

Entwurf 5. RNVP – Kritikpunkte der Entwicklungsmaßnahmen

Martin Hausen, 21.04.2022

1. Die Verknüpfung von Bus zu Bus sowie von Bus zu Bahn muss eine zentrale Rolle in der ÖPNV-Entwicklung spielen, wird im Entwurf des 5. RNVP aber sehr stiefmütterlich behandelt. Es wird zwar im Kapitel 5 „Standards für die ÖPNV-Angebotsgestaltung“ darauf hingewiesen, dass Taktknoten an Bahnhöfen „angestrebt“ werden, in den Entwicklungsmaßnahmen (bis auf das sehr oberflächlich beschriebene Projekt „RuralHubs“ in Kap. 8.3.8) und auch in den einzelnen Maßnahmenbeschreibungen sind dort aber keine Hinweise zu finden. Hier bedarf es eines ganz klaren Zukunftskonzeptes, z. B. Aufbau von Taktknoten (die Schweiz zeigt es uns schon jahrzehntelang sehr erfolgreich!).
Viele Buslinien haben aktuell eine schlechte Anbindung an den SPNV. Es hilft keinem Fahrgast, wenn die Linie regelmäßig alle 60 Minuten fährt, aber kein guter Anschluss an die Bahn vorliegt. So sind aktuell die Teilnetze PI3 und PI6 schlecht über die Bahnhöfe Pinneberg und Elmshorn an das restliche Schleswig-Holstein angebunden. Dem RNVP sollte dringend zu entnehmen sein, dass eine funktionierende Reisekette über mehrere öffentliche Verkehrsträger Voraussetzung für eine sinnvolle Verkehrswende ist.
→ politische Forderung: Der ÖPNV und SPNV müssen deutlich besser miteinander verknüpft werden, damit der Fahrgast auch mit Umstiegen das Ziel schnell erreichen kann!
2. In der Netzhierarchie (Kapitel 5.1.2/5.1.6) ist keine Weiterentwicklung erkennbar. Wenn im Zusammenhang mit dem Klimawandel der Bevölkerung in naher Zukunft ein attraktiver ÖPNV angeboten werden soll (Einführung von 30-Minuten-Takten), dann müssen die Bedienungsfrequenzen in der Hierarchiestruktur besonders im Grundnetz C geändert werden. U. a. sind die Linien 489 und 589 laut RNVP-Entwurf nicht im Taktausbau bedacht. Es sind bis nach 2026 keine Takterweiterungen zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.
→ politische Forderung: Der ÖPNV muss dringend mit deutlich mehr Taktverdichtungen ausgebaut werden, die Finanzierungen hierfür müssen entsprechend neuverhandelt werden!
3. Die Expressbuslinie X89 wird eingerichtet, aber nur von Elmshorn nach Wedel in einem 60-Minuten-Takt. Deutlich sinnvoller wäre ein 30-Minuten-Takt mit Weiterführung auf der B 431 nach Hamburg wie im Holmer Konzept vorgeschlagen.
→ politische Forderung: Hamburg und der Kreis Pinneberg müssen mit weiteren Buslinien noch mehr verflochten werden! Die Verwaltungsgrenze/Bundeslandgrenze muss überwunden werden!
4. Im RNVP wird die Problematik der ZOB-Anlagen bei geplanten Taktausbauten und Einrichtung neuer Buslinien erwähnt (Kap. 8.3). Abhilfe könnte z. B. in Wedel die schon lange geforderte Weiterführung von Buslinien über den S-Bahnhof hinaus schaffen. Zwei Beispiele: Linie X89 HH-Elmshorn, s. oben und Linie 189 Blankenese-Elmshorn (analog zur 185 in Pinneberg, 489 ginge dann in 189 auf).
→ politische Forderung: Buslinien sollten über Bahnhöfe hinaus durchgebunden werden, damit Fahrgäste mehr Ziele umsteigefrei erreichen!
5. Mit der Einrichtung eines neuen Haltepunkts der S1 in Wedel Ost (Kap. 8.2.2) neben der schon im Bau befindlichen Station in Hamburg-Ottensen sollte dringend bedacht werden, dass die aktuell schon lange Fahrzeit der Linie S1 von Wedel nach Hamburg-Altona dadurch immer länger wird! Möchten die Fahrgäste das? Alternativ sollten Überlegungen angestellt werden, ob eine Busverbindung nach Hamburg über die B431 (z. B. X89, s. o.) nicht deutlich sinnvoller und kostengünstiger wäre. Diese könnte u. a. das Gebiet Rissener Straße (Wedel Ost) bedienen.
→ politische Forderung: S1 sollte nicht durch zusätzliche Halte zeitlich verlängert werden!
6. Der RNVP lässt Pläne vermissen, die bei einer evtl. zukünftig deutlich höheren Bezuschussung vom Bund (benötigen wir für eine sinnvolle Verkehrswende) schnell umgesetzt werden könnten. Diese Ideen sollten bereitstehen.
7. Wo soll der Weg des ÖPNV grundsätzlich im Kreis Pinneberg hinführen? Das Gesamtziel für die Verkehrswende ist schwer herauszulesen. Reichen die im Entwurf des 5. RNVP erwähnten Maßnahmen, um die benötigte Reduktion vom CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu erreichen? Sind in Modellrechnungen CO₂-Einsparungsszenarien im ÖPNV berechnet worden, oder gibt es keine Verbindung zwischen den vorgestellten ÖPNV-Maßnahmen und möglichen CO₂-Einsparungen? Das wäre aber wichtig zu wissen, um ermitteln zu können, ob die Maßnahmen im RNVP ausreichend sind!
→ politische Forderung: Der RNVP muss zielorientiert aufgestellt werden, damit klar ermittelbar ist, ob das Gesamtziel CO₂-Neutralität im Verkehrssektor erreicht wird.