

PRO BAHN  *nformiert* 

Zukunft Mobilität im Kreis Bergstraße

- Herausforderungen & Lösungsansätze -

Bensheim



Fahrgastverband
PRO BAHN

① Vorstellung PRO BAHN

Organisation PRO BAHN



- Ehrenamtlich tätiger gemeinnütziger Verein
- Auf allen Ebenen vertreten:

Mitglied im europäischen
Fahrgastverband EPF

**Bundesverband
PRO BAHN e.V.**

Landesverbände

Baden-
Württemberg

Bayern

Bremen

Hessen

Thüringen

Mecklenburg-
Vorpommern

Berlin /
Brandenburg

Mitteldeutschland

Niedersachsen

Nordrhein-
Westfalen

Schleswig-Holstein
/ Hamburg

Rheinland-Pfalz /
Saarland

> 60 regionale bzw. lokale Organisationen

Unsere allgemeinen Ziele



- Förderung Personen- und Güterverkehr auf Schiene
- Lückenloses ÖPNV-Angebot im Integralen Taktfahrplan
- Bürgerbeteiligung
 - Transparenz in Angebotsplanung
 - Dauerhafte Einbindung bei Vorhaben ausführender Stellen (z.B. RMV, VRN)
- Mindeststandards Nahverkehr
 - Tagesdurchgängige regelmäßige Verbindungen (mind. 5-1 h)
 - Halbstundentakt Schienenpersonennahverkehr
- Nutzergerechte Entwicklung Schienenpersonenfernverkehr
 - Vollanbindung Darmstadt Hbf an Neubaustrecke
 - Sicherstellung bestehender Verkehrsbedienung (z.B. Stundentakt Main-Neckar-Bahn)
- Regionalplanerische Siedlungsentwicklung an Schienenachsen

➔ Regionale Details siehe Leitbild (<http://www.pro-bahn.de/starkenburgerladen/Leitbild%20PRO%20BAHN%20Starkenburger.pdf>)



Inhalt

① Grundlagen

- Globale- und Gesellschaftliche Trends
- Anlass & Idee der Verkehrswende
- Mobilität

② Mobilität in Bensheim

- Rückblick Aktivitäten im Verkehrsbereich
- Status quo und Zukunft des ÖPNV

③ Entwicklung auf Kreisebene

- Regional- & Fernverkehr
- Nahverkehrsorganisation
- Perspektiven



1

Grundlagen

① Grundlagen

Globale Klimatrends



➤ Klimaabkommen Paris

- Ziel: Senkung CO₂-Emissionen → Begrenzung Klimaerwärmung auf 1,5° – 2°
- Bindendes Abkommen, allerdings keine Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung
 - Selbstständiges Engagement der Staaten gefragt
 - Absichtserklärung: Konkrete Maßnahmen?
- Klimawandel wirkt GLOBAL → „Klimaflüchtlinge“,

➤ Peak Oil

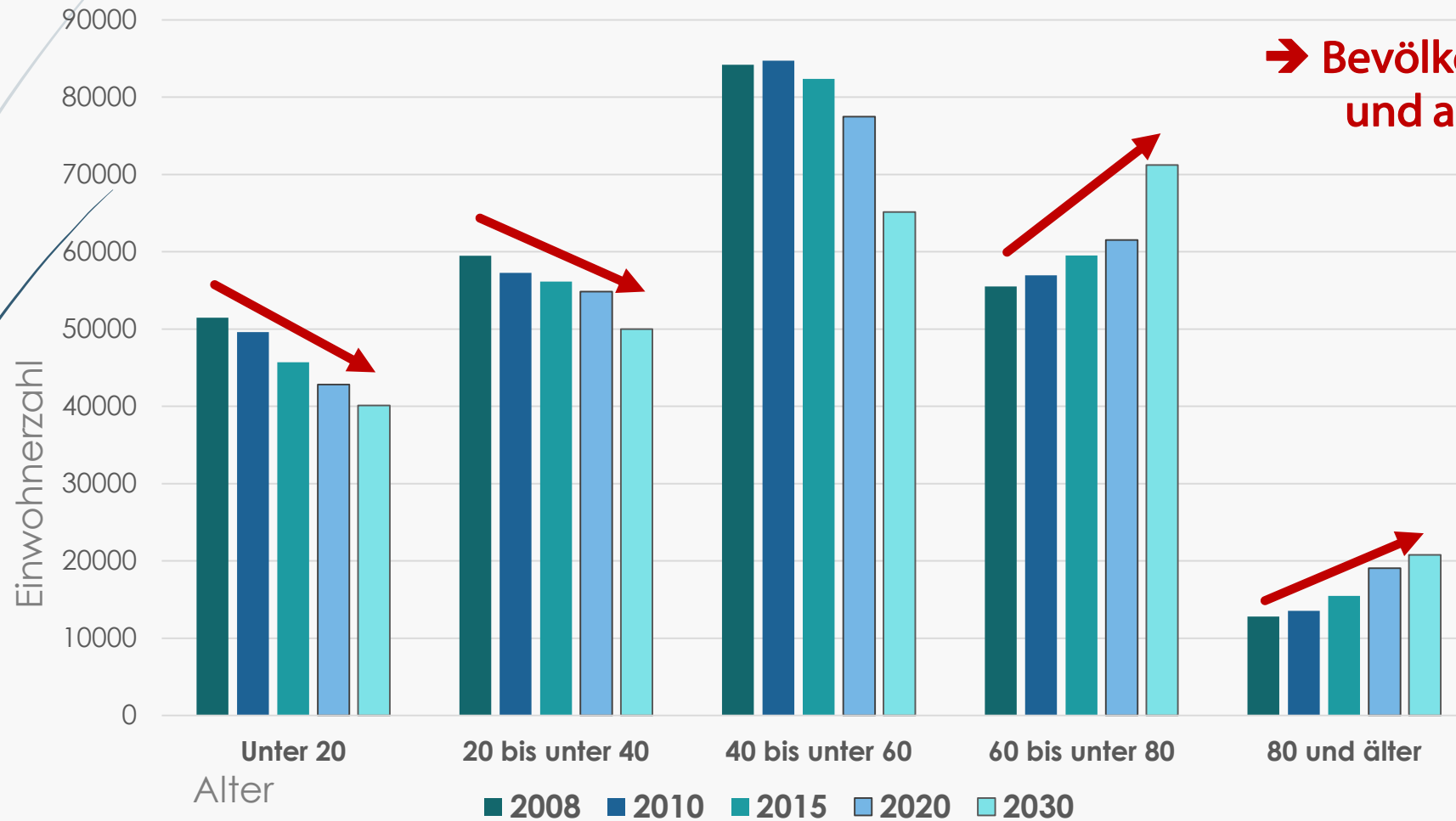
- Sprit aktuell günstig → Bleibt auf mittlere Sicht nicht so
- Engagement
 - Verkehrsunternehmen investieren mit staatlichen Fördermitteln in alternative Antriebe
 - Staat beschäftigt sich mit Energiewende (später mehr)
 - ➔ Flächendeckend wirksame Maßnahmen im Verkehr bleiben noch aus
 - ➔ „Man muss das Rad nicht neu erfinden, nur häufiger nutzen“

1 Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

Bevölkerungsprognose Kreis Bergstraße 2008 – 2030

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2010



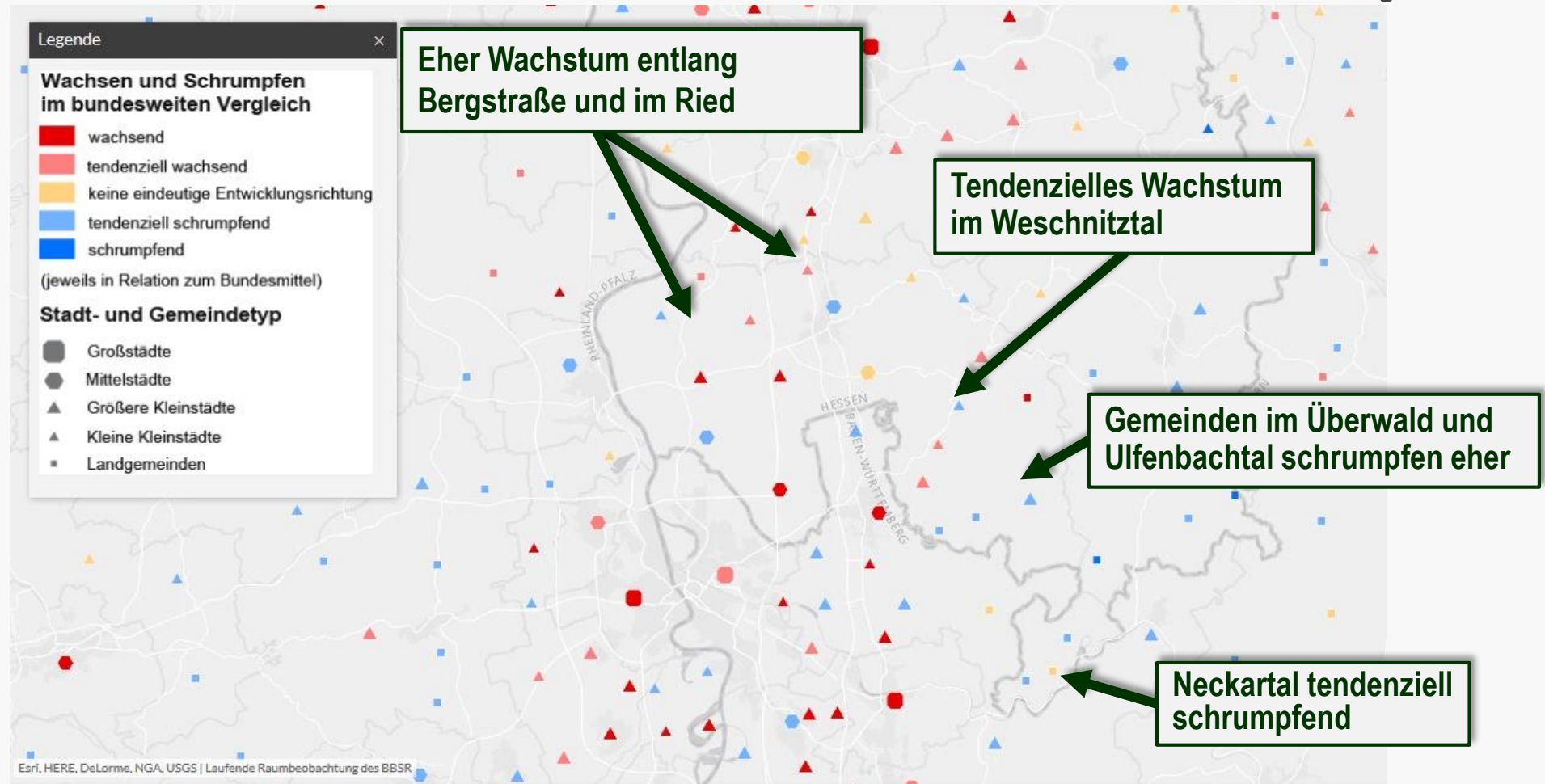
→ Bevölkerungsrückgang und alternde Gesellschaft

1 Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

Bevölkerungsentwicklung Kreis Bergstraße

© Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Bonn, 2016



① Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

➤ Bedeutung für ÖPNV

- Viele ältere Menschen trauen sich Pkw-Fahren ab gewissem Alter nicht zu
 - Gesundheitliche Gründe („Kann nicht mehr“)
 - Stress beim Autofahren / Sorge vor Unfällen („Will nicht mehr“)
- Motorisierung der älteren Bevölkerung heute höher, als „früher“
 - „Generation Massenmotorisierung“: Viel mehr ältere Menschen besitzen Pkw
 - Ansprüche an ÖPNV höher >> Weniger „Zwangskunden“ als „sichere Einnahmequelle“
- Schülerverkehr Haupteinnahmequelle für ÖPNV außerhalb von Ballungszentren
 - Sinkender Anteil unter 20 Jähriger >> Weniger Mittel für Schülerbusse
 - Angebotskürzungen im herkömmlichen Linienverkehr möglich, sofern nicht andere Kundengruppen erschlossen werden!
 - >> Mehr Wahlkunden als „sichere Einnahmequelle“ erschließen
- Städte wachsen und damit dortige Mobilitätsbedürfnisse (Landflucht / „Urbanisierung“)
 - Anforderungen an Stadtverkehr wachsen
 - >> Ohne Verkehrsverlagerung droht Verlust von Lebensqualität in Städten
 - „Stadt-Umland-Verantwortung“ bei Planung aktiv wahrnehmen – überall ÖPNV gut ausbauen

① Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

➔ Bedeutung für ÖPNV

- ➔ **! Erhöhung der Attraktivität öffentlicher Mobilitätsangebote erforderlich**

Gegensteuern:

➔ Schaffung von Mobilitätsangeboten für Jedermann

- ① Schließung wichtiger Netzlücken
- ② Vernetzung des Angebotes (Integraler Taktfahrplan)
- ③ Erschließung von ungenutzten Potenzialen

➔ Herstellung von Kundennähe

- ① Erhöhung Haltestellendichte (sowohl Bahn- als auch Busverkehr!)
- ② Erhöhung Bedienungsstandard (Taktung)
- ③ Erhöhung Verbindungsstandard (Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV senken)

➔ Errichtung moderner Stadtbus- bzw. Gemeindebussysteme (Bezahlbare und unkomplizierte Lösungen insbes. für Klein- & Mittelstädte)

➔ Aufbau nachhaltiger Finanzierungsgrundlagen

1 Grundlagen

Verkehrsprobleme

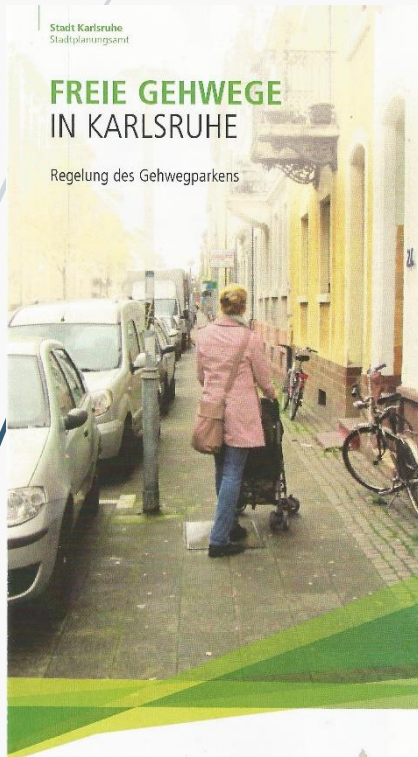
Städte zugeparkt

Beispiel Karlsruhe

http://www.ka-nordweststadt.de/pdfheft/nordweststadt_0615.pdf

„Die Nordweststadt“, Bürgergemeinschaft Nordweststadt e.V., Ausgabe 6 November 2015

© Bürgergemeinschaft Nordweststadt e.V.



© Stadt Karlsruhe

TOPTHEMA: GEHWEGPARKEN

5

6

TOPTHEMA: GEHWEGPARKEN

TOPTHEMA : Gehwegparken

Gehwegparken – ein „heißes Eisen“ auch in der Karlsruher Nordweststadt

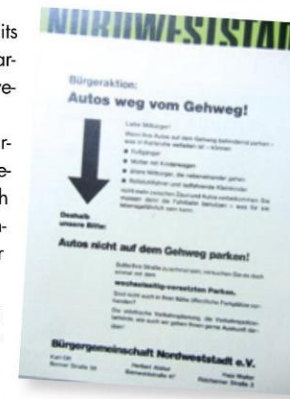
„Heute bleibt das Auto steh´n, lass uns mal um den Block ´rum gehen.“

Dass dies gar nicht so einfach ist, hat unser Mitglied Bernd Lanz auf seinen regelmäßigen Spaziergängen festgestellt:

„Mit dieser etwas prosaischen Willenserklärung kann man als Fußgänger in den Straßen der Nordweststadt schon so manche Überraschung erleben. Viele Gehwege sind nicht geeignet, nebeneinander einher zu spazieren und sich wie bei einem Spaziergang üblich über dies und jenes zu unterhalten. Vielfach muss das Gespräch unterbrochen werden, um zu diskutieren, wer nun vorweg geht, weil mal wieder der Gehweg zugeparkt ist. Und dann noch die Situation – es kommen Leute entgegen. Wer quetscht sich nun zwischen die Stoßstangen der parkenden Autos? Ist man selbst so freundlich? Soll man abwarten, wie die Gegenüber reagieren?“

Gehwege – dies besagt schon der Name – sind

Das Thema ist nicht neu. Bereits 1983 gab es eine Aktion, parkende Autos von den Gehwegen herunter zu bekommen. Derzeit wird das Gehwegparken im Stadtgebiet unter gewissen Voraussetzungen noch toleriert, um die chronisch angespannte Parksituation in der Fächerstadt zu entschärfen. Aus Sicht der Stadtverwaltung soll aber künftig auf Gehwegparken verzichtet werden, wo die Verkehrssituation dies zulässt. Die bisher geduldete Praxis wurde in der Vergangenheit überstrapaziert, so die Aussage der Verwaltung bei der letzten Jahreshauptversammlung der Bürgergemeinschaft im Frühjahr 2015. Klare Regeln für das Parken auf Gehwegen sollen aufgestellt werden. In den vergangenen Monaten wurde exemplarisch in Knielingen, der Südweststadt sowie der Nordweststadt untersucht, wie das neue Vorgehen ausse-



Am 17.07.2015 war bei KA-News zum Gehwegparken u.a. folgendes zu lesen:

„Wünschenswert wäre aus Sicht der Verwaltung und des Planungsausschusses eine verbleibende Gehwegbreite von 2,50 Meter. Das sei jedoch nicht immer machbar.

Grenzt ein Gehweg nicht an ein Bauwerk, soll auf diesem künftig geparkt werden dürfen. Das sei beispielsweise eine Lösung für den Heinrich-Köhler-Platz in der Nordweststadt. Kompletzt aufgeben möchten Verwaltung und Planungsausschuss jene Gehwege, die ohnehin zu schmal sind, um sicher



Deshalb hat der G...
auftragt ein Konze...
Die Nordweststadt...
jekts zum Thema G...
Stadtteilen näher b...
Ortstermin mit der...
Bürgerverein stattg...
Stadtverwaltung Pl...
Bürgerverein vorge...

In Absprache mit...
suchten Stadtteile...
in den Stadtteilen...
ner stadtweiten Re...
des hohen Aufwa...
Frühjahr 2016 erf...
noch bekanntgege...
Bürgervereine solle...
gelung informiert v...

Nach der Straßen...
parken schon heut...
ist aber in der Ve...
Parkdruck toleriert...
wegen eine Minde...
Fahrbahn eine Mir...
verblieb. Diese Tol...
weise beibehalten...

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

► Städte zugeparkt

► Beispiel Darmstadt

http://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/gehwege-zugeparkt-fuer-fussgaenger-wird-es-oft-eng_15881486.htm

Darmstädter Echo, 13.6.2013

Gehwege zugeparkt: Für Fußgänger wird es oft eng

Leserimpulse – Gehwegparken ist meist verboten aber geduldet – Stadt: Andernfalls droht massiver Parkraumverlust



Parkende Autos nehmen Fußgängern einen Teil des Gehwegs – wie hier in der Wenckstraße im Martinsviertel. Foto: Claus Völker

© echo online

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

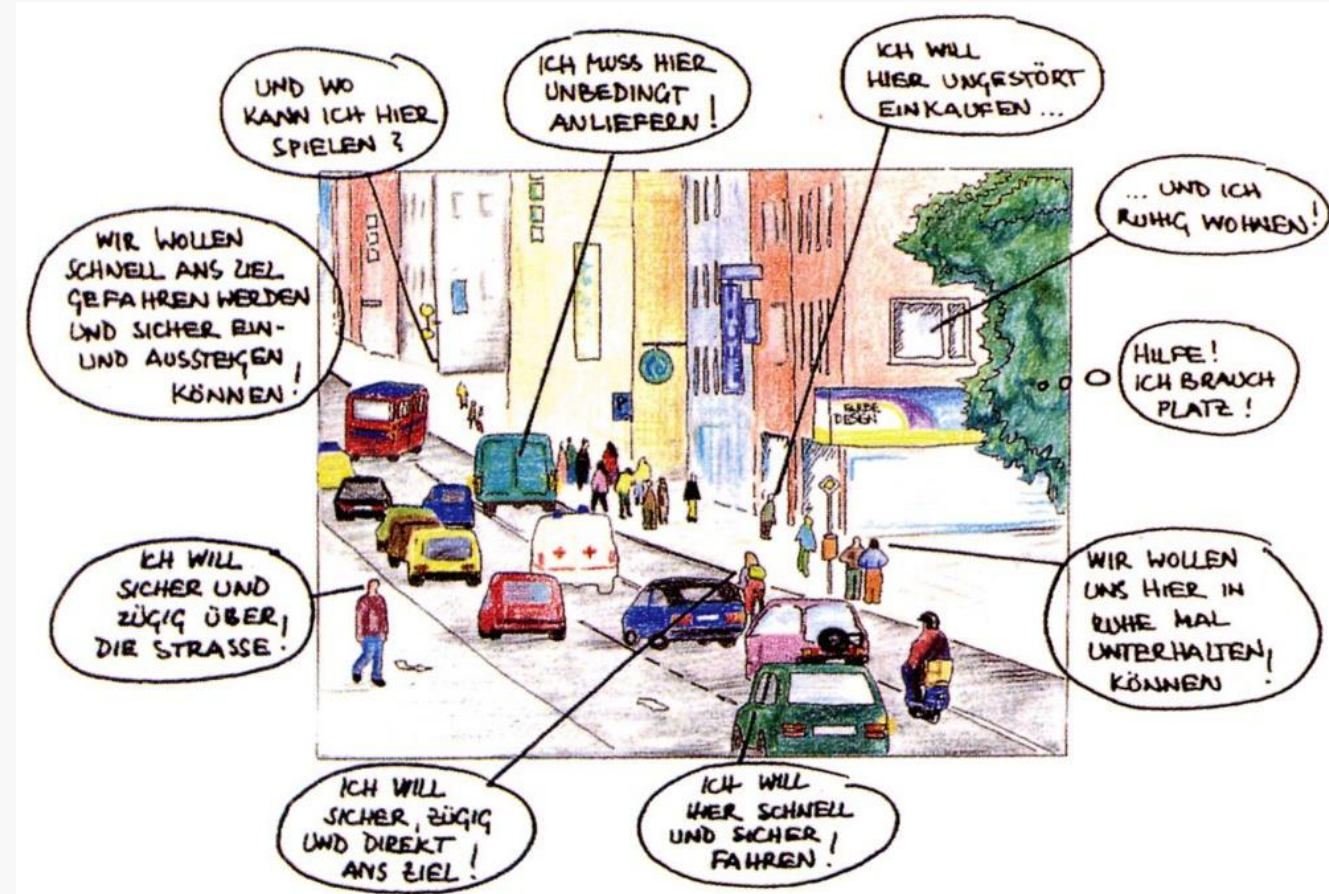
➤ **VERKEHR**

- Verbindung
- Erschließung

➤ **STADT**

- Aufenthalt
- Gesundheit
Umweltqualität
- Städtebau, Baukultur
- Sozialräumliche
Segregation

Kunst ist es den
Spagat zu schaffen



Quelle: Schäfer, K.-H. (1995), Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- Beispiel: Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Vor 1975



© Stadtarchiv Bensheim
eingescannt Stoll-Berberich 2015

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
 - Beispiel Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Umbauarbeiten 1975
- ➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



Bensheim
IN ALTEN
BILDERN
altesbensheim.de

© Stadtarchiv Bensheim
eingescannt Stoll-Berberich 2015

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- Beispiel Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Nach 1975

➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



© Stadtarchiv Bensheim
eingescannt Stoll-Berberich 2015



① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- Beispiel Bensheim Rodenstein-/Promenadenstr.

➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



Bensheim a. d. Bergstrasse, Rodensteinstrasse

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- Beispiel Bensheim Rodenstein-/Promenadenstr.

- In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



① Grundlagen

Verkehrsprobleme

➔ Stau (Einfahrt Bensheim B47, 26.2.2016)



© Peter Castellanos, 2016

Blick um 180° gedreht

① Grundlagen

Verkehrsprobleme

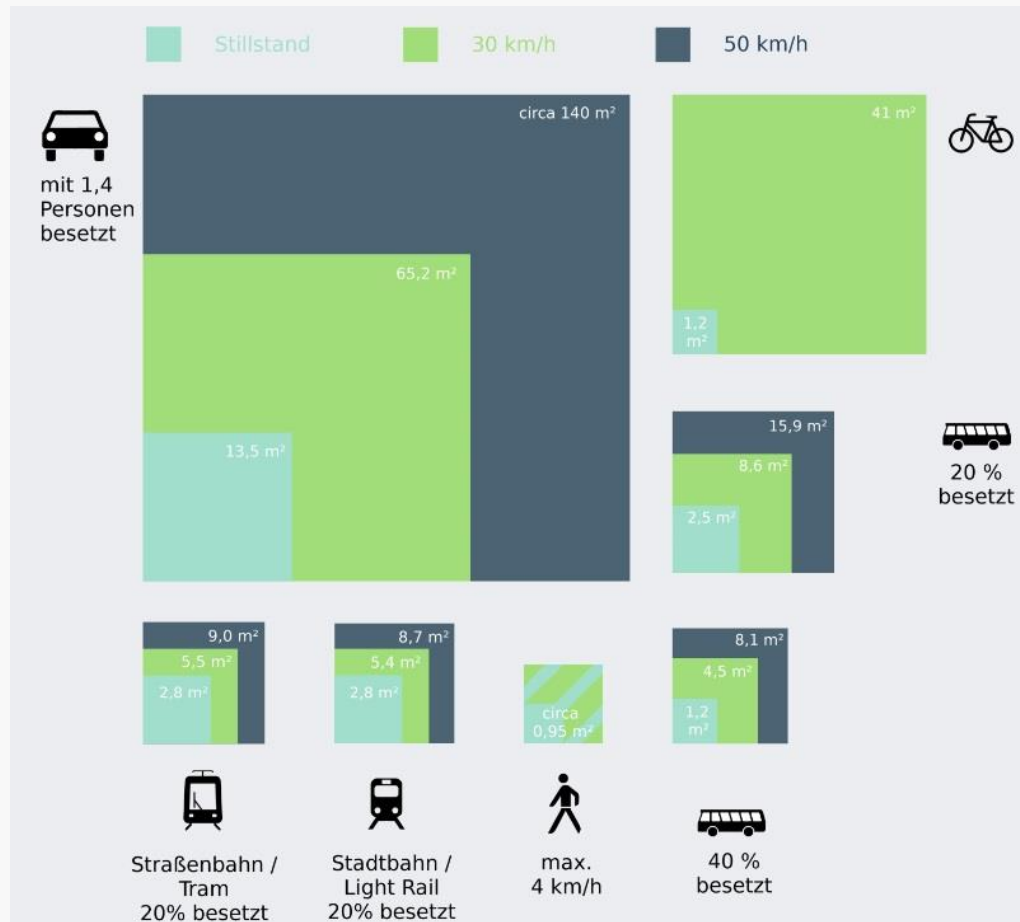
➤ Stau (Interessante Videos)

- „Beschleunigte Welt“, Wissenschaftsdoku, 3sat, (<http://www.3sat.de/mediathek/?mode=play&obj=31806>)
 - Im Verkehrssystem gibt es keine Zeitersparnis durch Geschwindigkeitserhöhung!!!
(Gesetz des konstanten Mobilitätszeitbudgets)
 - Technische Innovationen sparen keine Zeit ein, sie steigern lediglich Produktivität der Menschen
- „Stau“, galileo , prosieben (<http://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/4190-stau-clip>)
 - „Stau aus dem nichts“ – wie Elektronik Fehler vermeiden kann, die der Autofahrer macht.
 - Ist auf der Autobahn bleiben oder auf die Landstraße rausfahren schneller?
- „Im Stau stehen“, die story , phoenix (<https://www.youtube.com/watch?v=v7j5-EtBPlg>)
 - Warum zusätzliche Spuren LANGFRISTIG nichts nützen („Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“)
 - Public Private Partnership als Kostentreiber für Straßenbauprojekte
 - Güter von der Straße auf die Schiene, oder von kleinen Lastern auf große?

