

## **Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV**

### **2. Fortschreibung 2020 - 2030**

#### **Stellungnahme Land Hessen (HMWEVW, Hessen Mobil) zum Entwurf**

### **Vorbemerkungen**

Diese Stellungnahme ist eine gemeinsame des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie von Hessen Mobil. Sie ist insofern als fachliche Stellungnahme des Landes anzusehen. Die Stellungnahme wird zu den Themen Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) und Grundsatzfragen der Nahverkehrsplanung und Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung abgegeben. Aufgrund des Umfangs, können nicht zu allen Themenbereichen ausführliche Stellungnahmen abgegeben werden. Es kann daher grundsätzlich nicht von einer übereinstimmenden Sichtweise auf Inhalte, zu denen keine Stellungnahme gegeben wird, ausgegangen werden.

Mit dieser Stellungnahme sind keine Zusagen zur Finanzierung der im Regionalen Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen verbunden.

### **Allgemeines und Struktur**

Der Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) ist mit rund 450 Seiten inkl. Bausteine zzgl. Anlagen sehr umfangreich. Aufgrund der Zuständigkeiten des RMV geht der NVP auf zahlreiche Aspekte ein, die über die Mindestinhalte gemäß § 14 ÖPNVG Hessen hinausgehen und bietet so einen Einblick in sämtliche die Aufgabenfelder des Verbundes. Dadurch wird der Plan erheblich aufgeweitet. Daher wird angeregt zu prüfen, ob Inhalte entfallen oder als Bausteine bzw. Anlagen ausgelagert werden können (dies gilt z. B. für die "Vision", Kapitel 8, s. u.) und ob Texte gestrafft und konkreter formuliert werden können.

Bei der Lektüre wird zudem deutlich, dass die Struktur, die sich sinnvollerweise vornehmlich an den verkehrsplanerischen Kernaspekten orientiert schlecht mit den über diesen Kernaspekten hinausgehenden Inhalten, wie z.B. Marketing, Tarif oder Wettbewerb kompatibel sind. Bei diesen Themen finden sich in den Kapiteln, Bestandaufnahme, Standards, Bewertung und Maßnahmen viele Dopplungen. Häufig handelt es sich bei den Inhalten um Rückblicke und Zustandsbeschreibungen, die zudem – verständlicherweise bei diesen Themen im Vergleich sehr dynamischen Entwicklung - nicht immer aktuell erscheinen. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt den Stand bei den Kapiteln mit anzugeben, mindestens jedoch den Stand für den gesamten Planentwurf.

Maßnahmen werden anders, wie der Titel des Oberkapitels suggeriert, für o.g. Themen teilweise gar nicht (mit korrektem Verweis auf in Zukunft ausstehende Aufsichtsratsentscheidungen) oder nur beispielhaft genannt. In jedem Fall sind die Angaben nicht konkret genug, um daraus konkrete Beschlüsse zu fassen.

Daher wird angeregt zu prüfen, ob Inhalte entfallen oder als Bausteine bzw. Anlagen oder Rahmenbedingungen ausgelagert werden können (dies gilt z. B. für die "Vision", Kapitel 8, s. u.) und ob Texte gestrafft und konkreter formuliert werden können („weniger ist mehr“). Im Gegenzug wären bei den verkehrsplanerischen Kerninhalten und dem zugehörigen Finanzierungskonzept (für die Kerninhalte) noch Ergänzungen (s.u.) vorzunehmen.

Es wird auch empfohlen, die Struktur des Plans und Bedeutung der einzelnen Kapitel und Themen eingangs noch ausführlicher erläutert werden, um den Lesenden eine Bessere Einordnung zu ermöglichen.

## **Kapitel 1    Ziele und Anforderungen**

### **Kap. 1.1, S. 6**

Das ÖPNVG Hessen sieht spätestens nach fünf Jahren einen Anlass, zu entscheiden, ob die Pläne neu aufzustellen sind. Es sollte eine Begründung des vorgesehenen 10-Jahres-Zeitraums gegeben werden und in Erwägung gezogen werden, einzelne Elemente des Plans früher zu prüfen und ggf. fortzuschreiben.

