

BUND Kassel Stellungnahme zum Entwurf des NVV Nahverkehrsplan 2013-18

Der NVV Nahverkehrsplan, der von 2013 bis 2018 wirken soll, fehlt eine Analyse der Ziel und Quellverkehre. Es gibt keine abgeleiteten Verkehrskorridore und Verbindungsbedarf aus Wohnbevölkerungsverteilung, Arbeitsstätten, Sozialer Infrastruktur und Freizeitzielen. Diese grundlegende Arbeit ist einmal mit Aufwand zu erstellen und kann dann mit kleinem Aufwand fortgeschrieben werden. Der KVG Nahverkehrsplan im aktuellen Entwurf leistet dies vorbildlich.

Ohne diese fachliche Ableitung der Verkehrsbedarfe kann der NVV Nahverkehrsplan keinerlei daraus abgeleitete Planung, Umsetzungswirkung und Entscheidungshilfe für Politik, Öffentlichkeit und das Fördermittelmanagement bieten.

Die jetzt vorgelegte Datensammlung erscheint willkürlich (was ist denn so verfügbar?), lieblos aufbereitet (so sind im Kundeninfoplan des www.NVV.de mehr Verbindungen außerhalb des NVV Gebietes zu finden als in der Aufbereitung des beauftragten Büros) und gnadenlos überholt.

Einen Plan für die Zeit von 2013-2018 auf der überwiegenden 5 Jahre alten Datenbasis von 2008 entwickeln zu wollen, erscheint mehr als gewagt.

Es wird wohl noch nicht einmal erwartet, das der riesige Datenwust auf über 500 Seiten nebst diversen Anhängen von jemandem gesamt gelesen wird. Ansonsten würde auffallen das die veraltete Datenbasis mit der Realität nicht mehr übereinstimmt. So fehlt zum Beispiel die Tramlinie nach Vellmar im Anhang: Tramstationen außerhalb der Stadt Kassel und im Textteil, der NVV Tarif wurde inzwischen zweimal geändert. Anlage II-18 Stand: 11.12.2011, der im Dezember 2009 neu geöffnete Stadtbahnhof Eschwege mit der Schienenanbindung der Kreisstadt.

Die vorgenommene Kappung der Betrachtung an den Gebietskörperschaftsgrenzender NVV Kreise (außerhalb gibt es überwiegend keine Siedlungen, Ziele und Verbindungen, nur weiße Terra incognita) raubt allen Nutzer*innen dies und jenseits der NVV Grenze eine Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse. Die Hochschulstandorte außerhalb des NVV Gebietes werden im Textteil noch gelistet. Erkennbare Analyse der Bedeutung und der Nachfrage der Verbindungen sind dann schon nicht mehr zu finden, geschweige denn eine Planung. Das Anschlusskonzept für den Schienenverkehr ist eines der wenigen Dokumente die über die Abgrenzung des NVV hinausblickt.

Allerdings suggeriert „Anschlusskonzept“ erheblich mehr als geboten wird. Dargestellt werden die Linienbezeichnungen, im Text gibt es noch die magere Info, dass es vertaktete Anschlussbeziehungen gibt. Die Verbindungsqualität und -quantität ist nicht erkennbar. Beim Anschlusskonzept für den regionalen Busverkehr erscheint die grenzüberschreitende Verbindungsdarstellung inhomogen. Einige wenige (NVV eigene?) Linien haben eine Zielbezeichnung außerhalb des NVV Gebietes, andere enden als unbestimmter Strich außerhalb des Gebietes und einige Siedlungen, wie z.B. Bad Karlshafen scheinen keine nichtschienengebundene Anbindung außerhalb des NVV Gebietes zu besitzen.

Selbst die NVV eigene Nahverkehrskarte Nordhessen 2014 – Vorderseite, die als pdf zum download www.nvv.de bereitsteht, enthält mehr Verbindungsinformationen als der Nahverkehrsplan.

Was fehlt, ist die Darstellung der aktuellen Finanzierung des NVV Verkehrs nebst der Notwendigkeit einer Anpassung abgeleiteter Beitragsanteile der Gemeinden. Anzustreben sind Kriterien wie zum Beispiel die die Anbindungsqualität und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinden um die zu verteilenden Kosten nachvollziehbar umgelegen zu können.

Das gewachsene Tarifsysteem führt zu harten Brüchen in den Kosten zum Beispiel von

angrenzenden Gemeinden in das Kassel Plus Gebiet. Das nach so vielen Jahren immer noch kein Nahverkehrsticket im NVV Gebiet für Ziele im gesamten RMV Gebiet angeboten werden soll, ist fast schon peinlich und ein starkes Argument für Fusionsbefürworter. Die paar pragmatischen Kleinstlösungen mit Übergangstarifen an einigen NVV Rändern lassen die Dauernutzer*innen nicht gänzlich verzweifeln, für die Gewinnung von Neuen oder Gelegenheitsnutzer*innen ist das allerdings kaum ausreichend.

Was weiterhin fehlt ist eine echte Planung. Die Maßnahmen beschränken sich auf einige Änderungen, die bereits zum Fahrplanwechsel 2013 umgesetzt worden sind. Die Ergänzungsplanung des schienengebundenen Verkehrs sind kleine Ergänzungen, die Weigerung der Bearbeitung der grenzüberschreitenden schienengebundenen Verbindungen der Tram (S. 402) in Kassel, Fulda, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg sind inakzeptabel. Was soll denn eine solche Gemeinde und Kreisgrenzen übergreifende Planung denn abstimmen, wenn nicht der NVV Nahverkehrsplan?

Die Darstellung der von der KVG gepushten RT Verbindung vom Platz der deutschen Einheit nach Waldau als Erweiterung des Schienennetzes ist angesichts der Verkehrsprognose (leider nicht im NVV Plan enthalten) und Bedeutung dieser Verbindung mehr als verwunderlich. Zumal die erst vor kurzem präsentierte Lösung der Kapazitätsprobleme in der Holländischen Straße damit wieder verworfen wird. Ist dies wirklich eine für den NVV wichtige Schienenverbindung oder nur die Schwäche gegenüber der KVG Strategie?

Falls dieses vorgelegte Werk ohne tiefgreifende Neubearbeitung eine Genehmigung erhält, wird für die nächsten Jahre eine planvolle Entwicklungsmöglichkeit des ÖPNV in Nordhessen und den angrenzenden Gebieten verschenkt. Das fast ergebnislose Verbrennen von Geld produziert einen Schubladenplan ohne positive Auswirkungen auf die Realität der Nutzer*innen.