

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

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg
Hugenottenallee 53
63263 Neu-Isenburg

Der Magistrat der Stadt Neu-Isenburg					
Eingang: 30. SEP. 2020					
Amt / FB.	I	II	III	IV	AL
67					

25.09.2020

**Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des RMV
hier: Abwägungsbescheid zu Ihrer Stellungnahme zum Entwurf des RNVP im
Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 14 (7) des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihre Mitwirkung im oben genannten Anhörungsverfahren. Hiermit
übersenden wir unsere Antwort auf Ihre Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Arndt

i. A. Dr.-Ing. Karin Arndt
Leiterin Mobilitätsanforderungen
und Rahmenplanung

Sebastian Heller

i. A. Sebastian Heller
Bereich Mobilitätsanforderungen
und Rahmenplanung

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. F.
T 0 61 92/2 94 0
F 0 61 92/2 94-9 00
www.rmv.de

Aufsichtsvorsitzender
Oberbürgermeister
Peter Feldmann

Geschäftsführer und
Sprecher der Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer
Dr. Andre Kavar

Sitz Hofheim am Taunus
Registorgeschäft
Amtsgericht Frankfurt a. M.
HRB 34128
USt IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
Taunus Sparkasse
DE81 5125 0000 0025 0962 66
SWIFT BIC HELADEF11SK

ÖPNV Anschluss
Schiene S2, Linie 20 bis
Bahnhof Hofheim a. F.

Laufende Nummer: 370.1

Inhaltlicher Bezug: Kap. 1 Ziele und Anforderungen

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 1 Ziele und Anforderungen

In Kapitel 1 werden die Ziele der RNVP 2020-2030 beschrieben. Auf Seite 7 wird auf die steigende Bedeutung des ÖPNV aufmerksam gemacht und hierbei u a auf das Konzept "RMV-Mobilität 2030" hingewiesen. In diesem Konzept wird das Ziel formuliert die Zahl der Kundinnen und Kunden bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent zu erhöhen. Anmerkung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg stimmt der Aussage zu, dass der ÖPNV zukünftig weiter an Bedeutung zunehmen wird. Die Stadt Neu-Isenburg begrüßt daher das Ziel die Anzahl der ÖPNV-Nutzer deutlich zu erhöhen. Aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg ist dieses Ziel erreichbar, wenn die Attraktivität des ÖPNV in den nächsten Jahren weiter gesteigert werden kann. Hierfür ist es u a erforderlich ein deutlich verbessertes Angebot im Schienen- und Busverkehr zu schaffen, das Tarifsysteem gerechter zu gestalten und den Vertrieb zu vereinfachen. Darüber hinaus ist die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsstationen weiter voranzutreiben und insbesondere die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten (ÖPNV, Rad, Fußgänger und Pkw) verstärkt in Angriff zu nehmen. Aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg stellt hierfür der Bau von Mobilitätsstationen ein geeignetes Mittel dar.

Antwort des RMV:

Die Zustimmung zum Voranbringen des barrierefreien Ausbaus und der Verbesserung der Verknüpfung sowie den Bau einer Mobilitätsstation wird dankend zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 370.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 1 Ziele und Anforderungen

Seite:

Stellungnahme:

Seitens des FB 10.4 (Wirtschaftsförderung) der Stadt Neu-Isenburg wird hierzu Folgendes angemerkt:

Zu den Punkten „Digitalisierung, Marketing, Kundeninformation und Dialog“ sind aus Sicht des Fachbereiches 10.4 alle erforderlichen Themenschwerpunkte, Ansätze sowie Lösungsmöglichkeiten erfasst. Aktuelle Trends, die Idee der smart city, gemeinsame Mobilitätsplattform, smarte Tarife, digitale Verkehrsinfrastruktur für eine intelligente Verkehrssteuerung, Mobilitätskomplettlösungen, vorgesehene WLAN, Kundeninformation und Dialog auf verschiedenen Kanälen, eTicket - alles wird in dem vorliegenden Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans berücksichtigt. On-Demand-Angebote sollen in das ÖPNV-Angebot integriert werden. Auch wird eine aktive Social-Media-Strategie verfolgt, siehe Seite 336

Antwort des RMV:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 371.1

Inhaltlicher Bezug: Kap. 2 Bestandsaufnahme

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 2 Bestandsaufnahme

Dreieichbahn (RB 61)

Im Kapitel 2.1.3 wird auf Seite 37 auf das im Jahr 2016 eingeführte Fahrplankonzept für die Dreieichbahn (RB 61) hingewiesen. In den Ausführungen des RNVP wird allerdings nicht erwähnt, dass damit der Wegfall der Andienung des S-Bahnhofs in Neu-Isenburg, der vorher täglich jeweils dreimal vormittags in Richtung Hauptbahnhof Frankfurt und nachmittags in Richtung Dieburg angefahren wurde, verbunden war Forderung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Regionalbahn 61 wurde von vielen Neu-Isenburger Bürger genutzt, da mit ihr der Hauptbahnhof in Frankfurt im Vergleich zur S-Bahn deutlich schneller erreicht werden konnte. Der Wegfall des Halts in Neu-Isenburg führte somit zu einer deutlichen Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes für die Neu-Isenburger Bürger. Die Stadt Neu-Isenburg fordert daher die Wiedereinführung des Halts am S Bahnhof Neu-Isenburg entsprechend des Angebotes vor dem Jahr 2016.

