

Anfrage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 16-1826/1

erstellt am: 18.06.2010

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Reinhold Bickelhaupt

Aktenzeichen: L-3/1

**Anfrage der SPD-Fraktion vom 11. Juni 2010 betreffend Anbindung der Weschnitztalbahn an den RE von/nach Frankfurt in Heppenheim und/oder Weinheim;
hier: Beantwortung der Anfrage**

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreistag	21.06.2010	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

Die SPD-Fraktion hat folgende Anfrage gestellt:

"Zur Erhöhung der Attraktivität ländlicher Gemeinden im Odenwald ist es notwendig, dass die Verbindungen zu den Zentren optimal getaktet sind. Dies ist etwa beim Regionalexpress aus Frankfurt und den weiterführenden Verbindungen, d.h. den Bus 667 ab Heppenheim und die Weschnitztalbahn ab Weinheim nicht der Fall, da diese um wenige Minuten verpasst werden.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Kreisausschuss um Beantwortung folgender Fragen:"

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1.) Was sind die Gründe für diese Fehlverbindungen?

Das Angebot auf der Main-Neckarbahn umfasst im Nahverkehr folgende Angebote / Zuggattungen:

Regionalexpress – 2 stdl. Angebot – Mannheim – Frankfurt mit einer morgendlichen Taktlücke
Regionalbahn – 1 stdl. Angebot – Heidelberg – Frankfurt mit Zubringer aus Richtung Mannheim
Regionalbahn – 1 stdl. Angebot – Mannheim – Bensheim mit einer Taktlücke

Um die Situation an den Bahnhöfen in Heppenheim und Weinheim hinsichtlich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten übersichtlich darzustellen, hat die Verwaltung die als Anlage beigefügten Fahrplantabellen mit den Anschlusszeiten erarbeitet. Anschlusssituationen bzw. die Übergangsproblematik werden daraus klar deutlich.

Bahnhof Heppenheim:

Das Busangebot ist mit Hin- und Rückfahrten auf die Ankunft der Regionalbahnen zur vollen Stunde abgestimmt. Mit der Abfahrtszeit der Busse kurz nach der vollen Stunde können die meisten Anschlüsse mit einer kundenfreundlichen Übergangszeit erreicht werden. Eine Verschiebung der Abfahrt unter Berücksichtigung der Ankunft des 2. stl. RE würde zu einer grundsätzlichen Veränderung im Fahrzeugumlauf und damit bei den folgenden Taktfahrten führen.

Um auch noch diese Zwischenlagen andienen zu können, wäre ein zusätzliches Fahrzeug notwendig, das durch den Kreis Bergstraße als ÖPNV-Aufgabenträger zu bestellen und zu finanzieren wäre, da die dort zu erzielenden Fahrgelderlöse zur Finanzierung des notwendigen Aufwandes nicht ausreichen dürften.

Desweiteren sind auch die auf den Linienabschnitten notwendigen Fahrzeiten und die dortigen Anschlusssituationen zu berücksichtigen.

Bahnhof Weinheim:

Dazu hat uns folgende Stellungnahme der VRN GmbH als unserer SPNV-Aufgabenträgerorganisation erreicht:

„Einerseits halten die Züge der Main-Neckar-Bahn (1xIC, 0,5xRE und 2xRB beider Richtungen je Stunde) in Weinheim über die Stunde verteilt; für jedes dieser Systeme wird von unterschiedlichen Kundengruppen Anschluss gewünscht. Bei sieben verteilten Ankünften je Stunde in Weinheim, aber maximal 2 möglichen Abfahrten ins Weschnitztal im Halbstundentakt ist es schon rein rechnerisch unmöglich, jedes dieser Zugsysteme mit einem schlanken Anschluss zu bedienen.

Hinzu kommt, dass die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung im Weschnitztal durch die dortige Infrastruktur (Eingleisigkeit und die vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten) eingeschränkt sind. So ergeben sich während des Halbstundentaktes 2 Kreuzungen mit Gegenzügen, was bedeutet, dass die Abfahrt in Weinheim bereits die Ankunftszeiten von 2 weiteren Zügen festlegt - ein durch Infrastruktur und Fahrzeiten festgelegtes starres System, welches in der zeitlichen Lage praktisch nur als Ganzes verschoben werden kann und bei dem auch Wartezeiten auf Verspätungen nicht möglich sind.

Sofern nicht mit sehr hohem Investitionsaufwand die Infrastruktur ausgebaut wird, gilt dies für praktisch alle denkbaren Fahrplankonstruktionen - also auch für die Dieselnetzausschreibung. Die etwas schnelleren Fahrzeuge bringen zunächst einmal eine Stabilisierung des angespannten Fahrplansystems und vermindern die Verspätungsanfälligkeit. Der Zeitgewinn ist aber kaum ausreichend für mehrere neue Haltepunkte, da jeder Halt deutlich mehr als eine Minute Fahrzeit kostet.

Unter diesen Rahmenbedingungen scheint es wenig sinnvoll, die Weschnitztalbahn auf den RE (als einziges nur zweistündlich verkehrendes System!) auszurichten - was wegen des starren Fahrplanes ohnehin nur in einer Richtung machbar wäre.“

2.) *Wie kann gewährleistet werden, dass die Anbindung an den RE von und nach Frankfurt als echte Anschlussverbindung geführt wird und man sich nicht um wenige Minuten mehr verpasst?*

Siehe vorherige Ausführungen

3.) *Ist eine Verbesserung im Rahmen der Dieselnetzausschreibung berücksichtigt?*

Siehe vorherige Ausführungen

4.) *In den Gemeinden Mörlenbach und Rimbach wurde jeweils eine neue Haltestelle auf der Weschnitztalbahn gefordert. Warum werden diese nicht umgesetzt?*

vgl. Vorlage 16-1686/1 – Am Sachstand hat sich nichts geändert.

5.) *Wie ist geplant die Schulwegsicherheit in Rimbach nun zu verbessern?*

Vgl. Vorlage 16-1681/1 – Am Sachstand hat sich nichts geändert.

Anlagen:

Fahrplankonzeption Heppenheim und Weinheim mit Anschlusssituationen