In dem Kapitel „1.1 Einführung“ stellt der RMV mit der Fortschreibung des Planes dar, dass er die verankerten Ziele und Leitbilder seiner „Mobilitätsstrategie 2030“ bzw. des Konzeptes „RMV-Mobilität 2030“, schärfen möchte. Hier ist eine Berücksichtigung der 2017 veröffentlichten „Nahmobilitätsstrategie für Hessen“ ([https://www.mobileshessen2030.de/mm/Nahmobilitatsstrategie\\_fur\\_Hessen.pdf](https://www.mobileshessen2030.de/mm/Nahmobilitatsstrategie_fur_Hessen.pdf)) erstellt durch das hessische Verkehrsministerium (mit Beteiligung des RMV) unbedingt erforderlich. Dass diese nicht berücksichtigt wurde, zeigt sich u.a. an den unter 1 benannten Defiziten des RNVP.

Zur Ergänzung (auch im Kapitel 1.2 möglich):

Der RMV unterstützt mit der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans auch die Ziele und Handlungsfelder der Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen, bei deren Erarbeitung er in 2017 mitgewirkt hatte.

### **Kap. 1.2, S. 8 ff**

Die Reihenfolge der Aufzählung der sieben Schwerpunkte auf S. 8 wird in den folgenden, entsprechenden Textabschnitten umgekehrt. Dies irritiert beim Lesen.

## Kapitel 2 Bestandsaufnahme

### Allgemeines

Insgesamt lässt der Entwurf eine fundierte Analyse der aktuellen Verkehrssituation vermissen (diese wäre nach §14 (4) Ziffer 1 HÖPNVG erforderlich): Die wurden dem Anschein nach nicht genutzt, Beispielsweise wurden keine Quelle-Ziel-Relationen nach Verkehrsmitteln differenziert zu betrachten analysiert. Dies hätte beispielsweise mit den geocodierten Daten der MID erfolgen können. Aus diesen Daten – und ebenso aus den Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit (vgl. Pendleratlas der IHK Frankfurt) – ließen sich wichtige Schlüsse ableiten, welche Wege heute von den Menschen im RMV-Gebiet zurückgelegt werden.

Auch die Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Entwicklung weist Defizite auf: Der Abgleich mit der Regional- und Landesplanung (ein Erfordernis nach §14 (3) HÖPNVG) erscheint unzureichend. Es sollte bspw. Bezug auf die bevorstehende 4. Änderung des Landesentwicklungsplans genommen werden. Auch Vorhaben wie der „Frankfurter Bogen“, die ein Ansteigen des Verkehrs aus dem ersten und zweiten Ring tangential wie radial erwarten lassen, werden nicht thematisiert. Dies hat auch zur Folge, dass auch die geplante Infrastruktur die bestehenden Verflechtungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten nicht abbildet. Fortschreibung des LEP)

Auf S. 41ff. wird die Konkurrenz zwischen IV und ÖV dargestellt und belegt, auf welchen Strecken das Auto und auf welchen der ÖV schneller ist. Die Verbindungen sind dabei stets radial auf die Zentren ausgerichtet. Dabei werden weder Pendelbeziehungen aus dem 2. Ring der Suburbanisierung dargestellt (z.B. vom Odenwald nach Frankfurt), noch die tangentialen Wege aufgegriffen, die durch die RTW und später durch die RTO aufgegriffen werden sollen.

### Kap. 2.1.3, S. 35, Abschnitt S-Bahn

Korrekturhinweis: "Die 2016 begonnenen Bauarbeiten ~~wurden~~ wurden im Dezember 2019 abgeschlossen ~~sein~~."

### Kap. 2.3, S. 51

Das Wort "Haltepunkte" sollte nicht synonym für das Wort "Bahnhöfe" verwendet werden, weil diese schienentechnisch unterschiedliche Funktionen haben. Haltepunkte und Bahnhöfe können jedoch gemeinsam als Verkehrsstationen bezeichnet werden.

