

Anfrage



Vorlage Nr.: 16-1367/1

erstellt am: 08.05.2009

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Christian Wühl, VRN GmbH / Reinhold Bickelhaupt

Aktenzeichen: L-3/1

Anfrage der SPD-Fraktion vom 30. April 2009 zum Thema "Weschnitztalbahn"; hier: Beantwortung der Anfrage

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreistag	11.05.2009	Ö	Kenntnisnahme

Die Anfrage der SPD-Fraktion vom 30. April 2009 wird wie folgt beantwortet:

Nach § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen sind die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie nehmen die Belange des regionalen Verkehrs (Schienenpersonennahverkehr) gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl.: § 6 Absatz 2 ÖPNVG). Vor diesem rechtlichen Hintergrund hat der Kreisausschuss den von der SPD Fraktion vorgelegten Fragenkatalog der VRN GmbH als unserer zuständigen Aufgabenträgerorganisation zur Beantwortung vorgelegt.

Von Seiten der VRN GmbH ergeht folgende Stellungnahme:

1.) Wie wird der Kreistag, der Ausschuss und die Verkehrskommission in die Ausschreibung eingebunden? Wann werden dazu die Gremien tagen? Wann soll in den Gremien das neue Betriebskonzept erarbeitet werden?

Die Ausschreibung des zukünftigen Betriebs ab Ende 2014 auf der Weschnitztalbahn wird derzeit im Rahmen des Paketes „Dieselnetz Südwest“ durch die VRN GmbH vorbereitet. Über die Grundzüge wurde bereits in der Sitzung des Ausschusses für Regionalpolitik und Infrastruktur am 30.10.2008 (Vorlage 16-1171) informiert.

Auf Grund des erforderlichen europaweiten Wettbewerbsverfahrens ist eine öffentliche Vorstellung und Diskussion von konkreten Inhalten der Verdingungsunterlagen nicht möglich.

Folgende Rahmenbedingungen können hier jedoch genannt werden:

Der Einsatz neuer beschleunigungsstarker Dieseltriebwagen ist vorgesehen. Eine Festlegung auf spezielle Fahrzeugtypen erfolgt aus Wettbewerbsgründen nicht. Die Fahrzeuge sollen über eine Wagenbodenhöhe von rund 55 cm verfügen, sodass ein barrierefreier Zustieg möglich ist. Des Weiteren sollen insbesondere für die Fahrradmitnahme entsprechend dimensionierte Mehrzweckabteile vorgesehen werden.

Der verstärkte Einsatz von Zugbegleitern wird geprüft.

Eine Ausweitung des Betriebes (u. a. Taktverdichtung, zusätzliche Fahrt im Abendverkehr) ist bisher vorgesehen. Vorgesehen ist auch die Schaffung einer Direktverbindung nach Mannheim in einer für Pendler attraktiven Zeitlage (morgens in Richtung Mannheim, nachmittags in Richtung Fürth). Voraussetzung für die Realisierung ist allerdings eine gesicherte Finanzierung.

2.) Entlang der Strecke der Weschnitztalbahn und insbesondere an den 7 Haltepunkten liegt viel Müll herum und es gibt überall Graffiti-Flächen. Ist geplant, hier eine Verbesserung der Situation zu schaffen? Gibt es die Möglichkeit, Kunstprojekte zur Verschönerung der Oberflächen der Stromkästen, Fahrradboxen und Haltestellen zu starten, so dass der „Anreiz“ mit einer leeren grauen Fläche fehlt? Wenn ja, ab wann und was genau ist geplant?

Die Verantwortung für die Sauberkeit der Stationen und der Gleisanlagen liegt bei DB Station & Service bzw. bei DB Netz. DB Station & Service hat zum April 2009 eine Umstellung der Reinigungssystematik vorgenommen. Hierdurch soll die Sauberkeit an den Stationen verbessert werden.

Die VRN GmbH unterstützt zudem die DB Stationen & Service durch die Diakonie des Kreises Bergstraße seit dem Jahr 2000. Im Rahmen dieses Bahnhofspflegeprojektes werden einmal wöchentlich zusätzliche Reinigungs- und Pflegearbeiten (z.B. Reinigung, Graffitientfernung, kleinere Maler- und Reparaturarbeiten, Grünschnitt) an den Stationen und im Umfeld durchgeführt. Eine Ausweitung dieses Engagements ist derzeit nicht möglich.