1 Grundlagen

Verkehrsmittelvergleich

Flächenbedarf von Verkehrsmitteln pro Person



➔ Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Flächenverbrauch unschlagbar

➔ Verlagerung zum Umweltverbund bietet Chancen für öffentlichen Raum („Leben statt Blech!“)

① Grundlagen

Verkehrsmittelvergleich

➤ Gesundheit

- Nutzung von Verkehrsmitteln d. Umweltverbundes hält fit durch Bewegung
 - ➔ Weniger Krankheitstage, besserer BMI und besseres Wohlbefinden bei Radfahrern im Vergleich zu Pkw- bzw. ÖPNV-Nutzern (1)
 - ➔ Gewinn für individuelle Gesundheit bei gleichzeitigen Kostenersparnissen für Allgemeinheit als Nebeneffekt
- Verkehrsmittel d. Umweltverbundes reduzieren motorisierten Individualverkehr und senken damit u.a. **Externe Kosten des Verkehrs**
 - ➔ Gilt sowohl für städtischen ÖPNV, als auch für jenen außerhalb von Ballungsräumen! (Stadt-Umland-Verflechtungen)

Was sind Externe Kosten des Verkehrs?

(1) Studie über Auswirkung der Verkehrsmittelwahl auf Gesundheit: <http://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/220-mobilitaet-und-gesundheit.html>

① Grundlagen

Externe Kosten

Nicht durch Verursacher
getragene Kosten

► Unfälle

→ Kosten für...:

- Ärztliche Behandlung
- Rehabilitation
- Vorübergehenden oder kompletten Arbeitsausfall

**DE 2012:
32 Mrd. €***

► Umwelt

→ Kosten durch Lärm und Emissionen:

- Behandlung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, verursacht durch Stress
- Wertverlust von Immobilien

→ Senkung durch Verkehrsverlagerung auf Umweltverbund möglich!

① Grundlagen

Externe Kosten

➤ Auszug Unfallstatistik Straßenverkehr Hessen 2010

Raum	Unfälle Gesamt	Verunglückte Personen			Getötete & Schwerverletzte pro 100 Unfälle	
		Gesamt	Getötete	Schwer- verletzte		Leicht- verletzte
Hessen	21 075	28 122	250	4 667	23 205	23
- Kreisfreie Städte	5 881	7 516	42	873	6 601	16
- Landkreise	15 194	20 606	208	3 794	16 604	26
Kreis Bergstraße	901	1 255	16	258	981	30
Odenwaldkreis	301	407	7	94	306	34
Landkreis Darmstadt-Dieburg	927	1 280	10	177	1 093	20
Kreis Groß-Gerau	833	1 104	11	168	925	21
Vogelsbergkreis	374	513	10	125	378	36
Landkreis Waldeck- Frankenberg	589	820	11	220	589	39

© Hessisches Statistisches Landesamt, 2010

① Grundlagen

Externe Kosten

➤ Auszug Unfallstatistik Straßenverkehr Hessen 2014

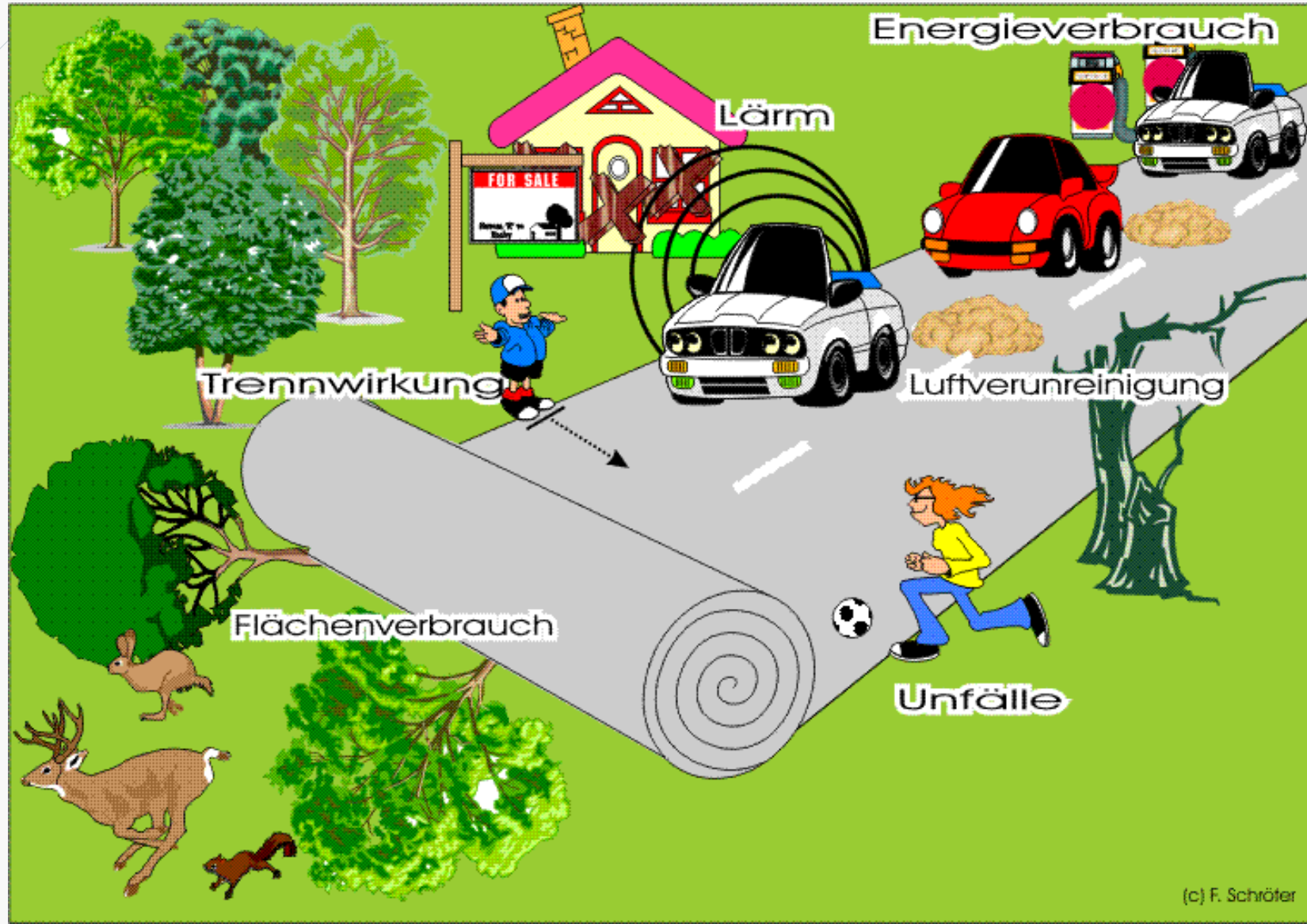
Raum	Unfälle Gesamt	Verunglückte Personen			Getötete & Schwerverletzte pro 100 Unfälle	
		Gesamt	Getötete	Schwer- verletzte		Leicht- verletzte
Hessen	29 059	21 220	223	4 878	23 281	18
- Kreisfreie Städte	8 926	6 366	30	915	7 179	11
- Landkreise	20 133	14 854	193	3 963	16 102	21
Kreis Bergstraße	1 168	913	7	227	983	20
Odenwaldkreis	376	295	3	81	302	22
Landkreis Darmstadt-Dieburg	1 135	868	6	166	993	15
Kreis Groß-Gerau	1 096	833	8	184	956	18
Vogelsbergkreis	513	369	12	126	390	27
Landkreis Waldeck- Frankenberg	731	561	12	257	502	37

© Hessisches Statistisches Landesamt, 2016

➔ Ggü. 2010 zwar mehr Unfälle, dafür weniger verunglückte Personen

① Grundlagen

Externe Kosten



© Frank Schröter

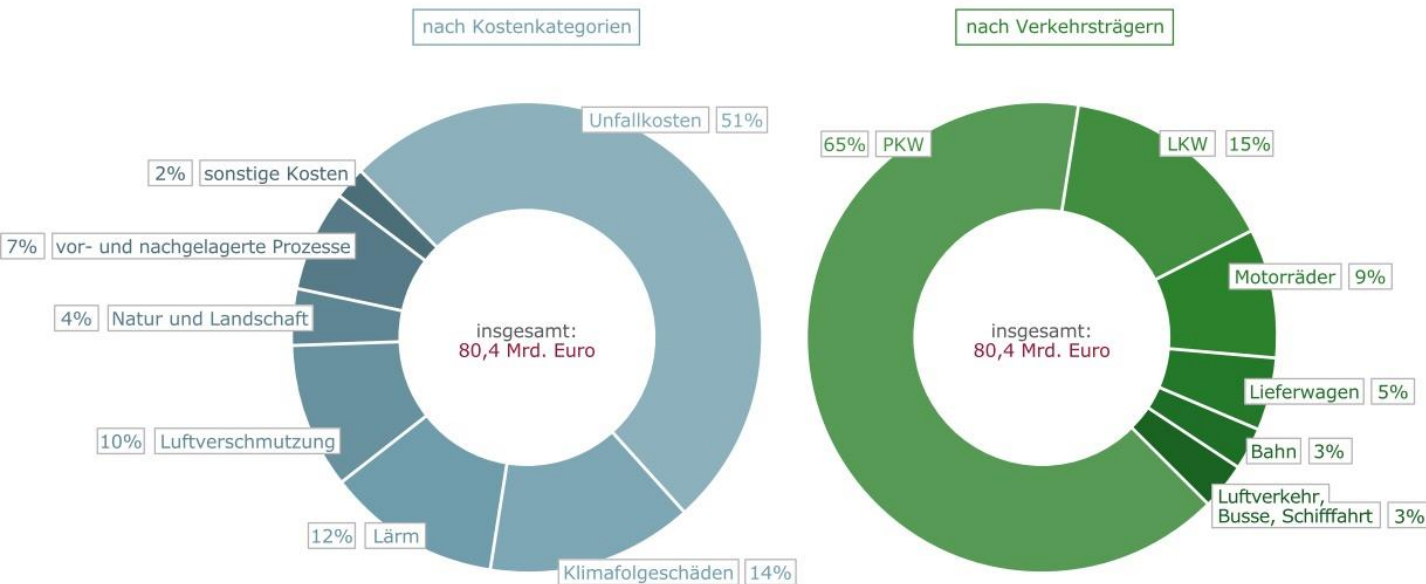
1 Grundlagen

Externe Kosten

Nicht durch Verursacher getragene Kosten

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland

Anteile in Prozent, 2005



Externe Umwelt- und Unfallkosten des Verkehrs in Deutschland 2005 nach Kostenkategorie und Verkehrsträger

Angaben in Mio. Euro/Jahr	Summe	Anteil (%)	Straßenverkehr		Schienenverkehr		Luftverkehr		Binnenschifffahrt
			PV*	GV**	PV*	GV**	PV*	GV**	
Unfälle	41.766	52,0	38.756	2.927	69	5	7	1	n.a.
Lärm	9.693	12,1	4.726	4.014	513	315	121	4	0
Luftverschmutzung	7.694	9,6	3.740	3.324	196	182	16	1	235
Klimakosten	11.229	14,0	7.688	3.050	59	41	245	8	138
Natur und Landschaft	3.173	3,9	2.207	835	29	8	57	2	36
Vor- und nachgelagerte Prozesse	5.445	6,8	3.222	1.352	503	289	45	1	31
Zusatzkosten in städtischen Räumen	1.389	1,7	854	250	222	64	0	0	0
Summe	80.390	100	61.193	15.753	1.592	904	492	16	440
Anteil (%)	100		76,1	19,6	2,0	1,1	0,6	0,0	0,5

* PV = Personenverkehr ** GV = Güterverkehr

© Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr 2013

Quelle: BMU, UBA: Umweltwirtschaftsbericht 2009; Infrast
Lizenz: creative commons by-nc-nd/3.0/de
Bundeszentrale für politische Bildung, 2009



1 Grundlagen

Verkehrsmittelvergleich

➔ Energieverbrauch Güterverkehr

Die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Verkehrsträger zeigt sich insbesondere im Modal Split des Energieverbrauchs. Dem relativ geringen Anteil des Luftverkehrs am Güterverkehrsaufwand (2010: 0,21 %) steht ein sehr viel höherer Anteil am Energieverbrauch gegenüber (2010: 12,2 %). Der Anteil der Eisenbahn am Energieverbrauch im Güterverkehr (2010: 4,5 %) ist dagegen geringer als der Anteil am erbrachten Verkehrsaufwand (2010: 17,3 %).

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Verkehrsaufwand in Milliarden Tonnenkilometer (Mrd. tkm)								
Straßengüterverkehr	279,7	346,3	402,7	439,1	454,1	457,6	414,4	434,1
Schienenverkehr	70,5	82,7	95,1	107,0	114,6	115,7	95,0	107,3
Binnenschifffahrt	64,0	66,5	58,1	64,0	64,5	69,1	55,7	62,3
Rohrfernleitungen**	16,6	15,0	16,1	15,8	15,8	15,7	16,0	16,3
Luftverkehr	0,5	0,8	1,0	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3
Summe Güterverkehr	431,3	511,3	580,0	627,1	650,4	654,5	583,0	621,3

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Modal Split im Güterverkehr in Prozent (%)								
Straßengüterverkehr	64,9	67,7	69,4	70,0	69,8	69,9	71,1	69,9
Schienenverkehr	16,3	16,2	16,4	17,1	17,6	17,7	16,4	17,3
Binnenschifffahrt	14,8	13,0	11,1	10,2	9,9	9,8	9,5	10,0
Rohrfernleitungen**	3,8	2,9	2,9	2,5	2,4	2,4	2,7	2,6
Luftverkehr	0,12	0,16	0,17	0,19	0,18	0,21	0,22	0,21

* zum Teil vorläufige Werte
** ab 1996 nur Rohöl

Datenquelle: BMVBS (Hrsg.) (2012): Verkehr in Deutschland 2012, Hamburg, S. 244f.

➔ **Straßen- & Luftverkehr im Vergleich zu Schienenverkehr & Binnenschiff wenig effizient**

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
--	------	------	------	------	------	------	------	------

Primärenergieverbrauch im Güterverkehr in Milliarden Megajoule (Mrd. MJ)

Straßengüterverkehr	615,3	694,1	716,0	748,7	769,3	760,8	709,3	732,0
Luftverkehr	64,4	75,8	90,6	98,2	103,4	106,6	103,8	112,0
Schienenverkehr	45,4	45,6	46,4	48,3	49,1	47,7	38,9	41,6
Binnenschifffahrt	31,0	32,5	31,0	30,6	30,7	30,0	25,9	28,9
Summe Güterverkehr	756,1	848,0	884,0	925,8	952,5	945,1	877,9	914,5

Modal Split am Primärenergieverbrauch im Güterverkehr in Prozent (%)

Straßengüterverkehr	81,4	81,9	81,0	80,9	80,8	80,5	80,8	80,0
Luftverkehr	8,5	8,9	10,2	10,6	10,9	11,3	11,8	12,2
Schienenverkehr	6,0	5,4	5,2	5,2	5,2	5,0	4,4	4,5
Binnenschifffahrt	4,1	3,8	3,5	3,3	3,2	3,2	3,0	3,2

© Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr 2013
Datenquelle: berechnet mit TREMOD Version 5.25 (2011).

1 Grundlagen

Verkehrsmittelvergleich

➔ Energieverbrauch Personenverkehr

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
--	------	------	------	------	------	------	------	-------

Verkehrsaufwand in Milliarden Personenkilometer (Mrd. Pkm)

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
MIV	830,5	849,6	875,7	882,6	883,4	888,5	898,7	904,7
ÖSPV (Straßenbahnen + Busse)	77,0	77,3	82,5	81,8	81,3	79,6	78,9	77,5
Schieneverkehr (inkl. S-Bahnen)	71,0	75,4	76,8	79,0	82,5	82,2	84,0	84,0
Luftverkehr**	32,5	42,7	52,6	55,6	58,8	60,8	58,4	61,6
Summe	1.011,0	1.045,0	1.087,6	1.099,0	1.102,6	1.111,4	1.118,2	1.127,8

Modal Split im Personenverkehr in Prozent (%)

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
MIV	82,1	81,3	80,5	80,3	80,1	79,9	80,4	80,2
ÖSPV	7,6	7,4	7,6	7,4	7,4	7,2	7,1	6,9
Schieneverkehr	7,0	7,2	7,1	7,2	7,2	7,4	7,4	7,4
Luftverkehr**	3,2	4,1	4,8	5,1	5,3	5,5	5,2	5,5

* zum Teil vorläufige Werte
** Linien- und Gelegenheitsverkehr

Datenquelle: BMVBS [Hrsg.] (2012): Verkehr in Deutschland, S. 218f.

➔ **Straßen- & Luftverkehr im Vergleich zu Schienenverkehr & Binnenschiff wenig effizient**

Die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Verkehrsträger zeigt sich besonders am Modal Split des Energieverbrauchs. Dem relativ geringen Anteil des Luftverkehrs am Verkehrsaufwand (2010: 5,5 %) steht ein sehr viel höherer Anteil am Energieverbrauch (2010: 13,4 %) gegenüber. Der Anteil des Schienenverkehrs am Energieverbrauch (2010: 4,8 %) ist dagegen geringer als der Anteil am erbrachten Verkehrsaufwand (2010: 7,4 %).

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
--	------	------	------	------	------	------	------	------

Verkehrsaufwand in Milliarden Megajoule (Mrd. MJ)

Luftverkehr	199,8	264,0	303,3	315,4	325,2	326,4	316,4	301,8
Schieneverkehr	121,2	126,2	119,0	116,8	113,2	111,7	110,3	107,7
Summe	2.211,0	2.320,2	2.318,0	2.320,0	2.316,8	2.284,9	2.289,1	2.246,8

Modal Split am Primärenergieverbrauch im Personenverkehr in Prozent (%)

Straßenverkehr	85,5	83,2	81,8	81,4	81,1	80,8	81,4	81,8
Luftverkehr	9,0	11,4	13,1	13,6	14,0	14,3	13,8	13,4
Schieneverkehr	5,5	5,4	5,1	5,0	4,9	4,9	4,8	4,8

© Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr 2013
Datenquelle: berechnet mit TREMOD Version 5.25 (2011)

1 Grundlagen

Mobilität

➤ Begriff „Mobilität“

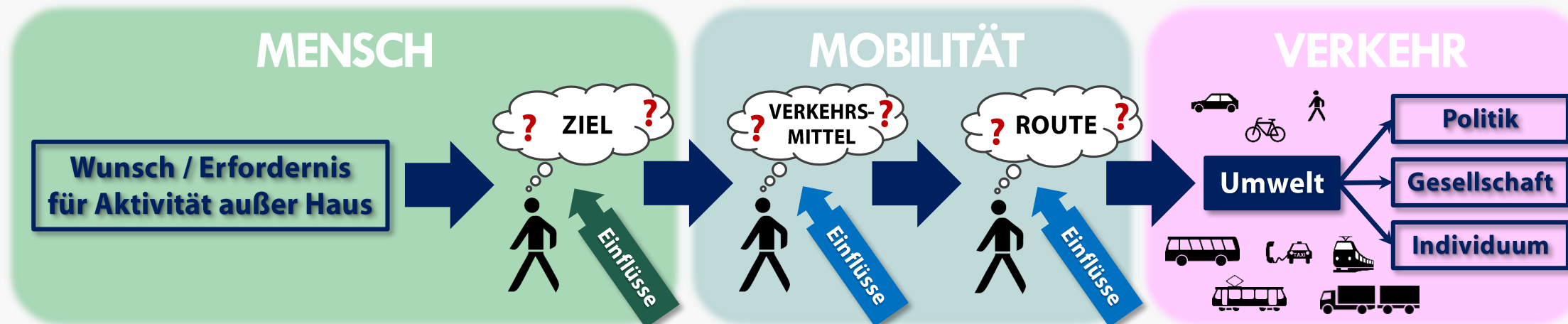
➤ Abgrenzung Soziale Mobilität ⇔ Räumliche Mobilität:

- Soziale Mobilität = „Bewegung von Einzelpersonen/Gruppen zwischen sozio-ökonomischen Positionen“

(Wolfgang J. Koschnick: *Standardwörterbuch für die Sozialwissenschaften*. Bd. 2, München London New York Paris 1993)

- Räumliche Mobilität = Möglichkeit der Fortbewegung von Menschen/Gütern/...

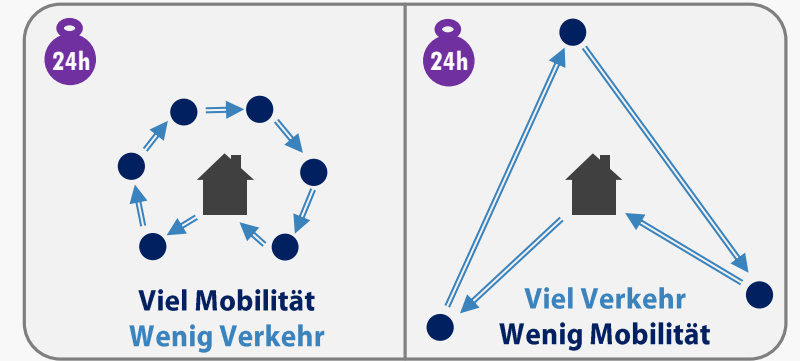
➤ Räumliche Mobilität: Wie entsteht Verkehr? (stark vereinfachte Darstellung)



ARD-Themenwoche
„Der mobile Mensch“
(Auftakt)
<https://www.youtube.com/watch?v=1Y4wJWt4JY>,
aufgerufen am 26.4.2016

1 Grundlagen

Mobilität



➤ Räumliche Mobilität

- **Mobilität ≠ Verkehr** → Verkehr ist Ergebnis eines Entscheidungsprozesses („ausgeführte Mobilität“)
- **Wesentliche Kenngröße: Wege pro Zeiteinheit** (\triangleq Außer-Haus-Aktivitäten pro Zeiteinheit)
- **„Mobilitätseingeschränkt“ sind Menschen, ...**
 - = ... die aufgrund ihrer **Lebensumstände** (Pkw-lose, Schüler,...) grundlegende Anforderungen an ein Verkehrsangebot stellen
 - = ... aufgrund **körperlicher Beeinträchtigungen** an Nutzung eines Verkehrsmittels besondere Anforderungen stellt
 - = ... die in **besonderer Situation** (Gepäck, Kinderwagen, etc.) Anforderungen an Nutzung eines Verkehrsmittels stellen
- ➔ **Mobilitätseinschränkung** liegt vor, wenn Menschen/Güter in bestimmten Situationen keine Bedingungen vorfinden, die (Weiter-)Reisen ermöglicht

!! „Mobilität“ ist nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt!

① Grundlagen

Mobilitätszeitbudget

- Zeit- bzw. Energieaufwand eines Menschen für Mobilität seit Jahren relativ konstant bei ~1–1,5h
 - Mit Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Verkehrsteilnehmers wird neugewonnene Zeit langfristig NICHT in mehr Freizeit o.ä., sondern in weitere Entfernungen investiert (Vgl.: Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- & Siedlungsplanung, S.232ff, Böhlau Verlag, 2007)



*Da die Kraftfahrer mit den Kosten der Straßennutzung nur mittelbar über Mineralölsteuer und Kfz-Steuer belastet werden, steht dem Nutzenzuwachs aus einer Erweiterung der Straßeninfrastruktur keine unmittelbare, verursacherbezogene Anlastung der volkswirtschaftlichen Infrastrukturkosten gegenüber. Die Folge ist eine verstärkte Aktivierung latent vorhandener Verkehrsnachfrage in Form von **induziertem Verkehr**. Die Wirkung des induzierten Verkehrs als Folge des Neu- und Ausbaus von Straßenprojekten kann mithilfe des Marktmodells der ökonomischen Theorie veranschaulicht werden. Eine Erhöhung des Infrastrukturangebots bewirkt eine Anpassung der Transportnachfrage der Marktakteure an ein neues Marktgleichgewicht. **Der Ausbau der Straßeninfrastruktur senkt die Transportkosten des [motorisierten Individualverkehrs] [...]. Fahrzeiterparnisse durch Geschwindigkeitsgewinne und verkürzte Wege, Kraftstoffersparnisse durch einen zügigeren Verkehrsfluss sowie Komfortgewinne führen zur Realisierung bislang nur latent vorhandener Infrastrukturnachfrage. Verkehrsteilnehmer, die aufgrund eines bislang zu hohen Transportaufwands auf Wege verzichteten, nutzen nunmehr die neue Infrastruktur.***



Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt & Straßenverkehr

- Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr, S.75, 28.6.2005 <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/15/059/1505900.pdf>, aufgerufen am 24.4.2016

① Grundlagen

Elektromobilität

➤ Begriff „Elektromobilität“

= Möglichkeit der elektrischen Fortbewegung von Menschen/Gütern...

➔ E-Auto – Elektrobussysteme (z.B. Obus) – Straßenbahn/Eisenbahn – Pedelec – ...



**„Elektromobilität“ ist (schon seit über 100 Jahren)
nicht nur auf den privaten Pkw beschränkt!**

➤ Umgang in Politik & Gesellschaft

➤ „Elektromobilität“ – etwas neues und außergewöhnliches?

- Eisenbahn-, Straßenbahn- & Obussysteme werden seit Jahrzehnten von zahlreichen Menschen in Anspruch genommen
- Leider gibt es auch heute - wie in den Jahrzehnten zuvor - noch Stilllegungserwägungen dieser nachhaltigen Verkehrsmittel; Ausbau ist teilweise schwer durchzusetzen...

➤ **Schwerpunkte vor allem im motorisierten Individualverkehr** (z.B., „1 Mio. E-Autos bis 2020“)

- Bewährte Technik wird leider nicht umfassend betrachtet
 - ➔ Alternativvorschläge: Vollständige Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes; Systematischer Ausbau/Neubau von Stadtbahnen, S-Bahnen, ...



© Peter Castellanos

① Grundlagen

Elektromobilität



Verkehrsprobleme können nicht nur durch andere Antriebstechnologien bei Pkw gelöst werden!

➤ Welche Verkehrsprobleme lösen Elektroautos?

- Reduktion Schadstoffausstoß
- Lärmreduktion im Stadtverkehr – Allerdings nur bis 25km/h (siehe unten)
 - ➔ Nur unter Voraussetzung von Tempo 30 im Innerortsbereich flächendeckend annähernd wirksam

➤ Welche elementaren Verkehrsprobleme lösen Elektroautos nicht?

- Flächenverbrauch Pkw
 - ➔ Stau und Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes bleiben unverändert
 - ➔ Raumkonflikte zu anderen Verkehrsmitteln und Parkplatzprobleme werden nicht beseitigt
- Reduktion von Verkehrsunfällen bzw. deren Schwere – Wünschenswert: „0 Verkehrstote bis 20xx“
- Lärm an Schnellstraßen
 - ➔ Durch Rollgeräusche sorgen Elektrofahrzeuge ab 25km/h für etwa gleichen Lärm, wie herkömmliche Fahrzeuge (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektroautos-sind-laut-einer-umweltbundesamt-studie-lauter-als-gedacht-a-896082.html>)
 - ➔ Studie Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laermminderung_im_verkehr.pdf

① Grundlagen

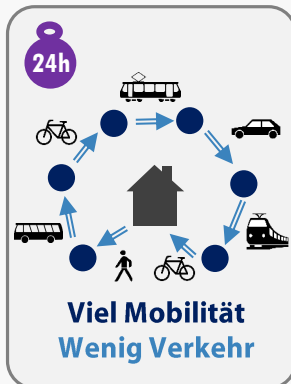
Verkehrswende

➤ Was ist das? – Grundsätzliche Ideen

- Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen aussch. mit nachhaltigen Verkehrsmitteln
 - Umweltverträglich
 - Sozial verträglich

➤ Ziele

- Nachhaltige Siedlungsentwicklung – wo möglich, Verkehr reduzieren/vermeiden
 - Dezentrale Versorgung
 - Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Stärkung Umweltverbund
 - Attraktives Angebot einer Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
 - ➔ Förderung von Inter- & Multimodalität bzw. intelligenter Verkehrsmittelwahl
 - ➔ Pkw nur dann als Verkehrsmittel in Betracht ziehen, wenn es spezielle Anforderungen erfordern
 - Umgestaltung Flächennutzung im Straßenraum
 - ➔ Ausbau ÖPNV/Fuß/Rad/Carsharing etc. >> In vielen Richtlinien inzwischen Praxis
 - ➔ Kompromisse zw. Flächeninanspruchnahme Pkw <> Verkehrsmittel des Umweltverbundes



① Grundlagen

Verkehrswende

➤ Wozu soll das gut sein? – Wer profitiert?