### Kap. 2.3, S. 51

Im Sinne des § 8(3) PBefG ("Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.") wäre das Wort "möglichst" zu streichen. Vgl. hierzu auch S. 52, unten.

### Kap. 2.3, S. 52

Im Sinne des § 8(3) PBefG wäre im letzten Satz eine Ergänzung geboten: "Ausnahmen müssen im Rahmen des Nahverkehrsplanes konkret benannt und begründet werden."

"Konkret benannt" bedeutet gemäß dem von Hessen Mobil herausgegebenen Informationsblatt "Barrierefreie Haltestellen – Informationsblatt für Nahverkehrspläne", dass die jeweiligen Haltestellen namentlich aufzulisten sind.

Auch im Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr – Teil 2" des RMV steht entsprechend: "Sämtliche betroffenen Haltestellen sind als Ausnahmen im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und jeweils zu begründen."

#### **Kap. 2.3.3, S. 57**

Im 1. Satz sollte das Wort "weitgehend" gestrichen werden.

#### **Kap. 2.3.3, S. 57/58, Abbildungen 26/27**

Es wird angeregt, die Farbgebung für "barrierefrei" etc. in beiden Abbildungen anzugleichen.

#### **Kap. 2.3.3, S. 61**

~~"... die bei einer Inanspruchnahme von Fördermitteln einer Obergrenze unterliegen."~~

Dieser Teilsatz sollte gestrichen werden. Eventuell ändern sich hier die Förderregeln. Es wird aber weiterhin möglich sein, Nutzungsentgelte zu erheben.

#### **Kap. 2.3.3, S. 59**

Es wird angeregt, detailliert die Anteile bzw. Anzahlen unterteilt nach den Gruppen

- "nicht barrierefrei",
- "teilweise bzw. weitgehend barrierefrei" und
- "vollständig barrierefrei"

darzustellen (gem. "Barrierefreie Haltestellen – Informationsblatt für Nahverkehrspläne" von Hessen Mobil bzw. Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr – Teil 2" des RMV). Vgl. hierzu auch die Zielsetzung bis 01.01.2022 in Kap. 5.4.3, S. 261.

#### **Kap. 2.3.5, S. 61**

Der RMV ist ein sehr wichtiger Partner für die Umsetzung der hessischen Nahmobilitätsstrategie und damit auch wichtiger Akteur, um die Vernetzung mit dem Radverkehr an Bahnhöfen und Haltestellen zu unterstützen und die Einrichtung von Bike+Ride voranzubringen. Hier sind auch die Informationsbereitstellung über mögliche Wegeketten und aktuelle Verkehrslagen eine wichtige Voraussetzung für einen multimodalen Verkehr, dazu gehören Bike+Ride-Konzepte ebenso wie die Gestaltung des räumlichen Umfelds der Haltestelle. Dabei sollte die Wegweisung gut lesbar sein und einheitlichen Standards (siehe Handbuch wegweisende Beschilderung des HMWEVW) unterliegen. Dazu gehören auch die Integration von Fahrradverleihsystemen (inkl. Lastenräder / Sonderfahrräder) in das Verkehrssystem und die Schaffung von Fahrradparkhäusern an den wichtigen Bahnhöfen.

Auch wenn das Verknüpfungsangebote Bike+Ride an 86 % der Bahnhöfe im RMV-Gebiet vorhanden ist, ist eine Rate von 100 % anzustreben und dem steigenden Bedarf anzupassen. Der RMV sollte dabei die Eigentümer der Anlagen, in vielen Fällen die Kommunen, unterstützen.

Derzeit erstellt das Land Hessen einen „Leitfaden Fahrradabstellanlagen“ um folgende Intuitionen zu unterstützen:

- Bauherrschaften bei der konkreten Umsetzung der Anforderungen der kommenden Fahrradabstellplatzverordnung
- Verantwortliche in Landesliegenschaften bei der Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Kommunen bei der Schaffung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum
- Standards schaffen um die Förderung im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie und des Mobilitätsförderungsgesetzes

Darüber hinaus stellt der Leitfaden Ausschreibungstexten für Fahrradabstellanlagen bereit.

