



Busverbindungen zwischen Kreis Bergstraße und Odenwaldkreis - Unüberwindbare Grenzen?

Bensheim, den 29.9.2013

Wenn man versucht mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Kreis Bergstraße in den Odenwaldkreis (oder umgekehrt) zu fahren, begegnet man dem Gefühl eine hohe Mauer würde den Busverkehr an der Kreisgrenze kappen. Die Hindernisse sind im Folgenden dargestellt:

Es ist beispielsweise nicht möglich in angemessener Zeit vom Zentrum des Odenwaldes Michelstadt/Erbach nach Fürth zu gelangen, ohne einen lächerlich langen Umweg über das Gersprenztal zu fahren.

So beträgt die Fahrzeit von Fürth nach Michelstadt mit dem ÖPNV auf diesem Weg, also über Reichelsheim, im besten Falle ca. 1 ½ Stunden, im schlimmsten Fall ca. 2 Stunden oder mehr! Der Pkw-Fahrer denkt selbstverständlich nicht daran in Betracht zu ziehen seinen ca. 30 Minuten kurzen Weg über die B460 gegen dieses miserable ÖPNV-Angebot auszutauschen.

Grund für diesen Zustand ist offensichtlich, dass es seit langer Zeit keine Busverbindung mehr über diese viel kürzere Strecke mehr gibt. Damit ist der ÖPNV auf dieser Relation nicht konkurrenzfähig zwischen dem MIV (motorisierter Individualverkehr), der die (noch) gesunde Odenwaldluft verpestet und den lärmgeplagten Anwohnern der Dörfer an der B460 keine Ruhe schafft.

Eine mögliche Linienführung, um die Zustände auf ein verträgliches Maß zu lindern, wäre die Verlängerung der Buslinie 667 über Grasellenbach hinaus nach Michelstadt und Erbach. Eine solche Linie könnte über das Mossautal geführt werden, sodass die kleinen Ortschaften dort von der Anbindung profitieren könnten.

Mindestens im Stundentakt würde dadurch außerdem eine stabile Ost-West-Verbindung zwischen den beiden Kreisen entstehen, die furchtbare Fahrzeit und das lästige Umsteigen reduziert und zuletzt die Anbindung des Überwaldes an den Odenwaldkreis verbessert, da eine Verknüpfung in Grasellenbach zwischen der Linie 667 und 681 zu Stande käme (siehe *Linienetzgrafik*).

Im Grunde genommen handelt es sich bei diesem Vorschlag nur um einen Zusammenschluss der VRN-Linie 667 und der OREG-Linie 31, welche heute aus Richtung Michelstadt in Hiltersklingen wendet. Das Mindeste was man also jetzt schon machen könnte, wäre die Linie 31 bis Grasellenbach zu verlängern, um wenigstens mit Umstieg schnell voran zu kommen.

Ein weiteres Ärgernis findet sich zwischen den Unterzentren Wald-Michelbach und Beerfelden, welche mit dem Bus vorwiegend nur mit unzumutbaren Wartezeiten in Affolterbach erreichbar sind. Hinzu kommt noch die telefonische Anforderung der OREG-Linie 55 spätestens eine Stunde vor gewünschter Abfahrt, was auch ein Qualitätsmanko darstellt, da spontane Fahrten dadurch unmöglich gemacht werden.

Hier erkennt man gut, dass Odenwaldkreis und Kreis Bergstraße nicht ausreichend zusammenarbeiten, da eine direkte Buslinie Beerfelden – Wald Michelbach unter Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen an beiden Enden (Beerfelden-Hetzbach → Odenwaldbahn / Wald Michelbach → Buslinien in alle Richtungen, sowie bei möglicher Reaktivierung der Überwaldbahn nach Mannheim) viel sinnvoller wäre, als dieser Flickenteppich aus kurzen unübersichtlichen Linien.