➤ Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen aussch. mit nachhaltigen Verkehrsmitteln

- Umweltverträglich → Erhaltung Lebensgrundlagen für Mensch und Ökosystem
- Sozial verträglich → Vereinbarkeit zwischen Individuum <> Wirtschaft <> Gesellschaft

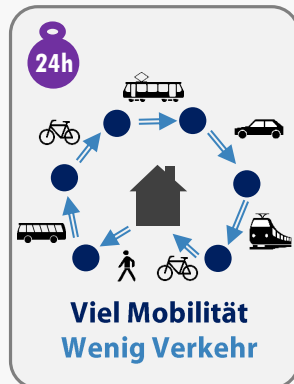
➤ Ziele

➤ Nachhaltige Siedlungsentwicklung – wo möglich, Verkehr reduzieren/vermeiden

- Dezentrale Versorgung → Stärkung der lokalen Wirtschaft / Nahversorgung
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
 - Stärkung Ortskern / Vermeidung Standorte auf „grüner Wiese“
 - Klimaschutz (Erhalt von Biotopen, Naherholungsgebieten, Landwirtschaft)

➤ Stärkung Umweltverbund

- Attraktives Angebot einer Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
 - Senkung Mobilitätskosten & Autoabhängigkeit
 - Steigerung gesellschaftlicher Teilhabe für finanziell schwache Gruppen
- Umgestaltung Flächennutzung im Straßenraum → „Leben statt Blech!“



Förderung von
Inklusion

① Grundlagen

Verkehrswende

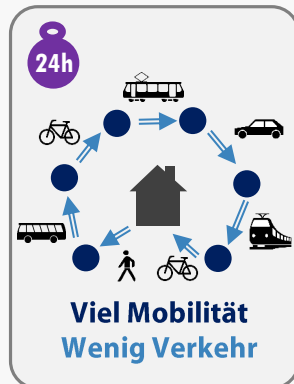
➤ Gesellschaftliche Herausforderungen – Angebotsgestaltung

➤ Integration sämtlicher Verkehrsmittel i.S. einer „Mobilitätskarte“

- Optimalfall: Eine Fahrkarte für Bikesharing – Bahn – Fähre – Carsharing – Fernbus – Mitfahrzentrale – ...
- Sämtliche Akteure im Verkehr müssten sich auf ein System zur Kooperation verständigen
- Verkehrsmittel sollten ihre „individuellen Stärken“ ausspielen, und nicht gegeneinander konkurrieren

➤ Schaffung von Grundlagen für leichten Systemeinstieg

- Verkehrsmittelübergreifende integrierte Verkehrskonzepte erforderlich - keine „halben Sachen“
 - ➔ Förderung von z.B. Rad, Fuß ohne gleichzeitig ÖPNV zu betrachten ist nicht zielführend
- Nahverkehrsorganisation reformieren (z.B. erste Verbundfusionen bis zu „Verkehrsverbund Deutschland“)
- Schlechte Erfahrungen mit ÖPNV aus Vergangenheit führen zu genereller Abneigung eines Systemeinstiegs
 - ➔ Begreifen des Schülerverkehrs nicht als „sichere Einnahmequelle“, sondern als Chance Dauerkunden an sich zu binden
 - ➔ Temporäre Zwangskunden → → → Dauerkunden



① Grundlagen

Verkehrswende

➤ Gesellschaftliche Herausforderungen – Politik Status quo

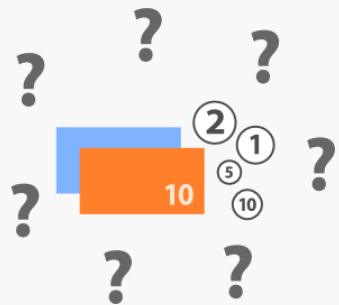
➤ ÖPNV wird nicht als unverzichtbare Säule des Umweltverbundes begriffen

- Bundespolitik setzt keine Schwerpunkte – zögerlich bis zurückhaltend beim Ausbau des ÖPNV (Jüngstes Beispiel: Erhöhung der Regionalisierungsmittel)
- Nahverkehrsfinanzierung zu komplex und wenig nachhaltig ggü. der Bedeutung des ÖV
- Nahverkehr stellt meist hohe Anforderungen an Kunden → später mehr

➤ Kostendiskussionen werden insbesondere im ÖPNV oftmals konzeptlos und zu dessen Lasten geführt

- Oftmals ziehen blinder Rückschlüsse aus Status quo (z.B. „da fährt sowieso keiner mit, also weg damit“)
- Vorstellung eines gut ausgebauten Nahverkehrs, der Region volkswirtschaftlich nützt ist in Großteil der Politik leider nicht weit verbreitet ↔ Sonntagsreden: „Wir wollen den ÖPNV fördern“

➤ Fahrgast-/Umweltverbände haben keine starke Lobby



① Grundlagen

Verkehrswende

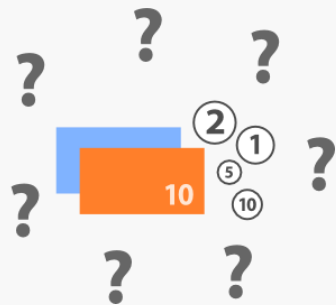
➤ Gesellschaftliche Herausforderungen – Politik Status quo

➤ Viele Entscheidungsträger loben Nahverkehr, ohne ihn selbst zu nutzen

- Selbstkritik bzgl. lobender Aussagen ist in Großteil der Politik leider nicht weit verbreitet (Jüngstes Beispiel: Aussagen zu Verbesserungen ÖPNV Kreis Bergstraße ohne Zahlen nennen zu können http://www.pro-bahn.de/starkenburg/archiv-Dateien/Ab%202015/Erfolge_im_%C3%96PNV._Eine_schwarzgr%C3%BCne_Luftnummer%20-%2013.4.2015.pdf)
- Grundprobleme, wie Netzlücken, Haltestellendichte, Angebotsqualität und kundenunfreundliche Tarife („Verbunddschungel“) finden keinen Niederschlag in Politik auf allen Ebenen („Schönreden des status quo“)

➤ Land Hessen investiert keine Eigenmittel in ÖV-Angebot

- Nur „Weiterreichen“ der Regionalisierungsmittel des Bundes
- Wenig Engagement, um stillgelegte Bahnlinien systematisch zu reaktivieren (→ Netzausbau)
- Vermutlich Hauptursache für vergleichsweise hohe Ticketpreise im Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Wie man es anders machen kann: Baden Württemberg, Rheinland-Pfalz, Niedersachsen
 - Hohes Engagement bei Wiederbelebung / Aufrechterhaltung von Schieneninfrastruktur
 - Regiobuskonzepte mit festen Qualitätsstandards
 - Schaffung zusätzlicher Haltepunkte an Bestandsstrecken
 - Vergleichsweise günstige Tarife





2

Mobilität in Bensheim

② Mobilität in Bensheim

Strukturdaten

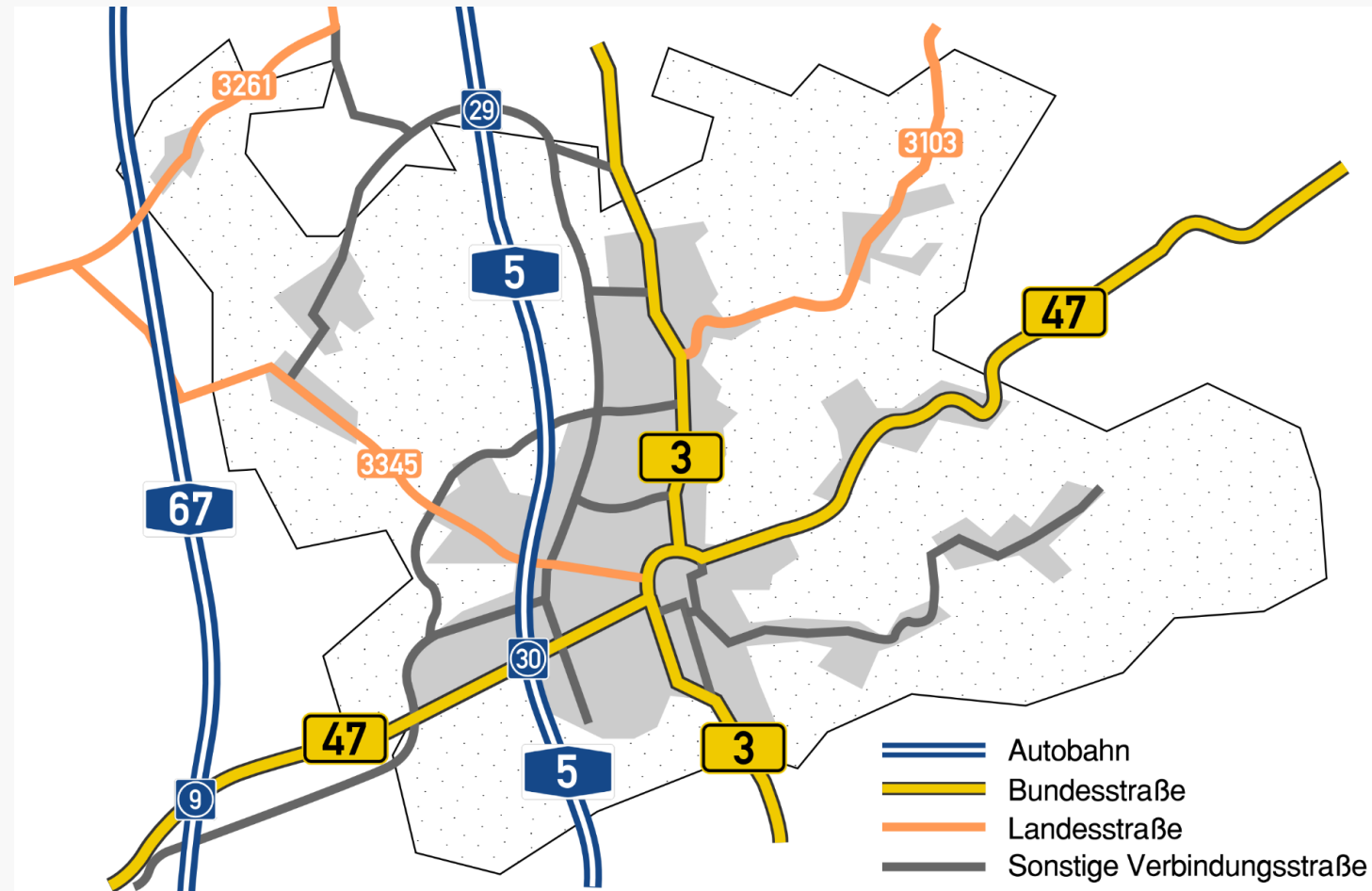
- **Stadtportrait** (Quelle: <http://www.bensheim.de/leben-in-bensheim/stadtportraet.html> sowie eigene Angaben)
 - > 40 000 Einwohner (Tendenz eher steigend) auf 57,83km² → 690 Einwohner/km²
 - Wirtschaftsstandort
 - ➔ ~ 200 Einzelhandelsgeschäfte, 20 Banken, Standort zahlreicher Großunternehmen
 - 150 Gastronomische Betriebe (Restaurants, Cafés, Weinstuben, Kneipen,...)
 - 19 Hotels und Pensionen
 - Zahlreiche Freizeitmöglichkeiten
 - ➔ Badensee, Hallenbad, Sportstätten, Feste, Vereine, ...)
 - ➔ Sportvereine mit ca. 14 300 Mitgliedern
 - „Stadt der Schulen“
 - ➔ 5 Grundschulen, 3 Gymnasien, 2 Gesamtschulen (1 mit und 1 ohne Gymn.), 2 Berufsschulen
 - ➔ Insgesamt ~ 10 000 Schüler

➔ **Stadt vermarktet sich zurecht als „lebendige Stadt an der Bergstraße“**

② Mobilität in Bensheim

Verkehrsanbindung

➔ Straßennetz



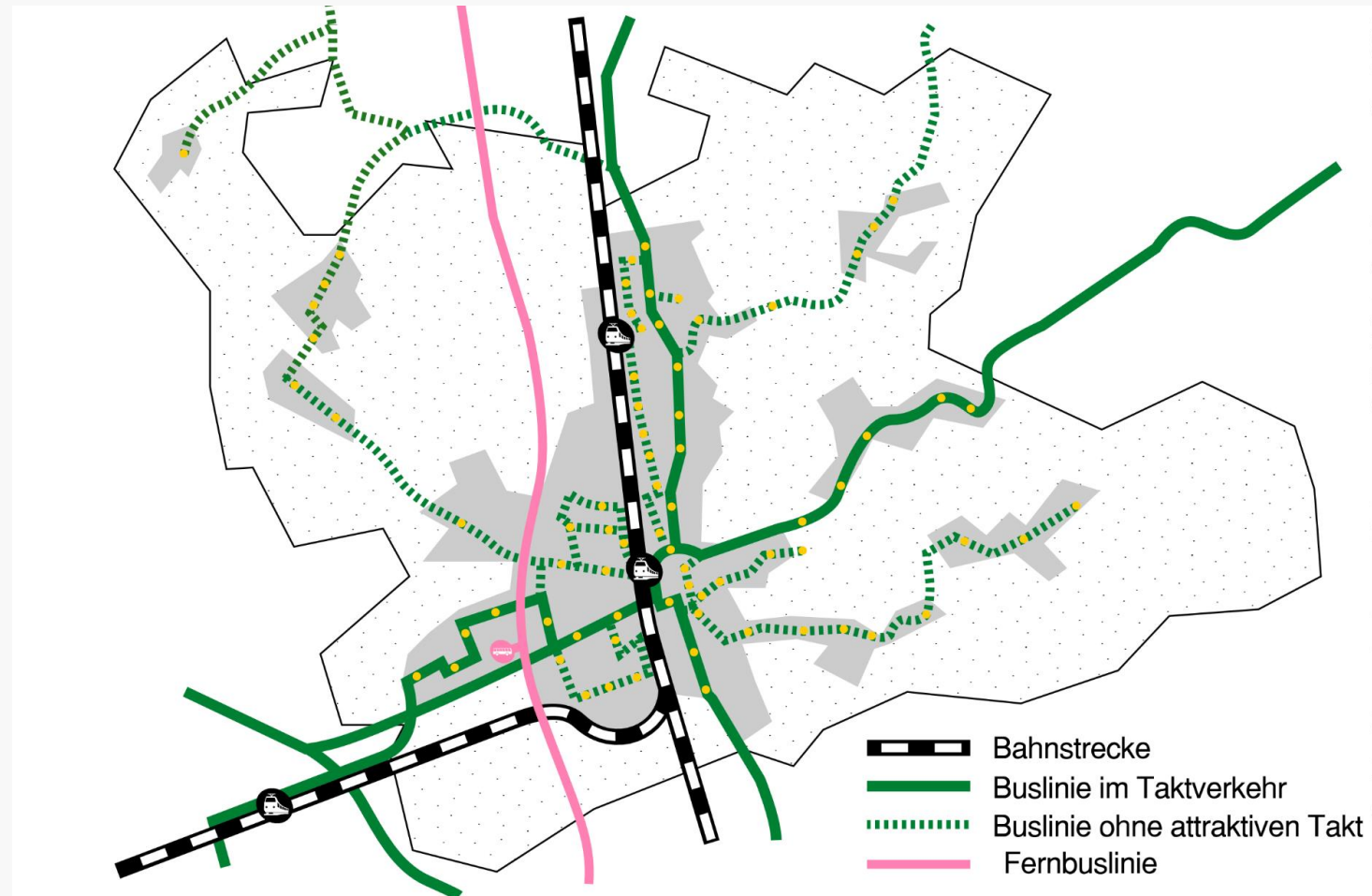
© Peter Castellanos



② Mobilität in Bensheim

Verkehrsanbindung

➔ Öffentlicher Verkehr – Übersicht Bus- & Bahnangebot



© Peter Castellanos

Rückblick

- Was ist in jüngster Vergangenheit im Verkehrsbereich passiert?
 - Maßnahmen im Zuge des Hessentages (2014)
 - Kreisel am Berliner Ring
 - Westtangente
 - Einführung Parkraumbewirtschaftung für Stellplätze im Straßenraum
 - Bessere Auslastung der vorhandenen (größtenteils unwirtschaftlichen) Parkhäuser
 - Erleichterung von Kurzzeitparken
 - Minimierung Parksuchverkehr
 - Siedlungsentwicklung
 - Gewerbegebiet Stubenwald
 - Wohngebiet „In den Zeilbäumen“

Rückblick

➤ Was ist in jüngster Vergangenheit im Verkehrsbereich passiert?

- Maßnahmen im Zuge des Hessentages (2014)
- Einführung Parkraumbewirtschaftung für Stellplätze im Straßenraum – in Arbeit
- Siedlungsentwicklung
- Radverkehr – Idee Fahrradparkhaus – Bike-Sharing – Radwegenetz – Verkehrsentwicklungsplan – ...
- Mobilitätszentrale – Initiative, um Pläne des VRN in Bensheim umsetzen
- Einrichtung Ladestation für E-Fahrzeuge am Rathaus

Rückblick

➤ Was ist in jüngster Vergangenheit im Verkehrsbereich passiert?

- Maßnahmen im Zuge des Hessentages (2014)
- Einführung Parkraumbewirtschaftung für Stellplätze im Straßenraum – in Arbeit
- Siedlungsentwicklung
- Radverkehr
- Mobilitätszentrale
- Einrichtung Ladestation für E-Fahrzeuge am Rathaus
- Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050 („beschlossene Sache“)

② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➔ Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050

- ➔ Zitat aus Endbericht Seite 60:

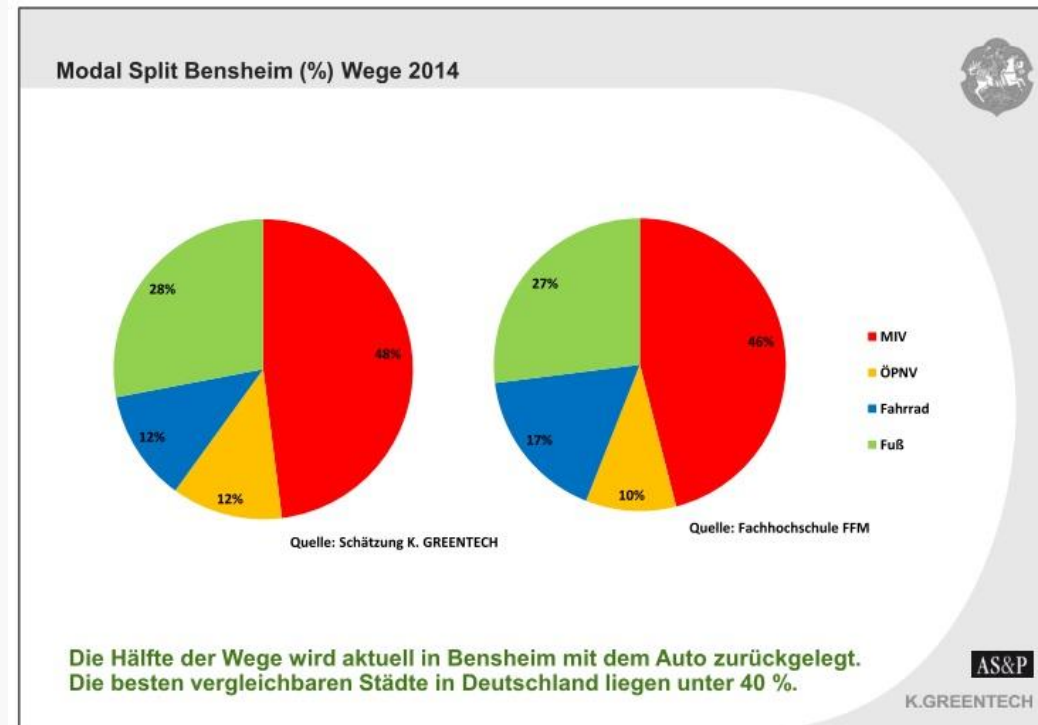
„Aktuell ist das Busnetz im Vergleich mit ähnlichen Städten eher unterdurchschnittlich ausgebaut.“

- ➔ Modal Split in Bensheim 2014
(Basis Wege)

- ➔ Stichprobe: Nur 299 (!) befragte

Fazit:

➔ Erhebliches Verlagerungspotenzial



Quelle:

[Abschlussbericht Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Bensheim](#), S.61

Abbildung 37: Modal-Split in Bensheim

② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➔ Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050

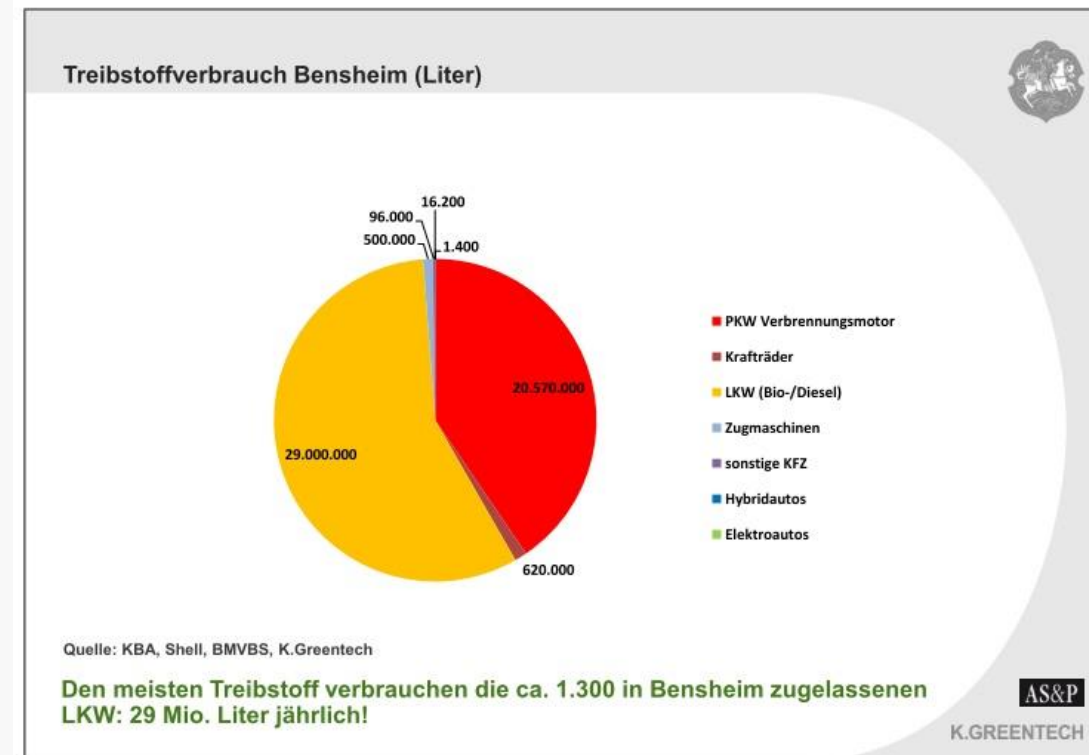
- ➔ Zitat aus Endbericht Seite 60:

„Aktuell ist das Busnetz im Vergleich mit ähnlichen Städten eher unterdurchschnittlich ausgebaut.“

- ➔ Modal Split in Bensheim 2014 (Basis Wege)
- ➔ Treibstoffverbrauch

Fazit:

- ➔ **Erhebliches Verlagerungspotenzial**
- ➔ **Güterverkehr sollte nicht außer Acht gelassen werden**



Quelle:

[Abschlussbericht Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Bensheim](#), S.64

Abbildung 40: Treibstoffverbrauch (Liter) in Bensheim

② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➔ Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050

- ➔ Zitat aus Endbericht Seite 60:

„Aktuell ist das Busnetz im Vergleich mit ähnlichen Städten eher unterdurchschnittlich ausgebaut.“

- ➔ Modal Split in Bensheim 2014 (Basis Wege)

- ➔ Treibstoffverbrauch

- ➔ Potenzialanalyse

Fazit:

- ➔ **Erhebliches Verlagerungspotenzial**
- ➔ **Güterverkehr sollte nicht außer Acht gelassen werden**
- ➔ **Handlungsmöglichkeiten beschrieben & beschlossen**

5. Potenzialanalyse Verkehrsvermeidung und -verlagerung

A

Verkehrsvermeidung

Reduktion des Verkehrsbedarfs & Verkürzung der Wegestrecken (z.B. Konzept der „Stadt der kurzen Wege“)

B

Verkehrsverlagerung

Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln auf andere Verkehrsmittel (z.B. von Pkw auf Fahrrad)

C

Verkehrsoptimierung

Effizientere Nutzung der Verkehrsmittel (Einsatz alternativer Antriebstechnologien, bauliche Maßnahmen usw.)

Klimaschutz im Verkehrssektor hat drei Hauptansatzebenen

AS&P

K.GREENTECH

Quelle:

[Abschlussbericht Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Bensheim](#), S.68

Abbildung 43: Drei Hauptansatzebenen für Klimaschutz im Verkehr

② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➤ Entwicklung im ÖPNV

- Schienenverkehr, S-Bahn, ... → Siehe ③

➤ Regionalbuslinien

- „Traditionslinie“ 669

- Seit 1938 bzw. 1946 durch Verkehrsunternehmen „Auto-Glück“ in Betrieb
- Seit Dezember 2010 zwischen 8 und 20h im (fast durchgängigen) Halbstundentakt

- Steigerung Komfort durch Einsatz immer mehr barrierefreier Fahrzeuge (~ seit 2008) +

- Angebot punktuell zaghaft ausgeweitet (z.B. Linie 676) (+)

➤ Stadtbuslinien

- Kleine Werbeaktion zur Bewerbung des „guten Verkehrsangebots“ der Linie 674 (Dezember 2007) (+)
(<http://www.vrn.de/vrn/aktuelles/presse/meldungen/2007/104680/>)

→ Nette Idee, wer den ÖPNV jedoch wirklich nutzt merkt sofort, dass Bewertung „gut“ nicht mal ansatzweise zutrifft

- Einzelne Fahrten wurden gestrichen und in Ruftaxilinen umgewandelt (Linie 672 in 6950 & 673 in 6951) -

- Seit Dezember 2010 (letzte Ausschreibung) kamen oft Hochflurfahrzeuge zum Einsatz, wenn Kleinbus Sprinter77 ausgefallen -

② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➔ Entwicklung im ÖPNV

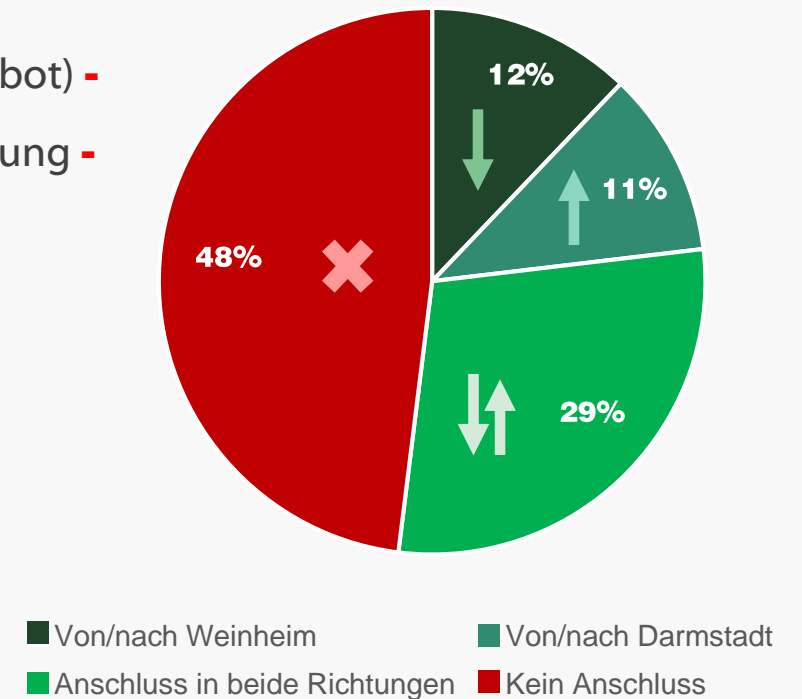
➔ Ruftaxi

- ➔ 1393 Fahrten pro Woche
- ➔ Liniengebunden
- ➔ Vorbestellfrist 1h (zu lange für attraktives Angebot) -
- ➔ 3 verschiedene Ansprechpartner bei Vorbestellung -
- ➔ Kein Takt -
- ➔ Anschlusssituation zur Bahn (siehe Grafik) -

Fazit:

- ➔ Konzept auf Zwangskunden ausgelegt
- ➔ Entwicklung vorhanden?