Vorschlag zur Ergänzung als 5. Absatz:

Der RMV unterstützt dabei die Kommunen bei der Erarbeitung von Konzepten zum Neu- und Ausbau und zur Optimierung von Bike+Ride-Anlagen, durch die fördernde Begleitung der Vorhaben (investive Förderung von Kleinmaßnahmen). Optimal ist die Verknüpfung mit einer Mobilstation (Baustein 10) des RMV. Die Bandbreite reicht von einfachen witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen bis hin zu Fahrradparkhäusern. Sehr attraktiv ist die Kombination mit einem Fahrradfachgeschäft oder einer Fahrradreparatur-Werkstatt

## **Kapitel 3    Standards**

### **Allgemeines**

Hier wäre eine ausführlichere Einordnung der Bedeutung der Standards für ein attraktives ÖPNV-Angebot und das Erreichen der gesetzten Ziele bzw. Herausforderungen wünschenswert. Dabei sollten auch die Bedeutung der Durchgängigkeit und damit der Empfehlungscharakter für die lokalen Verkehre („Studentakt“) und damit der Verweis auf Baustein 13 herausgestellt werden.

#### **Kap. 3.2.1, S. 114**

In dem Entwurf des RNVP fehlt das Kapitel zur Fahrradmitnahme als Leistungsangebot komplett. Dies ist nicht zeitgemäß. Hier müsste mindestens auf den „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“ (bitte auch E-Roller, Lastenräder, Anhänger etc. mit aufgreifen) verwiesen werden.

Darüber hinaus ist eine Überarbeitung des „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“ für diese Themenstellung erforderlich.

Zur Ergänzung:

Um eine Fahrradmitnahme zu den bestehenden Regelungen (<https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/regeln/wichtige-tarifinformationen/fahrradmitnahme/>) zu steigern, und die strategische Allianz zu fördern, sind für den Alltagsverkehr bzw. den Freizeitverkehr konkrete Planungen erforderlich um Stoßzeiten mit erhöhten Andrang abzumildern.

### **Kap. 3.2.2, S. 116 und S. 117, Abb. 59**

Im Text auf Seite 116 wird die Kategorie "Kleinzentrum" benannt, die im Landesentwicklungsplan mit den "Unterzentren" unter dem Oberbegriff "Grundzentren" zusammengefasst werden. Daher könnte auch in der Klammer als Kategorie "Grundzentrum und größer" statt "Kleinzentrum und größer" stehen. Damit wäre die Formulierung besser auf die Abb. 59 auf S. 117 abgestimmt.

### **Kap.3.3.1, S. 135**

Der erste Punkt der Aufzählung sollte umformuliert werden: "~~Vorgaben der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung~~ von Hessen Mobil (ehemals Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) ...".

### **Kap. 3.3.1, S. 136, 2. Absatz**

Folgendes sollte im 2. Absatz ergänzt werden: "Die Einhaltung dieser Standards und der im "Informationsblatt für Bushaltestellen" von Hessen Mobil dargestellten Regelungen für Förderanträge ist unter anderem wichtig, um Fördergelder zu erhalten."

### **Kap. 3.3.2, S. 138**

Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig

Aufzüge an den Bahnstationen sind ausreichend groß bemessen, dass auch Fahrräder gerade darinstehen können. In Bad Homburg z.B. sind Aufzugskabinen mit einer Länge von 140 cm und Breite von 110 cm zu klein und reichen für ein Fahrrad mit einer Länge von 180 cm nicht aus.

Zur Ergänzung:

Um eine Fahrradmitnahme in den Aufzügen zu ermöglichen, werden alle Kabinen zukünftig mit einer Länge von mindestens 2 m eingerichtet.

### **Kap. 3.3.2, S. 143, 5. (letzter) Absatz (vor Kap. 3.3.3)**

Das "Informationsblatt für Bushaltestellen" von Hessen Mobil sollte hier auch erwähnt werden.

