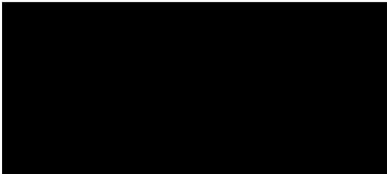



RMV | Postfach 14 27 | 65704 Hofheim a. Ts.



11. Februar 2021

**Stellungnahmen von Stadt und Landkreis Gießen zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV / Ihre Anfrage #208836 über fragdenstaat.de vom 16.01.2021**

Sehr geehrte 

gemäß Ihrer Anfrage nach dem HUIG finden Sie anbei die Stellungnahme des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Stadt Gießen zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV.

Zu Ihrer Information: Der ZOV hat die Aufgabenträgerschaft vom Landkreis Gießen übertragen bekommen.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. 

Kundenkommunikation

## Stellungnahme des ZOV zum RNVP-Entwurf 2020 des RMV

### 1. Regionales Grundnetz

Die Definition von (Mindest-) Bedienungsstandards, sowohl im Schienenpersonennahverkehr (S. 121) als auch Buslinien in regionaler Zuständigkeit (S. 129ff.), wird begrüßt. Besonders erfreulich sind die in den letzten Jahren bereits erfolgten Angebotsausweitungen auf den Schienenstrecken im ZOV-Verbandsgebiet und die geplanten Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen. Mit Interesse nehmen wir die neue Produktklassifizierung für den straßengebundenen ÖV (S. 126ff.) zur Kenntnis. Abgesehen von „X-Bus“ und „Regiobus“ haben die weiteren benannten Produkte, wie auch im Baustein 13 beschrieben, nur Hinweischarakter. Ein flächendeckender Standard für die lokalen Busverkehrsangebote (einschließlich der Bedarfsverkehre) mit dieser Vielzahl von Ausprägungen erscheint einerseits nicht erstrebenswert für den Marktauftritt und entspricht andererseits auch verkehrlich nicht der Realität. Bewusst wurde bislang der (ehemals freigestellte) Schulverkehr in den ÖPNV integriert. Nunmehr soll er separiert werden. Das würde im Umkehrschluss bedeuten: für den „Jedermann“-Verkehr wären morgens zwischen 6.30 und 8.30 Uhr zusätzliche Angebote bereitzustellen – und dies dann zu Spitzenpreisen! Und: Der „empfohlene“ Studenttakt wird sich auch in der aktuellen Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans des ZOV nicht wiederfinden, da mit wochentags 10 Fahrtenpaaren dieser in einem Bedienzeitraum von z. B. 6 bis 20 Uhr nicht umsetzbar ist. Auch Bedarfsverkehre verursachen erheblichen finanziellen Aufwand, gerade im dünnbesiedelten Gebiet des Vogelsberges mit seinen teilweise sehr langen Strecken (Beispiel: Schotten – Lauterbach: 30 Kilometer einfach)! Alleine zur Realisierung dieser Angebotsstandards benötigen wir erhebliche Finanzmittel, die zumindest momentan erkennbar nicht verfügbar sind. Mit einer deutlichen Höherdotierung beispielsweise der seit 1995 stagnierenden IKH-Mittel, ergäben sich sicher Umsetzungsmöglichkeiten. Die Empfehlungen des RMV für den Lokalverkehr im ländlichen Raum weisen in der gewählten Formulierung einen „Soll“-Charakter auf und sollten diesbezüglich abgeschwächt werden (z. B. Anregungen für die LNOen zur Prüfung).

Offen bleibt aus unserer Sicht unverändert das Kriterium Mindestnetzdicke für regionale Linien. Auch großflächige Räume mit geringer Bevölkerungsdichte benötigen ein Grundnetz (analog dem Straßenverkehr mit Bundes- und Landesstraßen), an das die lokalen Verkehre dann mit ihrer Feinerschließungsfunktion anschließen. Daher begrüßen wir die Darstellung der „Betrachteten Verbindungen zwischen den zentralen Orten“ (Abb. 59) und die aufgelisteten Untersuchungskorridore für weitere X-Buslinien (S. 296). Wir beantragen ergänzend die Prüfung einer Schnellbuslinie Laubach – Lich – Fernwald – Gießen, da die Anbindung an das Oberzentrum mit Umstiegen und zeitaufwendige Führung über den Gießener Bahnhof als nicht konkurrenzfähig eingestuft wird.

Gleichwohl sehen wir auch für den Fall der Realisierung dieser geplanten neuen Linien perspektivisch noch weiteren Prüfungsbedarf. Dies ergibt ein Blick auf die Abbildung 118 mit noch verbleibenden Lücken von Verbindungsachsen – auch wenn hier nur geringes Nachfragepotential besteht. Insbesondere das Ergebnis der Schwachstellenanalyse bezüglich der Erreichbarkeit der Oberzentren (Abb. 78) zeigt, dass abseits von Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn für den restlichen Vogelsberg erhebliche Mängel bestehen. Da dieser eklatante Standortnachteil nicht durch, auch gemäß o. g. Produktklassifizierung, lokal durchzuführenden Erschließungsverkehre behoben werden kann,

sollte in einer (nochmaligen) gemeinsamen Betrachtung von RMV und LNOen nach konzeptionellen Lösungen gesucht werden.

