 deckt die Bedürfnisse nicht nur von Bad Vilbel ab, sondern der ganzen Region. An diesem Takt sollte folglich nichts geändert werden. Wir befürworten den Bau des dritten und vierten S-Bahngleises zwischen Frankfurt West – Bad Vilbel und von Bad Vilbel nach Friedberg. Dies schafft die erforderliche Kapazität, damit die S-Bahn in einem sauberen 15-Minuten-Takt fahren kann und sich Verspätungen des Fernverkehrs nicht auf den S-Bahn-Verkehr auswirken. Vielleicht ermöglichen die künftigen neuen Gleiskapazitäten zusätzliche Halte des Mittelhessen-Express in Bad Vilbel und der Stockheimer Linie in Eschersheim. Neue Gleiskapazitäten zwischen Bad Vilbel und Frankfurt könnten es ermöglichen, noch mehr Züge der Stockheimer Linie nach Frankfurt durchzubinden.

Unter Zugrundelegung des Zeitrahmens der Bedienungskategorien würde das bedeuten, dass die Einstufung der Kernstadt Bad Vilbels in Stufe 1 um 21.30 endet. Die Stufe 2 endet schon um 21.00 Uhr. An den Samstagen liegt das Ende sowohl von Stufe 1 und Stufe 2 bei 20.00 Uhr. Sonntags ist keine Einstufung in Bedienungskategorien vorgesehen. Der Verkehr, der von den Spätpendlern, den Kunden und dem Freizeitverkehr erzeugt würde, wäre gar nicht berücksichtigt. Mit großen Mühen wurde der Nachtbus für unser Stadtgebiet geschaffen und die Stadt Bad Vilbel zahlt – wie die übrigen Gemeinden entlang der Niddertalbahn – für verlängerte Fahrzeiten abends und an den Wochenenden. Die S-Bahn ist für Freizeit-, Einkaufs- und Spätpendlerverkehr eine wichtige Verkehrsachse. Für den Bus der Linie 30 zahlt die Stadt Bad Vilbel ebenfalls und es war in der Vergangenheit sehr mühsam, den Verkehr insbesondere in den Abendstunden beständig auszuweiten. Dem trägt der Entwurf des NVP 2013 keine Rechnung. Der NVP 2013 sieht 32 Fahrtenpaare jeweils an den Tagen montags bis freitags in der Bedienungskategorie 1 vor. Das wäre beispielsweise für die S-Bahn in der jetzigen Bedienqualität nicht ausreichend, denn jetzt bedienen deutlich über 60 Fahrtenpaare unsere Stadt an den genannten Tagen. Diese Bedienqualität muss gehalten werden. Für Bad Vilbel am Rande Frankfurts mit den großen Bedürfnissen im Freizeitverkehr wären acht Fahrtenpaare indiskutabel, wie das der NVP 2013 vorsieht.

Bezüglich des Schülerverkehrs setzt der NVP 2013 für eine viel zu schwache Verkehrsbedienung fest. Kreisweit sollen unterschiedslos zwei Anfahrten und drei Abfahrten für den Schülertransport als Grundbedienung gelten. Dieses Angebotsraster zur Schülerbeförderung muss für die Stadt Bad Vilbel überdacht werden. Denn das pauschale Angebotsraster im NVP 2013 berücksichtigt nicht die unterschiedliche Entwicklung von Zuzügen junger Familien innerhalb des ZOV-Gebietes. Es gibt Gemeinden, die Einwohner verlieren und wo die Schülerzahlen zurückgehen. Dagegen verzeichnen die im Ballungsraum gelegenen Kommunen Steigerungen bei den Familien mit Kindern.

Das Bad Vilbeler Schulzentrum besitzt eine sehr große Zahl von Schülerinnen und Schülern, nämlich 541 der Kennedy-Schule, 1.600 des Georg-Büchner-Gymnasiums und 253 der Saalburgschule. Eine Schülerbeförderung muss diesen hohen Schülerzahlen Rechnung tragen. Wir fordern für unser Schulzentrum eine nachfragegerechte Verkehrsbedienung. Auch wenn sich der Wetteraukreis unseres Erachtens nach unrichtig auf die S-Bahn als Schülertransportmittel beruft, reicht das bei weitem nicht aus, um mit zwei Busandienungen die Schülerinnen und Schüler zu transportieren. Gem. unseren Erfahrungen sind die Busse übervoll, so dass reguläre Fahrgäste und auch Schülerinnen und Schüler teilweise zurück bleiben müssen.