Anschlüsse zwischen Ruftaxiliniien und Main-Neckar-Bahn



② Mobilität in Bensheim

Rückblick

➔ Entwicklung im ÖPNV

➔ **Barrierefreier Ausbau Infrastruktur**

Rechtlicher Rahmen (§8 Abs.3 PBefG):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“

➔ **Modernisierung zu S-Bahn tauglichen Stationen**

- ➔ Bahnhof Bensheim – fertiggestellt
- ➔ Bahnhof Auerbach – in Umsetzung

➔ **Bushaltestellen**

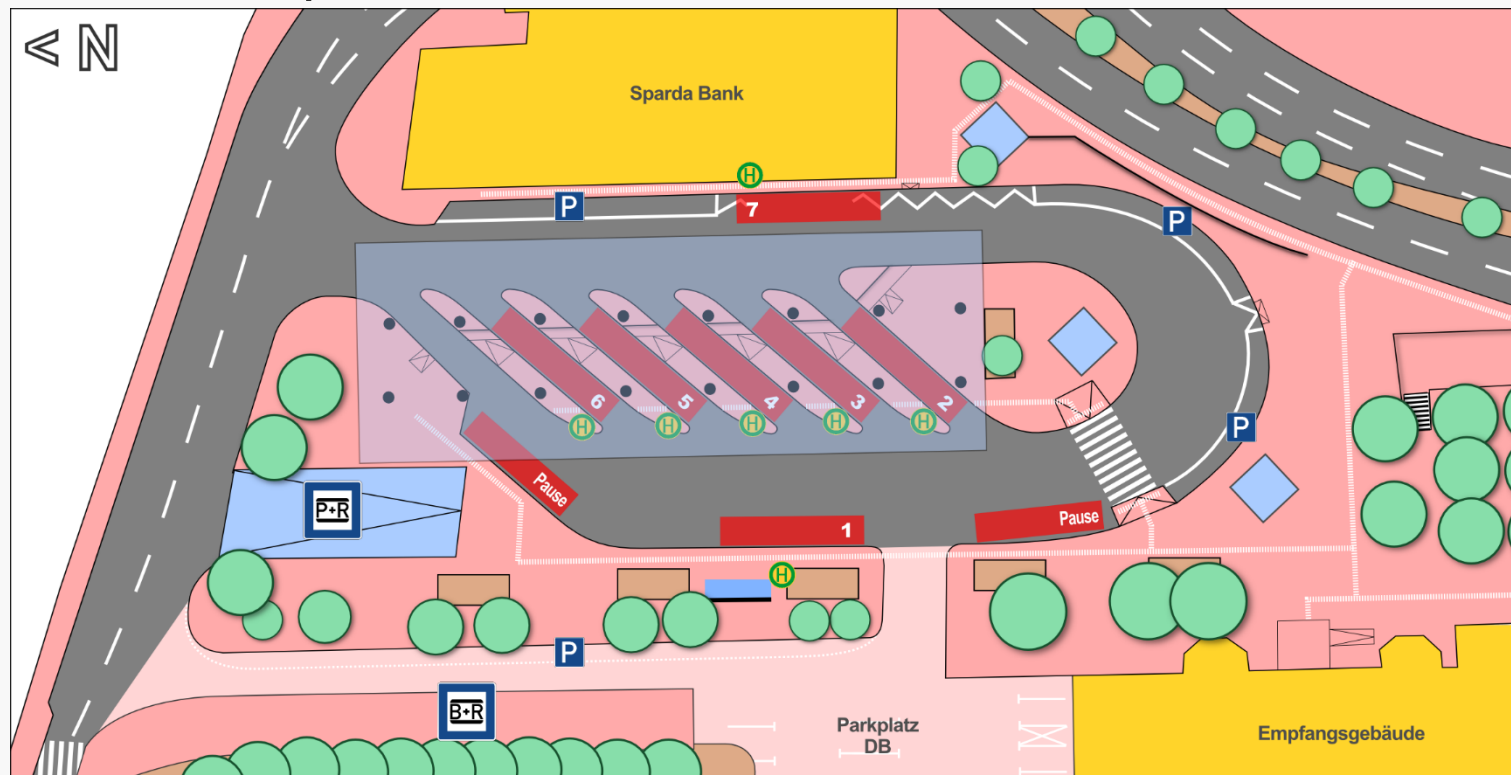
- ➔ Modernisierung erfolgt i. d. R. bei Umbau des gesamten Straßenraumes
- ➔ Bsp.: Otto-Beck-Straße, Behindertenhilfe Bergstraße/Kronepark, Mühlgrabenstraße, Kirchbergschule, ...
- ➔ Zentraler Omnibusbahnhof → **Nicht barrierefrei!!!**

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

Barrierefreie Infrastruktur

- Skizze Status quo



LEGENDE:

Bushalteplatz (Gelenkwagen)	Gebäude	Bussteig	Bike & Ride
Fußgängerfläche	Glasdach	Dachstütze	Park & Ride
Mischnutzung	Wartehäuschen	Rampe	Parken

Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015

© Peter Castellanos, 2015

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

➔ Barrierefreie Infrastruktur

- „Barrierefreier“ Ausbau Bensheim Bahnhof/ZOB



© Peter Castellanos, 2014

- ➔ Bussteige 15 cm hoch (Standard wären jedoch 20cm; mögliches Optimum: 24cm)
- ➔ Schräge Kanten und nicht durchgehende Leitstreifen bei Blindenleitsystem (Stolperfallen und Orientierungsprobleme für Blinde)
- ➔ **Optimaler: Aufstellung in Sägezahnform** (vgl. Michelstadt, Weinheim, Worms)

② Mobilität in Bensheim

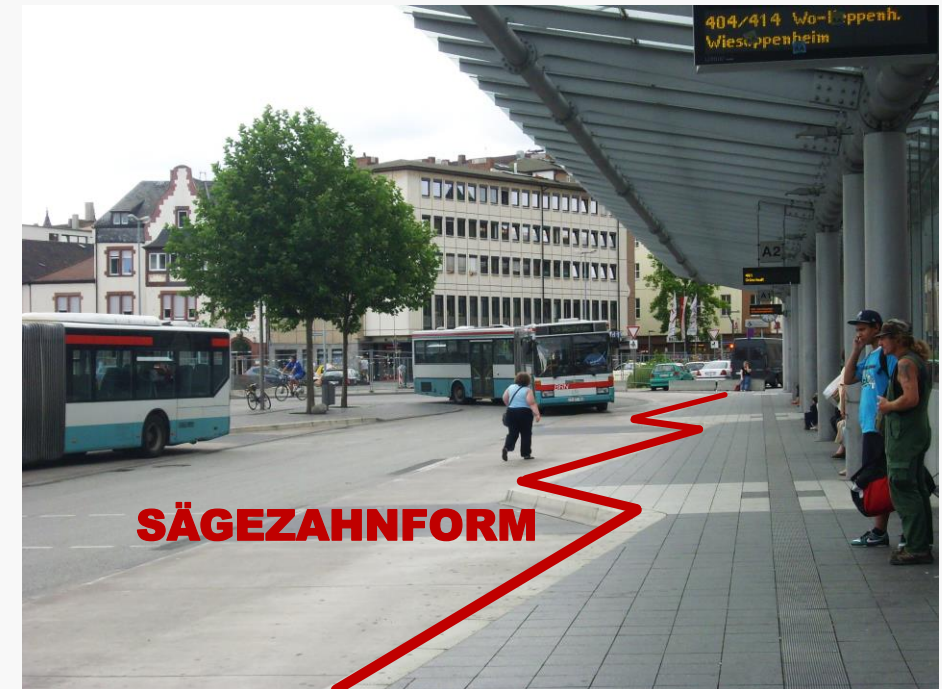
ÖPNV Status quo

► Barrierefreie Infrastruktur

- „Barrierefreier“ Ausbau ?? Bensheim Bahnhof/ZOB



© Peter Castellanos, 2014



Vorbildlich: Busbahnhof Worms

→ Durchkommen für Rollstuhlfahrer schwierig bis unmöglich

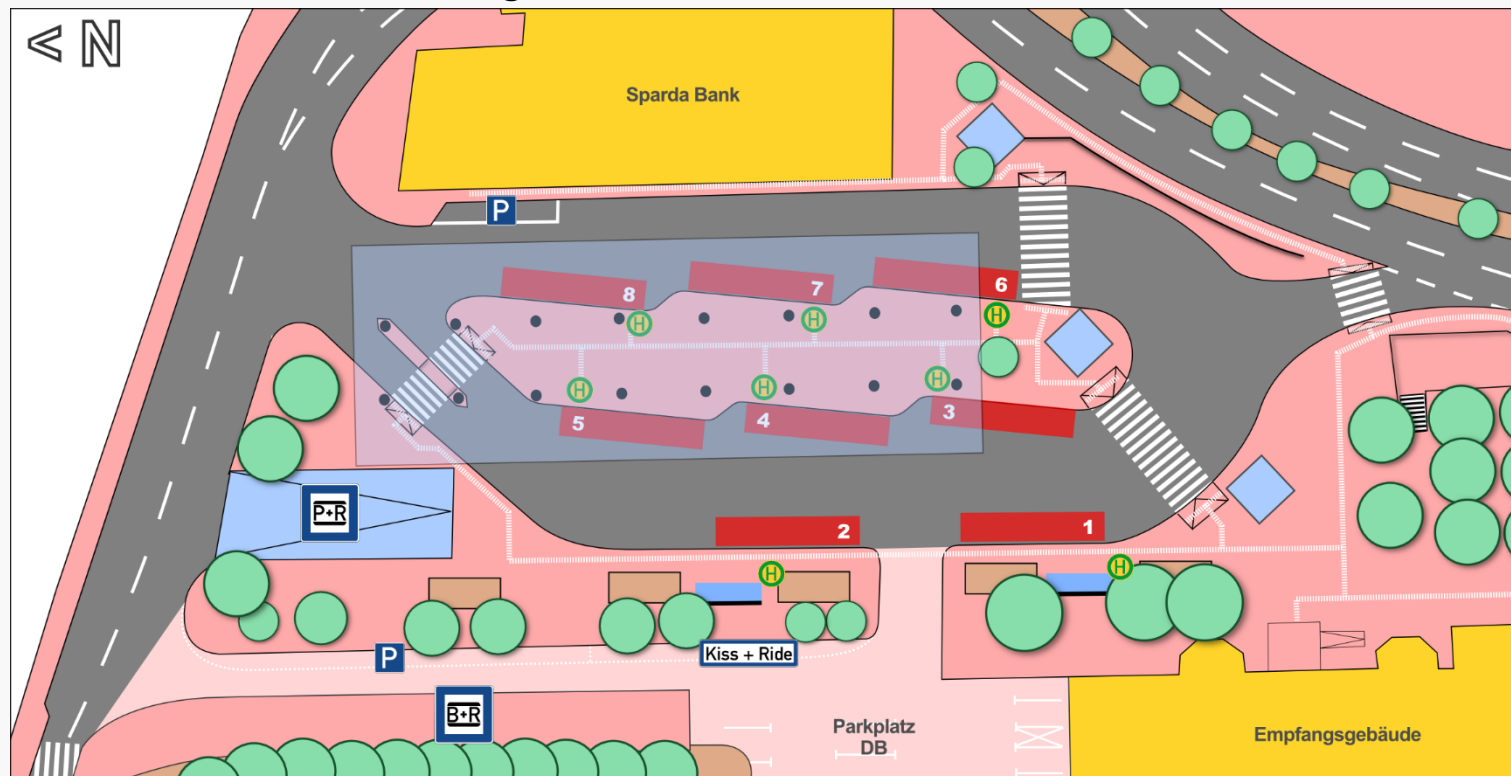
→ **Optimaler: Aufstellung in Sägezahnform** (vgl. Michelstadt, Weinheim, Worms)

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

► Barrierefreie Infrastruktur

- Skizze Alternativvorschlag



LEGENDE:

- Bushalteplatz (Gelenkwagen)
- Fußgängerfläche
- Mischnutzung

- Gebäude
- Glasdach
- Wartehäuschen

- Bussteig
- Dachstütze
- Rampe

- Bike & Ride
- Park & Ride
- Parken

Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015

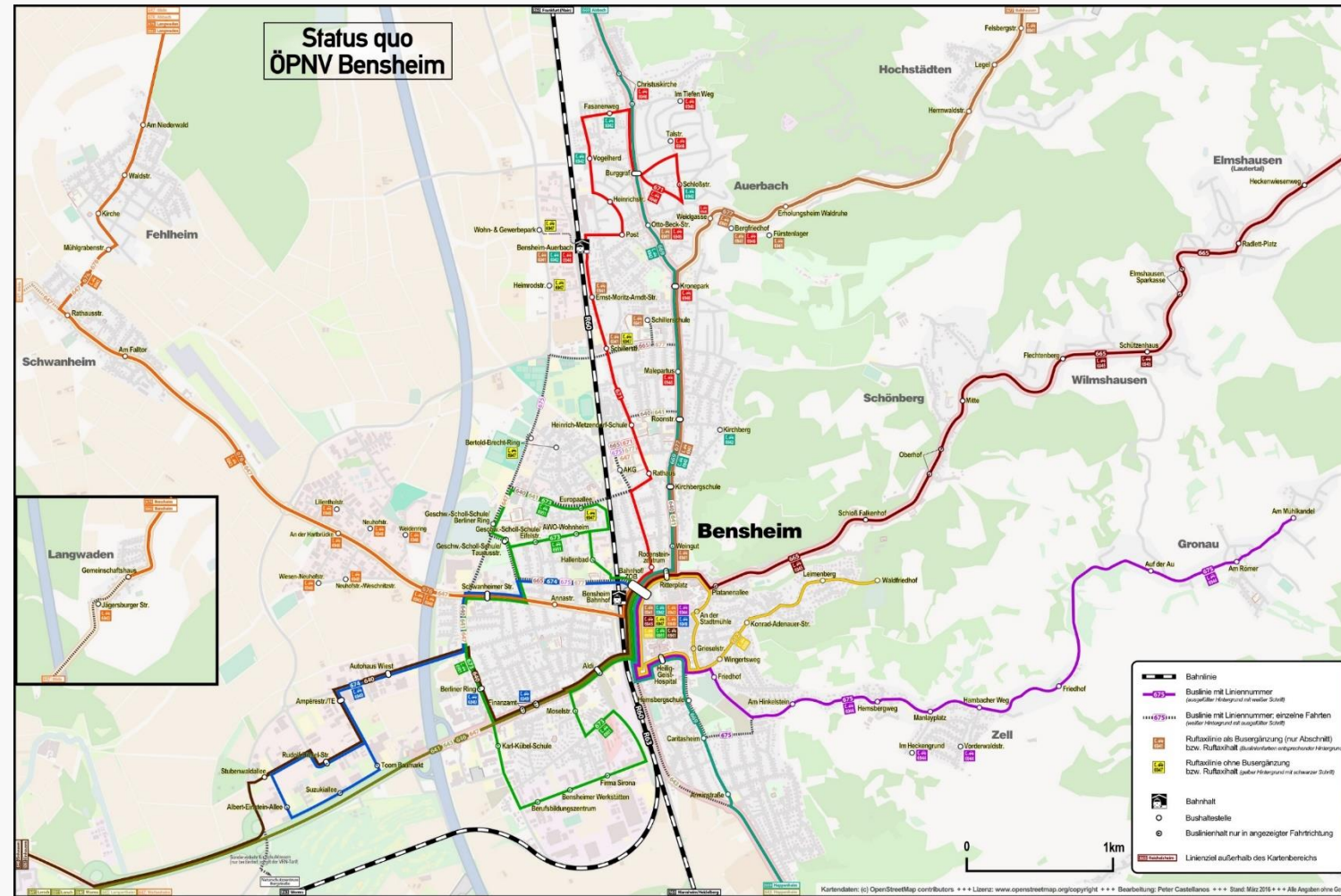
© Peter Castellanos, 2015



② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

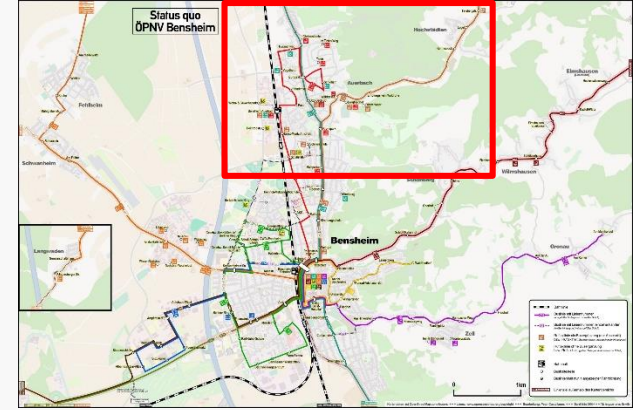
➔ Aktuelles Liniennetz – Übersicht Bensheim



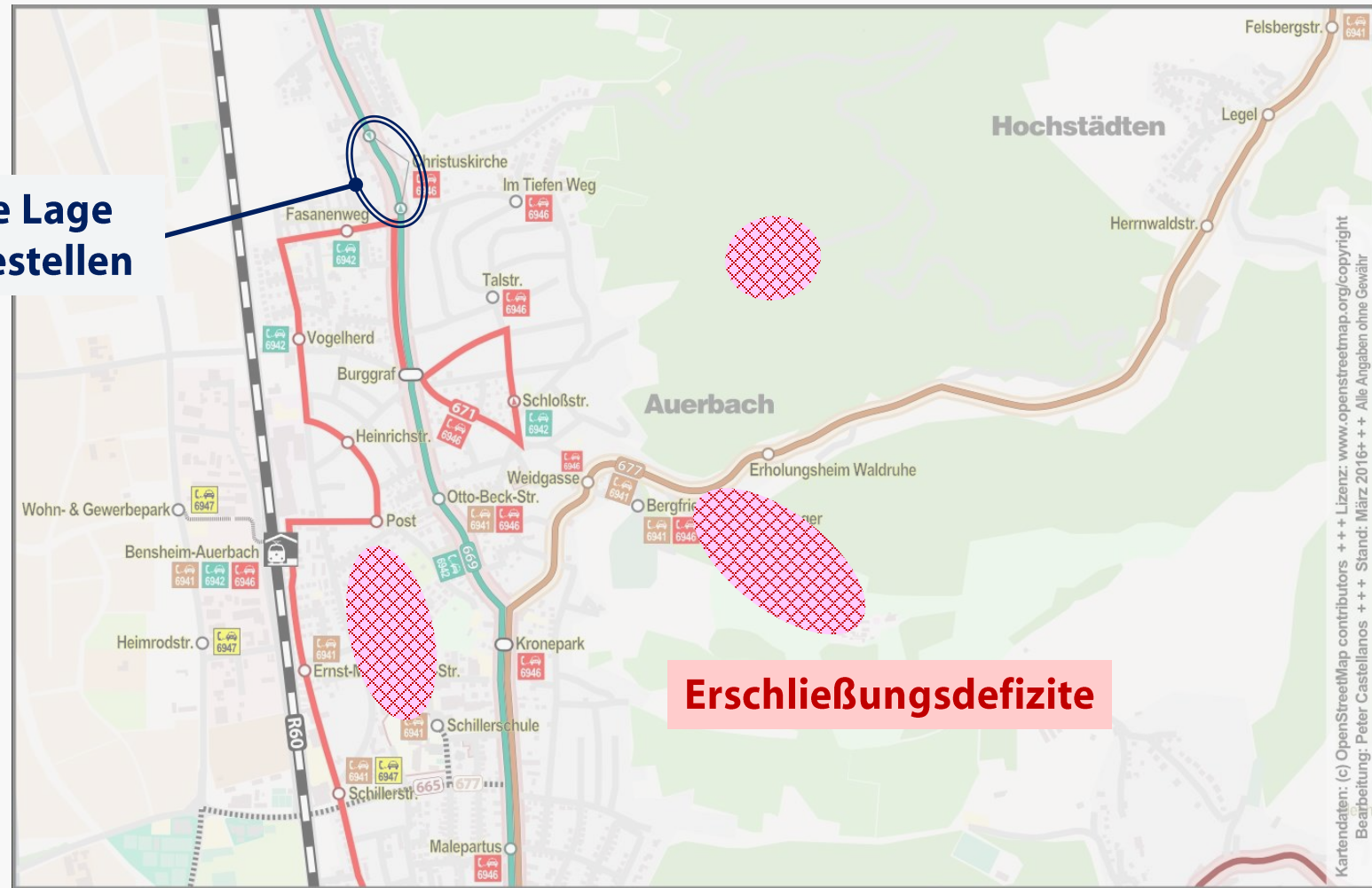
② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

➔ Aktuelles Liniennetz – Auerbach



**Versetzte Lage
der Haltestellen**



Erschließungsdefizite

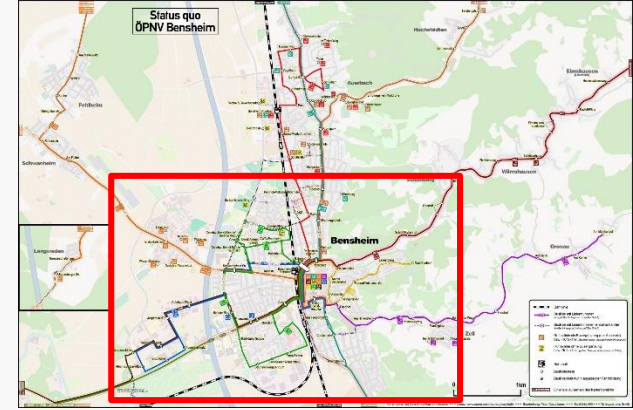
Kartendaten: (c) OpenStreetMap contributors ++ Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright
Bearbeitung: Peter Castellanos +++ Stand: März 2016+ ++ Alle Angaben ohne Gewähr

© Peter Castellanos

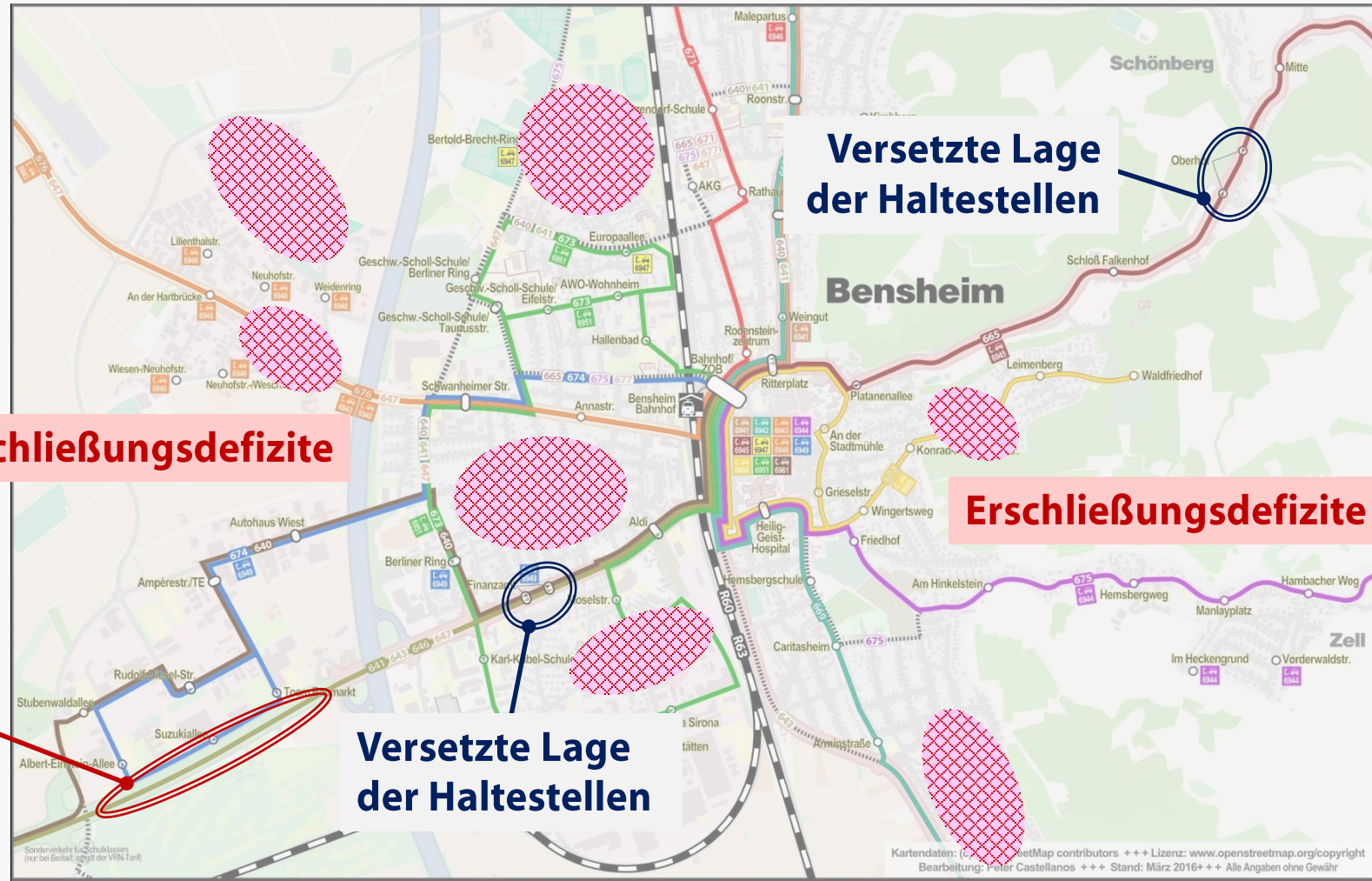


② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

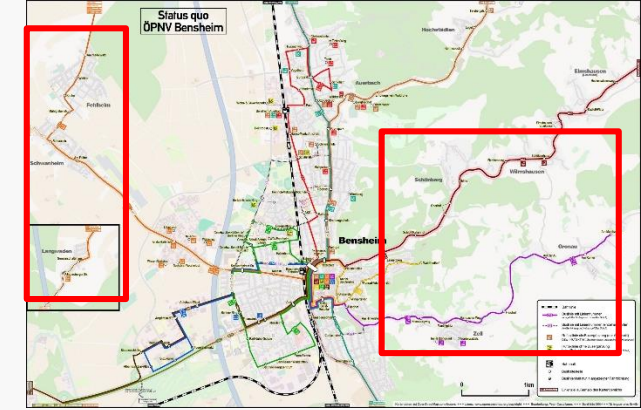


➔ Aktuelles Liniennetz – Kernstadt



② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo



➔ Aktuelles Liniennetz – Ried- & Odenwald-Stadtteile



Erschließungsdefizite



Erschließungsdefizite

Versetzte Lage der Haltestellen

Kartendaten: (c) OpenStreetMap contributors +++ Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright
Bearbeitung: Peter Castellanos +++ Stand: März 2016+++ Alle Angaben ohne Gewähr

© Peter Castellanos

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

➔ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

➔ Anforderungen Fahrgäste an ÖPNV (Grundlagen!)

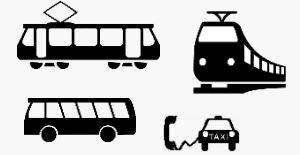
- + Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden
- + Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr
- + Leichte Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)
- + Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)
- + Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)
- + Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)
- + Fokus von Angebot und Planung liegt auf **allen** gesellschaftlichen Gruppen (also nicht „AAAA*-Ansatz“)
- + Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote
- + Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen

➔ **Subventioniert VON Öffentlichkeit mit größtmöglichem Nutzen FÜR Öffentlichkeit**



② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo



➤ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

➤ Angebot ÖPNV an Fahrgäste in Bensheim – bisher

+/- Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden

- Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr

- Leichte(!) Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)

- Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)

+/- Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)

+/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)

- Fokus von Angebot und Planung liegt auf **allen gesellschaftlichen Gruppen** (also nicht „AAAA*-Ansatz“)

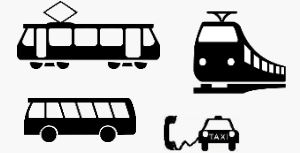
- Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote

+/- Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen

➔ Subventioniert VON Öffentlichkeit mit geringfügigem Nutzen FÜR Öffentlichkeit

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo



➔ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

➔ Angebot ÖPNV an Fahrgäste in Bensheim – Prognose°

(+) Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden

+/- Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr

- Leichte(!) Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)

- Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)

+/- Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)

+/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)

+/- Fokus von Angebot und Planung liegt auf allen gesellschaftlichen Gruppen (also nicht „AAAA-Ansatz“*)

- Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote

+/- Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen

➔ Subventioniert VON Öffentlichkeit mit geringfügigem Nutzen FÜR Öffentlichkeit

° Basierend auf geplanten Maßnahmen aus aktuellem Nahverkehrsplan

* Zwangskunden des ÖPNV (herablassend formuliert): „Arme“, „Alte“, „Auszubildende“, „Ausländer“

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Status quo

➤ Fazit aus Fahrgastsicht

- Großteil des ÖPNV in Bensheim bedient nur Zwangskunden „captive riders“ (AAAA)
- Erheblicher Handlungsbedarf vorhanden, wenn Verkehrsverlagerung bzw. „Verkehrswende“ gewollt

➤ Angebotsabbau nicht die richtige Strategie!