Das Ergebnis wäre dann das künftige Zielgrundnetz von Bahn- und Regionalbuslinien. Auf dieser Basis wären in der Folge auch die Auswirkungen hinsichtlich zu lokalisierender Regionalbuslinien zu diskutieren, einschließlich der dauerhaften Finanzierung.

## 2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Für das ZOV-Verbandsgebiet haben sowohl Fahrplanangebot, als auch Fahrgastnachfrage im SPNV eine deutliche Steigerung erfahren. Angesichts der im RNVP-Entwurf ausgewiesenen Prognosen besteht auch künftig Bedarf an zusätzlichen Fahrtenangeboten und auf mehreren Schienenstrecken an höheren Beförderungskapazitäten. Um einen darüberhinausgehenden stärkeren Umstieg auf öffentliche Nahverkehrsangebote zu fördern, benötigt die Region Oberhessen eine noch konkurrenzfähigere Schienenanbindung vor allem an das Rhein-Main-Gebiet und zum Oberzentrum Gießen. Die vorgesehenen Bedienungsstandards (Grundtakt, Betriebszeit) werden bereits überwiegend erfüllt. Die Wetterauer Regionalbahnstrecken 34, 46, 47 und 48 weisen aber immer noch keine standardgerechten Reisegeschwindigkeiten auf (Abb. 79 S. 182). Die jüngst durchgeführte Machbarkeitsstudie zur Niddertalbahn (RB34) zielt daher auch auf eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und beschleunigte Züge, für die RB46 im Abschnitt Gießen – Nidda und die RB48 sind immerhin Beschleunigungspläne seitens DB Netz bekannt. Für den Abschnitt Nidda – Gelnhausen der RB46 hingegen sollte eine Untersuchung aufzeigen, ob mit angemessenem Aufwand eine Verbesserung dieses Qualitätsaspektes sinnvoll und möglich ist.

Für die RB47 ist durchgängig zwischen Friedberg und Hungen „Tempo 80“ auch im Bestandsabschnitt anzustreben.

Neben Schnelligkeit ist für die Fahrgäste auch die Verlässlichkeit von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere auch für Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeit. Daher wird zurecht in Kapitel 2.2.4. auf die Anschlusssicherung im Störfall hingewiesen. Allerdings lässt der RNVP-Entwurf im Weiteren konkretere und wirksame Umsetzungsmaßnahmen vermissen, abgesehen von der sehr berechtigten Forderung zur zeitnahen und aussagekräftigen Kundeninformation. Der Alltagsbetrieb zeigt allzu oft, dass an koordinierender Steuerung und Verantwortlichkeit fehlt.

Wir regen an, beispielsweise für den Knotenbahnhof Friedberg eine Pilotierung verbesserter Prozesse für das Management bei geringfügigen Verspätungen, kurzfristigen Zugausfällen oder Kapazitätseinschränkungen sowie Großstörungen mit den betroffenen EVU und EIU durchzuführen. Aus den Erfahrungen ergeben sich ggf. systematische Verbesserungsmöglichkeiten für das Anforderungsprofil im RNVP und den Verkehrsverträgen.

Die (Weiter-)Entwicklung eines Linienkonzepts, welches die Grundbedienung an SPNV-Stationen gemäß Tabelle 4 (S. 124) sicherstellt, wird begrüßt. Angesichts der dynamischen Entwicklung und der zunehmenden Zahl der Bahnhöfe, die in eine höhere Nachfragekategorie fallen, ist eine laufende Beobachtung der Angemessenheit des Linienkonzepts (spätestens vor Neuvergaben) angezeigt. Selbst Nebenbahnen ohne Expressangebote haben Stationen mit mehr als 1000 Fahrgästen pro Tag.

Die Ausführungen zum Deutschlandtakt in Kapitel 8.4.2. unterstützen wir ausdrücklich. Der grundsätzlich zu begrüßende Deutschlandtakt darf nicht zur Zerstörung bewährter

Verbindungen oder zu unvermeidbaren Investitionen in die Infrastruktur, die zur Umsetzung erforderlich wären, führen.

Um das Ziel eines emissionsfreien SPNV zu erreichen fordern wir ein Migrationskonzept, welches für die einzelnen noch nicht elektrisch betriebenen Bahnlinien im Bereich des DB-Regionalnetzes Wetterau die vorteilhafteste Antriebstechnologie bzw. eine Elektrifizierung ausweist. Daraufhin sind rechtzeitig vor Neuvergaben die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung einzuleiten.

Weitere Punkte zum Bereich Leistungsangebot und Streckenentwicklung:

#### **a) S-Bahn**

Die geplanten Taktverdichtungen und erweiterte Betriebszeiten werden bei gegebener Nachfrage grundsätzlich begrüßt. Perspektivisch sollte eine Betrachtung zur Integration der Linie RB16 sowie – im Kontext zu Überlegungen einer Regionaltangente Ost – der Niddertalbahn (RB34) in das S-Bahn-Netz Rhein-Main erfolgen (vgl. Punkt 2. e).