Zur Frage der Möglichkeit mit „legalen Graffiti“ den Anreiz für Graffiti und Schmiereereien zu nehmen, gibt es DB-interne Vorgaben, wonach solche Aktionen an den Anlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr unterstützt werden sollen. Diese Vorgabe beruht auf dem Ziel ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild an den Stationen zu präsentieren.

3.) Viele der Fahrkartenautomaten sind beschädigt und die Tastenbeschriftung ist schlecht oder gar nicht lesbar. Welche Änderungen sind hier geplant?

Sobald der VRN GmbH Schäden an den Fahrausweisautomaten gemeldet werden, werden die zuständigen Stellen bei der DB informiert, so dass eine Behebung kurzfristig möglich ist.

Die bisherigen Nahverkehrsautomaten an den Stationen der Weschnitztalbahn werden vsl. Anfang September 2009 durch neue, regionale Ticketautomaten (RTA) ersetzt. Die neuen Automaten sind mit bedienerfreundlichem Touchscreen ausgestattet und erlau-

ben auch Kartenzahlung. Zusätzlich zum bisherigen Verbundangebot sind an den RTA auch die Angebote des Fernverkehrs inkl. Reservierungen und Abholung vorbestellter Reiseunterlagen möglich.

4.) Die meisten Züge fahren ohne Zugbegleiter. Ist hier eine Änderung geplant? Wenn ja: ab wann und in welchem Umfang?

Siehe Antwort zu 1

Ergänzend hat hierzu die DB Regio AG als zuständiger gegenwärtiger Betreiber noch mitgeteilt, dass derzeit die Doppeltraktionen aus betrieblichen Gründen mit Zugbegleitern besetzt sind. Darüber hinaus werden stichprobenartig auch die Einfachtraktionen zur Fahrgeldsicherung begleitet. Nach Inbetriebnahme von Bildschirmanlagen auf den gekrümmten Bahnsteigen, voraussichtlich bis Ende dieses Jahres, entfällt allerdings der betriebliche Zwang zur Begleitung der Doppeltraktionen. Dann werden auch diese Züge nur noch stichprobenartig geprüft. Derzeit gibt es keine vertragliche Verpflichtung aus dem Verkehrsvertrag über die Prüfquote. 2008 erreichte man auf Weschnitz- und Nibelungenbahn zusammengenommen eine Prüfquote von mindestens 25% der Züge.

5.) Die Akzeptanz des ÖPNV ist mit der Schiene deutlich höher als beim Busverkehr. Warum gibt es so wenige Park-and-Ride-Parkplätze an den Haltestellen? Wie will der Kreis in Zukunft sicher stellen, dass es genügend Park-and-Ride-Parkplätze gibt? Wie sieht hier die Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen aus?

In den letzten Jahren wurden bereits einige Projekte (Reisen, Birkenau, Fürth) umgesetzt, die zu einer Attraktivitätssteigerung beigetragen haben. An anderen Stationen ist eine Ausweitung auf Grund der örtlichen Rahmenbedingungen nicht unmittelbar möglich. Im Zuge der Inbetriebnahme des Dieselnetzes Südwest Ende 2014 sollen Anstöße zu weiteren Verbesserungen im Umfeld der Stationen gegeben werden. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass der Neu- und Ausbau von P-R-Anlagen in der Zuständigkeit und in der finanziellen Verantwortung der jeweiligen Kommune liegt.

6) Wird mit der Ausschreibung der Strecke auch verlangt, dass das Angebot ausgedehnt wird? Ist geplant, dass auch nach 19.52 Uhr noch Züge von Weinheim aus auf der Weschnitztalbahn fahren? Wenn ja, welche und ab wann sollen diese fahren?

Siehe Antwort zu 1

7.) Eine Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach mit Abzweigmöglichkeit nach Wald-Michelbach und ein Ausweichgleis in Fürth wird gebraucht. Wie steht der Kreis dazu und wird es mit der Ausschreibung umgesetzt? Werden weitere neue und zusätzliche Kreuzungspunkte eingeplant? Wenn ja, wie viele und wo?

