

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 19. Dezember 2018 15:16
An: [REDACTED]
Betreff: AW: Stellungnahmen zur Regionalrunde Mitte/West zum Deutschland-Takt vom 14.11.2018
Anlagen: image001.png; image002.jpg; image003.png

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

vielen Dank für die Weiterleitung der aktuellen Unterlagen zum Deutschland-Takt und die Möglichkeit hierzu nochmals Stellung zu nehmen.

Wie bereits in meiner E-Mail vom 30.7.2018 zum Ausdruck gebracht bin ich ein wenig irritiert, dass in der Präsentation unsere Zielkonzeption für den SPNV in unserem Aufgabenträgerbereich nicht dargestellt wird. Gleichwohl habe ich aber inzwischen den Eindruck, dass unsere Vorstellungen in der Betrachtung eingeflossen sind. Zu unseren langfristigen Zielsetzungen gehören insbesondere:

- Zusätzliche RE-Leistungen MA-DA mit Anbindung (ggf. Umstieg) an den Flughafen Frankfurt

ð Berücksichtigt

- Durchbindung S-Bahn Rhein-Neckar bis DA

ð Berücksichtigt

- zusätzliche Direktverbindungen RE Weschnitztal über Weinheim nach MA

ð es ist weiterhin unklar ob diese Berücksichtigt sind

- Lückenschluss S-Bahn Rhein-Main / S-Bahn Rhein-Neckar auf der Riedbahn

ð Berücksichtigt

Mit Ausnahme der Direktverbindungen aus dem Weschnitztal sind diese Punkte in Folie 47 aufgeführt.

Unklar ist weiterhin, ob die bereits beauftragten und ab Ende 2020 greifenden Angebotsverbesserungen mit IBN der S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 vollständig berücksichtigt sind. Dies gilt speziell für die HVZ-Verstärker der S9 MA – Biblis bzw. die Führung dieser über die östliche Riedbahn.

Zum aktuellen Entwurf des Zielfahrplans haben wir darüber hinaus folgende Anmerkungen:

- N 70 wird neu eingerichtet parallel zur N 62 (Worms – Biblis): Kein 30er-Takt, stattdessen 20/40 Takt. Dies ist aus unserer Sicht nicht optimal. Die Frage ist aber auch, ob dort der Bedarf für ein solches Angebot besteht.
- Aus der Grafik nicht eindeutig das Angebot auf der N 69 Weinheim-Fürth hervor. Hier haben wir heute einen Halbstundentakt. Dieser ist zwingend beizubehalten.
- Auf der N 63 Nibelungenbahn ist in der Grafik nur ein Stundentakt mit Verstärkern in der HVZ hinterlegt. Dies ist eine nicht akzeptable Angebotsverschlechterung gegenüber dem Status quo mit einem tagesdurchgängigen Halbstundentakt.

Hinsichtlich dem auf Folie 67 enthaltenen Vorschlag die Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach wieder einzurichten möchte ich auf folgende Sachverhalte hinweisen:

- Die Überlegungen decken sich nicht mit aktuellen Infrastrukturplanungen zur Neueinrichtung der Station Rimbach Schulzentrum und der Verlegung der Station Mörlenbach.
- Zusätzlich wäre unserer ersten Einschätzung nach auch eine Beschleunigung der Strecke sowie die Erneuerung der Stellwerkstechnik notwendig.
- Auch betrieblich sehen wir eine solchen Lösung durch den Entfall der heutigen Stand- und Pufferzeiten an den Endpunkten kritisch, zumal solche Standzeiten perspektivisch auch durch den Einsatz von E-/E-Hybrid-Fahrzeugen sinnvoll genutzt bzw. notwendig werden könnten.
- Eine solche Maßnahme hätte zudem gravierende Auswirkungen auf das gesamte Busnetz im Einzugsbereich der Weschnitztalbahn wodurch für den Schülerverkehr deutliche Nachteile entstehen würden.

Unklar ist uns darüber hinaus, ob die zusätzlichen Angebote zu weiteren Kapazitätsproblemen auf den ohnehin hoch belasteten Strecken (Main-Neckar-Bahn und Riedbahn) und im Knoten Mannheim führen und wie dann notwendige kapazitätserweiternde Maßnahmen finanziert werden sollen. Die Frage der Finanzierung stellt sich zudem auch bei den zusätzlichen Betriebsleistungen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

████████████████

██

<<https://www.vrn.de/mng/>>

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

B1 3-5, 68159 Mannheim

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

<https://www.vrn.de> <<https://www.vrn.de>>

Amtsgericht Mannheim

HRB: 5008

Geschäftsführer:

[REDACTED]

Vorsitzender des Verwaltungsrates:

Erster Bürgermeister

[REDACTED]