

ENTWURF

Gemeinde Reichenbach an der Fils · Postfach 1140 · 73258 Reichenbach an der Fils

DER BÜRGERMEISTER

Landrat des Landkreises Esslingen
Herrn Heinz Einiger
Pulverwiesen 11
73726 Esslingen

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellungnahme der Gemeinde Reichenbach an der Fils

Sehr geehrter Herr Landrat,

danke für die Vorlage des Nahverkehrsplans und die ausführliche Einführung des Themas in Ihrem Hause.

Nachdem der Verwaltungs- und Fainanzausschuss ein neues – vom bisherigen Finanzierungsvorschlag abweichendes Finanzierungsmodell beschlossen hat, konnte diesem der Gemeinderat in seiner Sitzung am 30. September 2014 zustimmen.

Die Verwaltung hat bereits in einer Stellungnahme vorab schon die einzelnen Linien, die für Reichenach an der Fils relevant sind, beleuchtet. Am 14.10. hat der Verwaltungsausschuss der Gemeinde nochmals zum Thema Nahverkehrsplan getagt.

Unter Mithilfe unseres Nahverkehrsplaners, Herrn Hartmut Jaißle, wurde die folgende Stellungnahme erstellt und vom Ausschuss verabschiedet.

Gleichzeit kam aus der Mitte des Ausschusses die Bitte, schon heute als Aufgabenträger auf die Erfüllung gewisser Qualitätskriterien, gerade im Bereich der Anschlusssicherung und des Wagenmaterials, als auch der Fahrweise der einzelnen Fahrer, auf die Unternehmen einzuwirken. Hier gibt es große Mängel (z.B. Busabfahrt bei einfahrendem Zug) auf die bei den Unternehmen nicht immer eingegangen wird.

Zum Nahverkehrsplanentwurf 2014

Grundsätzlich erscheint die Neuausrichtung des gesamten Verkehrs dergestalt, dass nun das Angebot erstmals nach einheitlichen Kriterien definiert wird, sinnvoll. Historisch gewachsene, nicht sachlich gerechtfertigte Angebotsunterschiede werden so nivelliert. An einigen Detailpunkten bestehen jedoch Bedenken/Anfragen, an einer Stelle auch grundsätzlicher Art.

ENTWURF

1. Hauptkritikpunkt: systematischer Mangel

Die Zuordnung jeder Ortschaft zu einem zugehörigen Zentrum als Hauptrelation wird denjenigen Verbindungen nicht gerecht, die zwischen zwei Zentren bestehen. Dies betrifft

- einerseits die Linie 262 Plochingen – Reichenbach – Schorndorf, deren Klassifizierung als Anbindung von Thomashardt und Hegenlohe an Reichenbach und Plochingen als primäre Funktion zu kurz greift. Immerhin verbindet sie zwei große Knoten miteinander! Dem wird strukturell nicht Rechnung getragen, lediglich durch die Eichung an den heute vorhandenen Fahrgästen wird nachjustiert, sofern diese in ausreichender Zahl vorhanden sind. Eigentlich sollte diese Linie die Knoten Schorndorf und Plochingen in dichtem Takt verbinden – die Hauptfunktion müsste in dieser Netzverbindung liegen und dementsprechend eine angemessene Ausstattung an Fahrplan-km erfolgen. Stattdessen sollen hier ca. 32.000 km = 17% weniger gefahren werden als heute.
- andererseits Linie 144: hier hängen Notzingen und Hochdorf zwischen Kirchheim und Reichenbach/Plochingen. Sicher haben beide ihre Hauptorientierung in das jeweils nächstgelegene Zentrum. Jedoch gibt es auch von Hochdorf aus Verkehrsströme nach Kirchheim als attraktiven Schul- und Einkaufsstandort, und insbes. umgekehrt ist für Notzingen die Bahnanbindung in Reichenbach und Plochingen von zentraler Bedeutung. Die angewandte Systematik verlangt nun eine Hauptzuordnung nach einer Richtung, und an Hand der Einwohnerzahl wird dann die passende Fahrtenanzahl festgelegt. Für eine evtl. vorhandene andere Richtung wird generell Stundentakt angenommen, es sei denn, es sind bereits heute so viele Fahrgäste da, dass diese mehr Fahrten rechtfertigen. Nun ist Notzingen aber nach beiden Richtungen orientiert: Schule und Besorgung Kirchheim, Bahn und Arbeiten (teilweise) Reichenbach/Plochingen (= Richtung Stuttgart). Durch die geringe Einwohnerzahl rechtfertigt sich eine gute Anbindung nach zwei Richtungen nicht, die Struktur dort erfordert es gleichwohl.
 - **Forderung: zusätzliche Systemkomponente für Linien zwischen zwei Zentren/ Umsteigeknoten einbauen.**

