

Stellungnahme von PRO BAHN RV Frankfurt am Main zum Entwurf des Nahverkehrsplanes des Hochtaunuskreises

Das Gutachten basiert bedauerlicherweise nur auf schon altbekannten Feststellungen, die selbst für das zugrunde gelegte Fahrplanjahr schon als überholt galten. Es entsteht der Eindruck, dass der vorangegangene Nahverkehrsplan z.T. ungeprüft fortgeschrieben wurde. Beispiele: Linie 5944, die bis auf eine Frühfahrt ausgedünnt wurde, und nicht erwähnte Nachtbuslinie FB91.

Im Gegensatz zu der wenig aussagekräftigen Tischvorlage von BPI Consult sei als positives Beispiel der Nahverkehrsplan der Rheingau-Taunus-Kreises (ZIV) angeführt, der in fundierter Form Schwachpunkte nicht nur auflistet, sondern auch detaillierte Verbesserungsvorschläge aufzeigt.

Die Ausarbeitung von BPI dagegen besteht zu 80 % (geschätzt) aus einer Aufzählung von zum Teil überholten Beschreibungen des status quo, die jeder Verkehrsplaner aktueller und in wesentlich aufbereiteter Form in seiner Schublade liegen haben dürfte. Es hätte erwartet werden können, dass zumindest erste Ergebnisse der großangelegten Fahrgastbefragung des RMV aus dem Jahr 2004 mit in die Überlegungen eingeflossen wären.

Innovative, auf zukünftige Bedürfnisse abgestimmte Vorschläge werden bis auf vage Andeutungen vermisst. Das Liniennetz im HTK basiert zum größten Teil auf dem vor 1955 gewachsenen, oft von privaten Gesellschaften eigenwirtschaftlich betriebenen, Liniennetz..

Um auf lange Sicht mit erschwinglichen Kosten zu wesentlichen Verbesserung des ÖPNV zu gelangen, hätte erwartet werden können, dass konkrete Vorschläge in Form mehrerer Alternativen ausgearbeitet worden wären, die den zwischenzeitlich geänderten Verkehrsströmen angepasst hätten werden müssen..

Ein funktionierender ÖPNV endet bekanntlich nicht an Kreisgrenzen. Andeutungsweise werden Verknüpfungen mit dem Main-Taunus-Kreis aufgezeigt. Was fehlt, sind Vorschläge für eine grenzüberschreitende Einbeziehung von Linien in den Wetteraukreis hinein.

Die Pendlerströme sind auf Gemeinden bezogen in Kapitel 4 ausführlich dargestellt. Was fehlt, sind Angaben darüber, woher die Einpendler anreisen bzw. wohin die Auspendler fahren. Wären diese Daten verfügbar, hätte festgestellt werden können, dass aus dem Wetteraukreis eine nicht unbedeutende Zahl von Personen – überwiegend mit dem Auto - zu Zielen im Hochtaunuskreis fahren bzw. durch den Hochtaunuskreis nach Frankfurt und sogar in den Main-Taunus-Kreis (Eschborn, Schwalbach, Sulzbach, u.a. Orte). Auf diesen steigenden Pendlerstrom muss der ÖPNV eine Antwort haben.

Es wird daher vorgeschlagen, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die beinhaltet, die Strecke der RB 16, so wie es die ursprünglichen Ausbaupläne auch vorsehen, zu elektrifizieren und die S5 über Friedrichsdorf hinaus nach Friedberg zu verlängern. Durch die dadurch bedingten kürzeren Reisezeiten würde sich die Anschluss-Situation beim Mittelzentrum Friedberg (Knotenbahnhof) und in Friedrichsdorf auf die TSB in/aus Richtung Usingen deutlich verbessern. Auch die Wünsche für weitere Haltepunkte (Friedrichsdorf-Schäferborn und evtl. Gonzenheim-Steinkaut) könnten systembedingt erfüllt werden. Schließlich wäre nur eine verlängerte S5 ein attraktiver Zubringer zur in Bad Homburg beginnenden RTW nach Eschborn, F-Höchst und zum Flughafen.

Weiterhin werden folgende Prüfanträge eingebracht:

- Verbindung des Stadtteils Bad Homburg-Obererlenbach mit dem Bahnhof Friedrichsdorf bei gleichzeitiger Erschließung des Ortskerns von Seulberg durch Verlegung der Linie HG 12.
- Durchbindung der Linie HG 2 von Obererlenbach nach Bad Vilbel in der einen und nach Karben in der anderen Richtung (Umwandlung in eine Regionalbuslinie).
- Attraktivere Anbindung der Saalburg und des Hessenparks und Bewerbung dieser Verbindungen mit der Schiene.
- Zentral organisierte Stadtbusverkehre und dadurch zu erzielende Synergieeffekte mit zu erwartender erheblicher Reduzierung der Zuschüsse.