### **Kap. 3.3.3, S. 143**

Der Verweis auf den Leitfaden von Hessen Mobil/HSVV aus dem Jahre 2001 ist zwar in Ordnung, mittlerweile gibt es allerdings die "Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)" der FGSV von 2018.

Neben dem Angebot von Park+Ride – Stellplätzen sind auch immer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und verstärkt auch für Elektrofahrräder vorzusehen. Auch für Elektrokleinstgeräte (E-Scooter) soll eine Möglichkeit zum sicheren Abstellen gegeben sein.

Grundsätzlich fehlt eine konkrete Prioritätenliste in welcher Reihenfolge der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an den einzelnen Stationen terminiert wird, sowie in welcher Form und Anzahl die Fahrradstellplätze erweitert werden. Als Grundlage bietet sich

dazu die Anlage 5B an. Hier bedarf es einer Erweiterung um die Spalten „Stand vorhandene Radabstellanlagen“ „erweiterter Bedarf“ und „Umsetzungsjahr“.

Vorschlag zur Ergänzung einer Anlage 5C oder Erweiterung 5B:

Erweiterung um die Spalten „Stand vorhandene Radabstellanlagen“ „erweiterter Bedarf (inkl. Zahlenwerten)“, „vorgesehenes Umsetzungsjahr“.

Vorschlag zur Ergänzung nach dem 2. Absatz:

Als ein wichtiger Partner für die Umsetzung der hessischen Nahmobilitätsstrategie unterstützt der RMV die Vernetzung mit dem Fußverkehr an Bahnhöfen und Haltestellen zu aktiv. Dafür sind auch die Informationsbereitstellungen über mögliche Wege und Umgebungskarten eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr. Dazu gehört auch die Gestaltung des räumlichen Umfelds der Haltestelle (subjektive Sicherheit und Aufenthaltsqualität). Die Wegweisung soll gut lesbar sein und einheitlichen Standards unterliegen.

#### **Kap. 3.3.3, S. 146**

Der zweite Satz sollte folgendermaßen umformuliert werden: "Die Anlagen werden können entsprechend den gültigen Richtlinien durch das Land Hessen gefördert werden."

#### **Kap. 3.5.1, S. 154**

In der Beschreibung der Innengestaltung der Fahrzeuge sind die separaten Mehrzweckbereiche beschrieben:

Zur Ergänzung:

Eine Beschilderung weist für Fahrgäste daraufhin, dass die Plätze vorrangig für das Abstellen von Fahrrädern zu nutzen sind.

### **Kapitel 4 Bewertung der Bestandsaufnahme**

#### **Kap. 4.3.2, S. 187**

Von wesentlicher Bedeutung für den barrierefreien Ein- und Ausstieg ist zwar die Bahnsteigsteighöhe, letztlich ist aber die Niveaugleichheit im Zusammenspiel von Bahnsteighöhe und Fahrzeugeinstiegshöhe entscheidend (vgl. S. 139). Es wird daher angeregt, dies hier noch einmal zu betonen und in diesem Kapitel auch auf die Fahrzeugeinstiegshöhen einzugehen.

#### **Kap. 4.4.1, S. 193, letzter Absatz**

Der erste Satz des letzten Absatzes auf S. 193 sollte umformuliert werden: "Für die stillgelegten und entwidmeten Schienenstrecken in Hessen haben das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und Hessen Mobil gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern eine Bestandsaufnahme ("Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen") erarbeitet, um die Reaktivierung von Bahnstrecken zu unterstützen und Impulse für vertiefende Prüfungen zu geben. Zustandsbeschreibung initiiert und eine vorläufige Bewertung vorgenommen, um potenziell reaktivierungswürdige Strecken zu identifizieren."

## Kapitel 5 ÖPNV-Angebotskonzepte

### Kap. 5.2.2, S. 234, "Odenwaldbahn ...", 3. Absatz

Korrekturhinweis: "... Förderfähigwürdigkeit ...". Mit der Standardisierten Bewertung wird die Förderwürdigkeit nachgewiesen. Förderfähig ist ein Vorhaben prinzipiell bereits, wenn es sich um einen im "Förderkatalog" enthaltenen Fördertatbestand handelt.