2. Allgemeine Punkte

- a) Es fehlen klare Vorgaben für die Einführung von **Echtzeitanzeigen** (nicht nur unverbindliche Option).
- b) Es fehlen Aussagen zu **Fahrgastzählungen**: diese sollten regelmäßig durchgeführt werden, um konkrete Informationen darüber zu erhalten, in welchen Bussen wie viele Personen mitfahren (die Verkehrsstromanalyse des VVS gibt das nicht her).
- c) Aussagen zu konkreter **Öffentlichkeitsarbeit** vor Ort, über die (gute) VVS-Imagewerbung hinaus.

ENTWURF

3. Konkrete Dinge

1. Regionalbusse

- Linie 144: es wird keine Festlegung getroffen, wie viele Busse künftig als Schnellbus Hochdorf mit Plochingen direkt verbinden sollen, und welche über Reichenbach geführt werden. Es wird davon ausgegangen, dass dies einem konkreten, zu einem späteren Zeitpunkt unter Beteiligung der Gemeinde Reichenbach noch zu erstellenden Ausschreibungsfahrplan vorbehalten bleibt.
- Linie 262 - ergänzend zur bereits unter Punkt 1 erwähnten Kritik: im Liniensteckbrief auf Seite 179 muss bei „zusätzliche Funktionen“ ergänzt werden: Feinerschließung Reichenbach – Plochingen.

2. Ortsbus Linie 142/148

- Die Reduktion des heute guten Angebots auf ein Basislevel von deutlich weniger als der Hälfte der heute vorhandenen Fahrten ist nicht möglich. Folgende Fragen stellen sich:
- Ist die starke Höhendifferenz zwischen Bahnhof und Ortsmitte von Reichenbach und den auf der Höhe gelegenen Wohngebieten Siegenberg und Risshalde bei der Berechnung der erforderlichen Fahrtenanzahl berücksichtigt worden?
- Auf welche Weise wurde die heutige Nutzung der Busse ermittelt? Viele Pendler nutzen bis/ab Reichenbach Bahnhof den Ortsbus - der verkaufte Fahrkarte lässt sich diese Information nicht entnehmen. Nach unserem Eindruck erfordert die heute vorhandene Nutzung des Reichenbacher Ortsbusses eine erheblich höhere Frequenz als das im NVP genannte Basisangebot.

Bei „Hauptfunktion“ im Liniensteckbrief Seite 173 ergänzen: Anbindung der Gebiete Siegenberg und Risshalde an die Ortsmitte (nicht nur an den Bahnhof).

Die Bedienung der Haltestelle „Weinberg-/Teckstraße“ soll zu Gunsten einer generellen Linienführung über Steinackerstr.- Leintel aufgegeben werden. Ob dies inzwischen sinnvoll ist, muss geprüft werden. Der gegenwärtige Fahrplan ist so gestrickt, dass in der HVZ morgens Verbindungen vom Siegenberg ins Industriegebiet Leintel bestehen, abends zurück, jeweils im Halbstundentakt. Zwei Fahrten über die Mittagszeit decken den Bedarf der halbtags Beschäftigten ab. Umgekehrt bestehen morgens Fahrmöglichkeiten von der Weinberg-/Teckstraße zum Bahnhof, abends zurück. Möglicherweise ist das Wohngebiet Steinackerstraße so stark gewachsen, dass der Vorschlag sinnvoll ist? Möglich wäre es jedenfalls im Rahmen des bestehenden Systems. Der VVS strebt generell einheitliche Linienführungen an, da intelligente, dem Bedarf angepasste Fahrten wie hier für den Fahrgast schwieriger verständlich sind.

Seite 174: der primäre Anschluss ist nicht nur vom Siegenberg (Haltestelle Hochhaus), sondern in gleicher Weise auch von der Risshalde zum Zug Richtung Stuttgart. Dieser Punkt sollte vom sekundären zum primären Anschluss wechseln.

ENTWURF

Die Kritik an der aktuellen Darstellungsform der Fahrpläne mit vielen unsinnigen Doppelveröffentlichungen ohne Nutzen für den Fahrgast (trotzdem keine bessere Übersichtlichkeit) kann man nur unterstützen. Da gab es in den letzten Jahren einen enormen Wildwuchs insbes. in der Tabelle 142, ohne dass tatsächlich mehr gefahren wurde.

Ich danke für Ihre Antworten und die Berücksichtigung der Reichenbacher Belange.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Richter