Über den ZOV möchten wir unsere Kritik an der Preisgestaltung im RMV-System äußern. Eine Einzelfahrt von Bad Vilbel-Stadtmitte nach Frankfurt-Stadtmitte kostet für Erwachsene 4,25 Euro. Dieser hohe Fahrpreis gilt für die Strecke von ca. 10 km von Bad Vilbel-Rathaus zum Verkehrsknoten Frankfurt-Konstablerwache.

Der Vergleich ÖPNV/MIV suggeriert eine Konkurrenzsituation. Das ist sicher noch richtig. Allerdings wird diese Haltung mehr und mehr fraglich. Denn die Verkehrsmittel konkurrieren und ergänzen sich. Fahrräder kann man in den meisten Verkehrsmitteln des ÖPNV mitnehmen. Und Mobilität sollte sich heutzutage durch die gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsmittel verstehen. Deshalb wäre es einer Betrachtung wert, ob auch das Carsharing im NVP 2013 seinen Platz bekommen sollte, um die Angebote des ÖPNV zu ergänzen.

Bei den Bestandsaufnahmen zum regionalen Schienenverkehr und der S-Bahn fehlen die Halte in Bad Vilbel bei den Linien RB/RE 30/40 und der S 6. Das ist nicht konsequent, schließlich ist bei der RB 34 Bad Vilbel als Halt genannt. Außerdem ist Bad Vilbel Mittelzentrum und der Bahnhof ist ein Verkehrsknoten, so dass sich die Nennung anbietet. Im Gesamtliniennplan und im Liniennplan Wetterau fehlt der Haltepunkt Bad Vilbel Süd. Auch Bad Vilbel Süd hat Umsteigemöglichkeiten, nämlich in den Vilbus, den 30er und den 551. Schienenhalte sollten generell aufgelistet werden, insbesondere dann, wenn sie an einer der Haupt-Schienenwege liegen.

Die Mängelanalyse förderte zwei Bedienungslücken in Bad Vilbel zutage, nämlich in Gronau/Dortelweiler Straße und im Rosengarten. Das ist bekannt, war aber anders nicht lösbar. Denn die Vilbus-Linien, mit denen kleinteilig diese Gebiete bedient werden könnten, können wegen der bis auf die letzten Minuten ausgereizten Busfahrpläne keine weiteren Haltestellen mehr bedienen. Es wird vorgeschlagen, die Frage der Mängelbeseitigung zurückzustellen, bis im Zuge der Überarbeitung der Buslinien im Zusammenhang der Fortschreibung des Generalverkehrsplans über alternative Bedienungsformen, wie z.B. AST, nachgedacht werden kann.

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Vilbel beschließt folgende Änderungswünsche für den Entwurf des Nahverkehrsplans 2013 (NVP 2013):