#### **b) Main-Weser-Bahn**

Das Taktangebot auf der Main-Weser-Bahn ist nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zu optimieren und zu verbessern. Hierzu zählen zusätzliche Halte an den aufkommensstarken Verknüpfungspunkten Butzbach und Bad Nauheim. Die Einrichtung einer Linie RB37 Gießen – Friedberg mit Durchbindung nach Frankfurt wird begrüßt, ebenso wie die für die nördlich von Gießen gelegenen Haltestellen relevanten Anpassungen beim „Mittelhessen-Express“-Konzept (S. 232). Auch für die bedeutenden Unterwegsbahnhöfe der Main-Weser-Bahn, wie z. B. Lollar, Großen Linden oder Lang Göns, sind für Pendler in der Hauptverkehrszeit zwei attraktive Verbindungen pro Stunde mit Frankfurt in Lastrichtung anzubieten. Der geplante schnelle Expressverkehr („Hessen-Express“ HE) ist ein positiver Ansatz, da die Konkurrenzfähigkeit der Schiene auf langen Strecken gestärkt wird (S. 236ff.).

Für Oberhessen sind nicht nur die Halte Gießen und Friedberg von Bedeutung, sondern auch Fulda und Gelnhausen, da hier die Zubringerstrecken 45 (von Lauterbach) und 46 (von Büdingen) anknüpfen. Die Entwicklung des HE-Angebots aus Bestandsverkehren darf jedoch nicht zu einer grundlegenden Verschlechterung für die nicht berücksichtigten aufkommensstarken RE-Halte führen.

In Bezug auf die auch politisch geforderte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene dürfte gerade die Main-Weser-Bahn vor kapazitativen Herausforderungen stehen. Daher sollten ein etwaiger langfristig zu realisierender Ausbaubedarf zwischen Friedberg und Gießen einer Analyse zugeführt werden, nicht nur mit Berücksichtigung von Personennah- und -fernverkehr, sondern auch der Zielstellungen und Prognosen im Güterverkehr (insbesondere im Kontext der Mittelrheinproblematik). Hier darf es am Ende nicht zu Verdrängungseffekten für den Regionalverkehr kommen! Auch die Direktanbindung Mittelhessens an den Frankfurter Flughafen sollte aufgrund der neuen Zielgrößen für den SPNV hinsichtlich seiner Potentiale nochmals geprüft werden.

#### **c) Regionalbahn 16**

Die vorgesehene Durchbindung der RB-Linie 16 von Friedberg über Friedrichsdorf hinaus zum bedeutenden Verknüpfungspunkt Bad Homburg wird sehr begrüßt (S. 232). Auf eine perspektivische Betrachtung der S-Bahnwürdigkeit (z. B. durch

Flügelung in Friedrichsdorf) wurde bereits hingewiesen. Bei anstehenden Brückensanierungen oder Bahnsteigmaßnahmen sollten daher entsprechende bauliche Optionen gewahrt oder berücksichtigt werden.

#### **d) Wetterauer Netz**

Die vorgesehene Erhöhung der Direktverbindungen der Horloffalbahn nach Frankfurt wird ausdrücklich begrüßt, ebenso wie die Fahrplankonzeptionen für die noch zu reaktivierenden (Teil-)Strecken der Horloffalbahn Wölfersheim-Södel und der Lumdatabahn Lollar – Londorf. Für beide Reaktivierungsmaßnahmen (S. 235) liegen positive Grundsatzbeschlüsse seitens der Landkreise, des ZOV und der derzeitigen kommunalen Streckeneigentümer Wölfersheim und Hungen vor.

Die Stärkung der Lahn-Kinzig-Bahn im Zulauf auf die Knotenpunkte Gießen und Gelnhausen ist richtig, wobei optimale Anschlüsse für die Relation Büdingen – Gelnhausen – Hanau – Frankfurt gefordert werden. Taktknoten für Hungen und Glauburg-Stockheim sind fahrplanseitig zu realisieren – auch als Ausgleich für die sich absehbar verschlechternde Anschluss-Situation im bestehenden Taktknoten Nidda.

Weitergehende Konzepte (Regiotram o. ä.) für den Vorortbereich von Gießen bedürfen näherer Betrachtungen und lösen Infrastrukturmaßnahmen aus. In diesem Zusammenhang wäre erneut ein Zusatzhalt in Lich West zu berücksichtigen (S. 294). Die Realisierung von Haltestellenverlegung bzw. -neubau in Hausen bleibt davon unberührt (S. 293). Die überfälligen Investitionen in die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Wetterauer Netz, einschließlich Umbau des Bahnhofs Beienheim, werden für das laufende Jahrzehnt als definitiv zu realisieren angesehen.