Antwort des RMV:

Aufgrund der hohen Zugbelastung zwischen Neu-Isenburg und Frankfurt können die Züge der Dreieichbahn den Halt in Neu-Isenburg auf der Fahrt nach bzw. von Frankfurt unter den derzeitigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht mehr einlegen.

Laufende Nummer: 371.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 2 Bestandsaufnahme

Seite:

Stellungnahme:

S-Bahnhof Neu-Isenburg und Zeppelinheim (Barrierefreiheit)

Die Abbildung 27 auf der Seite 58 in Kapitel 2 3.3 zeigt die räumliche Verteilung der barrierefreien Verkehrsstationen im RMV-Gebiet. Hierbei wird unterschieden zwischen „barrierefrei“, „mit Hilfe barrierefrei“ und „nicht barrierefrei“. In Anlage 5 B werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit für den S-Bahnhof Neu-Isenburg als „erfüllt“ bewertet. Der Umbauebedarf für den S-Bahnhof Zeppelinheim wird mit einer mittleren Priorität eingestuft.

Anmerkung und Forderung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg widerspricht der Aussage, dass eine Verkehrsstation grundsätzlich als barrierefrei eingestuft werden kann, wenn das taktile Leitsystem nicht vorhanden ist. Grund hierfür ist, dass dann das Zwei-Sinne-Prinzip (sehen und hören, fühlen und hören) nicht eingehalten wird. Des Weiteren wird in Kapitel 3.3 2 auf Seite 138 des RNVP 2020-2030 darauf hingewiesen, dass insbesondere die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips wichtig für die Gewährleistung der Barrierefreiheit ist. Für die beiden S-Bahnhöfe in Neu-Isenburg und Zeppelinheim ist u.a. kein durchgängig taktiles Leitsystem vorhanden, somit ist die vollständige Barrierefreiheit an diesen S-Bahnhöfen nicht gegeben. Die Stadt Neu-Isenburg fordert daher, dass die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit in eines der in

Kapitel 6.4.1 genannten Bau- und Planungsprogramme mit aufgenommen oder im Zuge anstehender Neu- und Ausbaumaßnahmen hergestellt wird. Die Umbauplanungen sind frühzeitig mit der Stadt Neu-Isenburg abzustimmen. Vorab weisen wir darauf hin, dass auch insbesondere die Situation in den Schienenunterführungen (Vermeidung Konflikt Rad/Fußgängerverkehr) zu verbessern ist.

Antwort des RMV:

Das Erfordernis der Errichtung von durchgängigen taktilen Leitsystemen in Neu Isenburg und Zeppelinheim wird unterstützt. Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Stationsausbau und Bahnsteiganhebungen sind Eigentümerverantwortung, Finanzierungsprogramme und Planungsabläufe.

Laufende Nummer: 372.1

Inhaltlicher Bezug: Kap. 3 Standards

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 3 Standards

Barrierefreie Haltestellen

In Kapitel 3 werden die Standards für den ÖPNV im RMV-Gebiet benannt. Auf den Seiten 135 und 136 wird in Kapitel 3.3 1 u.a. das Thema „Barrierefreie Bushaltestellen“ behandelt und hierbei auf den RMV-Maßnahmenplan, der im Jahr 2019 erstellt wurde, verwiesen.

Anmerkung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg hat für die auf ihrem Stadtgebiet befindlichen Bushaltestellen ein Ausbauprogramm in enger Abstimmung mit der für den Kreis Offenbach zuständigen lokalen Nahverkehrsgesellschaft, der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF), erarbeitet. Hierbei werden die aktuellen Vorgaben des Fördergebers (das Land Hessen) an die Barrierefreiheit (u.a. Bordhöhe von 22 cm, taktilen Leitsystem etc.) berücksichtigt. Mit dem barrierefreien Umbau der Bushaltestellen wurde im Jahr 2018 begonnen

Antwort des RMV:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 372.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 3 Standards

Seite:

Stellungnahme:

Park+Ride, Bike+Ride und sonstige Zugangsangebote

Auf den Seiten 143 bis 147 sind in Kapitel 3 3.3 hierzu Empfehlungen zu P+R, B+R und sonstigen Zugangsangeboten (Car-Sharing, Mietfahrräder, E-Bikes etc.) angegeben. Weiterhin werden Aussagen zu den Zuständigkeiten gemacht. Auf Seite 176 wird zudem auf die Wichtigkeit der Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte für den Übergang innerhalb des ÖPNV, aber auch auf die steigende Nachfrage und wachsende Bandbreite an Zu- und Abbringerangeboten auf der „ersten und letzten Meile“ hingewiesen.

