



Kreis Bergstraße - Strukturschwaches Zonenrandgebiet in Sandwich-Lage

Bensheim, 10.9.2012

Jetzt hat auch Landrat Matthias Wilkes erkannt, dass der Kreis Bergstraße nicht die von ihm seit Jahren beschworene Scharnierfunktion zwischen den Metropolen Frankfurt und Mannheim einnimmt, sondern sich - wie von den Fahrgastverbänden seit Jahren diagnostiziert - als strukturschwaches Zonenrandgebiet in Sandwich-Lage zwischen VRN und RMV mit drei Bundesländern entpuppt. Nur, warum handelt der Landrat nicht, sondern macht den letzten Schritt vor dem ersten?



So strebt er eine Fusion der Verbände RMV und VRN an (Bergsträßer Wochenblatt 28.2.2004), spricht seit Jahren von der Scharnierfunktion des Kreises (u.a. FAZ 7.9.2008) und lässt sich vom VRN 2004 eine S-Bahn an der Bergstraße für das Jahr 2010 (u.a. RNZ 18.6.2004) beschließen, doch nichts passiert.

Reiner Populismus ist die Forderung des Landrates nach einer Güterverkehrsstrecke statt der ICE-Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Diese Forderung geht genauso an der Realität vorbei wie die Forderung eines bergmännischen Tunnels für den Abschnitt Lorsch bei der ICE-Strecke. Bei der Veranstaltung des CDU-Wirtschaftsrates am 23.8.2012 wurde zudem lamentiert, wie hinderlich die Bahnreform von 1994 sei - ebenfalls reine Zeitvergeudung. Stattdessen schiebt der Kreis seit Jahren ein fragwürdiges Draisinenprojekt im Umfang von 6 Millionen Euro vor sich her und verschob 2008 die Fortschreibung des bis 2008 gültigen Nahverkehrsplanes. Jetzt soll dies - aus Sicht des Fahrgastverbandes **PRO BAHN** viel zu spät - nachgeholt werden.

Der ÖPNV im Kreis Bergstraße hat seit Jahrzehnten gravierende Mängel, die weder der VRN noch die Kreisverwaltung angegangen wurden:

Ein Blick in den Fahrplan zeigt:

- Während in vielen Teilen Deutschlands wie z. B. Rheinland-Pfalz der Nahverkehr seit der Bahnreform 1994 mächtig aufgerüstet wurde, stagniert die Zahl der Zugbewegungen im Kreis Bergstraße.
- Das meist mit veraltetem Fahrzeugmaterial (z. B. nicht behindertengerechten Triebwagen) vorgehaltene Bedienungsangebot ist unattraktiv, lückenhaft und selbst auf den Hauptstrecken bisweilen mit Umstiegen verbunden. Auf der Weschnitztalbahn ist zudem meist um 21 Uhr (!) schon Schluss.
- Eine Ausdünnung des Angebots in den Abendstunden und am Wochenende geht vollkommen an den Bedürfnissen der für den Nahverkehr wichtigen Zielgruppen vorbei.
- Theater- oder Kinobesucher in Mannheim, Darmstadt und Heidelberg haben nur bei Loge und Parkett gute Karten; der Weg nach Hause mit der Bahn erfordert schon erhebliche zeitliche Einschränkungen.

- Ebenso ist das Angebot nach Ladenschluss schon zu ausgedünnt und unattraktiv. Diese Potenziale sind vor dem Hintergrund nachlassender Schülerzahlen und der weiterhin in den Hintergrund tretenden Berufsmobilität umso wichtiger.
- Der lückenhafte Busverkehr im Kreis erfüllt nur wenige Anforderungen
- Die Stadtbuskonzepte sind meist nicht auf den Schienenpersonenverkehr abgestimmt oder weisen unattraktive Fahrzeiten auf.
- In den Nachbarkreisen Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und Rhein-Neckar hat sich hier viel mehr verbessert.

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** schlägt vor:

- Berufsverkehr ist wichtig, doch nur noch jeder fünfte Weg dient diesem Zweck. Viel wichtiger sind Freizeit, Einkauf und private Erledigungen. Für diese Zielgruppe sind attraktive Angebote zu schnüren, welche - wie im Falle der S-Bahn Rhein-Neckar oder sogar der Bahn im wenig bevölkerten Elsenzthal - von den Fahrgästen mit Nachfragesteigerungen schon nach kurzer Zeit honoriert wurden.
- Gute Busverknüpfungen mit den Angeboten auf der Schienenachse verstärken diesen Effekt.
- Ein attraktiver Regionalschnellverkehr auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn zwischen Frankfurt, Mannheim und Heidelberg könnte mindestens ein Viertel der täglich 60-80 000 Fahrzeuge mit ihren 100 000 Insassen von der A67 und A5 auf die Schiene bringen.
- Das funktioniert nicht nur in Zürich, Karlsruhe oder auf den bisherigen S-Bahnachsen, sondern auch an der Bergstraße, wenn man denn endlich "in die Puschen käme".

Was muss also der Kreis tun?

Der Kreis braucht eine eigene Nahverkehrsorganisation, um seine Interessen zu vertreten. Die Nahverkehrsorganisation sollte ein abgestimmtes Schienen- und Buskonzept erarbeiten und mit Hochdruck umsetzen. So können die im alten Nahverkehrsplan vom Kreis und dem von ihm beauftragten VRN gesteckten Ziele endlich umgesetzt werden:

- Wirksame Verbesserung des ÖPNV und Steigerung des Marktanteils um 30-50%.
- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Achsen des Schienenverkehrs.
- Gewinnung von Fahrgästen im Einkaufs- und Freizeitverkehr für den ÖPNV.