#### **e) Niddertalbahn und Regionaltangente Ost**

Zum notwendigen Ausbau und der vorteilhaften Elektrifizierung der Niddertalbahn liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Der angestrebte Realisierungszeitpunkt Ende 2027 ist mit Nachdruck zu verfolgen. Unabhängig davon ist es für die längerfristige Weiterentwicklung bereits jetzt angezeigt, Überlegungen hinsichtlich eines Schienenrings um Frankfurt anzustellen. Dieser böte in Bezug auf eine Osttangente auch die Option der Integration der Niddertalbahn in die S-Bahn Rhein-Main. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie wird von uns begrüßt und unterstützt. Der Bahnhof Nidderau sollt auch in künftigen Fahrplankonzepten als Knoten mit Richtungsanschlüssen berücksichtigt werden. Attraktive Anschlüsse werden für alle Relationen, allenfalls mit Ausnahme Friedberg – Nidderau – Bad Vilbel, benötigt.

#### **f) Vogelsbergbahn**

Die Strecke Gießen – Fulda hat in den letzten Jahren bereits eine deutliche Verbesserung des Fahrplanangebots erfahren. Eine zusätzliche Stärkung in den Punkten beschleunigte Anbindung der Vogelsbergregion an Gießen (RE-Züge Alsfeld – Gießen) und Überlegungen zu weiteren Haltestellen oder einem Regio-tram-Konzept im Vorortbereich bedürfen näherer Betrachtungen und lösen erhebliche Infrastrukturmaßnahmen aus. Die überfälligen Investitionen in die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik sollten an der Vogelsbergbahn bis 2030 durchgeführt werden.

### **g) Ohmtalbahn**

Für die frühere Bahnstrecke Burg- und Nieder Gemünden – Kirchhain, welche noch im nördlichen Abschnitt besteht und im Güterverkehr betrieben wird, soll auf Wunsch der Gebietskörperschaften eine Vorstudie zur Reaktivierungsmöglichkeit und -würdigkeit erstellt werden. Aufgrund der teilweisen Entwidmung und dem Rückbau des südlichen Abschnitts dürften allerdings die Hürden für eine Wiederinbetriebnahme sehr hoch sein. Die Reaktivierung lediglich einer Teilstrecke ist nicht gewünscht. Bitte dokumentieren Sie diese Strecke mit diesem Status im RNVP (S. 290ff.).

### **3. Bahnstationen**

Auch wenn bislang zahlreiche Projekte die Bahnhofsinfrastruktur betreffend durchgeführt oder zumindest vertraglich vereinbart werden konnten, wird die Laufzeit des zu beschließenden RNVP absehbar erneut nicht ausreichen, um die angestrebten Mindeststandards an den Stationen Oberhessens flächendeckend zu realisieren.

Wir fordern für die kommenden zehn Jahre zumindest den Abschluss des barrierefreien Ausbaus von

- allen Stationen an der S6 (bereits in Planung)
- Friedberg (in Vorbereitung)
- Butzbach
- Lollar (in Vorbereitung)
- Pohlheim: Verlegung Garbenteich und Neubau Hausen
- Lich (in Planung)
- Glauburg-Stockheim (in Planung)
- Büdingen (in Planung)
- Beienheim (in Planung)
- Alsfeld (in Planung)
- Lauterbach.

Wünschenswert wären auch die Stationen Assenheim (Zuwegung) und Melbach (einzig verbleibende Station an der Horlofftbahn).

Seitens des ZOV erfolgt auch weiterhin die Begleitung und Unterstützung während der Planungsphasen, sofern die Kommunen sich finanziell beteiligen müssen.

Die Ausführungen zu P+R- sowie B+R-Anlagen sind positiv zu bewerten und werden von uns bei der Realisierung nach Möglichkeit unterstützt. Dabei sind bei Bedarf auch sichere Aufbewahrungsmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen.

#### 4. Weiteres

Zu dem in Baustein 4 beschriebenen Nachtverkehr und der darin angesprochenen Optimierung der Anschlüsse zu den lokalen Verkehren bleibt unsererseits nur die Anmerkung, dass selbst in den größeren Städten entlang der Main-Weser-Bahn eine nächtliche Bedienung im Lokalverkehr nicht vorgesehen ist. Eine Ausnahme bildet der Anschlussverkehr zur S-Bahn in Groß Karben, der jedoch von der Kommune finanziert werden muss.

An einem Pilotprojekt für ein innovatives On-Demand-Projekt mit ioki (S. 319) zeigen wir unverändert grundsätzliches Interesse.

Die Förderung von Projekten im Sinne der in Baustein 7 erläuterten kleininvestiven Maßnahmen ist ein sehr wirksamer Ansatz, um finanziell überschaubare Vorhaben schnell realisieren zu können. Für das ZOV-Gebiet gelten noch die im aktuellen RNVP dokumentierten Vorhaben zur Errichtung von dynamischen Fahrgastinformationen an Bahnhöfen.