- Immer wieder Aussagen, wie „*schwächer ausgelastete Linien zugunsten anderer Linien kürzen*“
- Woher soll Nachfrage aus Verkehrsverlagerung kommen, wenn Angebot nicht stimmt??

➤ Vergegenwärtigung: Multimodalität ohne ÖPNV nicht möglich!



Carsharing, Fuß- und Radverkehr kann man „puschen“ wie man will; ohne ÖPNV als „Rückfallebene“, wenn Carsharing/Bikesharing nicht verfügbar, ist jedes Engagement diesbezüglich unsystematisch und wenig effizient

ÖPNV Zukunft

➤ Arbeitskreis Stadtbus

- 2012 auf Initiative von SPD Bensheim und Peter Castellanos eingerichtet
- Fraktionsübergreifend und für alle Bürgerinnen & Bürger offen
(Anmerkung: Einige, aber nicht alle Fraktionen nutzten das Angebot...)
- Bisher 9 Sitzungen (letzte 22.4.2015) → Aktuell Abwarten Verkehrsentwicklungsplan
- Diskussion von Problemen und möglichen Lösungsvorschlägen
- Informationen zum jeweils aktuellen Sachstand
- Motivation zum Weiterarbeiten an (über die Jahre entstandenem) **Maßnahmenkatalog** (→ Siehe nächste Folie)

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Zukunft

➤ Maßnahmenkatalog

➤ Detaillierte Thematisierung des ÖPNV in Bensheim

➤ Umfassende Darstellung Status quo

- Bus, Bahn, Ruftaxi
- Aktuelle Probleme / Nutzungshindernisse

➤ Kommunikation von Verbesserungsvorschlägen

- Detailliertes zu Erschließung, Fahrgastinfo, Angebot, ...
- 3 aufeinander aufbauende Konzeptvarianten im Gesamtrahmen eines Stufenkonzeptes

➤ Nicht alle Vorschläge sind unbezahlbar(!)

- Umsetzung modular möglich
- Motto nicht „ganz, oder gar nicht“, sondern „Systematisch Stück für Stück zum Optimum“



Arbeitskreis Stadtbus Bensheim

Maßnahmenkatalog

zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bensheim
von Peter Castellanos

Version 5
Oktober 2015



Dokument und Anhänge erreichbar unter:

<http://www.pro-bahn.de/starkenburg/> > Fachvorträge & Dokumentationen

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Zukunft

➔ Umgesetzte Maßnahmen Linienbündel Ried – Auswahl mit Auswirkungen auf Bensheim

- (+) Haltestelle Berliner Ring und Gewerbegebiet Stubenwald besser erreichbar, als vorher
- + Angebot ab 21h ausgeweitet/systematisiert
- 2h-Takt nach Lorsch an Wochenenden außerhalb der Sommermonate
- (-) Wird Stadtbuslinie 674 eingestellt?

➔ Verkehrsentwicklungsplan

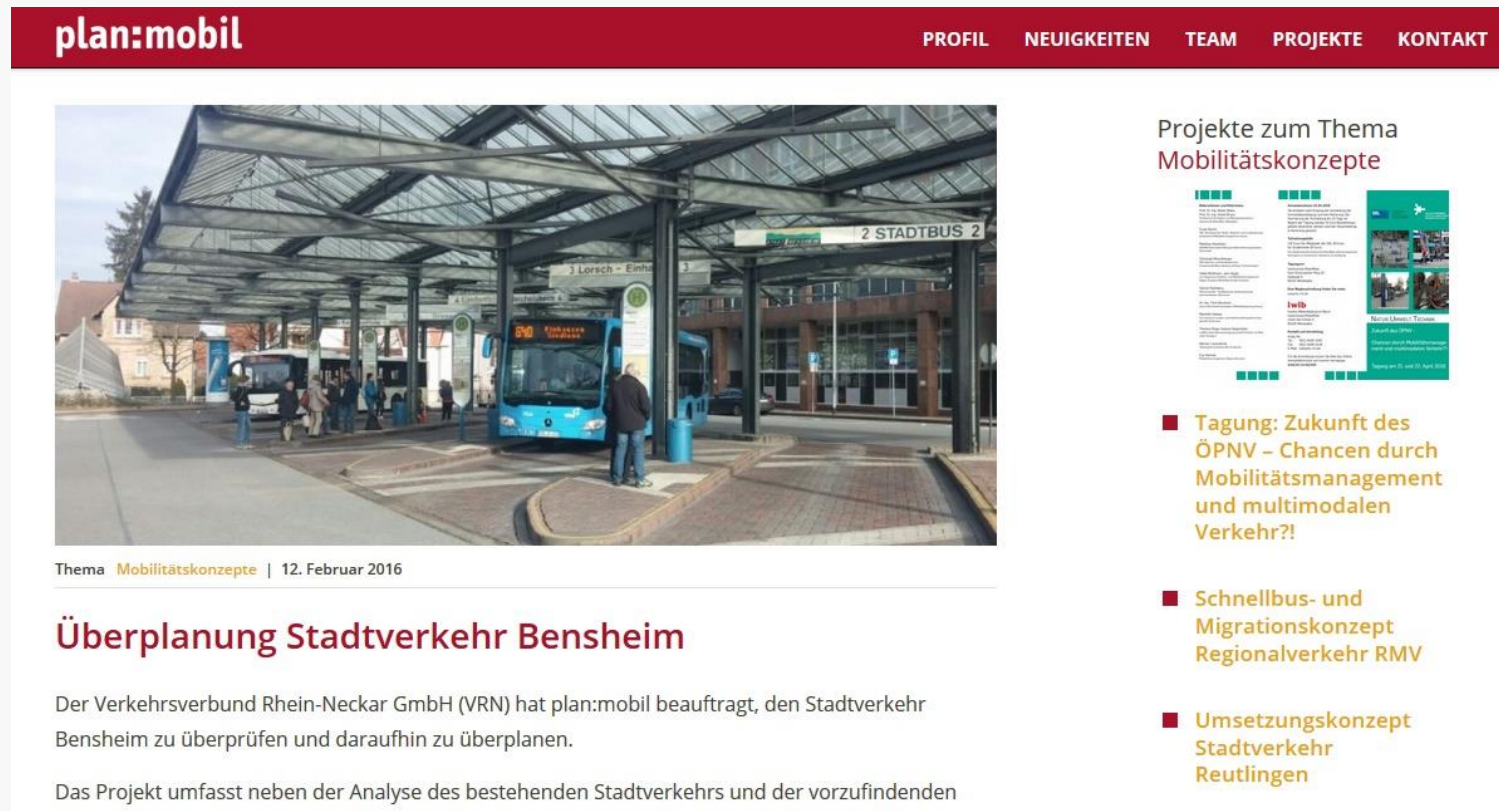
- ➔ Derzeit in Bearbeitung
- ➔ Große Hoffnung auf integrierte Betrachtung des Verkehrs und Ableitung von geeigneten Maßnahmen zur Verknüpfung / intelligenten Nutzung verschiedener Verkehrsmittel
- ➔ „Nur“ Informeller Planungsprozess:
 - ➔ Umsetzung beschriebener Maßnahmen nicht verpflichtend
 - ➔ Inwieweit Verkehr nachhaltiger wird, hängt eminent von Motivation in Politik & Stadt in Zukunft ab

② Mobilität in Bensheim

ÖPNV Zukunft

➔ Aufstellung Verkehrsentwicklungsplan / Neuvergabe Stadtbus Bensheim 2018

➔ Thema Stadtverkehr „offiziell“ in Auftrag gegeben (Quelle: <http://plan-mobil.de/projekte/ueberplanung-stadtverkehr-bensheim/>, abgerufen am 7.3.2016)



The screenshot shows the plan:mobil website interface. At the top is a dark red navigation bar with the logo 'plan:mobil' on the left and menu items 'PROFIL', 'NEUIGKEITEN', 'TEAM', 'PROJEKTE', and 'KONTAKT' on the right. Below the navigation bar is a large photograph of a modern bus stop with a blue bus. Underneath the photo is the text 'Thema Mobilitätskonzepte | 12. Februar 2016'. The main content area features the title 'Überplanung Stadtverkehr Bensheim' in a dark red font. Below the title is a paragraph: 'Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) hat plan:mobil beauftragt, den Stadtverkehr Bensheim zu überprüfen und daraufhin zu überplanen.' This is followed by another paragraph: 'Das Projekt umfasst neben der Analyse des bestehenden Stadtverkehrs und der vorzufindenden'. To the right of the main text is a sidebar titled 'Projekte zum Thema Mobilitätskonzepte' which lists three items: 'Tagung: Zukunft des ÖPNV – Chancen durch Mobilitätsmanagement und multimodalen Verkehr?!', 'Schnellbus- und Migrationskonzept Regionalverkehr RMV', and 'Umsetzungskonzept Stadtverkehr Reutlingen'. At the bottom of the website screenshot is a dark red footer with the text '© 2015 plan:mobil | Impressum | Stellenangebote'.



3

Entwicklung auf Kreisebene

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten

➤ Portrait des Landkreises (Quellen: Website des Kreises Bergstraße und Wikipedia)

➤ > 260 000 Einwohner auf 719,54km² → 367 Einwohner/km²

➤ Wirtschaftsstandort

- ➔ ~ 16 000 Industrie-, Handels- & Handwerksbetriebe, Zahlreiche „global Player“
- ➔ Mitglied zweier Metropolregionen
- ➔ Nähe zu Hochschul- & Universitätsstandorten

➤ Bildungsstandort

- ➔ 75 „hoch moderne und top ausgestattete“ Schulen

➤ Tourismusregion

- ➔ Weinanbaugebiet „Nibelungenland“, GEO Naturpark Bergstraße-Odenwald, Wandermöglichkeiten
- ➔ Viele Attraktionen (Kloster Lorsch, Felsenmeer, Fürstenlager,...)

➤ Verkehrsprobleme an Verbindungsstraßen (Mörtenbach, Rosengarten,...)

**Darf man Kreis Bergstraße
als „ländlichen Raum“
bezeichnen?**

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➤ Ist der Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➤ Definition „ländlicher Raum“

➤ *Den* ländlichen Raum gibt es nicht!

➤ **Subjektiv:** „Gebiet außerhalb von Städten oder städtischen Gemeinden“

(Schlömer/Spangenberg, Ländliche Räume im demografischen Wandel, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2009)

➤ **Objektiv:**

- Siedlungsstrukturelle Kreistypen (Bundesinstitut für Bau- Stadt, und Raumforschung)

- Raumstrukturtypen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung)

- ...



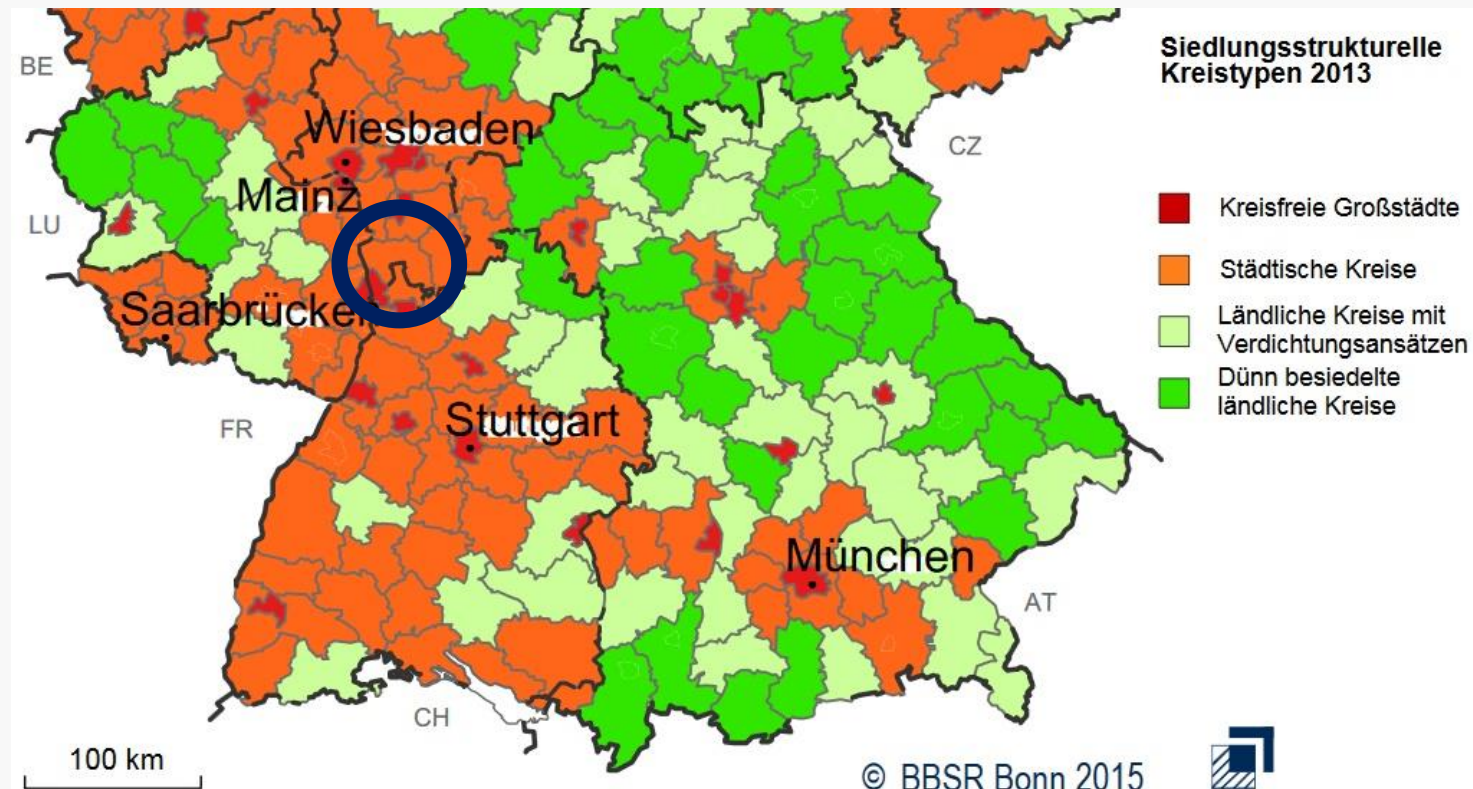
➔ In welche raumplanerische Kategorie ist Kreis Bergstraße einzuordnen?

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➔ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➔ Siedlungsstruktureller Kreistyp



➔ „Städtischer Kreis“

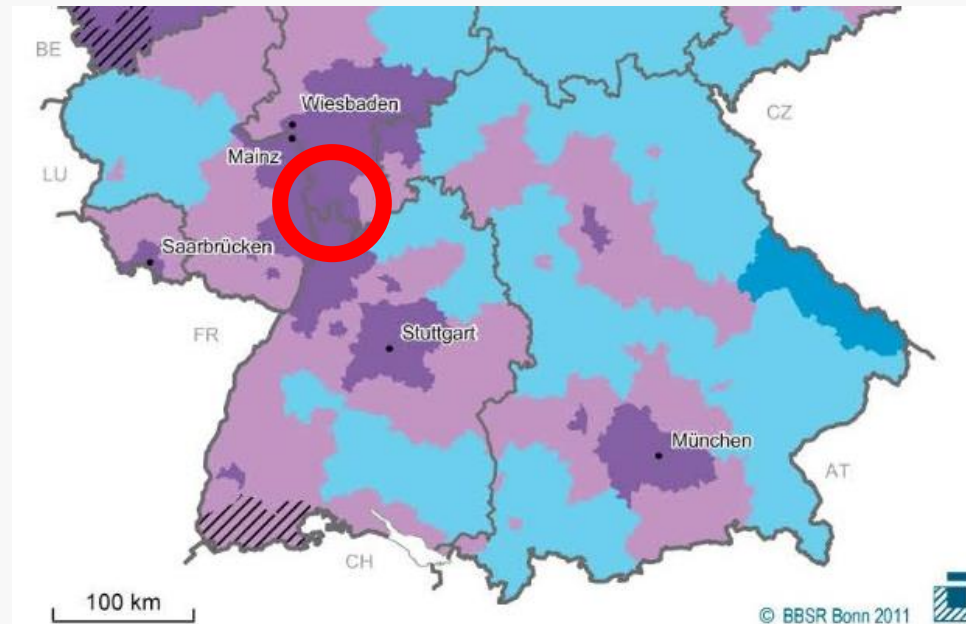
© Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2013

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➔ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➔ Raumtyp nach Lage



Lagetypen nach erreichbarer Tagesbevölkerung



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2009

➔ „Sehr zentraler Raum“

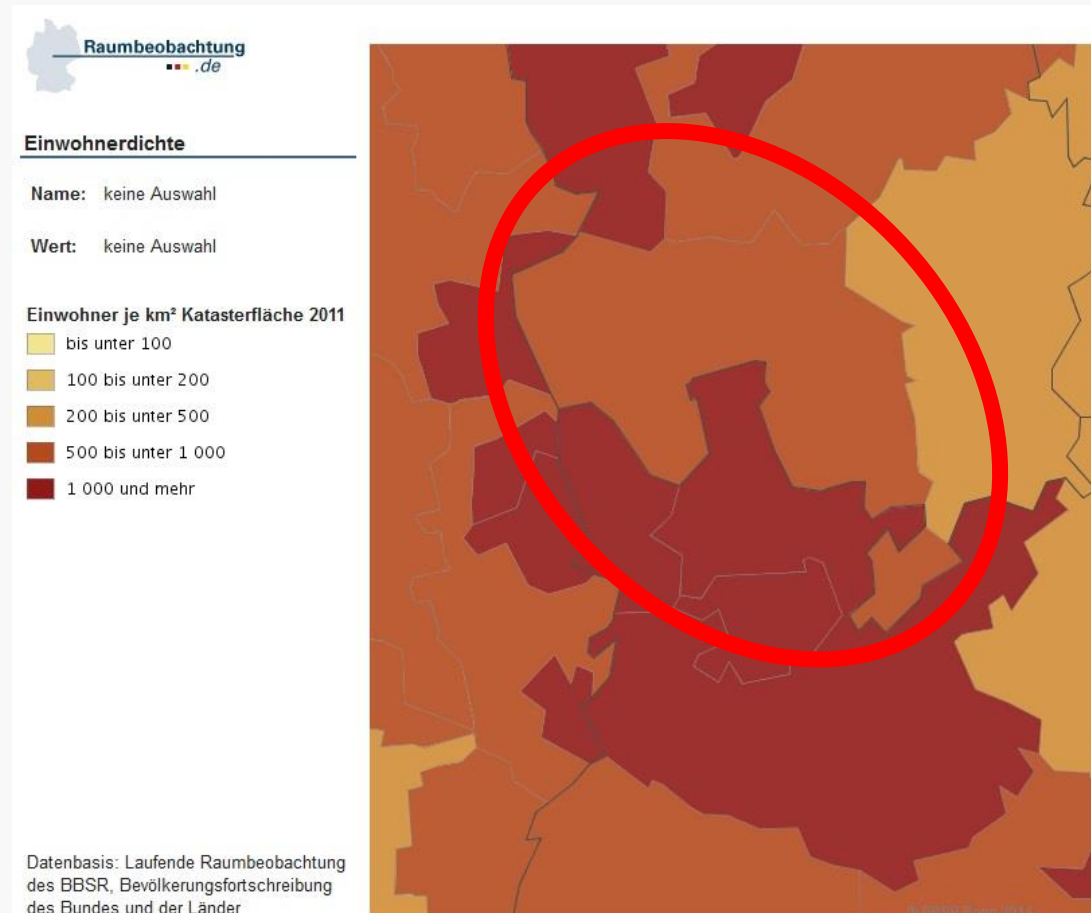
© Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2011

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➔ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➔ Einwohnerdichte



➔ „200 bis < 500
Einwohner/km²“

© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung, 2009

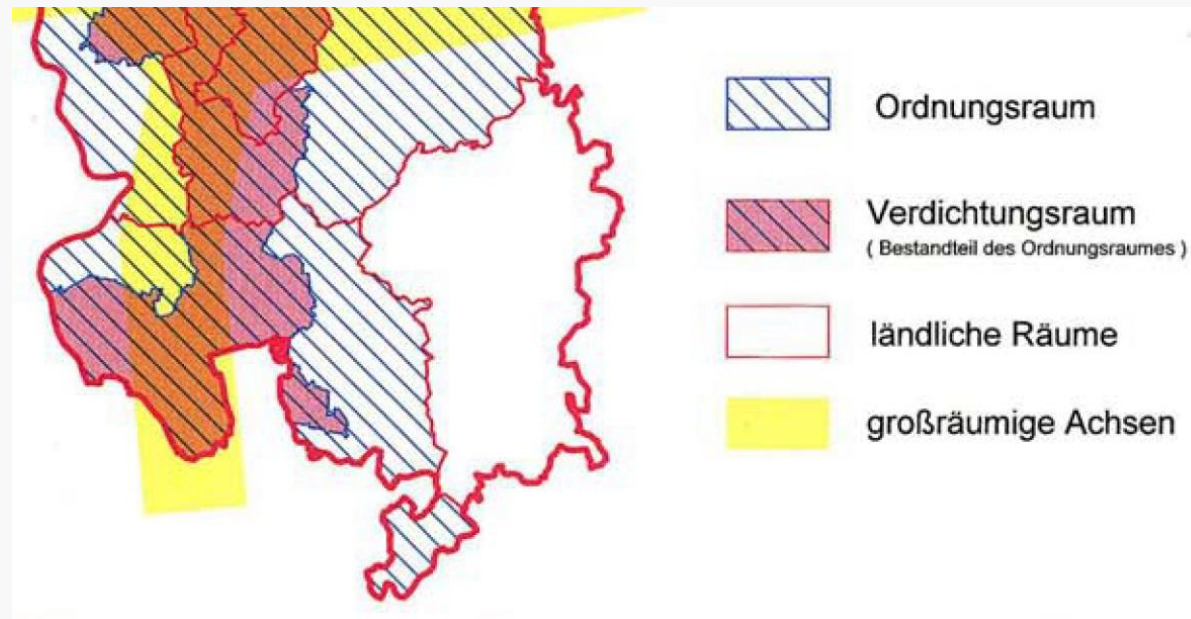
③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➤ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➤ Zentrale Erkenntnis

- ➔ Sowohl städtische Strukturen , als auch Übergangsstrukturen zum ländlichen Raum („Verdichtungsrandzonen“) vorhanden.
- ➔ Siehe auch Landesentwicklungsplan Hessen 2000: „Verdichtungs- und Ordnungsraum“



➔ „Ordnungsraum“

➔ **KEIN „ländlicher Raum“!**

Quelle: Landesentwicklungsplan Hessen 2000

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Strukturdaten Kreis Bergstraße

➔ Bedeutung für ÖPNV

➔ Weiterentwicklung des ÖPNV birgt insgesamt viele Fahrgastpotenziale

(Dichte Besiedelung Relativ einfache Bündelungsmöglichkeiten der Verkehrsströme durch Talstrukturen im weniger verdichteten Teil des Kreises)

➔ „Leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs [sind] zu gewährleisten“ (Regionalplan Südhessen 2010, S.13)

➔ „eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel [ist] anzustreben“ (Regionalplan Südhessen 2010, S.13)

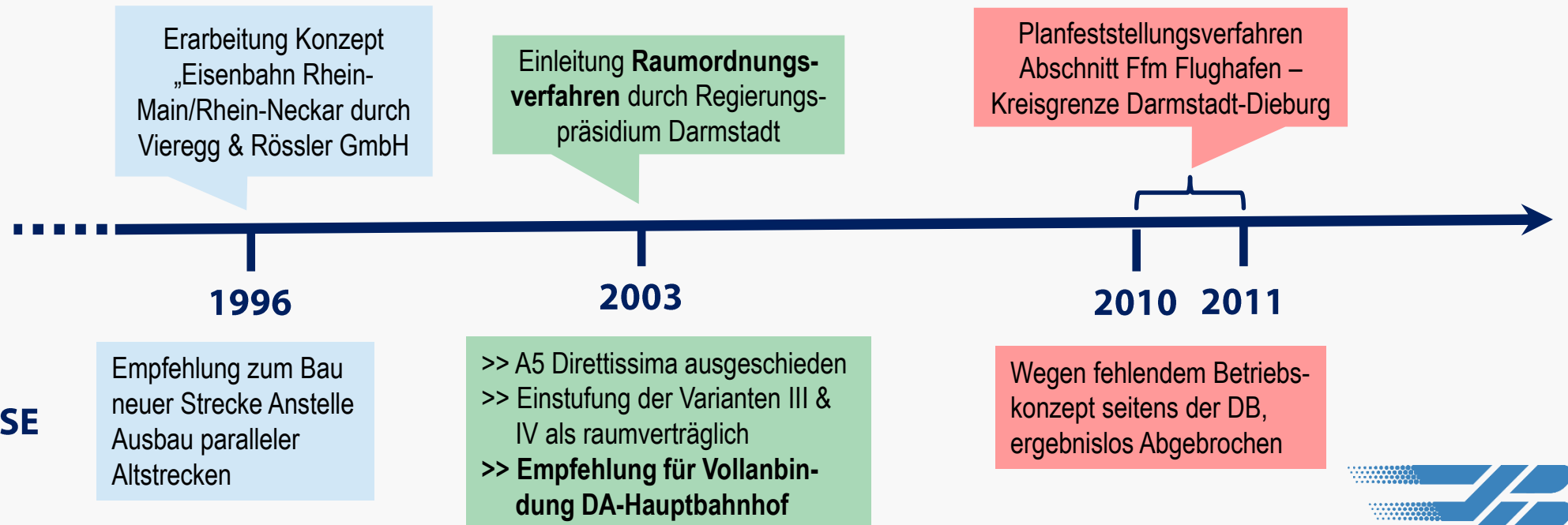
➔ „Der [...] ÖPNV soll durch Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- & Busverkehr attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- & betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im motorisierten Individualverkehr“ (Regionalplan Südhessen 2010, S.98)

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schiienenverkehr

➤ Fernverkehr

➤ Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar – Entwicklung



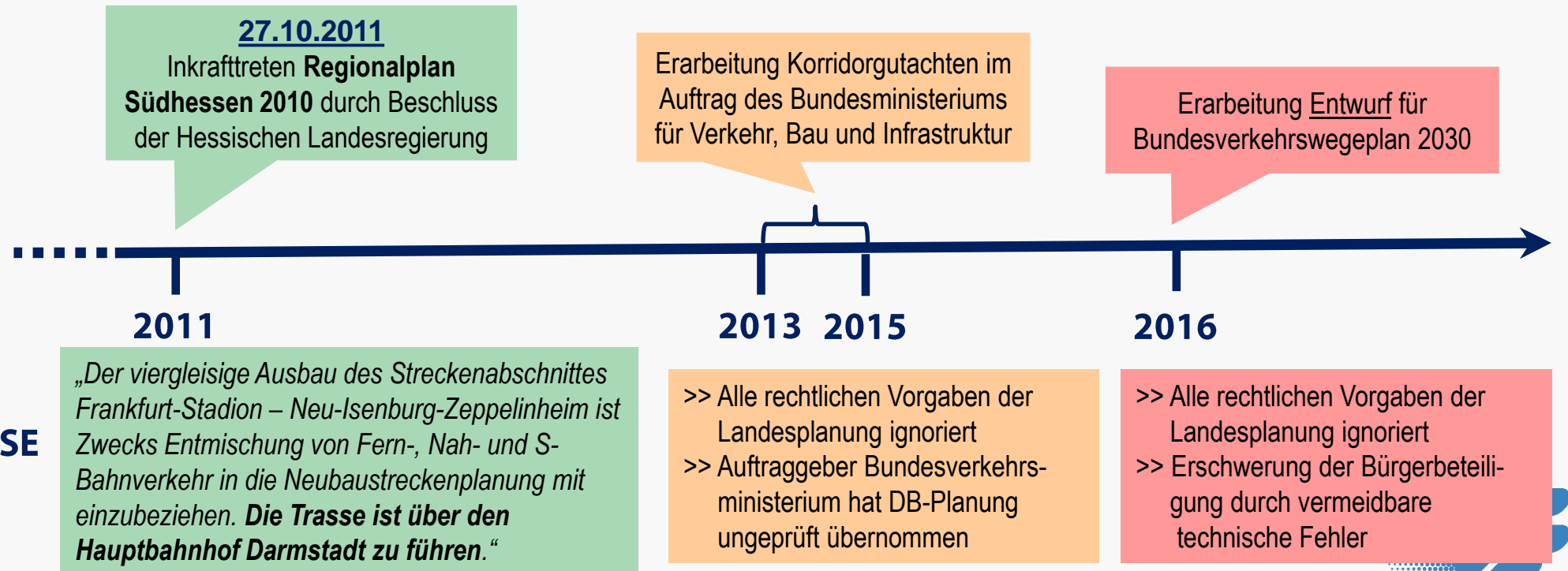
ERGEBNISSE

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schiienenverkehr

➤ Fernverkehr

➤ Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar – Entwicklung



ERGEBNISSE

Regionalplan Südhessen 2010, S.118, Z5.1-3

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schienerverkehr

➤ Fernverkehr

➤ Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar – Wesentliche Probleme

➤ Hartmut Mehdorn wollte nicht an den „Milchkannen“ Darmstadt und Mannheim halten

➤ Erkenntnis des Bundesverkehrsministerium:
Engpass liegt im Güter-, nicht im Personenverkehr

➔ ICE-Rennstrecke für 300km/h nicht erforderlich

➔ Mischverkehrsstrasse für Personen- und Güterverkehr zur wirksamen Entlastung der Bestandsstrecken notwendig

➤ Ignorieren von Vorgaben der Raumplanung (Verstoß gegen § 5 (1) Raumordnungsgesetz)

➔ Auswege schwierig, da zu viele Köche und seit 1994 zu wenig Kompetenz der Politik im Bahnwesen

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schienerverkehr

➤ Fernverkehr

➤ Weiterentwicklung Fernverkehr allgemein – PRO BAHN-Positionen

- Fernverkehrshalt in Darmstadt ist mindestens mit dem bestehenden regionalen Knoten zur Minute 30 zu verknüpfen
- Vollwertige Verknüpfung Darmstadt Hbf mit Neubaustrecke von Nord- & Südseite
- Mindestens Sicherstellung des jetzigen Fernverkehrsgerüsts (z.B. IC-Studentakt auf Main-Neckar-Bahn) und Vermeidung von Fahrten außerhalb des Taktschemas
- Schließung von Angebotslücken an Tagesrandzeiten

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schiienenverkehr

→ Bild Regionaltriebwagen
„TWINDEXX“ (Bombardier)

(Einsatz ab 2019 zw. Ffm – MA)

aufgerufen am 5.5.2016

➔ Regionalverkehr

➔ S-Bahn & moderne Regionalbahn auf Riedbahn und Main-Neckar-Bahn

+ Neue Fahrzeuge und modernisierte Bahnstationen sollen Komfort steigern
(Viele Vorteile für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste)

(-) Richtigen Halbstundentakt wird es nicht geben
(nur „Wackeltakt“ südlich von Bensheim und Biblis bzw. Groß-Rohrheim)

- Eröffnung ursprünglich für 2010, dann 2015, nun 2019 geplant

- Stundentakt RB60 nördlich von Bensheim ändert sich nicht

➔ Bensheim-Auerbach und Zwingenberg erhalten auch 2017 KEINE S-Bahn!