Anmerkung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg widerspricht der Aussage auf Seite 143, dass die Zuständigkeit für P+R-Anlagen in Hessen überwiegend bei den Kommunen liegt. Hierfür liegt keine rechtliche Grundlage vor. Vielmehr stimmt die Stadt Neu-Isenburg den im Baustein 10 auf den Seiten 425 - 428 enthaltenen Ausführungen zu den Funktionen eines Bahnhofs zu und sieht ebenfalls in dem Bau von Mobilitätsstationen ein geeignetes Mittel die Funktion eines Bahnhofes als Verknüpfungspunkt nachhaltig zu stärken und zu verbessern. Seitens der Stadt Neu-Isenburg ist im Zuge der Realisierung der Regionaltangente West (RTW) der Bau von Mobilitätsstationen an dem Haltepunkt „S-Bahnhof Neu-Isenburg“ (West) und an der zukünftigen Endhaltestelle in Höhe des Neubaugebietes „Birkengewann“ am östlichen Stadteingang beabsichtigt.

Hierfür wurden bereits eine Potentialabschätzung zur Ermittlung des heutigen und auch zukünftigen Bedarfs an Kfz- und Fahrradabstellmöglichkeiten und eine Machbarkeitsstudie für die beiden o. g. Standorte erstellt. Auch hier vertritt die Stadt Neu-Isenburg die Auffassung, dass der Bau von Mobilitätsstationen nicht zwangsläufig in der Zuständigkeit der Kommunen liegt. Die Stadt Neu-Isenburg fordert daher, dass der Bau der beiden Mobilitätsstationen in eines der in Kapitel 6 genannten Ausbauprogramme mit aufgenommen wird.

Antwort des RMV:

Die Anregung wird aufgenommen. Derzeit gilt: Für die Planung, Antragstellung, Bau und Betrieb von Park+Ride-Anlagen sind die jeweiligen Kommunen verantwortlich. Im RMV-Maßnahmenplan Park+Ride sind die Rahmenbedingungen und Beispiele dargestellt.

Laufende Nummer: 372.3**Inhaltlicher Bezug:** Kap. 3 Standards**Seite:****Stellungnahme:**

Darüber hinaus sieht es die Stadt Neu-Isenburg als sinnvoll an, wenn für das RMV-Gebiet ein flächendeckendes Konzept für den Bau von Mobilitätsstationen unter Federführung des RMV erstellt wird und hierbei die Finanzierungsmöglichkeiten und Zuständigkeiten geklärt werden.

Antwort des RMV:

Der Baustein "Mobilitätsstation" wird ergänzt und weiterentwickelt.

Laufende Nummer: 373.1**Inhaltlicher Bezug:** Kap. 5 ÖPNV-Angebotskonzepte**Seite:****Stellungnahme:**

Zu Kapitel 5 ÖPNV-Angebotskonzepte

In Kapitel 5.2 wird ab der Seite 224 das Zielkonzept 2030 für den schienengebundenen ÖPNV erläutert. Dabei werden die Angebotskonzepte für die S-Bahn, Regionalbahn und den Regionalexpress („HessenExpress“) kurz beschrieben. Die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main Rhein/Neckar und die Regionaltangente West (RTW) werden hierbei

als realisiert unterstellt. Des Weiteren enthält der RNVP 2020-2030 ein Zielkonzept für die Anbindung des Frankfurter Flughafens (siehe Kapitel 5.2.4), da bedingt durch die Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn, der Erweiterung der Abfertigungskapazität im Terminal 1 und der Errichtung des Terminals 3 (vsl im Jahr 2023) die damit verbundene deutliche Zunahme der Verkehrsnachfrage mit den heutigen ÖV-Systemen nicht aufgefangen werden kann. Das Zielkonzept für die Flughafenanbindung ist in Abbildung 96 auf der Seite 239 dargestellt.

Anmerkung und Forderung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg begrüßt die vorgesehene Anbindung des Flughafens durch die Linien S 7 (Riedbahn) und RE 70 und weist in diesem Zusammenhang auf die Dringlichkeit der Realisierung hin. Hierbei muss gewährleistet sein, dass der S-Bahnhof Zeppelinheim weiterhin durch die S 7 angegliedert wird. Die Andienung durch die RE 70 ist zu prüfen.

Antwort des RMV:

Der S-Bahnhof Zeppelinheim wird durch die Einrichtung der SPNV-Anbindung des Terminals 3 nicht in Frage gestellt.

Laufende Nummer: 373.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 5 ÖPNV-Angebotskonzepte

Seite:

Stellungnahme:

In Kapitel 6.2.5 wird auf Seite 274 darauf aufmerksam gemacht, dass für eine leistungsfähige Anbindung des Terminal 3 die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar zwingend erforderlich ist. Es ist nicht davon auszugehen, dass die NBS Rhein/Main -Rhein/Neckar bis zur Inbetriebnahme des Terminals 3 (vsl im Jahr 2023) realisiert ist. In diesem Zusammenhang weist die Stadt Neu-Isenburg darauf hin, dass der Entwurf des RNVP keine Aussagen bzw. kein Konzept für den Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme des Terminals 3 und der vollständigen Realisierung des auf der Seite 239 dargestellten Andienungskonzeptes für den Flughafen Frankfurt enthält.

Die Stadt Neu-Isenburg fordert daher, dass für diesen Zeitraum in Abstimmung mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften ein Konzept für eine leistungsfähige Anbindung des Terminals 3 erstellt und in den RNVP 2020-2030 mit aufgenommen wird. Vorsorglich weist die Stadt Neu-Isenburg darauf hin, dass eine Anbindung in Form eines Bus-Shuttles vom S-Bahnhof Zeppelinheim seitens der Stadt Neu-Isenburg weiterhin abgelehnt wird.