Sehr interessant erscheint uns auch das in Baustein 10 beschriebene Konzept einer Mobilitätsstation am Bahnhof. Aus der Darstellung geht jedoch noch kein Betreiberkonzept hervor, da ja absehbar nicht nur Investitionskosten anfallen, sondern auch laufende Betriebsdefizite, die ggf. in Kooperation zu tragen wären. Eine diesbezügliche Ergänzung (oder Hinweise auf Beispiele) wäre wünschenswert.

Der ZOV begrüßt die Tarifstrukturreform gemäß den beschriebenen Anforderungen (Kap. 3.9.1.) unter Beachtung einer möglichst höheren Ergiebigkeit und Vermeidung von realen (nicht nur nominalen) Mindererlösen.

#### 5. Finanzierung

Das im Kapitel 7 dargestellte Finanzierungskonzept zeigt deutlich die Herausforderungen in der kommenden Dekade auf. Der Finanzbedarf im SPNV wird insbesondere nach Umsetzung geplanter Maßnahmen deutlich steigen. Die im Baustein 6 dargestellten neuen Finanzierungsformen sollten auf Umsetzbarkeit und Ergiebigkeit geprüft werden. Dabei dürfte davon auszugehen sein, dass aus den ländlichen Regionen allenfalls geringe Beiträge zu erwarten sind – was wiederum nicht zu Lasten von SPNV-Angeboten in der Fläche gehen darf.

---

---

### **Redaktionelle Anmerkungen und Ergänzungen:**

1. Abb.28 und 106, Anhang 5B: Der Bahnhof Gl.-Glauberg hat eine Bahnsteighöhe von 55 cm und entspricht somit nicht dem Zielkonzept für die Niddertalbahn (bitte ändern)
2. Abb. 43: Auf der Horloffalbahn (RB48) kommen auch Doppelstockwagen zum Einsatz (bitte ergänzen).

Anhang 4B: Anmerkung zum Kriterium Regionalität. Der ZOV ist zwar eine LNO, betreut aber drei Landkreise. Das ZOV-Gebiet ist flächenmäßig so groß wie das Saarland! Insofern hätten die Linien 362, 363 und 391 zumindest einen Hinweis darauf, z. B. durch Schraffur, verdient. Die Linie 396 ist jedenfalls definitiv LNO-überschreitend (bitte ändern).



# Stellungnahme der Universitätsstadt Gießen

## zum Regionalen Nahverkehrsplan 2020 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes

- A 1:** Der RNVP soll im Jahr 2025 dahingehend überprüft und ggf. in den relevanten Teilen fortgeschrieben, um die bis Anfang 2025 vorliegenden fortgeschriebenen lokalen NVP-Inhalte mit Bezug zur RNVP-Elementen zu berücksichtigen.

Für das Zieljahr 2030 der RNVP-Fortschreibung ist nach derzeitigem Planungsstand auch der Zukunftsfahrplan des Deutschlandtaktes, insbesondere in den Knotenbahnhöfen mit Fernverkehrsanbindung, zu berücksichtigen. Da zum D-Takt und aus sonstigen Aussagen der DB zum künftigen Fernverkehrsangebot heraus bereits relativ konkrete Fahrplankonzepte vorliegen, muss der RNVP hierzu ein kompatibles SPNV-Angebot entwickeln. Eine uns vorliegende vergleichende Überprüfung der diesbezüglichen Zielaussagen zum Zielfahrplan hat deutliche Abweichungen und Defizite insbesondere bei den RE- und RB-Konzepten ergeben. Somit erfüllt der RNVP die Anforderungen des D-Taktes nicht.

- A 2:** Die Angebotskonzeption des RNVP wird um ein Kapitel ergänzt, in dem die Umsetzung des Deutschlandtaktes im regionalen Schienenverkehr exemplarisch anhand von mindestens 3 Knotenbahnhöfen, darunter auch Gießen, und dortiger Zielfahrpläne oder alternativ flächendeckend für das RMV-Gebiet konkretisiert und somit nachgewiesen wird.

Für die Region Mittelhessen und das Oberzentrum Gießen wird eine „Verbesserung des Verkehrsangebotes auf den Zulaufstrecken“ (zum Kernraum) versprochen, aber tatsächlich nicht nachvollziehbar erläutert bzw. konzeptionell umgesetzt. Die 2019 gefahrene Betriebsleistung wird streckenbezogen in jährlichen Zugkilometern dargestellt, der Zukunftsfahrplan der Angebotskonzeption aber nur grob in Produkten mit jeweiligen Grundtaktungen angegeben. Bei der Einführung des Hessenexpress-Konzeptes als Ergänzung oder teilweise auch Ersatz von RE-Linien sowie auch im Zusammenhang mit der neuen IC-Linie Frankfurt-Dortmund/Hagen (ohne Halt in Gießen) besteht Unklarheit ob die neue Linie HE 4 Siegen-Wetzlar-Frankfurt (oder 99?) überhaupt regelmäßig in Gießen hält.