1. Der in Aufstellung befindliche Nahverkehrsplan sollte die durch die Geburtenzahlen und Wanderungsbewegung entstehenden Besonderheiten des näheren Umfeldes um Frankfurt mit den Bedürfnissen für den Schülertransport berücksichtigen. Bad Vilbel immer noch Zuzugsgebiet für junge Familien. Der Bedarf für den Schülertransport ist deshalb sehr hoch. Die im NVP 2013 vorgesehene Grundbedienung von zwei Anfahrten und drei Abfahrten für den Schülerverkehr genügen nicht. Wir fordern eine Neuermittlung der Verkehrsnachfrage durch die Schülerinnen und Schüler im Zusammenwirken mit den Schulen und ein darauf ausgerichtetes Verkehrsangebot.
2. Die jetzige Bedienungshäufigkeit von Bad Vilbel darf nicht angetastet werden. Das Verkehrsbedürfnis ist so groß, dass ein 15-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten für das gesamte Stadtgebiet gerechtfertigt ist. Die Einbeziehung Bad Vilbels in das Verkehrsgebiet Kategorie 1 war wegen der Lage Bad Vilbels in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt richtig. Wir regen an, auch im Rahmen der Überarbeitung des regionalen NVP die Stadt Bad Vilbel in der höchsten Kategorie als Verdichtungsraum zu belassen und daran die erforderliche Bedienqualität für den ÖPNV auszurichten. Allerdings muss sich diese Bedienqualität am Viertelstundentakt orientieren. Die Zeiten von 5.30 Uhr bis 21.30 Uhr sind zu kurz und die im NVP 2013 vorgesehene Grundbedienung von 32 Fahrtenpaaren von montags bis freitags und von 18 Fahrtenpaaren samstags ist viel zu wenig. Wir fordern die Beibehaltung der jetzigen Bedienungsqualität und Bedienungshäufigkeit, und zwar von montags bis sonntags.
3. Wir fordern den Bau des dritten und vierten S-Bahn-Gleises und einen sauberen Viertelstundentakt der S 6.
4. Die Andienung des Busses der Linie 30 sollte beibehalten werden, denn trotz S-Bahn nimmt er eine wichtige Verkehrsfunktion wahr.
5. Nach der ersten kurzen Beobachtungszeit der neuen Nachtbusverbindung Frankfurt – Bad Vilbel – Karben hat sich diese Verbindung bewährt. Wir haben bereits in einem früheren Schreiben an ZOV und RMV angeregt, die Nachtbuslinie sowohl im regionalen NVP, als auch im lokalen NVP zu verankern. Diese Anregung möchten wir an dieser Stelle wiederholen.
6. Augenscheinlich wird der Mittelhessen-Express insbesondere für die Verbindung nach Friedberg und Gießen auch von Fahrgästen in Bad Vilbel sehr gut angenommen. Eigene Zählungen der Stadt Bad Vilbel gibt es wegen der klaren Zuständigkeit des RMV nicht. Wir regen aber an, Zählungen durch den RMV anzuregen und gegebenenfalls über weitere Halte des Mittelhessen-Express am Bad Vilbeler Bahnhof nachzudenken.
7. Wir bitten um Klärung, ob die Zahlenbasis des RMV hinsichtlich der Auslastung der Stockheimer Linie noch stimmig ist. Wir knüpfen hierbei an die Diskussion in der AGNV an, wo über die Frage der richtigen Datenermittlung zur Errechnung der erforderlichen Kapazität und der darauf basierenden Ausschreibung und Zusatzbestellungen geführt wird.
8. In der Bestandsaufnahme des Regionalen Schienenverkehrs der Linien 30/40 und der S-Bahnlinie 6 sollte Bad Vilbel erwähnt werden.
9. In den Gesamtliniennetzplan und in den Liniennetzplan Wetterau sollte der Haltepunkt Bad Vilbel Süd aufgenommen werden.
10. In der Presse wurde über die Frage einer Busverbindung Bad Homburg-Karben-Nidderau diskutiert. Wir würden darum bitten, im Rahmen dieser Planung auch die Stadt Bad Vilbel anzuhören. Denn möglicherweise ist es sinnvoll, diese Linienführung auf die Stadt Bad Vilbel zu erweitern.
11. Wir fordern eine Untersuchung, ob und inwieweit das Carsharing die Angebote des ÖPNV ergänzen könnten.
12. Über die Beseitigung der aufgezeigten Mängel bei der ÖPNV-Bedienung der Straße Im Rosengarten und der Dortelweiler Straße in Gronau wird im Zuge der Überarbeitung der Vilbus-Linien befunden.

Beschlussgrundlage	
Beschluss der / des vom:	Freiwillige Leistung
(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)	Gesetzliche / vertragl. Leistung

Haushaltsplan						
HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	Kostenstelle	
				Kostenart	Kostenträger	

Finanzielle Auswirkungen:	
Keine finanziellen Auswirkungen	Antrag auf Ausgabe nach § 114g HGO
Maßnahme wurde bei der Finanzplanung berücksichtigt	Antrag auf Deckung durch Nachtrag
Deckung durch Budget	Folgekosten für zukünftige Jahre

(Sachbearbeiter)

Gesehen und einverstanden: _____
(Fachbereichsleiter / Dezernent)