Antwort des RMV:

Ein Übergangskonzept ist nicht Bestandteil des RNVP mit dem Zieljahr 2030, sondern wird gemeinsam mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen entwickelt und abgestimmt.

Mit Einrichtung der Expressbuslinie X18 zum Dezember 2018 ist eine Direktverbindung zwischen Neu Isenburg und dem Terminal 3 gegeben.

Laufende Nummer: 374.1

Inhaltlicher Bezug: Kap 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 6 Maßnahmen

In den vorherigen Kapiteln wurden die für den ÖPNV einzuhaltenden Standards definiert und im Vergleich mit der Bestandsaufnahme die Defizite benannt. Daraus ableitend wurden in Kapitel 5 Angebotskonzepte zur Verbesserung des ÖPNV entwickelt. In Kapitel 6 werden ab der Seite 265 die Maßnahmen beschrieben, mit denen diese Angebotskonzepte umgesetzt werden sollen.

Folgende Projekte bzw. Maßnahmen sind hierbei aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg für die Verbesserung bzw. der Stärkung des ÖPNV von besonderer Bedeutung. Umsetzung des Projektes Frankfurt RheinMainPIUS

In Kapitel 6.2.1 wird auf der Seite 266 erwähnt, dass zur langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur insbesondere der Ausbau auf den Zulaufstrecken und im Bereich des bundesweit bedeutenden Bahnknotens Frankfurt dringend erforderlich ist. Einige der dafür notwendigen Maßnahmen sind im Leitprojekt Frankfurt RheinMainplus enthalten und werden in der Abbildung 108 auf der Seite 267 dargestellt. Hierbei werden u.a auch die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main - Rhein/Neckar und die Regionaltangente West (RTW) genannt, die im besonderem Maße für die Verbesserung der schienengebundenen Anbindung des Frankfurter Flughafens notwendig und wichtig sind. Auf der Seite 276 wird erwähnt, dass die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Strecke nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll. Anmerkungen und Forderungen der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg schließt sich der Aussage an, dass zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dringender Handlungsbedarf besteht und merkt hierzu an, dass die im Leitprojekt Frankfurt RheinMainplus enthaltenen Maßnahmen schnellst möglich umzusetzen sind. Dies gilt besonders für die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main - Rhein/Neckar. Die Stadt Neu-Isenburg verweist hierzu auf ihre Forderungen zu Kapitel 5.2.4 des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) 2020-2030.

Antwort des RMV:

Die Position der Stadt wird zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 374.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Des Weiteren fordert die Stadt Neu-Isenburg, dass bei einer nächtlichen Nutzung der Neubaustrecke durch den Güterverkehr geeignete Lärmschutzmaßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Neu-Isenburg zu entwickeln und umzusetzen sind.

Antwort des RMV:

Das Thema der Stellungnahme ist für den RNVP nicht relevant.

Laufende Nummer: 374.3

Inhaltlicher Bezug: Kap. 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Straßengebundener ÖPV

In Kapitel 6.3.3 wird auf den Seiten 296 bis 299 das Thema „Busverkehr“ behandelt, u.a. werden Korridore benannt, die zur Einrichtung weiterer Expressbuslinien vertiefend untersucht werden sollen.

Weiterhin sind für einige bestehende Buslinien Leistungsanpassungen in Hinblick auf den Betriebszeitraum, die Taktzeit und den Linienweg etc. und Beschleunigungsmaßnahmen beabsichtigt. Die geplanten Maßnahmen werden in der Anlage 4 B angegeben.

Anmerkung und Forderung der Stadt Neu-Isenburg:

Aus der Anlage 4 B sind die konkrete Maßnahmen nicht ersichtlich. Die beabsichtigten Anpassungen (Linienweg, Taktzeit etc.) und Beschleunigungsmaßnahmen werden nicht konkret benannt oder dargestellt. Dies betrifft für das Neu-Isenburger Stadtgebiet insbesondere die Buslinien X17, X19, X83, 561, 653, 662 und 663.

Die Stadt Neu-Isenburg fordert, dass etwaige Änderungen bzw. Anpassungen im Regionalen Busliniennetz frühzeitig mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Offenbach (KvgOF), den Stadtwerken Neu-Isenburg (SWNI) und der Stadt Neu-Isenburg abzustimmen sind. Vorsorglich weist die Stadt Neu-Isenburg darauf hin, dass sich die Anbindungsqualität der Stadt Neu-Isenburg mit seinen Stadtteilen Gravenbruch und Zeppelinheim durch eine Anpassung des Busliniennetzes nicht verschlechtern darf.

Antwort des RMV:

Beim RNVP handelt es sich um einen Rahmenplan, in dem zunächst die vertieft zu untersuchenden Verkehrsachsen benannt werden. Erst aus diesen Untersuchungen heraus können Festlegungen hinsichtlich der Umsetzung getroffen werden. Eine mögliche Umsetzung erfolgt unter Beachtung der Konzessionslaufzeiten und eventuell notwendiger Anpassungen im lokalen Netz in Abstimmung mit den betroffenen LNOen. Fahrplan, Linienverlauf und Haltestellen werden seitens des RMV dabei mit der zuständigen LNO abgestimmt. Sie vertritt die Belange ihrer Mitgliedsgemeinden.