- A 3:** Anhand eines konkreten Zukunftsfahrplanes für die Main-Weser-Bahn und das Zieljahr 2030 soll nachgewiesen werden, wie eine nachhaltige Verbesserung des Angebotes auf der Relation Gießen-Friedberg-Frankfurt gegenüber dem heutigen Status (mit bis zu 7 Fahrten GI-FB und 4 Fahrten GI-F in der Spitzenstunde) und bezogen auf die (vertaktete) Fahrten-Anzahl sowie die Transportkapazitäten erreicht werden kann.

Unsere bereits mehrfach vorgetragene Anregung zur Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen im Zulauf auf Gießen, insbesondere auf der Vogelsberg- sowie der Lahn-Kinzig-Bahn, wird mit der Begründung vorabgewogen, dass wir als lokaler Aufgabenträger zum Nachweis der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit verpflichtet wären. Die von den LNO eingeforderte Auswirkungsanalyse zusätzlicher Haltestellen erwarten wir grundsätzlich im Rahmen eines Prüfauftrages und des Gesamtzusammenhanges auf der Ebene des RNVP. Wir weisen auf die Absprache mit ihrem Hause und zusammen mit dem ZOV aus dem

November 2019 hin, dass zumindest für die Vogelsbergbahn in 2020 eine entsprechende Machbarkeitsstudie erstellt werden soll.

**A 4-8: Hiermit melden wir (nochmals, jedoch aktualisiert) die Prüfung und Einplanung (zur mittel- bzw. langfristigen Realisierung) folgende zusätzlichen oder geänderten Haltestellen an:**

<b>Gießen-Nord</b>	Main-Weser-Bahn / Höhe Rodtbergstraße / Wißmarer Weg, Bedienung durch RB 41 und RBneu 43
<b>Ulner Dreieck, früher: „Aulweg“</b>	Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn / Gleisdreieck, Bedienung durch RB 45+46
<b>Alter Flugplatz/Rödgen</b>	Vogelsbergbahn / Höhe ehem. Stammgleise des US-Depots, Bedienung durch RB 45
<b>GI-Erdkauter Weg, verlegter Standort</b>	Lahn-Kinzig-Bahn, Verschiebung um ca. 250 m nach Süden im Zuge der Realisierung einer Bahnunterführung mit neuer Buslinienführung und Radwegeanbindung bis 2030, Bedienung durch RB 46
<b>GI-Licher Straße, verlegter Standort</b>	Vogelsbergbahn, Verschiebung um ca. 250 m nach Südwesten zwischen Licher Straße / B 457 und Alter Steinbacher Weg, mit beidseitigen Zugangsmöglichkeiten, Bedienung durch RB 45

Bezüglich der derzeit oder sinnvollerweise in RMV-Verantwortlichkeit liegenden regionalen bzw. überörtlichen, auf Gießen ausgerichteten Buslinien gibt es einen erheblichen Verbesserungsbedarf im Fahrplanangebot, was bei der nächsten (jeweiligen) Ausschreibung der diesbezüglichen Verkehrsleistungen und im Sinne einer Verkehrswende beim vom MIV dominierenden Gießener Einpendlerverkehr berücksichtigt werden muss. Wir regen daher für die folgenden Buslinien, neben den in den Anlagen 4b+c definierten Planungszielen und Mindeststandards hinaus gehend, eine Erhöhung des Fahrtenangebotes sowie tlw. auch einen geänderten Linienverlauf auf

- A 9:** der Linie 371, mit einer die Inbetriebnahme der Lumdataaltbahn berücksichtigende Linienänderung und gegenläufigem Rundverkehr ab Allendorf (Winnen-Rüddingshsn.-Weitershain/Climbach-Allertshausen-Geilshausen-Odenhausen) und 34/17 Fahrtenpaaren sowie Verdichtung in den Spitzenzeiten;
- A 10:** der Linie 372, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 14 Fahrtenpaaren bis Laubach bzw. 28 bis Lich;
- A 11:** der Linie 375, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 24 Fahrtenpaaren bis Lich;
- A 12:** und der Linie 377, mit weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn, 24 Fahrtenpaaren bis Watzenborn-Steinberg und danach gegenläufigem Rundverkehr mit 16 Fahrtenpaaren bis Eberstadt bzw. Gambach.

**A 13:** Zur derzeit eigenwirtschaftlich betriebenen, durch die Zuständigkeitsbereiche von vier verschiedenen Aufgabenträgern verlaufende und durch erhebliche Angebots- / Qualitätsdefizite gekennzeichneten Linie 24 Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar regen wir dringend die Übernahme in die (RMV-)Verantwortlichkeit als regionaler Busverkehr sowie eine deutliche Verbesserung des Fahrplan- und Fahrzeug-Angebotes an.

Der Entwurf lässt eine deutliche Schwerpunktsetzung in der Betrachtung und bei den Umsetzungsmaßnahmen im Kernraum der Region Rhein-Main erkennen. Dies ist aus Sicht eines Oberzentrums außerhalb des Kernraumes inakzeptabel, wenn für die Zentren im weiteren Umland und deren verkehrliche Verknüpfung mit den umgebenden ländlichen Regionen gleichzeitig die Sicherung des angemessenen ÖV-Angebots relativiert wird. Die Argumentationsbasis mit erwartetem Nachfrageanstieg im Verdichtungsraum und erwartetem Nachfragerückgang in der Region lässt den Vorsorgeaspekt der Verkehrsversorgung vermissen.