### Kap. 5.2.2, S. 235, "Netzergänzungen ..."

Im 1. Absatz sollte Folgendes ergänzt und korrigiert werden: "... in den ersten Nutzen-Kosten-Untersuchungen als potenziell förderfähigwürdig nachgewiesenen Reaktivierungsstrecken...".

### Kap. 5.4.2, S. 248

Im letzten Absatz des Kapitels 5.4.2 sollte das Wort "schwierig" durch das Wort "aufwändig" ersetzt werden.

### Kap. 5.4.3, S. 261

Im letzten Absatz des Kapitels 5.4.3 sollte auch das "Informationsblatt für Bushaltestellen" von Hessen Mobil benannt werden.

### Kap. 5.4.4

#### Zum RMV-Maßnahmenplan „Fahrrad und ÖPNV“:

Die umfangreichen beschriebenen Vorteile und Synergien von Fahrrad kombiniert mit ÖPNV in dem Maßnahmenplan beinhalten leider keine konkreten Maßnahmen für die Planungen 2020 – 2030. Eine Prozentuale Auswertung (S. 19) des gegenwertigen Ist-Zustandes zeigt nicht die Ziele für die nächsten 10 Jahre.

In dem übergeordneten RNVP bzw. dem Maßnahmenplan fehlt eine Bedarfsermittlung, die eine steigenden Anzahl der B+R-Nachfrage dokumentiert und die Kapazitätserhöhung für die nächsten 10 Jahre (Laufzeit des RNVP) darstellt. Ebenso fehlt eine Strategie für den konkreten weiteren Ausbau der B+R-Anlagen mit den auf die Bedürfnisse angepassten, modernen Niveau. Damit ist das gesamte Themenfeld nicht hinreichend berücksichtigt und muss unbedingt nachgebessert werden. Dabei sind auch konkrete Umsetzungshorizonte zu benennen. Zur Qualität der Anlagen wird auf den in Bearbeitung befindlichen Leitfaden des HMWEVW verwiesen.

Die Anforderungen steigen mit den sich im Moment stetig steigenden Angebot an Fortbewegungsmitteln für die Nahmobilität: Elektro-Kleinstroller (E-Scooter), Lastenräder, Liegeräder, Tandems oder Fahrräder mit Anhänger oder Dach etc. Wie dies im Angebot in den Fahrzeugen bzw. bei den Abstellanlagen berücksichtigt werden soll, ist nicht erkennbar und muss Teil eines an den eigenen Zielen des RMV zur Bildung von multimodalen Reiseketten Konzeptes sein. Dieses scheint vollständig zu fehlen und ist sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr dringend zu ergänzen. Positive Beispiele wie der Natourbus (OREG) sollten dabei aufgegriffen werden.

Darüber hinaus sind die Chancen einer Kombination von ÖPNV und Logistik nicht aufgegriffen. Ein Beispiel wäre die Kombination von Transportleistungen und ÖPNV-Angeboten in Schwachlastzeiten (siehe z.B. Projekt Landlogistik) insbesondere im ländlichen Raum oder die Mitnahme von gewerblich und privat genutzten Lastenrädern.

Zudem ist nicht dargestellt ob und ggf. wie der RMV die Verleihsysteme im Radbereich (z.B. Mainz/Wiesbaden oder das erfolgreiche Modell des VRN) aufgreift und weiterentwickelt. Auch werden keine Aussagen zu Kombinationsangeboten wie dem Projekt BikeXtra des NVV gemacht.

#### **Kap. 5.4.4, S. 262, 8. (vorletzter) Absatz:**

In vorletzten Absatz des Kapitel 5.4.4 sollte auch der "Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen" von Hessen Mobil benannt werden.