Laufende Nummer: 374.4

Inhaltlicher Bezug: Kap. 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen

In Kapitel 6.4 wird angemerkt, dass die umfangreiche Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen trotz vielfältigen Maßnahmen in den zurückliegenden Jahren auch zukünftig erforderlich ist. Anmerkung und Forderung der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg stimmt dieser Aussage zu und verweist hierzu auf ihre Ausführungen zu den Kapiteln 2.3.3, 3.3.1 und 3.3.3. In diesem Zusammenhang wird nochmals angemerkt, dass insbesondere der Bau von Mobilitätsstationen die Funktion eines Bahnhofes als Verknüpfungspunkt der unterschiedlichen Verkehrsmittel nachhaltig verbessert.

Antwort des RMV:

Der Anregung wird zugestimmt. Der Baustein "Mobilitätsstation" wird ergänzt und weiterentwickelt.

Laufende Nummer: 374.5

Inhaltlicher Bezug: Kap 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Tarifsystem

In Kapitel 6.9 werden ab der Seite 321 die einzelnen Phasen der Tarifstrukturreform beschrieben. Insgesamt beinhaltet diese 4 Phasen. Ziel der Reform ist es u. a. eine leistungsgerechte und gut verständliche Tarifgestaltung zu schaffen, die den Zugang zum ÖPNV erleichtert und nicht erschwert (siehe hierzu auch Kapitel 3.9.1, Seite 165). Die größte Herausforderung stellt hierbei aus Sicht des RMV die Umsetzung der Phase 4 dar, die die Einrichtung eines verbundweiten entfernungsabhängigen Regionaltarifs vorsieht. Derzeit wird als Alternative zum klassischen Flächentarif ein Entfernungstarif (RMVsmart) mit ca. 30.000 Kunden getestet. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen Eingang in die Gestaltung des Regionaltarifes finden.

Anmerkungen und Forderungen der Stadt Neu-Isenburg:

Aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg ist es wichtig, dass das Tarifsystem zukünftig vereinfacht (wie in Kapitel 8 „Vision“ angegeben) und kostengünstig gestaltet wird. Nur so kann das Ziel erreicht werden, den ÖPNV attraktiver zu machen und neue Kunden zu gewinnen. Die Stadt Neu-Isenburg fordert daher die Einführung eines verbundweiten, vereinfachten und preisgünstigen Tarifs, der losgelöst von Tarifzonen angeboten wird. In diesem Zusammenhang weist die Stadt Neu-Isenburg auf die derzeit unbefriedigende Situation am S-Bahnhof Neu-Isenburg hin. Für die ÖPNV-Nutzer stellt der gegenwärtige Kostenunterschied zwischen einer Fahrt vom S-Bahnhof Neu-Isenburg einerseits oder einer Fahrt von der Straßenbahnhaltestelle „Stadtgrenze Neu-Isenburg“ andererseits ins Stadtgebiet Frankfurt schon seit vielen Jahren eine nicht nachvollziehbare Situation dar. Der unverhältnismäßig große Preisunterschied wird von vielen Fahrgästen als sehr ungerecht empfunden. Die beschriebene Problematik konnte durch die Einrichtung eines verbundweiten, vereinfachten und preisgünstigen Tarifs entschärft werden und würde zu einer deutlichen Erhöhung der Kundenzufriedenheit führen.

Antwort des RMV:

Die Gestaltung des Tarifsystems bewegt sich immer im Spannungsfeld zwischen Einnahmesicherung auf der einen Seite und Kundenzufriedenheit auf der anderen Seite. Durch Einführung der Zwischenpreisstufen wurde bereits der Preissprung zwischen Neu-Isenburg und Frankfurt abgemildert.

Laufende Nummer: 374.6

Inhaltlicher Bezug: Kap. 6 Maßnahmen

Seite:

Stellungnahme:

Vertriebssystem

Auf den Seiten 326 bis 332 beschreibt der Entwurf des RNVP 2020-2030 die vorgesehene Optimierung des Vertriebssystems, das kundengerechter und effizienter gestaltet werden soll und den Abbau bestehender Zugangsbarrieren zum ÖPNV zum Ziel hat. Auf der Seite 167 werden hierzu in Kapitel 3 10.1 die Eckpunkte für einen nutzerfreundlichen Vertrieb genannt. Der höchste Zielerreichungsgrad stellt die Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) der VDV-Ausbaustufe 3 (automatische Fahrpreisbildung) dar. Erst im Rahmen dieser Ausbaustufe können noch bestehende Zugangsbarrieren für die ÖPNV-Kunden abgebaut werden. Die Ausbaustufe 3 basiert auf dem Prinzip EILO („Einsteigen und Losfahren“). Erklärtes Ziel des RMV ist es, dass langfristig ein flächendeckendes EFM-System mit automatischer Fahrpreisbildung und vereinfachten Vertriebsstrukturen vorhanden ist. Derzeit wird aufbauend auf dem entfernungsbasierten Tarif „RMVsmart“ ein verbundweiter Pilotversuch durchgeführt. Mittelfristig bildet jedoch das EFM-System der VDV-KA Ausbaustufe 2 das tragende System des RMV. Dieses beinhaltet den Umbau des konventionellen Fahrgeldmanagements mit Papierscheinen in Form elektronischer Fahrscheine (EFS), die auf einer Chipkarte oder einem Mobiltelefon gespeichert sind. Ausbaustufe 2 ist laut dem Entwurf des RNVP 2020-2030 mit dem eTicket RheinMain und dem RMV-HandyTicket verbundweit realisiert und wird bis zur Umsetzung der Stufe 3 weiter konsolidiert.