Die mit einem großräumigen Verkehrsverbund zu verfolgende benutzerfreundliche Verknüpfung lokaler und regionaler Verkehre erscheint damit, z.B. durch Konzentration auf "Hauptlinien" nicht mehr deutlich. Die Vorteile der Kombination von lokalen und regionalen Linien sollten stärker herausgestellt und weiterverfolgt zu werden.

**A 14:** Zu ergänzen sind die Wohnstandorte als wesentliches "Hauptziel".

**A 15:** Im Parallelverkehr können versetzte Taktlagen eine sinnvolle Angebotsergänzung bilden und ebenso einen ergänzenden Beitrag zur Flächenerschließung.

Die Weiterentwicklung der Tarifstrukturreform begrüßen wir.

**A 16:** Eine konkretere Darstellung der praktischen Umsetzung und der Kosten sind zu ergänzen.

Für den Vertrieb muss dauerhaft die einfache, "barrierefreie" Benutzbarkeit des ÖV sichergestellt sein, d.h. als Barzahler (Einzelfahrschein) ohne Benutzungsvoraussetzungen bzw. -vorleistungen und Kosten durch z.B. ein betriebsbereites Mobiltelefon (einschl. Mobilfunkvertrag), "Geldkarte" o.Ä.. Ebenso ist die Kostentransparenz zu gewährleisten, die Fahrtkosten müssen vor bzw. bei Fahrtantritt dem Benutzer angezeigt sein und die Erfordernisse des Datenschutzes (Aufzeichnung von Bewegungsprofilen) müssen geprüft und geklärt sein.

Weitere bzw. detaillierte Anregungen und Korrekturhinweise zum Entwurf (Textteil) und zu den Anlagen sind im Anhang beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen



(Stadträtin)

## Anlage:

## Tabellarische Stellungnahme

Seite/n	Thema	Stellungnahme der Stadt	
7	Mobilitätsziel 2030: 30% mehr RMV-Kunden/innen	Hier sollte im weiteren Verlauf eine <b>räumliche Differenzierung</b> , u.a. auch für den <b>mittelhessischen „Kernraum“</b> GI/MR/WZ erfolgen.	A 17
16-18	Einordnung des Stadttypus/der Region; Demografische Entwicklung bis 2030/2035	Auch hier sollte differenziert und an Mittelhessen gedacht werden; Auch <b>Gießen ist</b> , als Stadt mit dem niedrigsten Altersdurchschnitt (38,5) in Hessen, als <b>Schwarmstadt</b> zu bezeichnen; unser Umland hat ebenfalls weiterhin Wachstumstendenz; wir gehen in der Stadtentwicklung von einem <b>Bevölkerungswachstum bis 2030 von ca. 9,3 %</b> aus; insofern wäre die Abb. 7 mindestens zu differenzieren oder auch zu korrigieren.	A 18  A 19
74/75	Netzzustandsanalyse Main-Weser-Bahn	Wir sehen für die Main-Weser-Bahn trotz der offenkundig erfolgten Reduzierung der Baustellen und angesichts des künftig weiter wachsenden Fahrtenaufkommens (z.B. zusätzliche Güterzüge von der Rheinschiene) den <b>Prüfbedarf für einen dreigleisigen Ausbau zwischen Friedberg und Gießen</b> , ggf. bis Marburg, auch um die Fahrplanstabilität und -Flexibilität zu verbessern.	A 20
129, 241/2, 296/7	Expressbus-Linien oder Schnellbusfahrten	Im Stadt-Umland-Verkehr der Einpendler-Stadt Gießen ist derzeit keine Expressbus-Linie vorhanden und auch keine Neueinrichtung vorgesehen, obwohl die Grundanforderungen vorliegen. Wir regen die <b>Einführung der beiden Linienführungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Herborn-Aßlar-WZ/Niedergirmes-Lahnau-Heuchelheim-Gießen</b> und</li> <li>- <b>Bad Endbach-Gladenbach-Lohra-Biebertal-Gießen</b></li> </ul> als Express- oder Schnellbusangebot an.	A 21  A 22
179	Reisezeiten zum Oberzentrum	Das in Abb. 78 dargestellte Analyseergebnis ohne signifikante Defizite in der Erreichbarkeit des Oberzentrums Gießen trifft nach unserer Einschätzung nicht auf die meisten Relationen zu Kommunen des östlichen Landkreises Gießen und des westlichen Bereiches des Vogelsbergkreises zu; die Bewertungskriterien sind auch nicht transparent dargestellt; Hier bitten wir um <b>nachvollziehbare Darstellung der auf diese Relationen bezogenen Analyseergebnisse</b> .	A 23