## **Kapitel 6     Maßnahmen**

### **Allgemeines**

Es wird früh benannt (S. 11ff.), dass ab 2022 ein „Bedarfs-/Leistungs-GAP“, insbesondere bis 2030, zu erwarten sei. Schon heute sind die regionalen S-Bahn- und Schienenverkehre stark be-, wenn nicht überlastet. Insgesamt erscheinen die gelisteten Maßnahmen für Infrastruktur und Verkehrsangebot, von denen die meisten bereits bekannt und in Plänen verankert sind, nicht ausreichend, um das Gap und ggf. auch weiterführende umwelt- und verkehrspolitische Ziele zu erreichen. So wird beispielsweise zwar das Thema ETCS – als Maßnahme ab 2030 - genannt (insbesondere um durch den Kapazitätsgewinn die S7 zur Frankfurter Innenstadt durchzubinden zu können), aber (noch) nicht weiter für das Gesamtnetz konkretisiert. Es bleibt offen, ob das avisierte Netz die Herausforderungen bewältigen kann.

Wünschenswert wären auch konkretere Ausführungen zum Ausbau von Mobilitätsstationen in der Region im Hauptteil des Nahverkehrsplans.

#### **Kap. 6.3.2, „Elektrifizierung von Strecken“, S. 286ff.**

Von den 18 nicht elektrifizierten Strecken sind nur fünf Strecken als „Maßnahmen“ aufgeführt. Es sollte erläutert werden, auf welcher Grundlage diese fünf Strecken für den NVP ausgewählt wurden. Was ist mit den restlichen Strecken? Es stellt sich z. B. die Frage, warum die Ländchesbahn nicht aufgeführt wird. Es wird angeregt zu ergänzen, für welche weiteren Strecken der RMV ggf. Potenzial bzw. Untersuchungsbedarf sieht.

#### **Kap. 6.3.2, S. 288, 1. Absatz**

Korrekturhinweis: "... Förderfähigwürdigkeit ...".

#### **Kap. 6.3.2, S. 289, „Lahntalbahn“**

Die Aussagen „... gibt es Bestrebungen, eine Elektrifizierung untersuchen zu lassen.“ und „... konkreter Untersuchungsbedarf besteht zurzeit nicht.“ erscheinen widersprüchlich. Es wird angeregt, den Abschnitt zur Lahntalbahn zu überarbeiten.

#### **Kap. 6.3.2, „Reaktivierung von Schienenstrecken im SPNV“, S. 290f.**

Es wird angeregt zu ergänzen, für welche weiteren als die aufgeführten Strecken der RMV ggf. Potenzial bzw. Untersuchungsbedarf sieht.

#### **Kap. 6.3.2, „Reaktivierung von Schienenstrecken im SPNV“, S. 290f.**

Im 5. Absatz wird auch die Gersprenztalbahn benannt, im Folgenden wird aber auf diese Strecke im Gegensatz zu den anderen Strecken nicht weiter eingegangen. Es wird angeregt, einen Absatz zur Gersprenztalbahn zu ergänzen.

#### **Kap. 6.3.2, S. 291, 2. Absatz**

Aus dem Absatz geht nicht hervor, dass es sich um den Fliegerhorst Erlensee handelt. Vorschlag: "... des ehemaligen Fliegerhorst Erlensee an den SPNV ...".

#### **Kap. 6.3.2, S. 291, letzter Absatz**

Korrekturhinweis: "... [Hessen Mobil 2016/2019] ...". Die Bestandsaufnahme wurde im Jahr 2019 fortgeschrieben.

#### **Kap. 6.3.2, S. 291, letzter Absatz**

Korrekturhinweis: "... [Hessen Mobil 2016/2019] ...". Die Bestandsaufnahme wurde im Jahr 2019 fortgeschrieben.

#### **Kap. 6.4.1, S. 301, "Streckenbezogene Neu- und Ausbaumaßnahmen", 3. Absatz:**

Im 2. Satz sollte das Wort "günstige" gestrichen werden: "Dieser günstige Fall tritt dann ein, wenn...".

Am Ende dieses Absatzes sollte folgender Satz ergänzt werden, um ggf. Missverständnisse auszuräumen: "Auch hierbei können Zusatzinvestitionen durch das Land Hessen vereinbart werden."