Anmerkungen und Forderungen der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg begrüßt das Ziel des RMV, dass die derzeit noch vorhandenen Zugangsbarrieren zum ÖPNV im Bereich des Vertriebs abgebaut werden sollen. Hierbei ist es wichtig, dass auch Angebote anderer Mobilanbieter wie Car-Sharing, E-Bikes etc. mit dem eTicket RheinMain erworben werden können. Dies ist im Sinne einer multimodalen Mobilitätsplattform dringend erforderlich.

Antwort des RMV:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 375

Inhaltlicher Bezug: Kap. 7 Finanzierungskonzept

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 7 Finanzierungskonzept

Das Kapitel 7 behandelt auf den Seiten 343 bis 349 das Thema „Finanzierung“.

Anmerkungen und Forderungen der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stellungnahme zu diesem Thema wurde von dem Fachbereich 10.2, Finanzen, der Stadt Neu-Isenburg erarbeitet und liegt als Anlage 1 dieser Stellungnahme bei.

Antwort des RMV:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Antworten auf Nrn. 377.1 bis 377.6 verwiesen

Laufende Nummer: 376.1

Inhaltlicher Bezug: Kap. 8 Vision

Seite:

Stellungnahme:

Zu Kapitel 8 Vision

Das Kapitel 8 befasst sich mit einem Ausblick über das Jahr 2030 hinaus und liegt somit über den rechtlich vorgegebenen Zeitrahmen des RNVP. Auf den Seiten 350 bis 364 werden in einer Vision 2030+ bereits Maßnahmenvorschläge formuliert, für die eine vertiefende Befassung in ergebnisoffener Weise stattfinden soll. Hierbei wird u.a. auf den Seiten 356 bis 358 die Ergänzung der S-Bahn Rhein-Main um ein Ringkonzept thematisiert und hierbei Überlegungen zur Schaffung weiterer Angebote in Form einer Regionaltangente Ost (RTO) und einer Regionaltangente Süd (RTS) angestellt. Auf der Seite 358 ist hierzu mit der Abbildung 127 eine Netzgrafik für einen möglichen Tangenten-Ring im Entwurf des RNVP 2020-2030 enthalten. Weiterhin wird auf der Seite 362 erwähnt, dass Frankfurter Straßenbahnlinien, die nahe der Stadtgrenze enden, zur besseren Vernetzung der lokalen Linien in die Nachbarkommunen weitergeführt werden können.

Anmerkungen und Forderungen der Stadt Neu-Isenburg:

Die Stadt Neu-Isenburg steht der Einrichtung eines Ringsystems positiv gegenüber. Bei den weiteren Planungsüberlegungen ist hierbei eine Weiterführung der RTW über den bisher vorgesehenen Endhaltepunkt in Höhe des Neubaugebietes „Birkengewann“ in Neu-Isenburg zu berücksichtigen. Mit einer Führung entlang der L 3117 besteht die Möglichkeit eine direkte schienengebundene Anbindung von Gravenbruch und den Städten im Osten des Landkreises Offenbach an den Flughafen Frankfurt anzubieten.

Antwort des RMV:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 376.2

Inhaltlicher Bezug: Kap. 8 Vision

Seite:

Stellungnahme:

Einer Weiterführung von Frankfurter Straßenbahnlinien steht die Stadt Neu-Isenburg grundsätzlich offen gegenüber. Aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg kommt hierfür auch eine Verlängerung der Linie 17 in Frage, die derzeit an der Haltestelle „Neu-Isenburg Stadtgrenze“ endet. Hierfür wird die Stadt Frankfurt unter Beteiligung der Städte Neu-Isenburg und Dreieich in Kürze eine Potentialstudie in Auftrag geben.

Antwort des RMV:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 377 1

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Hier: Stellungnahme FB 10.2 zum Finanzierungskonzept

Sachdarstellung Finanzen - Kurzform:

Die vorliegende Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplan des RMV sagt im Bereich des Finanzierungskonzeptes aus, das erwartet wird, dass die Kosten des ÖPNV aufgrund der Entwicklung der Lohn- und der Energiekosten - ungeachtet der Leistungsausweitungen im Zusammenhang mit dem notwendigen Ausbau der Infrastruktur weiterhin steigen werden. Derzeit werden die Kosten der Leistungserstellung im RMV (2018 etwa 1,7 Milliarden Euro) zu rund 56 Prozent aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichs- und Erstattungsleistungen bspw für Schwerbehinderte gedeckt. Die Tarifsteigerung ist auf maximal 1,5 % pro Jahr über eine Laufzeit von drei Jahren begrenzt. Weitere tarifliche Attraktivierungen (Flatrate-Tarife, Pauschaltickets für Stammkunden) werden nicht allein durch die stärkere Auslastung oder Nachfrage finanzierbar sein, sondern erfordern zusätzliche finanzielle Mittel. Der Restbetrag von rund 700 Millionen Euro muss aus öffentlichen Haushalten finanziert werden. Das Land Hessen stellt dem Verbund über einen mehrjährigen Finanzierungsvertrag Mittel zur Verfügung. Dieses Budget beträgt für den Zeitraum 2017 bis 2021 rd. 3 Milliarden Euro (84 % Regionalisierungsmittel Bund, Rest Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich) Für Planungskosten und investive Kleinmaßnahmen stellt das Land Hessen originäre Landesmittel zur Verfügung, Zusätzlich werden im Rahmen des Pilotprojektes Schülerticket Hessen die Mittel durch das Land Hessen bereitgestellt. Jahr 2018:

- 402 Mill. Euro zur Finanzierung von Leistungsbestellungen SPNV
- 25 Mill. Euro zur Finanzierung im regionalen Busverkehr
- 15 Mill. Euro haben die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen der partnerschaftlichen Mit-Finanzierung von Mehrleistungen im Regionalverkehr finanziert
- Für den lokalen Verkehr wurden rd. 89 Mill. Euro aus dem Budget zur Verfügung gestellt
- Daneben finanzieren die kommunalen Aufgabenträger die Fehlbeträge ihrer eigenen lokalen Verkehre und ihre eigenen Regiekosten sowie einen Anteil an den Regiekosten der Verbundgesellschaft

Im Bereich der Energiekosten führt der öffentliche Diskurs über Maßnahmen zur Begrenzung des Klimawandels und zur Luftreinhaltung zu besonderen Anforderungen an die ÖPNV-Branche. Der Einstieg in regenerative Energien für Fahrzeuge wird dabei investitionsintensiv und sich kostensteigernd auswirken. Die Infrastruktur im SPNV stößt bereits jetzt an ihre Belastungsgrenzen. Mit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2021 wurde die finanzielle Ausstattung im ÖPNV gesteigert. Für die derzeit diskutierten Maßnahmen reicht das aber nicht aus. Das Europäische Parlament hat am 18.04.2019 die sogenannte „Clean-Vehicle-Directive“ verabschiedet. Hierbei handelt es sich um eine Richtlinie zur Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch die öffentliche Hand. Sie sieht vor, dass bis 2025 bei allen neuen abgeschlossenen öffentlichen Bestellungen mindestens 45 Prozent der Fahrzeuge „sauber“ sein sollen, bis 2030 soll die Quote 65 Prozent betragen. Die EU-Mitgliedsstaaten müssen bis April 2021 diese Richtlinie in nationales Recht umsetzen. Auch wenn die gesetzliche Regelung noch nicht absehbar ist, muss mit einem deutlich erhöhten Aufwand für den Busbetrieb gerechnet werden. In der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes wird ausgesagt, dass den zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV nur durch die Erschließung neuer Finanzierungsquellen gerecht werden kann. Im Ausland ist das Handlungsspektrum zur Finanzierung deutlich

breiter, allerdings bestehen dort auch gesetzliche Grundlagen, die in dieser Form in Deutschland bisher nicht existieren. Beispiele.

- Value Capture - Abschöpfung eines Teils der Wertsteigerung der Grundstücke und Immobilien (Nordamerika und Fernost)
- Nahverkehrsabgabe (z.B Dienstgeberabgabe in Wien - auch genannt U-Bahn- Steuer - Zahlung ist verbindlich für alle Unternehmen in der Stadt - seit 1970; Versement Transport in Frankreich - Innovatives Bussystem – Investitionskosten etwas zu einem Viertel durch die von Arbeitgebern erhobene Transportsteuer abgedeckt)
- Verwendung von Einnahmen aus Straßenbenutzungsgebühren zur Finanzierung des ÖPNV (z.B. Oslo)
- In skandinavischen Städten existiert wie auch in London eine City Maut Hinsichtlich der Umsetzung von Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung besteht angesichts des stetig wachsenden Siedlungsdrucks und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Metropolregion zunehmender Handlungsbedarf, so die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans.

Antwort des RMV:

Die Hinweise und Beispiele für anders geartete rechtliche Rahmen zur Finanzierung des ÖPNV in anderen Regionen nehmen wir zur Kenntnis.

Laufende Nummer: 377.2

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Stellungnahme FB 10.2 zum Finanzierungskonzept der Fortschreibung Ein angebotsorientierter ÖPNV, der leistungsfähig und bezahlbar ist, muss das Rückgrat eines Gesamtangebotes werden. Um mehr Menschen zu befördern, genügt es aber nicht, allein an der Preisschraube zu drehen. Die Infrastruktur und das Angebot müssen massiv ausgeweitet werden. Dafür braucht es insgesamt mehr Geld im System ÖPNV, hier sind der Bund und das Land Hessen stärker gefragt. Eine weitere finanzielle Belastung ist den Kommunen in der Metropolregion RheinMain nicht zumutbar. Ausreichende Kapazitäten und reduzierte Preise gehören zusammen. Die Stadt Wien gilt zwar europaweit als das Vorbild für guten öffentlichen Nahverkehr. dort gibt es mehr ÖPNV Abos als Kfz-Zulassungen. Das Angebot im Nahverkehr ist über Jahre hinweg gewachsen. Im Hinblick auf die Finanzierung jedoch bestehen dort gesetzliche Grundlagen, für die sogenannte Dienstgeberabgabe die in Deutschland nicht bestehen. Für eine zweckgebundene Abgabe müsste in Deutschland erst ein rechtlicher Rahmen geschaffen werden, um eine Abgabe dieser Art durchzusetzen.