➔ Ist Überlastung der Main-Neckar-Bahn Hauptgrund?

(Während des Hesseshtags 2014 war Halbstundentakt Bensheim – Darmstadt möglich)

➔ Netzgrafik Zielkonzept
Main-Neckar-Ried (VRN)

aufgerufen am 5.5.2016



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schienerverkehr

➔ Regionalverkehr

➔ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➕ Seit Dezember 2015 neue Fahrzeuge (Typ „LINT“)

➕ Modernisierung der Haltepunkte Lorsch & Hofheim

➖ Anschlussproblematik Bürstadt / unzureichender Takt

(Alternative: 30-Min.-Takt mit besseren Busverbindungen nördlich Bürstadt)

➖ Zusätzliche Haltepunkte erforderlich

➔ Erschließung neuer Kunden im Regionalverkehr

➔ Effizienterer Einsatz von Finanzmitteln

(Schiennahverkehr wird durch Land bezuschusst; Busverkehr nicht ganz)

➔ Schaffung neuer „Mobilitätsdrehscheiben“

(Erhöhung Kapazität von P+R, B+R, CarSharing, etc. + erhebliche Vereinfachung fußläufiger Erreichbarkeit)

➔ Vorbilder: Stadt-Land-Bahn Karlsruhe, S-Bahn Rhein-Neckar, Stadtbahn Heilbronn, ...



© Peter Castellanos, 2015

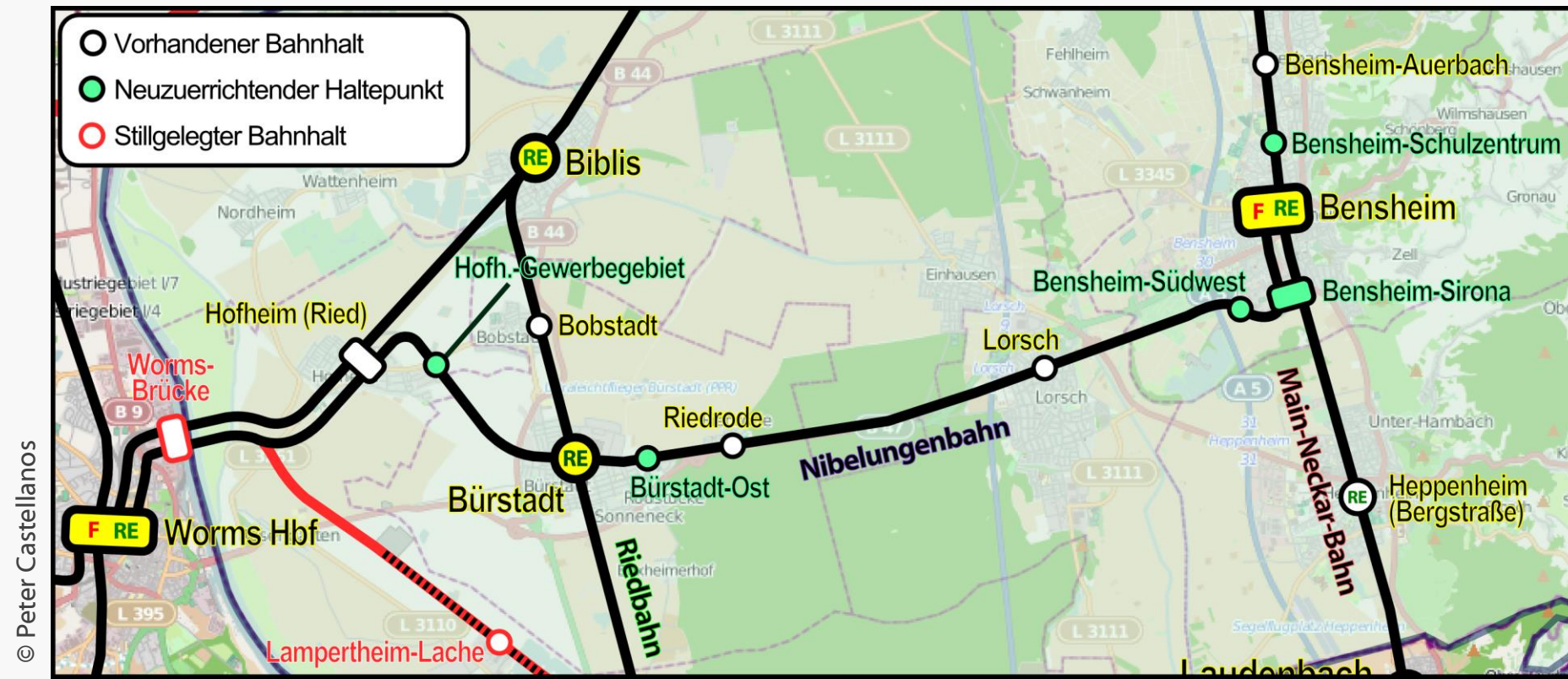
③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schienerverkehr

➤ Regionalverkehr

➤ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➤ Zusätzliche Haltepunkte Nibelungenbahn & Main-Neckar-Bahn notwendig



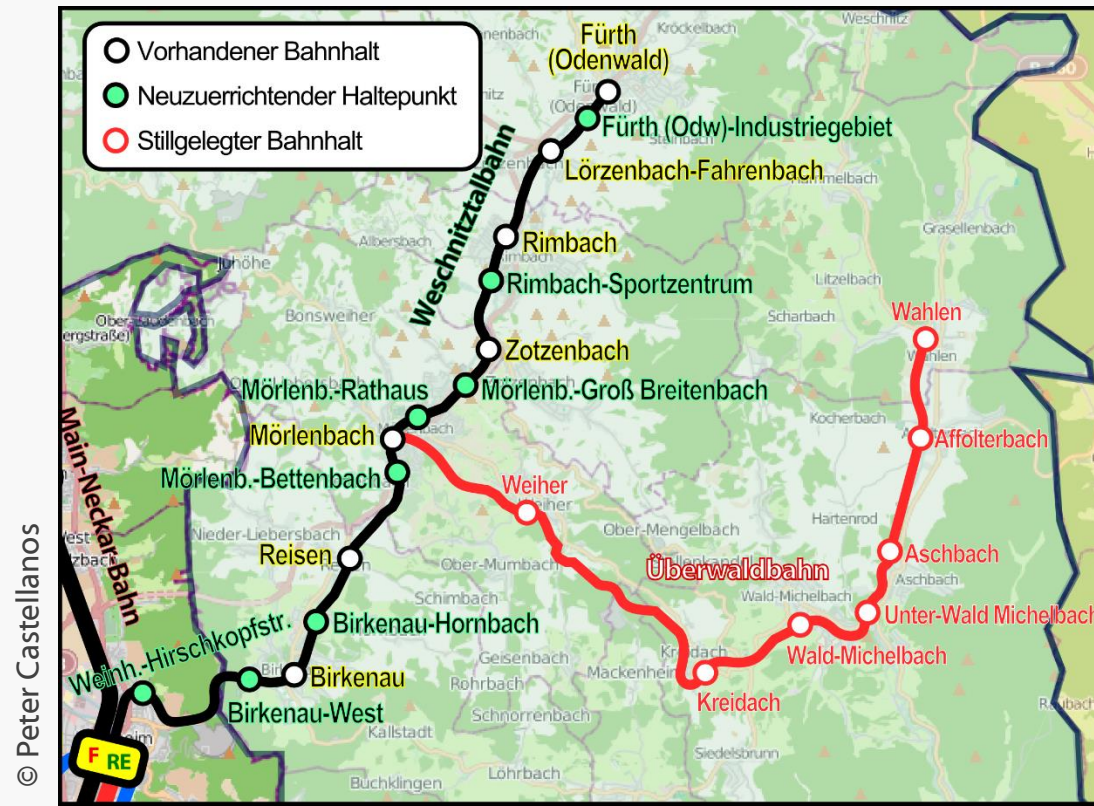
③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schiienenverkehr

➤ Regionalverkehr

➤ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➤ Zusätzliche Haltepunkte Weschnitztalbahn + Reaktivierung Überwaldbahn für SPNV nötig



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Schienerverkehr

➤ Regionalverkehr

➤ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➤ Wenig effizienter Betrieb Weschnitztalbahn (nachgewiesen durch Grosse-Gutachten)

- Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach könnte zu Einsparung von einem Fahrzeug bei gleichbleibender Taktung und sicheren Bahnanschlüssen in Weinheim führen.
- Aktuelle Infrastruktur ist auf 20 bzw. 40-Minuten-Takt ausgelegt – gefahren wird 30/60-Minuten-Takt
- Integraler Taktfahrplan zwischen Bus und Schiene fahrplantechnisch optimal umsetzbar, wenn...
 - Taktknoten Mörlenbach:
 - Mo-Fr Vollknoten zu Minuten 15 / 45 im Halbstundentakt
 - Sa/So richtungsbezogener Knoten zu Minuten 15 bzw. 45 im Stundentakt
 - Taktknoten Fürth:
 - Mo-Fr Vollknoten zu Minuten 00 / 30 im Halbstundentakt
 - Sa/So Vollknoten zur Minute 00 im Stundentakt

➔ **Was ist ein „Integraler Taktfahrplan“?**

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Integraler Taktfahrplan

➤ Grundprinzip

- Definition von „Taktknoten“, an denen zwischen allen Linien regelmäßige systematische Anschlüsse hergestellt werden
- Reduktion Reisezeit im Netz auf Minimum durch Herstellung von Umsteigebeziehungen in alle Richtungen (wenn möglich) – andernfalls Herstellung richtungsbezogener Anschlüsse
- Ggf. Anpassung der Infrastruktur, um entsprechende Kantenzeiten zwischen den Taktknoten zu ermöglichen

➤ Umsetzung

- Schrittweise möglich
- Langfristige Berücksichtigung in Infrastrukturausbau



Rahmenplanung erforderlich!
(Nahverkehrsplan allein reicht dafür nicht!)

- Aktuell: Zur teilweisen Umsetzung in Wald-Michelbach geplant (+)

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Integraler Taktfahrplan

➔ Mögliche Anwendung auf Mörlenbach

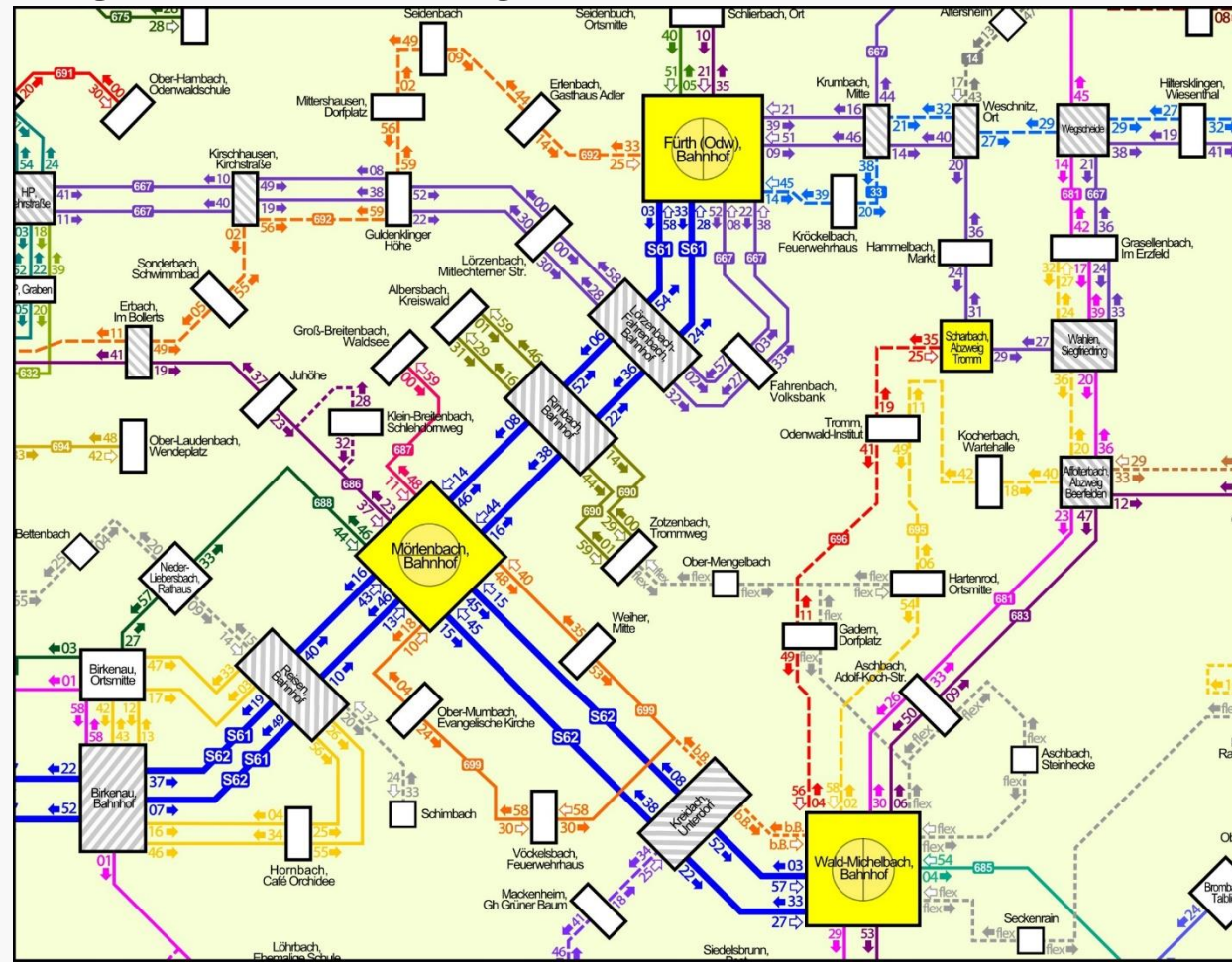


➔ Um Taktknoten Mörlenbach realisieren können ist Wiederherstellung der Begegnungsmöglichkeit auf Weschnitztalbahn unabdingbar

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Integraler Taktfahrplan

➔ Mögliche Anwendung auf Weschnitztal

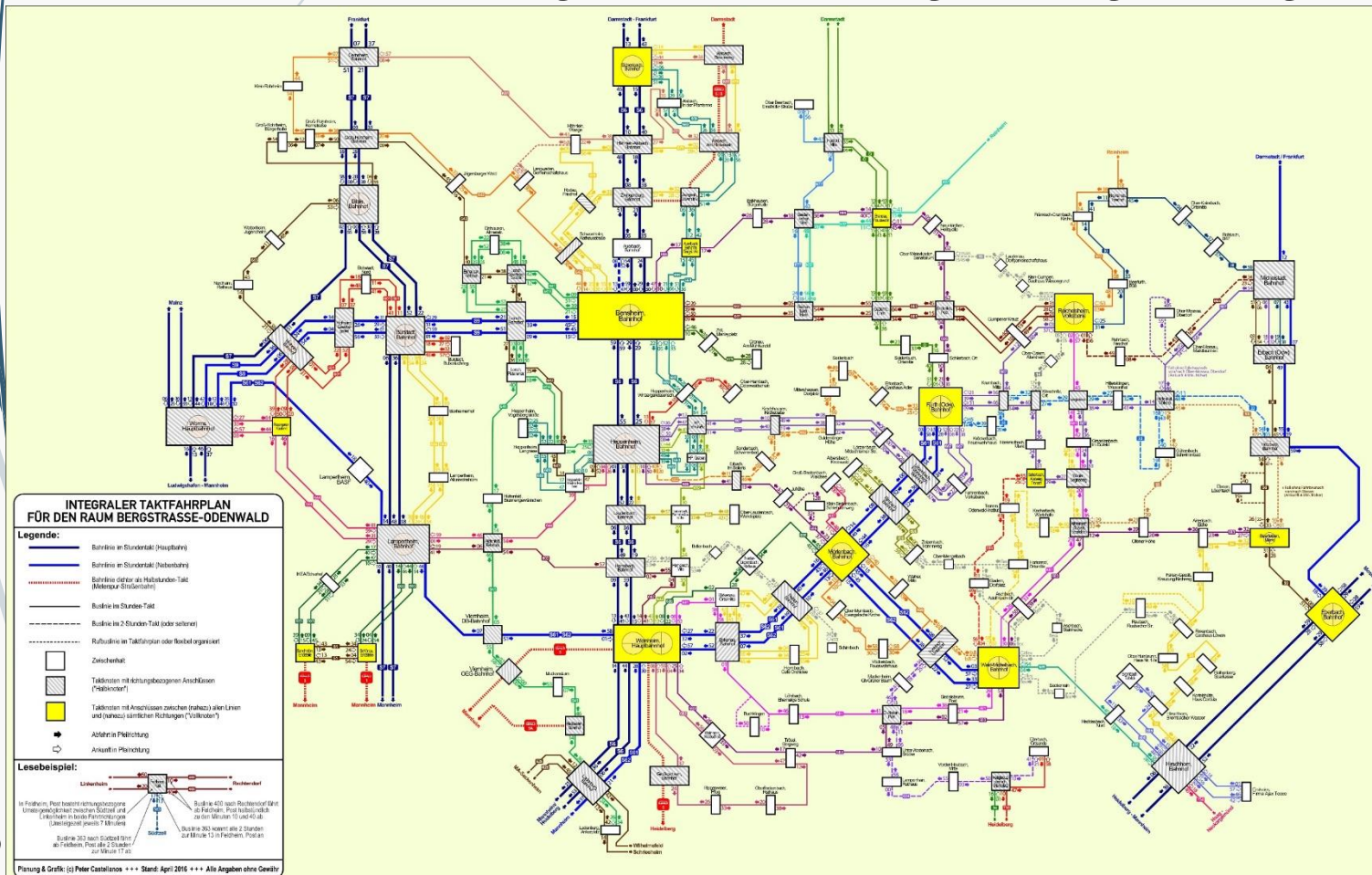


© Peter Castellanos, 2016

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Integraler Taktfahrplan

➔ Mögliche Anwendung auf „Region Bergstraße-Odenwald“



➔ Nicht alles hier abgebildete muss zwingend sofort umgesetzt werden. Es gilt nur: „je mehr, desto besser“

! ÖPNV-Ausbau MIT SYSTEM

© Peter Castellanos, 2016



① Grundlagen

Gesellschaftliche Trends – Erinnerung

➔ Bedeutung für ÖPNV

- ➔ Schülerverkehr Haupteinnahmequelle für ÖPNV in weiten Teilen des Kreises
 - Sinkender Anteil unter 20 Jähriger >> Weniger Mittel für Schülerbusse
 - Angebotskürzungen im herkömmlichen Linienverkehr möglich, sofern nicht andere Kundengruppen erschlossen werden!
 - >> Weniger „Zwangskunden“ als „sichere Einnahmequelle“
 - Adäquate Angebote für Jugendliche notwendig
- ➔ Städte wachsen und damit auch dortiger Verkehr (Landflucht / „Urbanisierung“)
 - Anforderungen an Stadtverkehr wachsen
 - Ohne Verkehrsverlagerung droht Verlust von Lebensqualität in Städten
 - Bevölkerung abseits der Städte durch Anbindung an Oberzentren halten
 - „Stadt-Umland-Verantwortung“ bei Planung aktiv wahrnehmen – überall ÖPNV gut ausbauen

Angebotsabbau Gegensteuern:

➔ **Schaffung von Mobilitätsangeboten für Jedermann**

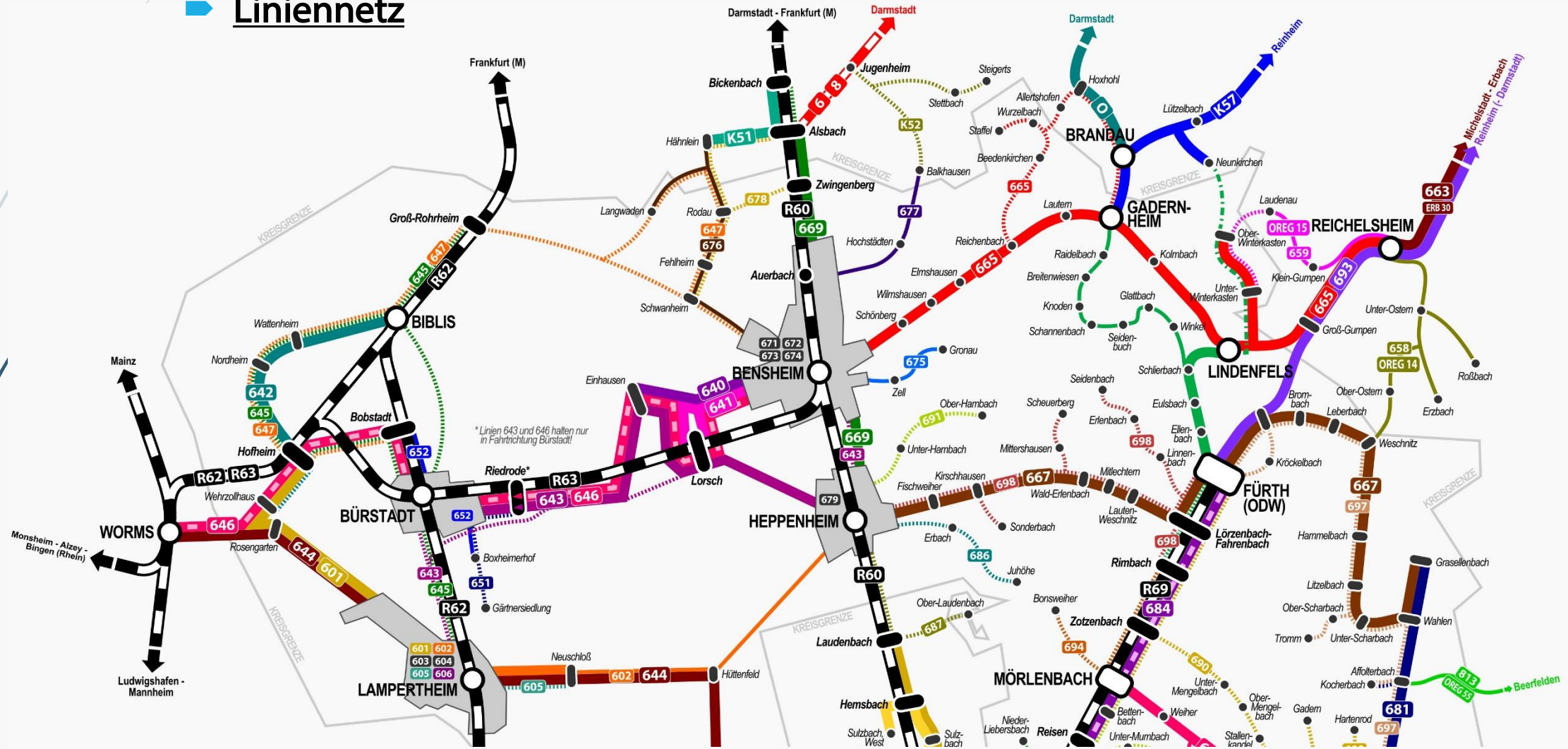
- ① **Schließung wichtiger Netzlücken**
- ② **Vernetzung des vorhandenen Angebotes (Integraler Taktfahrplan)**
- ③ **Erschließung von ungenutzten Potenzialen**