#### **Kap. 6.4.1, S. 304, 4. Absatz**

Korrekturhinweis: "... [MobiEföG] ..."

#### **Kap. 6.4.2, S. 306**

Im Sinne des § 8(3) PBefG: wäre das Wort "möglichst" zu streichen (s. o., Hinweis zu Kap. 2.3).

#### **Kap. 6.4.12, S. 339, 3. Absatz**

Im 3. Absatz wäre das hessische MobiföG zu ergänzen: "... aus den Mitteln des GVFG des Bundes und komplementär mit Landesmitteln aus dem MobiföG gefördert."

## **Kapitel 7 Finanzierungskonzept**

Angesichts der Bedeutung der Maßnahmen und der Gesamthöhe der erforderlichen Investitionen ist es für Aufgabenträger aber auch für das Land als Zuwendungsgeber zweckmäßig, für die investiven Maßnahmen im Verbundgebiet einen strukturierten Überblick mit zeitlicher (Grob-) Gliederung zu erhalten. Es wird angeregt, sämtliche

investiven Maßnahmen mit Kosten, Planungsstand, Zeitangaben und unter Kennzeichnung der Programmzugehörigkeit darzustellen, auch um formal der im ÖPNVG Hessen für den Nahverkehrsplan festgelegten Forderung nach einem Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung nachzukommen. Auch eine Schätzung der Kosten für den zugehörigen ÖPNV-Betrieb wäre an dieser Stelle wünschenswert. Die Angaben, die dazu in andern Kapiteln enthalten sind, sollten an dieser Stelle zusammengeführt werden.

## Kapitel 8 Vision

Die "Vision" sollte nicht zwingend im beschlussrelevanten Teil des NVP enthalten sein, da diese außerhalb des Betrachtungszeitraums des NVP liegt.

### Bausteine

#### Baustein 7 – Investive Kleinmaßnahmen

Im 1. Satz auf S. 411 wäre das hessische MobiföG zu nennen, zudem "zuwendungsfähigen" zu ergänzen: "... des geltenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beziehungsweise Entflechtungsgesetzes [EntflechtG] Mobilitätsförderungsgesetzes (MobiföG) sind nur Maßnahmen mit einer zuwendungsfähigen Baukostenhöhe von mehr als 100.000 EUR ..."

Hinter dem ersten Satz auf S. 411 sollte ein Absatz kommen, sonst verschwimmen die Fördertöpfe MobiföG und Nahmobilität, so dass nicht mehr klar ist, auf was sich z.B. der Fördersatz von 70% bezieht.

Auf S. 413 wäre das MobiföG zu nennen: "... GVFG/Entflechtungsgesetz MobiföG, ...".

#### Baustein 9, S. 421 (auch Bezug auf Text S. 398)

Der bisherige Text wird grundsätzlich begrüßt und verspricht die erforderliche Übertragungen der Wegweisungsnetze in digitale Navigationssysteme. Die Zugänge zu passenden Mobilitätsdienstleistungen, wie Car- und Bike-Sharing sind erwähnt und sollten wie angedeutet mit einem individuell nutzbaren Angebot an Informationen, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten mit einem landeseinheitlichen E-Ticket des RMV (bzw. darüber hinaus mit allen drei hessischen Verkehrsverbünden) verknüpft werden. Darüber hinaus sollte es technisch möglich sein, die Position der Fahrradabstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen, an Stationen und deren Verfügbarkeit in der App anzuzeigen. Hierzu gehört auch die Verfügbarkeit von Aufzügen.

Zur Ergänzung:

Eine inhaltliche Ausweitung auf die Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Rollstühle in den Fahrzeugen und Fahrradabstellanlagen an den Stationen sowie die Verknüpfung der App mit den angrenzenden Verkehrsverbünden wird bis spätestens 2025 angestrebt.

Aufgestellt:

Wiesbaden, 28.02.2020

HMWEVW I2, V1, V2, V3, V6  
HessenMobil VE3