Antwort des RMV:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 377 3

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Der ÖPNV in Form von Bussen verursacht für die Stadt Neu-Isenburg über die Stadtwerke jährlich einen Verlust von rd. 500 T€. Derzeit wird die Finanzierung der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach auf neue Beine gestellt und es ist für die Zukunft mit erheblichen Kostensteigerungen für die Stadt und die Stadtwerke Neu-Isenburg zu rechnen.

Antwort des RMV:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Laufende Nummer: 377.4

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Die Stadt Neu-Isenburg hat das erklärte Ziel, das Verkehrsaufkommen deutlich zu reduzieren, um Neu-Isenburg mit weniger PKW-Belastung in die Zukunft zu führen. Wenn Neu-Isenburg weiterwächst, muss der Verkehrsraum für Fußgänger, Radfahrer, den ÖPNV und die Autos neugestaltet werden. Die Regionaltangente West ist dabei ein wichtiger Baustein um den motorisierten Individualverkehr auf der Ost-West-Achse der Stadt zu reduzieren. Die Stadtverordnetenversammlung hat den Beschluss getroffen, die RTW bis ins Neubaugebiet „Birkengewann“ zu verlängern. Die Gesamtkosten der RTW liegen bei 1,124 Mrd. Euro. Der Eigenanteil der Stadt Neu-Isenburg, welcher über viele Jahre im städtischen Haushalt finanziert und bereitgestellt werden muss liegt bei 22 Mio. Euro. Bislang wurden bereits rd. 2,7 Mio. Euro von der Stadt Neu-Isenburg an Umlagen an die RTW gezahlt.

Antwort des RMV:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Laufende Nummer: 377 5

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

An den Endhaltepunkten der RTW, also am Bahnhof und im Osten der Stadt, am Birkengewann, sind Mobilitätsstationen geplant, die Umsteigeverkehre ermöglichen und mit entsprechenden Fahrradabstellflächen und auch Elektroladesäulen ausgestattet werden sollen. Dem für die Stadt Neu-Isenburg wichtigen Thema Mobilitätsstationen und der Finanzierung derer ist in der vorliegenden Fortschreibung wenig Beachtung geschenkt.

Antwort des RMV:

Der RMV unterstützt die Errichtung von Mobilitätsstationen. Der Baustein "Mobilitätsstation" wird ergänzt und weiterentwickelt.

Laufende Nummer: 377.6

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Als ein möglicher neuer Weg in die Finanzierung wurde die Verursacherfinanzierung durch Nutzung der Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Bei der Finanzierung von Mobilitätsstationen muss zwischen Investitionskosten für den Aufbau und laufenden Kosten (Betriebskosten) unterschieden werden. Für die Errichtung der Mobilitätsstationen in Neu-Isenburg bedarf es Förderungen von Bund und Land. Ist die Stadt Betreiber der Mobilitätsstationen, sollen im Idealfall die Unterhaltungskosten der Stationen langfristig durch direkte Nutzungsentgelte für die Mobilitätsangebote finanziert werden. Die Abgabe der Nutzungsentgelte an den RMV als Finanzierungsmöglichkeit würde die Kommunen vor einem erneuten Ertragsausfall stellen. Aus kommunaler Sicht sind die in die Zukunft gerichteten Finanzierungsformen auf lange Zeit derzeit nicht darstellbar.

Antwort des RMV:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Instrumente der Nutznießerfinanzierung werden vertieft analysiert und auf die Eignung für konkrete Einsatzzwecke hin geprüft.

Laufende Nummer: 550

Inhaltlicher Bezug: Sonstiges

Seite:

Stellungnahme:

Folgend der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.03.2020

14 DRS: 18/1842 – Entwurf zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) 2020 – 2030, Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg

Antrag:

Der Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg zum Entwurf der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) 2020 – 2030 wird zugestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 dieser Drucksache beigefügt. bei 2 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Protokollvermerk:

Bei der Erschließung durch den ÖPNV soll Rücksicht auf die Stadtteile genommen werden. Ergänzender Hinweis bei der Übersendung des Magistratsbeschlusses in der Mail der Bearbeiterin: "Die Stadt Neu-Isenburg bittet bei der Erschließung durch den ÖPNV besonders auch auf die Neu-Isenburger Stadtteile Zeppelinheim und Gravenbruch Rücksicht zu nehmen. Für diese Verbindungen muss eine enge Taktzeit gewährleistet werden."

Antwort des RMV:

Die Erschließung von Stadtteilen ist nicht Aufgabe des regionalen Busverkehrs.