192	Kapazitätsengpässe auf der Main-Weser-Bahn	Auch im Zusammenhang mit der Netz-zustandsanalyse sehen wir aufgrund der erwarteten und auch im Zuge einer Verkehrswende erforderlichen deutlichen Zunahme der Zugfahrten auf der Main-Weser-Bahn einen <b>Ausbaubedarf für ein drittes Gleis zwischen Friedberg und GI</b>	<b>A 24</b>
221, 222	Zielaussage zu Angebotsentwicklung und Netzbelastung	Die getroffenen Aussagen, dass von den „ÖPNV-Angebotsverbesserungen...am stärksten jene Verkehrsbeziehungen (profitieren), welche Oberzentren...mit dem Kernraum verbinden“ und die Netzbelastungen um ca. 20% bzw. bei Angebotsverbesserungen noch höher steigen, trifft unserer Auffassung nach nicht für die Main-Weser-Bahn im Abschnitt (MR-)GI-Friedberg(-F) zu. <b>Dies sollte an Hand eines Zielfahrplanes für 2030 für diese Relation belegt werden.</b>	<b>A 3</b>
232ff.	Angebotskonzeption Main-Weser-Bahn	Wir stellen in der beschriebenen Angebotskonzeption <b>keinerlei qualitative und ausreichende Verbesserung des Fahrplanangebotes auf der wichtigen Relation Gießen-Frankfurt/Rhein-Main</b> fest, was u.a. auch dadurch belegt wird, dass in Kap. 6 keinerlei Umsetzungsmaßnahmen/ -projekte hierzu genannt werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die neue <b>IC-Linie 34</b> führt <b>ohne Halt am Bahnhof Gießen</b> vorbei; hier gibt es lediglich durch den geplanten Zubringerverkehr GI-WZ leichte Reisezeitvorteile in der Relation GI-NRW.</li> <li>- Die geänderte ICE-Zeitlage und dadurch verbesserte <b>Vertaktung des Mittelhessen-expresses</b> wird begrüßt, führt jedoch auch nicht zur Kapazitätserhöhung pro Stunde.</li> <li>- Das Entwicklungskonzept für die RE-Linien, hin zum <b>HessenExpress-Netz</b>, klärt nicht abschließend die Konsequenzen für die Gießener Anbindung: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Da sich die HE 3-Linie aus dem RE 30 „entwickelt“, gehen wir (leider) von einem 1:1-Ersatz aus; gleichzeitig soll sich aber eine „Angebotsverdichtung ...zwischen GI und MR und weiter in das Gebiet des NVV hinein“ ergeben.</li> </ol> </li> </ul>	<b>A 3</b> <b>A 3.1</b>



232ff.	...und restliches Bahnstreckennetz in Mittelhessen	<b>Der Konzeptinitiative von ProBahn Hessen e.V. bzw. der Untergliederung aus Mittelhessen zur deutlichen Verbesserung des Fahrplanangebotes auf allen relevanten mittelhessischen Bahnstrecken (Email vom 5.01.2020 an großen Verteiler) schließen wir uns ersatzweise bzw. ergänzend vollinhaltlich an und bitte um Berücksichtigung bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen ab 2023.</b>	A 3 A 3.1
295	Weitere Haltepunkt(wünsch)e aus lokalen NVPs (Gießen)	Die Begründung der Differenzierung neuer Haltepunkt-Wünsche seitens der Kommunen bzw. aus lokalen NVP ist unserer Auffassung nicht schlüssig. Es kann nicht Aufgabe einer LNO sein, eine Auswirkungsanalyse zu erstellen, wenn eine Gesamtbetrachtung aller betrieblich-wirtschaftlichen Effekte neuer Haltestellen nur auf RMV-Ebene erfolgen kann.	
305	Sanierung vorhandener Haltestellen	Da in der Abb. 119 die Gießener Haltestelle „Licher Straße“ mit dem Sanierungsstatus „in Vorbereitung“ angegeben wird, regen wir die <b>Prüfung einer Verlegung dieser Station auf die Südseite der Licher Straße, mit Zugang auch zum Alten Steinbacher Weg, an.</b> Hierdurch können die am Alten Steinbacher Weg vorhandenen Schulen und universitären Einrichtungen als Haupt-Zielorte der Bahnkunden/-innen deutlich besser und sicherer erreicht werden.	A 8
360ff.	Vision 2030+ (in der Region)	Die allgemeinen Aussagen bezüglich einer langfristig anzustrebenden systematischen Angebotsverdichtung sind genauso loblich wie abstrakt. Hierzu regen wir an,  a) auch im Zusammenhang mit den für den Zeitraum nach 2030 erwarteten Baumaßnahmen im Kernraum <b>zusätzliche Zugverbindungen auf der Main-Weser-Bahn</b> zu prüfen, die über die RTO und ggf. auch den Fernbahntunnel <b>direkt weitere wichtige Zielbereiche Frankfurts erreichen</b> und  b) für das <b>mittelhessische Städtenez GI-MR-WZ</b> auch auf RMV-/RNVP-Ebene Lösungsansätze für ein deutlich <b>verbessertes Stadt-Umland-SPNV-Angebot</b> zu entwickeln.	A 25 A 26