+ Grundstückspreise sind entlang von wichtigen Verkehrsachsen grundsätzlich höher, als an schwach ausgebauten Strecken, was von zahlreichen Studien belegt worden ist. Davon würden Grundstückbesitzer entlang der neuen Busstrecken profitieren und es würden vielleicht sogar Investitionen in der Region gefördert.

+ Die Landflucht würde in den zuvor schlecht angebundenen Regionen vermindert, da vor allem Jugendliche auf eine zuverlässige Verkehrsverbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln angewiesen sind; die ländliche Region würde attraktiver für Pendler in die benachbarten Metropolregionen werden; eine attraktive Daseinsvorsorge vor allem für Ältere würde zu Stande kommen.

+ Die Zersiedelung, welche für die ÖPNV-Organisation beschwerlich ist, würde durch die besseren Verkehrsachsen reduziert, da mögliche Wohnbebauung, bei nachhaltiger Raumplanung, nahe der gutbedienten Haltestellen erfolgen würde.

+ Der großflächige Verzicht auf das Auto ist nicht nur besser für die Umwelt, sondern auch für die Bewohner entlang der starkbefahrenen Verkehrsachsen, die von weniger Lärm profitieren würden. Einsparmöglichkeiten bestehen außerdem bei der Straßensanierung, die mit sinkendem Individualverkehr abnehmen würde.

+ Für den Kreis Bergstraße würden sich attraktive Verbindungen in den Odenwaldkreis ergeben und dadurch Kaufkraft aus den Regionen der Kreisgrenze erschließen. Selbiges gilt selbstverständlich auch umgekehrt.

+ Beide Kreise könnten gemeinsam auf den neuen Linien das im Odenwaldkreis schon erfolgreich praktizierte NaTourBus-Konzept an Wochenenden im Sommer umsetzen und dadurch nicht nur den Rad- sondern auch den Wandertourismus fördern und damit das lokale Tourismusgewerbe. Solche Fahrgastpotenziale sollte man nie unterschätzen!

Man sieht, dass ein angemessener Ausbau der jetzigen Buslinien Vorteile für beide Kreise herbeiführen würde. Hauptproblem bei der Umsetzung dieser Vorschläge ist wohl die Finanzierung, welche durch die Angehörigkeit beider Kreise zu zwei verschiedenen Verkehrsverbänden kompliziert macht. Jedoch ist der politische Wille hier mehr zu gewichten!

Denn die vom Landrat Matthias Wilkes vorangetriebene Solarraisine, die nur einen fraglichen Nutzen für die Region darstellt und Millionen von Steuergeldern verschlungen hat, wurde recht schnell über die Bühne gebracht, ohne, alternativ dazu, ein attraktiveres ÖPNV-Konzept für den gesamten Kreis in Betracht zu ziehen. Hier sieht man, dass Prestigeprojekte vor sinnvollem Umgang mit Steuergeldern Vorrang haben!

Wir als ProBahn Regionalverband Starkenburg verurteilen dieses Handeln, das in dieser Form in Südhessen beispiellos ist.

Zur Finanzierungsangelegenheit kann nur gesagt werden, dass dem ÖPNV-Kunden egal ist, wer für eine Linie zuständig ist. Er möchte einfach nur ohne Komplikationen von A nach B gelangen. Insofern müssen sich die Verantwortlichen an einen Tisch setzen, dieses wichtige Thema behandeln und Lösungen finden! Vielleicht kommt man im Endeffekt zu einer nahezu kostenneutralen Lösung? Das weiß man immer erst, wenn man sich gemeinsam berät und Angebote kalkuliert! Dazu müssen allerdings Gespräche stattfinden, bei denen wir auch gerne beratend zu Seite stehen.

Die Zuständigkeiten für Linien in solchen Grenzregionen mögen vielleicht an der Kreisgrenze enden, doch das Mobilitätsbedürfnis der Bürger nicht! Die unsichtbare Mauer zwischen beiden Kreisen diesbezüglich muss endlich flächendeckend überwunden werden!