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

© Peter Castellanos, 2016

➔ Liniennetz

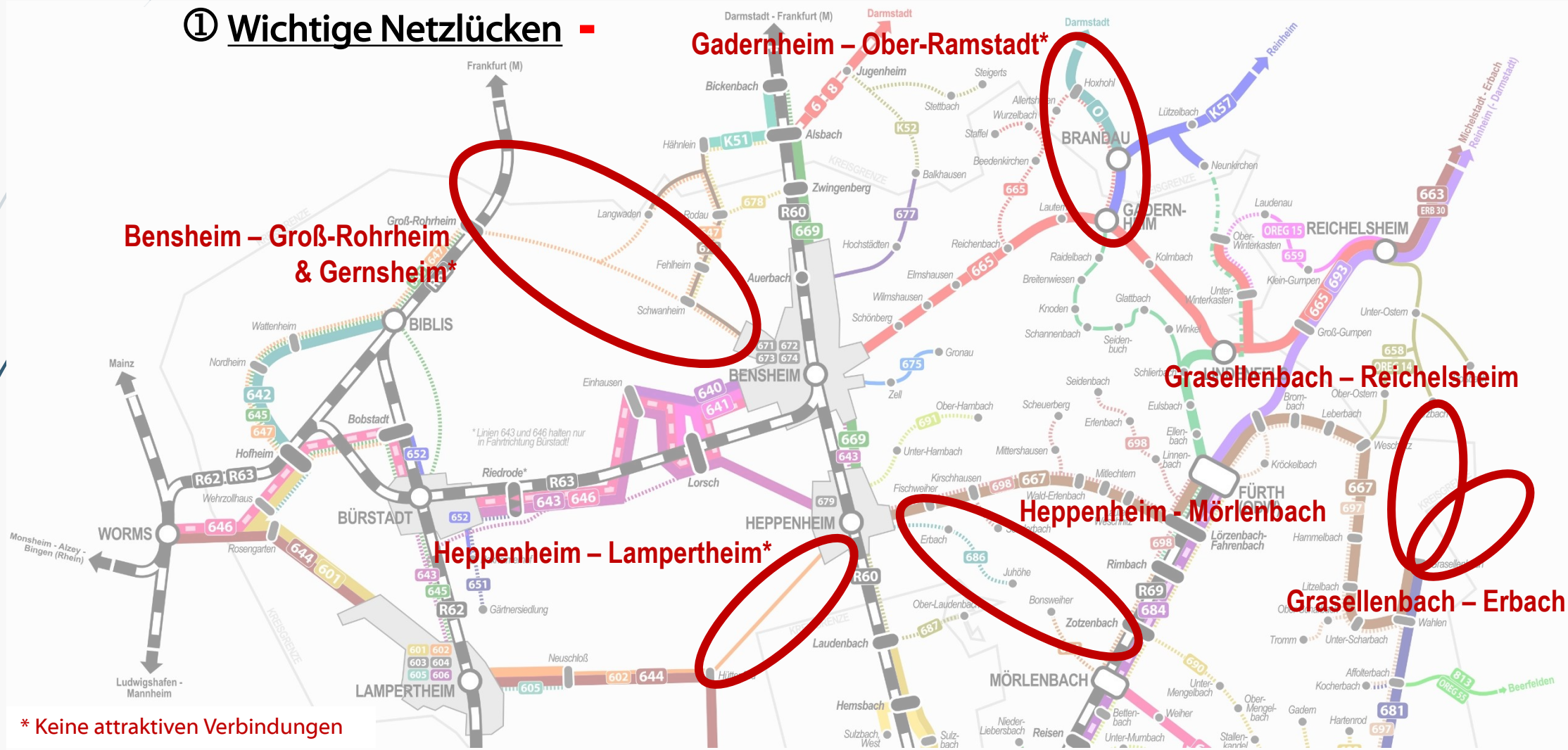


③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

© Peter Castellanos, 2016

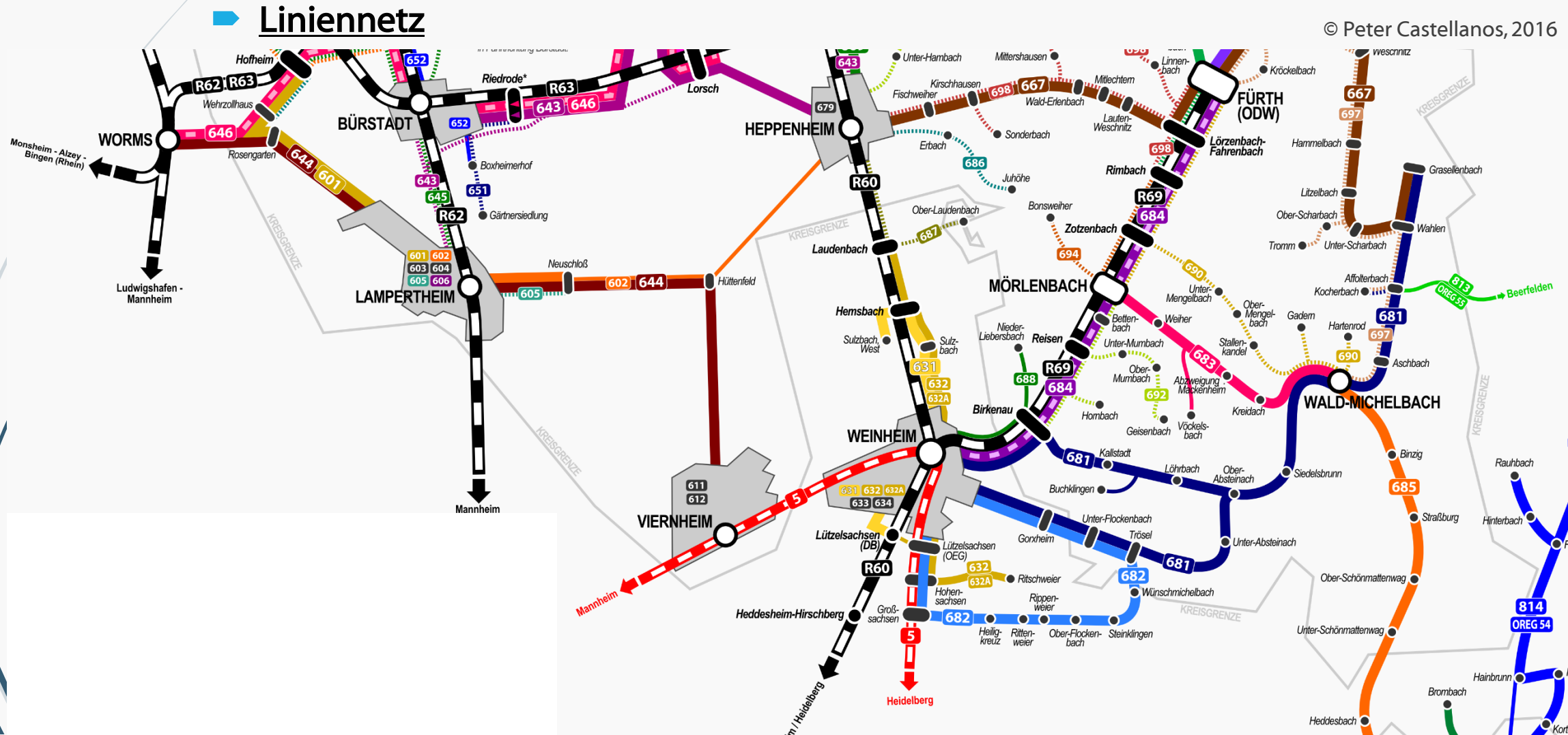
① Wichtige Netzlücken



* Keine attraktiven Verbindungen

③ Entwicklungen auf Kreisebene

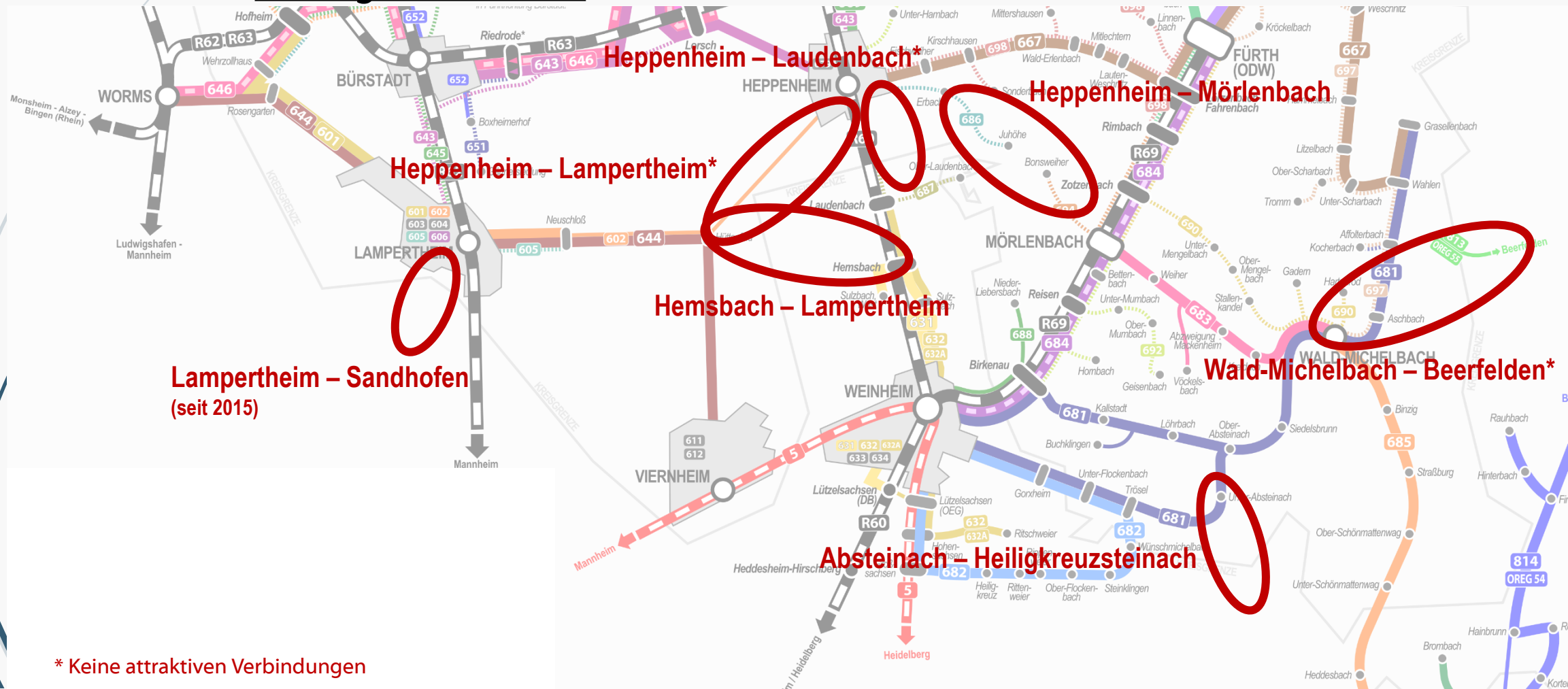
Busverkehr Status quo



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -



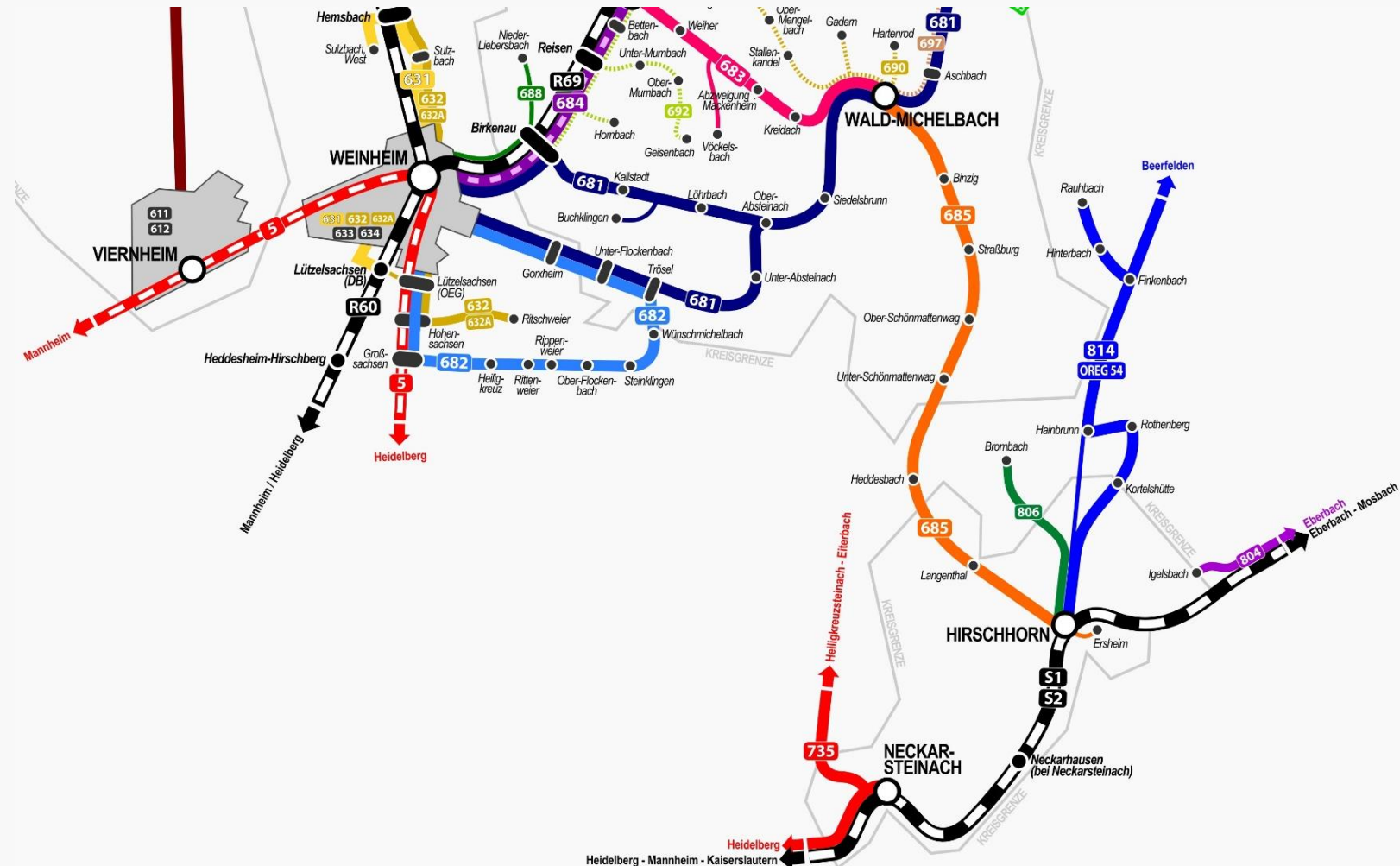
© Peter Castellanos, 2016

* Keine attraktiven Verbindungen

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

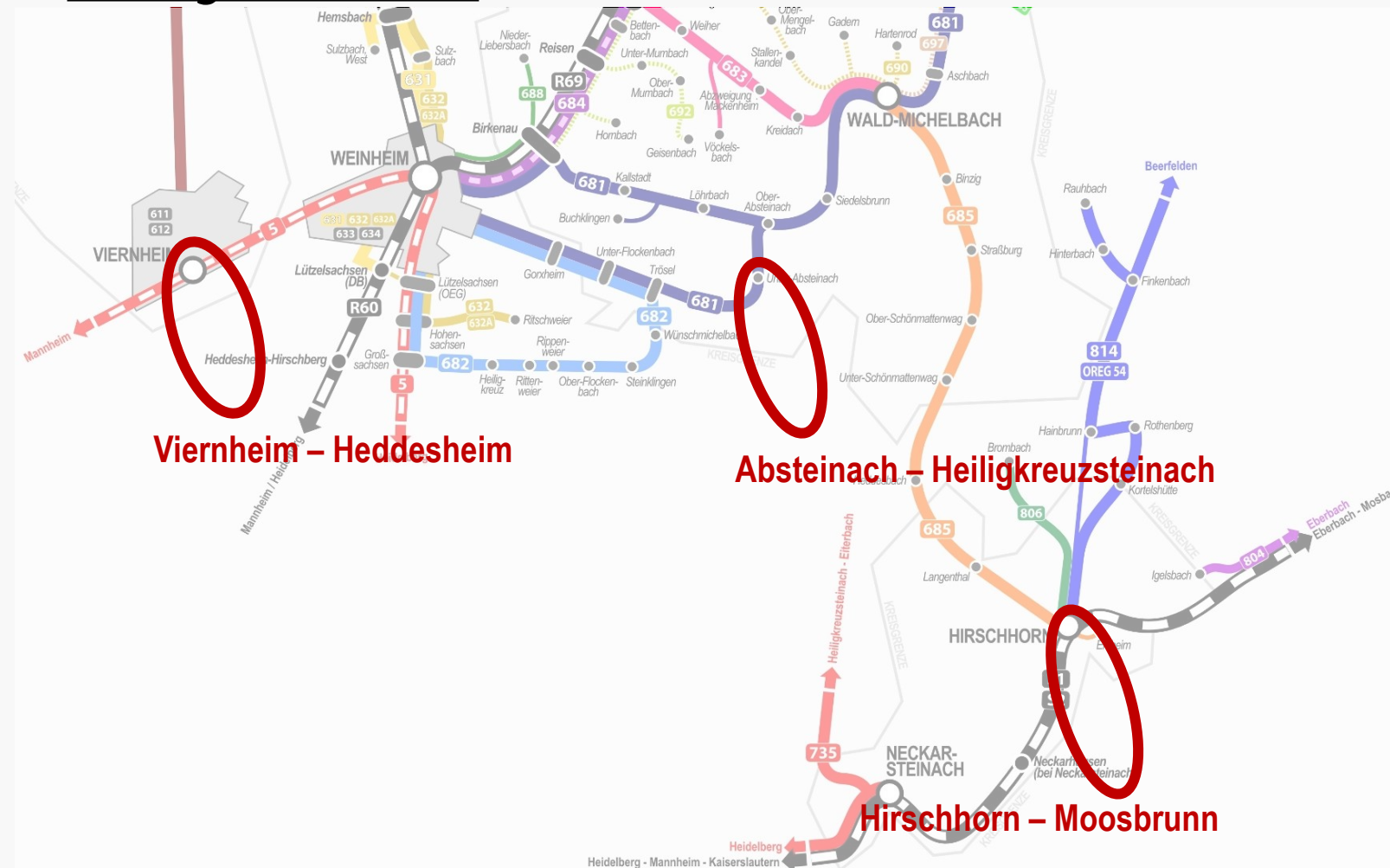
➔ Liniennetz



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -

→ Verstärkte Abhängigkeit vom Auto



**Widerspruch zu Zielen im
Regionalplan Südhessen 2010**

→ Fehlen benannter Verbindungen verhindert
gesellschaftliche Teilhabe – Inklusion ist wichtiges gesellschaftliches Thema!

→ Artikel 11 GG: Recht auf Freizügigkeit*
– Durch fehlende Verbindungen beeinträchtigt?

→ Potenzialanalyse Nahverkehrsplan 2014-2019
nicht ausführlich genug dargestellt

→ Keine Aussagen zu kreisüberschreitenden Verkehrsströmen
in alle Nachbarkreise

→ Welche Datengrundlage? Methodik?

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

② Vernetzung vorhandenes Angebot

- Laut Nahverkehrsplan 2014-2018 Errichtung eines integralen Taktknoten in Wald-Michelbach (+)
 - Definition weiterer Taktknoten fehlt (z.B. Fürth, Mörlenbach, Bensheim,...) -
- Jede Gemeinde organisiert eigenen Ruftaxiverkehr (-)
 - Oftmals kein Taktverkehr
 - Linien enden i.d.R. an Gemeindegrenzen – Verkehrsbedürfnisse aber nicht!
 - Kommunen tragen finanzielle Verantwortung (wohl gemerkt als „freiwillige Leistung“)
- Netzlücken und Fehlen eines Integralen Taktfahrplans erhöhen Reisezeit im Gesamtnetz (③ Verbindungsstandard) -

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

② Vernetzung vorhandenes Angebot ■

- Ansätze für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) erkennbar, allerdings nicht umfassend genug
- **Einheitliches Ruftaxi-/Rufbuskonzept für gesamten Kreis erforderlich**
(Unter finanzieller Beteiligung des Kreises!; Auflösung der „Kleinstaaterei“ bei durch Kommunen organisierte Ruftaxilinen)
- **Schließung von Netzlücken muss Hauptaufgabe künftiger Nahverkehrsplanung sein!**
(Aktuell: Nur mäßig bis schlechte Behebung)

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Busverkehr Status quo

③ Potenzial: Tourismus

- Idee: „NaTourBus“ zwischen Bensheim und Erbach
 - Heute schon im Takt verkehrende Linienbusse ausgestattet mit Radanhänger
 - Durchgehende kreisübergreifende Verbindung zwischen Mittelzentren (neues Angebotskonzept)
 - Ergänzung zum bestehenden NaTourBus im Odenwaldkreis
 - Beförderungsgarantie für Radfahrer(!)
 - Erhöhung Einzugsradius vorhandener Haltestellen durch Radnutzung

Als Los in laufende Ausschreibung
Linienbündel „Odenwald-Nord“
aufgenommen (Start Dez. 2016)



NaTourBus © OREG



NeObus © Neckar-Odenwald-Kreis

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Beispiele für Freizeitbusse

KREIS 22.11.2014

© bkz-online, 2014

Der Räuberbus ist ein Erfolgsmodell

Gemeinderat befasste sich mit touristischen Angeboten – Mitarbeit in Tourismusgemeinschaft Heilbronner Land wird geprüft

Tourismus hat für die Gemeinde eine wachsende Bedeutung. Über aktuelle Beteiligungen und Projekte im touristischen Bereich informierte Bürgermeister Uwe Bossert jetzt den Gemeinderat.



Der Räuberbus ist ein Erfolgsmodell

SPIEGELBERG (pm). Der Wetzsteinstollen konnte im Jahr 2014 etwa 800 Besucher verzeichnen, das Spiegelberger Glasmuseum kann 2014 sogar mit über 1000 Besuchern aufwarten. Bürgermeister Bossert dankte den ehrenamtlichen Kräften für ihren Einsatz vor Ort bei diesen Einrichtungen, ohne die dieses Angebot nicht möglich wäre.

Der Freizeitbus Räuberbus hat 2014 etwa 2400 Fahrgäste befördert, bei der Beförderung von Fahrrädern konnte sogar ein deutlicher Zuwachs von 135 Fahrrädern im Jahr 2013 auf 223 Fahrräder in diesem Jahr

verzeichnet werden. Bossert informierte weiter, dass ab dem nächsten Jahr die Räuberbussaison um vier Wochen verlängert wird.

- Kooperation zwischen Rems-Murr-Kreis, Landkreis Heilbronn, und den Kommunen Sulzbach a. d. Murr, Spiegelberg und Wüstenrot
- Weitere Infos: [Fahrrad2Go](#), [Artikel in Marbacher Zeitung vom 19.11.16](#)
- [So wirbt ein vom ÖPNV überzeugter Landkreis für seinen ÖPNV](#)

© Neckar-Odenwald-Kreis

NECKAR-ODENWALD KREIS

Startseite | Kontakt | Suche



DER LANDKREIS

LANDRATSAMT

BÜRGERSERVICE

POLITIK

BILDUNG

AKTUELLE THEMEN

Sie sind hier: Aktuelle Themen > Neuigkeiten > Erfolgreiche Saison für den NeO-BUS b...

AKTUELLE THEMEN

- » Der Landkreis
- » Landratsamt
- » Bürgerservice
- » Politik
- » Bildung
- » Aktuelle Themen
 - » Top Themen
 - » Projekte
 - » **Neuigkeiten**
 - Archiv 2009-2010
 - Archiv 2011
 - Archiv 2012
 - Archiv 2013

Erfolgreiche Saison für den NeO-BUS beendet

» 14.11.2014 14:36

Eine Radtour im Odenwald ist landschaftlich sehr reizvoll, aber wegen des Höhenprofils leider oft anstrengend. Schon seit vier Jahren schafft hier der NeO-BUS Abhilfe. Immer von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen bringt er Radfahrer und Wanderer inklusive Fahrrad von Eberbach am Neckar über Waldbrunn, Mudau und Kirchzell nach Amorbach und zurück. Mit Zu- und Aussteigemöglichkeiten an jedem Ort.

Fahrräder finden im mitgeführten Radanhänger Platz, die Kosten für das Fahrrad sind im Fahrpreis inbegriffen. Der Fahrplan ist optimal auf die Anschlüsse in Eberbach und Amorbach abgestimmt. Dort kann dann auch die Bahn in Anspruch genommen oder der Umstieg auf den NaTourBus (pendelt zwischen Miltenberg, Amorbach, Michelstadt, Erbach, Beerfelden und Eberbach) eingeplant werden, so dass bequem richtig große Touren geradelt werden können. Eine Radtour am Neckar mit einer Tour am Main verknüpfen? Kein Problem mit Hilfe des NeO-Busses. Oder eine Tour, die in Mudau startet, der Wanderbahn stetig bergab nach Mosbach folgt und dann am Neckar entlang bis Eberbach führt? Auch ohne sportliche Höchstleistung ist dieser Weg gut machbar, weil von Eberbach aus die Radler bequem zum Ausgangspunkt in

Mehr zum Thema:

[Verschlüsselt per email](#)

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Interessengemeinschaft Odenwald

➤ Mitglieder

- Natürliche & juristische Personen
- Gewerbetreibende
- Städte & Gemeinden der Region, Odenwaldkreis

➤ Ziele

- Wirtschaftliche, verkehrliche & kulturelle Weiterentwicklung der Region
- Verbesserung Verkehrs- & Kommunikationsinfrastruktur (insbesondere Odenwaldbahn)
- Stärkung des Tourismus

➤ Allgemeine Arbeit

- Erarbeitung von Leitbildern & Entwicklungskonzepten
- Organisation Beantragung Fördermittel aller Ebenen



© IGO



© IGO

③ Entwicklungen auf Kreisebene

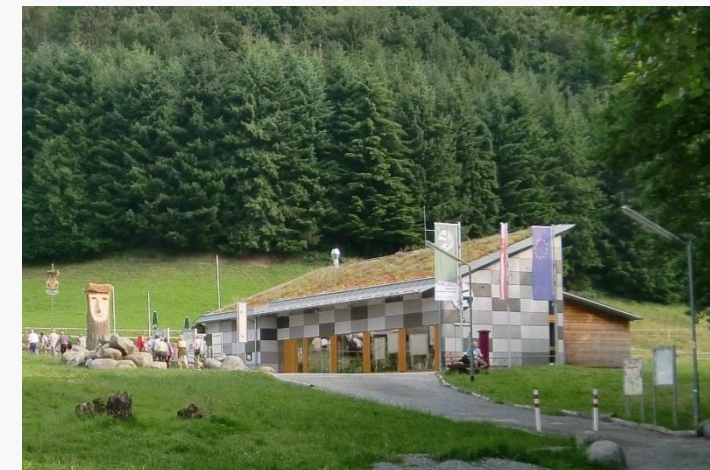
Interessengemeinschaft Odenwald

➤ Einige Schwerpunkte der letzten 15 Jahre

- Erarbeitung & Fortschreibung Regionales Entwicklungskonzept unter Bürgerbeteiligung
 - Voraussetzung für Abschöpfung von Fördermitteln
 - Umsetzungsbeispiele:
 - Besucherzentrum Felsenmeer Reichenbach (siehe Bild unten)
 - Besucherzentrum Haselburg Höchst (Odw)
 - Römischer Wachturm Vielbrunn
- Verkehrsbereich
 - Stärkere Kooperation zwischen Aufgabenträgern des ÖPNV
 - Führung Neubaustrecke Ffm – Mannheim über Darmstadt
 - Maßgebliche Beteiligung am Erwecken der Odenwaldbahn aus „Dornröschenschlaf“
 - Kreisübergreifende touristische Busverkehre
 - Gebietsübergreifendes „Odenwald-Ticket“ (Anlass/Details siehe nächste Folie)



© Kurt-Michael Hess, 2007



© IGO



Werden diese Impulse von allen Akteuren gemeinsam verfolgt, ist schnelle Umsetzung im Interesse der Region Odenwald vorstellbar

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

➔ Tarife:

- Keine auf die **Bedürfnisse von Bewohnern / Gästen des Kreises Bergstraße** zugeschnittene Fahrkarten (Tarifgrenzen machen Nahverkehrsnutzung zu „teurem Spaß“ bzw. „Überzeugungssache“)
- (-) **Günstige Stadtverkehrstarife** für Einzelfahrten („Nullwabe“) – besonders für Neukunden wichtig!
(Erster Eindruck der Preise entsteht durch Kontakt mit Einzelfahrscheinen)
 - ➔ In Bürstadt vorhanden + in anderen Städten wünschenswert (-)
- **Kein Tourismus-Ticket** für Gäste der „Region Odenwald“
(Ticket ohne „Verbundgrenzprobleme“)
- Keine Möglichkeit **Verbundfahrscheine unabhängig vom Startpunkt** an Automaten zu erwerben
(nur in Automaten im Verbundgebiet möglich)
- (-) **Gültigkeit von Verbundfahrscheinen in Fernverkehrszügen**
(z.B. im Falle eines Zugausfalls oder hoher Verspätung)

Beispiel NRW:
„ÖPNV-Dschungel“,
WDR-Sendung „markt“
<https://www.youtube.com/watch?v=KlxUtEoPM2A>,
aufgerufen am 26.4.2016

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

► Service

(+/-) Qualitätsmanagement

(+) Haltestellenausstattung im Nahverkehrsplan definiert

(+/-) Zustände sind nicht katastrophal – aber stark verbesserungswürdig

- Regelmäßige Qualitätskontrollen für Haltestellen fehlen

(-) Anschlussgarantien zwischen Bus/Bus bzw. Bus/Bahn (z.B. mithilfe einer zentralen Leitstelle)

- Einheitlicher Ansprechpartner für...

- Ruftaxi-Vorbestellung?
- Fahrplanauskünfte?
- Informationen zu Übergangstarifen, Zusatzfahrtscheinen für IC,...?
- Wenn der Bus mal nicht kommt oder ob der Anschluss abgewartet wird?
- ...