Zu den einzelnen Kapiteln wird wie folgt Stellung bezogen:

Zu Punkt 5.1 Königstein

Der Aussage, dass das Stadtbusangebot von Königstein nach Mammolshain (Linie 820) und Schneidhain (Linie 821) nicht bedarfsorientiert ist und zu unerwünschtem Parallelverkehr mit den Linien 801 (an Samstagen sogar mit minutengleichen Abfahrten) und 806 führt, wird uneingeschränkt zugestimmt. Ungeteilte Zustimmung findet auch der Vorschlag, die Linie 917 in Königstein zu kappen. Eine Regionalbuslinie sollte nicht die Aufgabe einer Erschließungsfunktion zwischen zwei Stadtteilen haben (auch wenn es sich hierbei um eine gewachsene Linienführung handelt). Im Falle einer Rücknahme der Linie auf die Strecke Königstein ZOB (s.u.) und Bad Homburg Bahnhof ergeben sich optimierte Wagenumläufe und es würde als Nebeneffekt die kontraproduktive Zwangspause von über 20 Minuten an der Endhaltestelle „Auf der Seif“ entfallen. Der Ortsverkehr Königstein mit seinen Ortsteilen Falkenstein, Mammolshain und Schneidhain könnte durch eine neu zu konzipierende Stadtbuslinie u.U. sogar mit Anbindung des Bahnhofs auf deutlich kostengünstigere Weise organisiert werden.

Ferner wird vorgeschlagen die Haltestelle „Parkplatz“ in Königstein sinnstiftend in „ZOB“ (Zentraler Omnibusbahnhof) umzubenennen. Die Zielbeschilderung „Parkplatz“ assoziiert beim Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel als Endpunkt der Königstein bedienenden Linien einen PKW-Abstellplatz (an Rande der Stadt). Es lässt sich kaum vermuten, dass es sich bei dieser Haltestelle um die zentrale Umsteigestation im Zentrum der Burgenstadt handelt.

Zu Punkt 5.4.1

Zu Zeiten des Dampfzugbetriebes auf der Bundesbahnstrecke Bad Homburg – Grävenwiesbach – (*Braunfels*) -Albshausen– Wetzlar / Weilmünster - Weilburg wurden die Pendlerzüge morgens in Usingen verstärkt und abends geleichtert. Andere Züge wurden in Grävenwiesbach zusammengeführt bzw. getrennt. Diese Maßnahme entsprach dem „im hinteren Teil der Strecke“ deutlich geringerem Fahrgastaufkommen und war zudem betriebswirtschaftlich sinnvoll.

Die Forderung, dass auf der TSB (RB 15) bei zukünftig vierteiligen Zügeinheiten zwischen Usingen und Brandoberndorf die vorderen und hinteren Türen einer Garnitur auf Grund zu geringer Bahnsteiglänge zwangsverschlossen werden sollen, ist realitätsfern und dürfte gegen wesentliche Sicherheitsbestimmungen der EBO verstoßen. Zudem dürfte für solch lange Einheiten die Grenzzeichenfreiheit im Kreuzungsbahnhof Wilhelmsdorf nicht gegeben sein.

Es wird daher angeregt, dass bestimmte nach Brandoberndorf durchgebundene Voll- und Langzüge der TSB so bald als möglich (ab Fahrplanjahr 2007?) von Bad Homburg kommend in Usingen geleichtert bzw. in Richtung Bad Homburg dort verstärkt werden. Dadurch dürften bis zu sechs Fahrzeugeinheiten eingespart werden können bzw. Züge auf der Relation Usingen – Bad Homburg (- Frankfurt Hbf) können so bespannt werden, dass auch in der morgendlichen Spitze ein bedarfsgerechtes Angebot an Sitzplätzen möglich ist und Belegungen von 260 % der Vergangenheit angehören dürften.

Die Forderung nach einem Fahrgastinformationssystem an allen wichtigen Haltepunkten der TSB wird voll unterstützt. Da in den Triebwagen der Hessenbahn (FKE und TSB) die Fahrscheinautomaten entfernt werden, sollte als Ersatz analog der Vorgehensweise bei Vectus, der Odenwaldbahn, der Nord-Ost-Bahn und der zum HLB-Konzern gehörenden Kahlgrundbahn in mindestens der dritten Bahn ein Zugbegleiter mitfahren, der im Falle gestörter Automaten auf den Bahnsteigen Fahrscheine verkauft (und Fahrgäste auf gültige Fahrausweise kontrolliert), aber auch als Fahrgastinformation und Sicherheitsperson fungieren kann.

Zu Punkt 5.5

Die in diesem Kapitel angesprochene

- Festlegung von Qualitätsstandards
- Einführung eines Bonus-Malus-Systems
- Anbindung der Fahrzeuge an ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystems

sollte nicht nur auf die genannten FKE-Linien beschränkt sein, sondern generell für alle Buslinien im Hochtaunuskreis Gültigkeit haben, die u.U. zu einem späteren Zeitpunkt, je nach Linienbündel, von unterschiedlichen Unternehmen betrieben werden könnten.

Keine Aussagen werden in dem Entwurf der Firma BPI Consult zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dazu gemacht, in welcher Form und unter welcher Regie ein QMS eingerichtet werden soll, dass Voraussetzung dafür ist, dass die o.g. Punkte überhaupt sinnvoll etabliert werden können.

Auch wird nicht beschrieben, durch wen ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem betrieben wird, das diskriminierungsfrei die unterschiedlichen Betreiber verschiedener Linienbündel koordiniert.

In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass die Aufgaben, Funktionen und Befugnisse eines QMS Bestandteil der Ausschreibungskriterien sein müssen. Ferner sollte definiert sein, dass alle Ersteller von Leistungen im HTK den Bündelfunk ihrer Flotte über eine und die selbe Funkfrequenz betreiben müssen, damit sicher gestellt ist, dass sich Anschlussbusse untereinander über Verspätungen und eventuelle Umsteiger verständigen können. Bereits in der Ausschreibung muss unmissverständlich definiert sein, in welchem Rahmen dies zu erfolgen hat.

Der VHT erhält Kopie dieses Schreibens.