Das zukünftige Betriebskonzept ist vorwiegend durch die Anschlusssituation im Bahnhof Weinheim bestimmt. Hier sollen nach Möglichkeit attraktive Anschlüsse in bzw. aus allen Richtungen hergestellt werden. Eine Beschleunigung der Weschnitztalbahn durch die Beseitigung von einzelnen Bahnübergängen und die Wiedereinrichtung einer Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach ändern nichts an dieser Rahmenbedingung. Die Beseitigung von einzelnen Bahnübergängen soll daher nur bei entsprechendem Handlungsbedarf erfolgen. Auf die Wiedereinrichtung der Kreuzung in Mörlenbach soll auf Grund des geringen betrieblichen Nutzens verzichtet werden. Die Notwendigkeit eines Ausweichgleises in Fürth sehen wir nicht.

Für die Erstellung des Betriebskonzeptes ist es unerheblich, ob neue Stationen als Bedarfshalte oder als reguläre Halte angefahren werden. Beide Typen sind im Fahrplan entsprechend zu berücksichtigen. Aus betrieblichen Gründen ist lediglich die Realisierung einer zusätzlichen Station möglich (auch die Einrichtung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten und/oder die Beseitigung von Bahnübergängen würde keinen weiteren Standort zulassen).

Im Rahmen einer Potenzialuntersuchung werden derzeit die Realisierungschancen von neuen Standorten geprüft. Genauer betrachtet werden hierbei die Standorte Mörlenbach Rathaus und Rimbach Schule. Diese Untersuchung bildet die Grundlage für eine notwendige Entscheidung, die in den nächsten Monaten herbeigeführt werden soll.

8.) Welche neuen Haltestellen sollen mit der neuen Ausschreibung kommen? Sind dies dann zusätzliche Haltestellen oder werden Haltestellen nur verlegt?

Siehe Antwort zu 7

9.) Sind auch Bedarfshaltestellen eingeplant? Wenn ja, wie viele und wo? Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu 7

10.) In Rimbach wird eine weitere Haltestelle für den Schulverkehr gebraucht. Wo genau soll diese hinkommen und ab wann wird diese Haltestelle kommen? Gibt es Überlegungen, wie bis dahin die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler gesteigert werden kann?

Siehe Antwort zu 7

11.) Gibt es Gespräche mit dem VRN oder wurde in der Verkehrskommission mal darüber gesprochen, welche Chancen es gibt, dass es in Zukunft mehr Direktverbindungen aus dem Weschnitztal geben wird? Ist hier z.B. an eine Direktanbindung nach Mannheim gedacht worden?

Siehe Antwort zu 1

12.) Wird mit der Ausschreibung der Strecke auch auf eine Verbesserung der Taktfrequenz geachtet? Wenn ja, welche Anforderungen sind hier geplant?

Siehe Antwort zu 1

13.) Welche Fahrzeuge sollen in Zukunft auf der Weschnitztalbahn fahren? Sind diese auch schneller als die bisherigen?

Siehe Antwort zu 1

14.) Ist eine Änderung der Bahnübergänge geplant, damit eine Beschleunigung des Schienenverkehrs auf der Strecke ermöglicht wird?

Siehe Antwort zu 7

15.) Die Mitnahme der Fahrräder ist für viele Kunden wichtig. Wie kann es gewährleistet werden, dass alle Kunden rund um die Uhr kostenlos ihr Fahrrad mitnehmen können?

Eine Fahrradmitnahme ist im Tarifbereich des VRN grundsätzlich möglich. Montags bis freitags ist vor 9 Uhr allerdings ein entsprechender Fahrschein zu lösen. Eine ganztägige kostenlose Fahrradmitnahme setzt eine Änderung der Tarif- und Beförderungsbedingungen voraus. Zuständig hierfür ist die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar (URN GmbH). Eine kostenlose Fahrradmitnahme an Werktagen vor 9 Uhr würde allerdings zu einem Zielkonflikt mit den Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs in der morgendlichen Hauptverkehrszeit führen.