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

➔ Fahrgastinformation

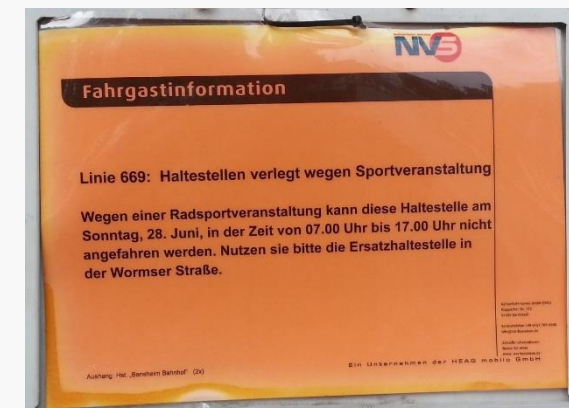
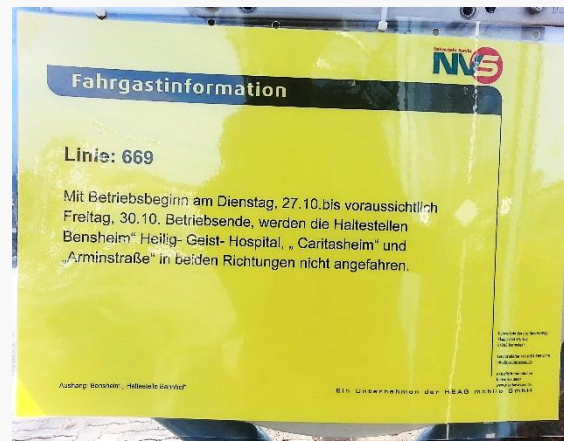
■ Orientierung:

- ➔ Keine Liniennetzpläne und Fahrpläne als kostenlose Printmedien zum Ausgeben (z.B. als Faltplan)
- ➔ Wenige **EINHEITLICHE** Liniennetze (Größtenteils auf Linienbündel bezogene Pläne vorhanden – orientierungslose Fahrgäste interessieren aber keine Linienbündel, sondern ÖPNV-Linien)
- ➔ Fehlende Tarifinformationen an Haltestellen

+ Fahrplanbuch als „traditionelles Informationsmedium“ für 1,50€ verfügbar

? Kundenorientiertes Management im Falle von Baumaßnahmen

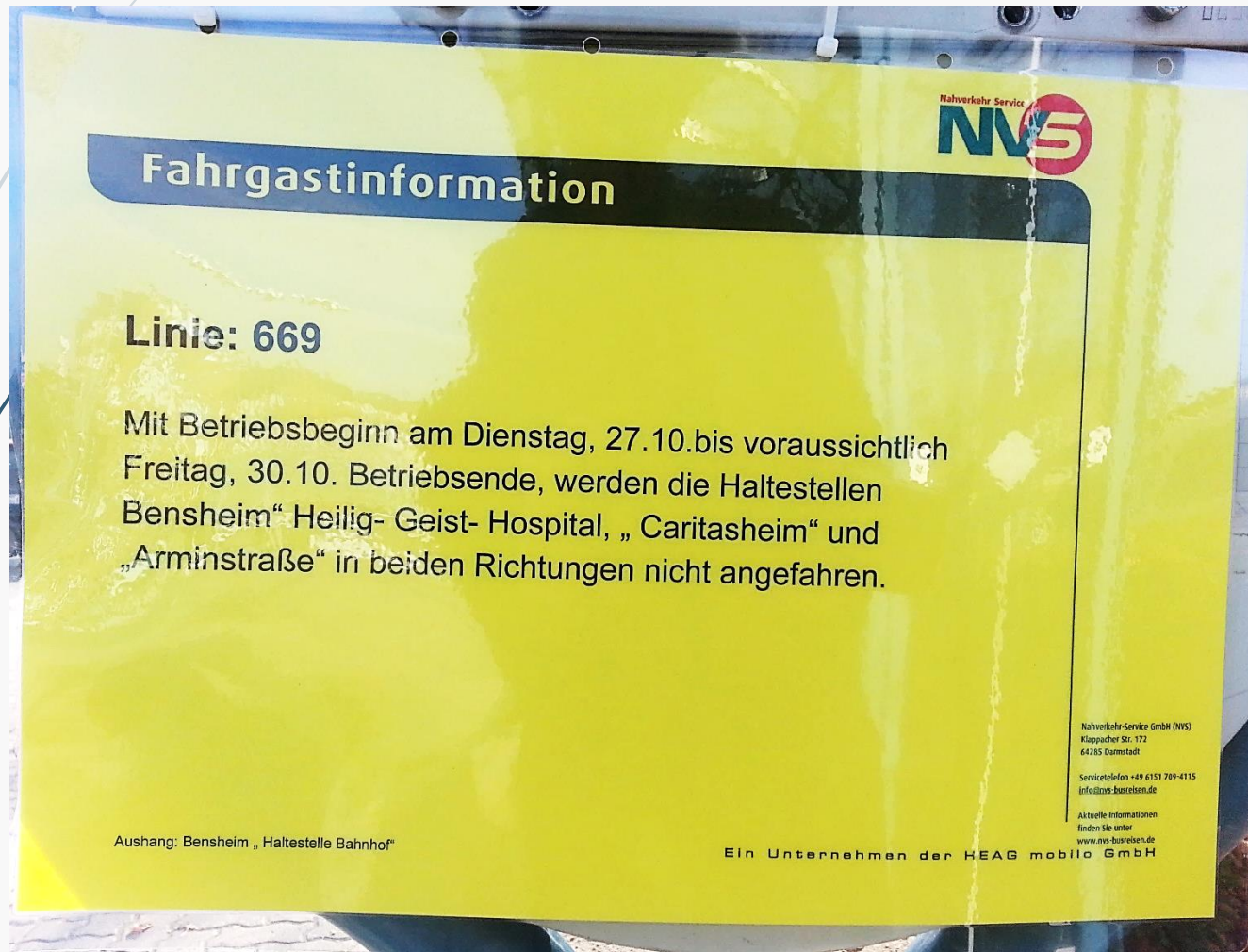
(Bsp. Linie 669 Bensheim)



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

➔ Fahrgastinformation

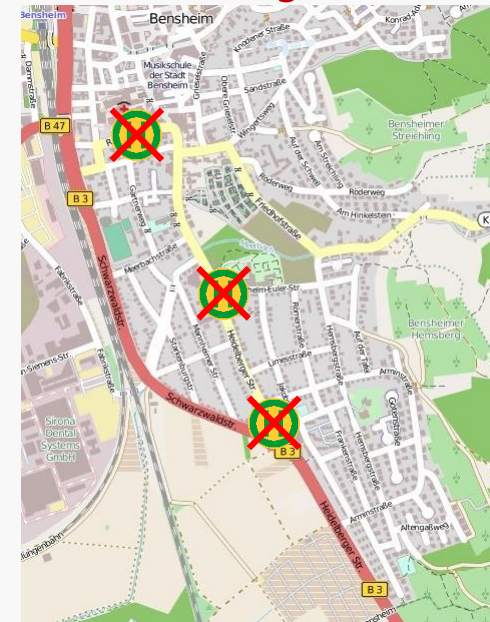


➔ Aushang vorhanden

➔ Grund für Wegfall der Haltestellen??

➔ Für 4 Tage wurden noch nicht einmal Ersatzhaltestellen in der Nähe errichtet

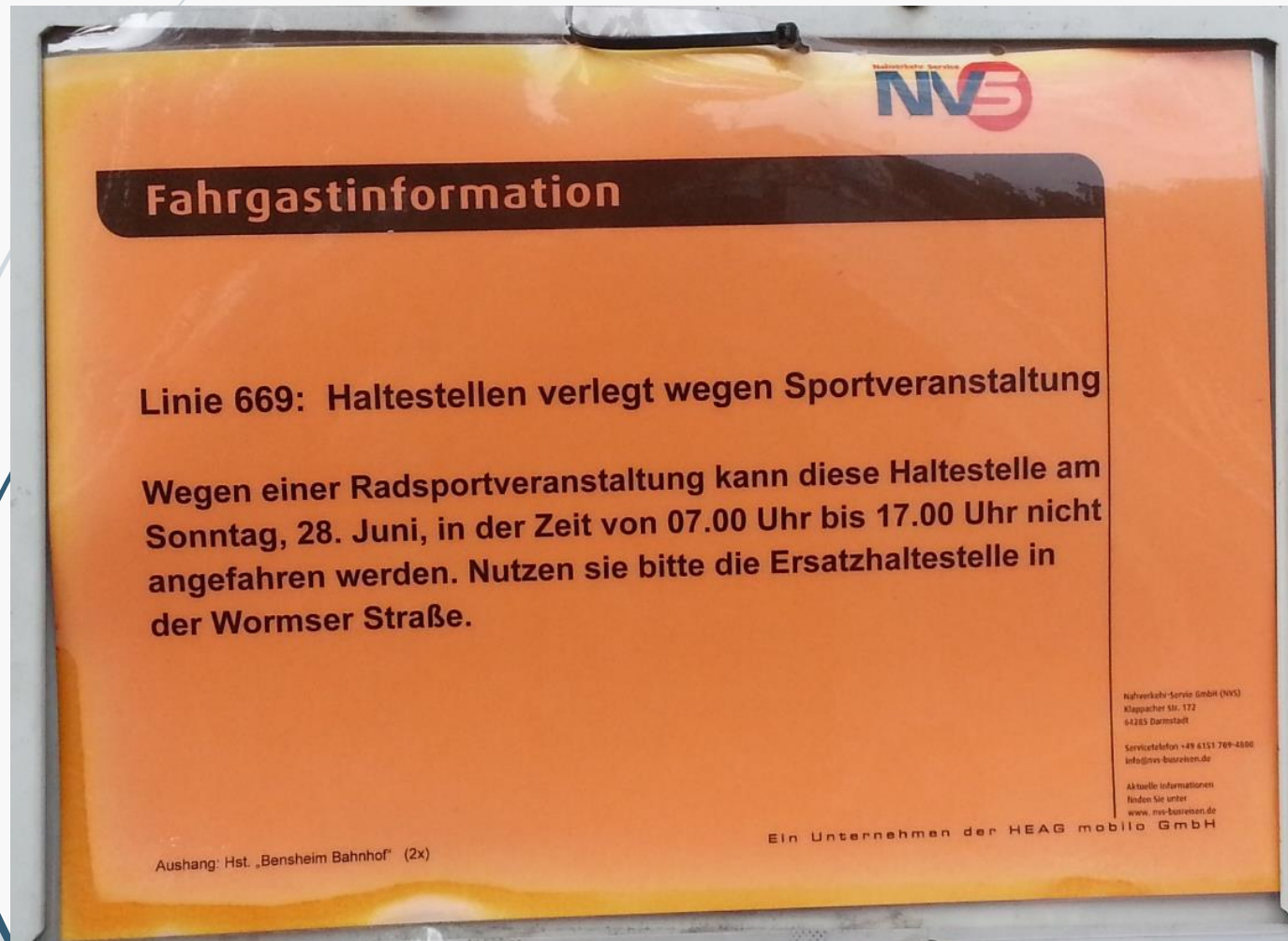
➔ Bensheimer Süden (inkl. Caritasheim) in dieser Zeit vollständig vom ÖPNV abgehängt



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

➔ Fahrgastinformation



➔ Aushang vorhanden

➔ Grund für Wegfall der Haltestelle

➔ **Wo befindet sich diese Ersatzhaltestelle?
(„Kein Plan!“ im wahrsten Wortsinn)**

➔ **„Wir bitten Sie die Unannehmlichkeiten
zu entschuldigen“ – oder auch nicht...**

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

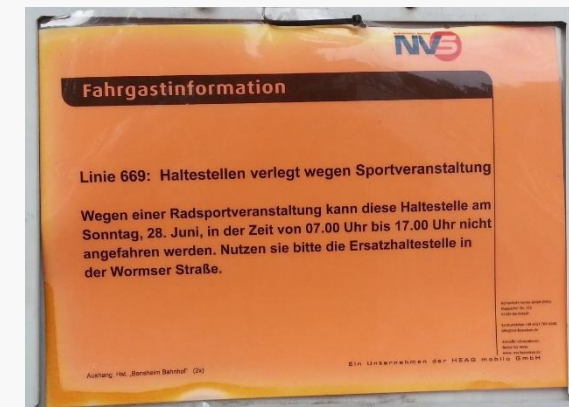
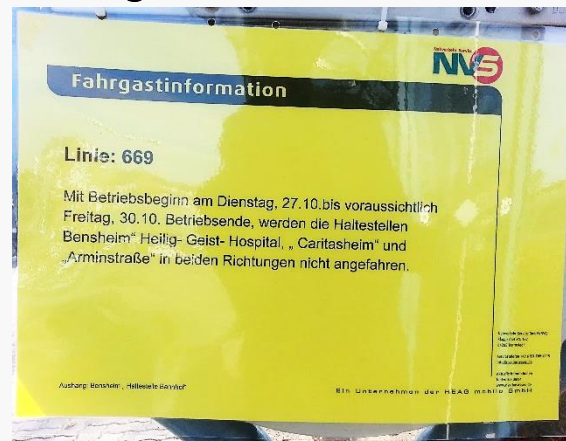
➔ Fahrgastinformation

- Keine Liniennetzpläne und Fahrpläne als kostenlose Printmedien zum Ausgeben (z.B. als faltplan, Fahrplanbuch, ...)

- (-) Wenige EINHEITLICHE Liniennetze
(Größtenteils auf Linienbündel bezogene Pläne vorhanden – orientierungslose Fahrgäste interessieren aber keine Linienbündel, sondern ÖPNV-Linien)

- (+) Fahrplanbuch als „traditionelles Informationsmedium“ für 1,50€ verfügbar

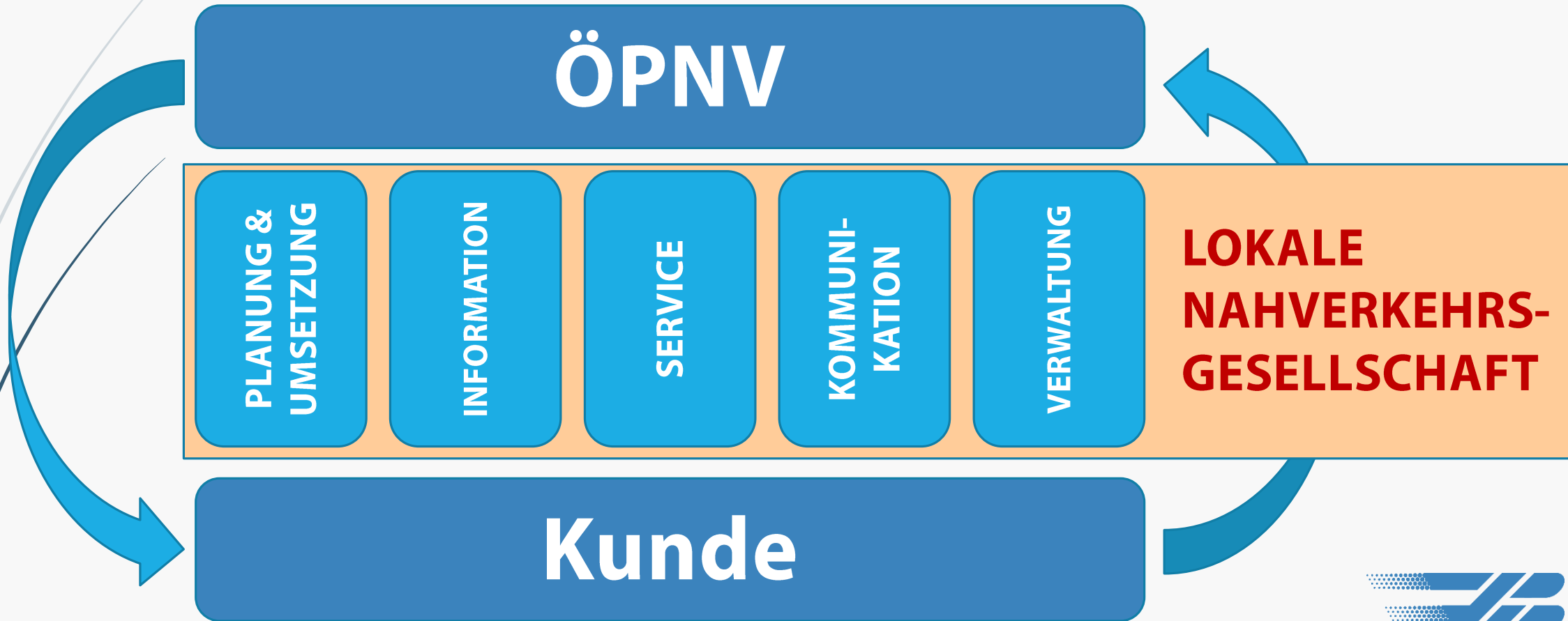
- Kundenorientiertes Management im Falle von Baumaßnahmen ➔ **Nicht existent!**
(Bsp. Linie 669 Bensheim)



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

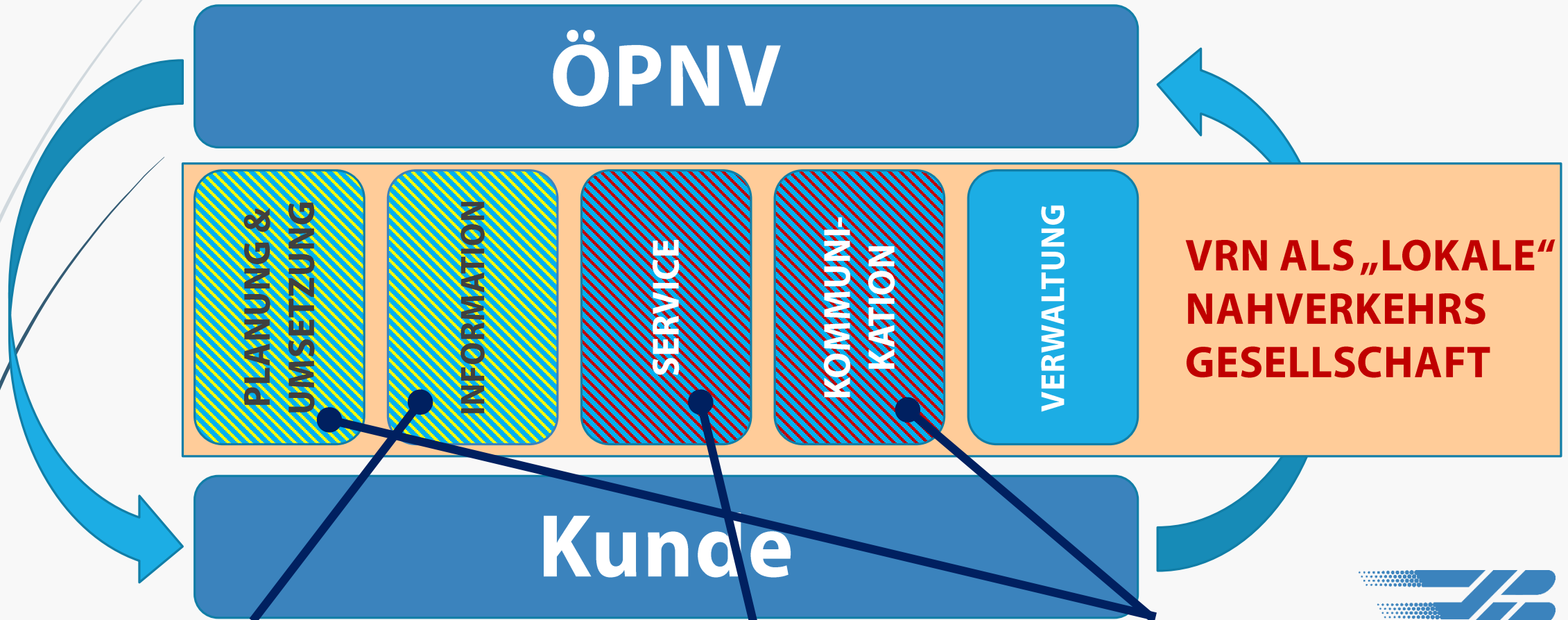
- ▶ Lokale Nahverkehrsgesellschaft als Vermittler zwischen ÖPNV & Kunden



③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsorganisation

- ➔ Erfahrungen mit VRN als „lokale“ Nahverkehrsgesellschaft für Kreis Bergstraße



Nicht auf allen Kanälen verfügbar
bzw. große „Holpflicht“ für Kunden

Vgl. vorherige Folien

- Mangelnde Transparenz
- Keine Beteiligungsmöglichkeiten

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsplan

➤ Allgemeines zu Nahverkehrsplänen

(gemäß Personenbeförderungsgesetz (PbefG) & Hessisches ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG Hessen))

- Alle 5 Jahre müssen Aufgabenträger (Kreise, kreisfreie Städte, Verkehrsverbünde) darüber entscheiden, ob sie sich mit dem ÖPNV auseinandersetzen möchten (§14, Abs. 8, ÖPNVG Hessen)
- **Definition von Angebots- & Qualitätsstandards** zur „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (§8, Abs. 3, PbefG, Sätze 1 & 2)
- „Angemessene und diskriminierungsfreie“ **Berücksichtigung der Interessen von Verkehrsunternehmen & bestimmten Interessensgruppen** (z.B. Fahrgastverbände) (§8, Abs. 3, PbefG, Sätze 6 & 7)
- **Mindestanforderungen** (§14, Abs. 4, ÖPNVG Hessen)
 - Bestandsaufnahme, Analyse, Prognose & Bewertung Gesamtverkehr einschl. Verkehrsinfrastruktur
 - Definition Liniennetz, Bedienungs- und Verbindungsstandards, Beförderungs- & Erschließungsqualität
 - Aussagen zu Abstimmung Regionalverkehr und anderen Verkehrsträgern + Barrierefreiheit
 - Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem Maßnahmen für Entwicklung und Verbesserung des Angebotes ersichtlich ist
 - Anforderungen an Fahrzeuge, Infrastruktur
 - Finanzierungskonzept, Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung, Organisationskonzept

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Nahverkehrsplan

➔ Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-2018

Positive Seiten	Negative Seiten
<ul style="list-style-type: none">(+) Definition von Mindeststandards für Haltestellenausstattung+ Angebotsstandards (z.B. Linienbündel Ried) weisen in richtige Richtung(+) Im Vergleich zu vorherigen NVPs umfassendere Betrachtung des Themas Mobilität und ...+ ...Durchführung einer Potenzialuntersuchung	<ul style="list-style-type: none">- Keine ernst zu nehmende Mängelanalyse- Aspekt der Kundennähe wird überhaupt nicht thematisiert (Analyse über ÖPNV Erschließung fehlt)- Kreisübergreifende Verbindungen, Tarife Kreuzungsmöglichkeit Weschnitztalbahn* werden nicht behandelt- Netzlücken nicht umfassend genug thematisiert(-) Status quo bleibt hinter seinen Möglichkeiten zurück (Beispiel: Verknüpfung von Linien 667/669 in HP, Lehrstraße schon heute gut möglich)- Keine politischen Ziele erkennbar (z.B. „Verringerung Anteil MIV-Wege am Gesamtverkehr um 10%“)

* Der Schienennahverkehr ist zwar nicht gesetzlich verpflichtender Bestandteil lokaler Nahverkehrspläne, darf aber informell über Vorstellungen einer entsprechenden Weiterentwicklung erwähnt werden. Im Kreis Bergstraße existiert ein [Gutachten aus dem Jahr 2000](#) über die Weiterentwicklung der Weschnitztal- und Überwaldbahn, dessen Ziele im vorherigen Nahverkehrsplan z.T. enthalten waren.

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Herausforderungen

- ▶ Planungs- bzw. Organisationskapazitäten scheinbar nicht vorhanden
- ▶ Umgang mit Fahrgastbelangen
 - ▶ Grosse-Gutachten mehr oder weniger diskussionslos vom Tisch (nicht mehr im Nahverkehrsplan zu finden)
 - ▶ Keine Erarbeitung bzw. Diskussion von auf Region zugeschnittenen Lösungen
 - ▶ Anforderungen von (potenziellen) Fahrgäste werden kaum gehört/untersucht
- ▶ Informationspolitik / Transparenz
 - ▶ Was macht der VRN bzgl. Kreis Bergstraße aktuell konkret?
 - ▶ Was wurde in den vergangenen Jahren – abgesehen vom Nahverkehrsplan – entwickelt?

③ Entwicklungen auf Kreisebene

Ursachen

➤ Großteil der Politik...

- ...tut sich mit Nahverkehrsthemen schwer
 - Thema ist zugegeben recht komplex, aber wichtig – PRO BAHN steht für Gespräche immer gerne bereit, wird leider selten bis gar nicht in Anspruch genommen
 - Meist keine konkreten Ziele in Programmen (lediglich Floskeln, wie „ÖPNV stärken“)
- ...nutzt den angeblich erfolgreichen Nahverkehr ([PM der Kreiskoalition CDU-Grüne vom 4.3.2015](#))
vermutlich nicht selbst – sonst wäre hinter Selbstlob noch ein „wir müssen weitere grundlegende Dinge anpacken“

➤ Fehlende Verantwortungsstrukturen/Gremien

- LOKALE Nahverkehrsgesellschaft mit LOKALER Präsenz und Transparenz ggü. den hiesigen Nutzern des Nahverkehrs
- Fahrgastbeirat → Hoffnung: Thema ist im aktuellen (Anfang 2016) schwarz-roten Koalitionsvertrag enthalten (+)
- Schaffung von Planungskapazitäten und Service-Stellen, die Beratung aus einer Hand anbieten

③ Entwicklungen auf Kreisebene

ÖPNV Zukunft

➤ Organisation – effektivere Strukturen notwendig

- ➔ Eigenständige Lokale Nahverkehrsgesellschaft als Ansprechpartner und Interessensvertretung für den Kreis Bergstraße vor Ort
- ➔ Fahrgastbeirat (Kreis Bergstraße noch einziger Landkreis in Hessen ohne Fahrgastbeirat!!)
- ➔ Bis vor kurzem kaum aussagekräftige politische Zielsetzungen bzw. systematische Entwicklung erkennbar (Große Hoffnungen in schwarz-rote Kreiskoalition)

➤ Tarife

- ➔ Auf Bewohner des Kreises Bergstraße zugeschnittene Angebote dringend notwendig
- ➔ Kompromisse auch möglich! (z.B. Übergangsregelung bis zum nächsten Oberzentrum)
- ➔ Vollständige Integration des Ruftaxis in Verbundtarife BEIDER Verbände RMV & VRN
- ➔ Stärkere Forcierung des Tourismus
 - „Odenwald-Ticket“ mit uneingeschränkter Gültigkeit im Bereich DA – MA/HD – Eberbach – Babenhausen
 - Gästekarte für kostenfreie/ermäßigte Nutzung des ÖPNV (z.B. nach Vorbild der „KONUS“-Gästekarte)

🔊 Hausaufgaben ÖPNV-Planung

- ✓ Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele laut Nahverkehrsplan
- ✓ Integralen Taktfahrplan als Leitbild / Rahmenkonzept vor Augen halten
- ✓ Schließung von Netzlücken und (Wieder-)Herstellung von kreisübergreifenden Busverbindungen zwischen Zentren im Sinne einer gemeinsamen „Kultur- & Tourismusregion Odenwald“
- ✓ Optimierung alternativer Bedienformen zu kreisweitem Konzept (Kombibus, Rufbus, ...) – keine „Kleinstaaterei“ bei Angebotssystematik
- ✓ Bürgerbeteiligung als Chance – nicht als Last begreifen

🔊 Hausaufgaben Mobilitätsplanung

- ✓ Lösungsneutrale Diskussion von Verkehrsproblemen
 - nicht „monomodal“ denken, sondern alle Verkehrsmittel als sich ergänzendes Netzwerk betrachten
 - Bewertung von Straßenbauvorhaben nur mit verkehrsträgerübergreifender Analyse
- ✓ ÖPNV als unverzichtbare Säule intelligenter Mobilitätsplanung begreifen & alle Verkehrsmittel integrieren – nicht konkurrieren lassen
- ✓ Intelligente Siedlungsplanung vorantreiben
- ✓ Weiterentwicklung kommunaler Stellplatzsatzungen
(Reduktion zu errichtender Pkw-Stellplätze durch Mobilitätsmanagement ermöglichen)

Schlusswort

Zukunftsprojekte

- Elektrifizierung Linie 669 ??

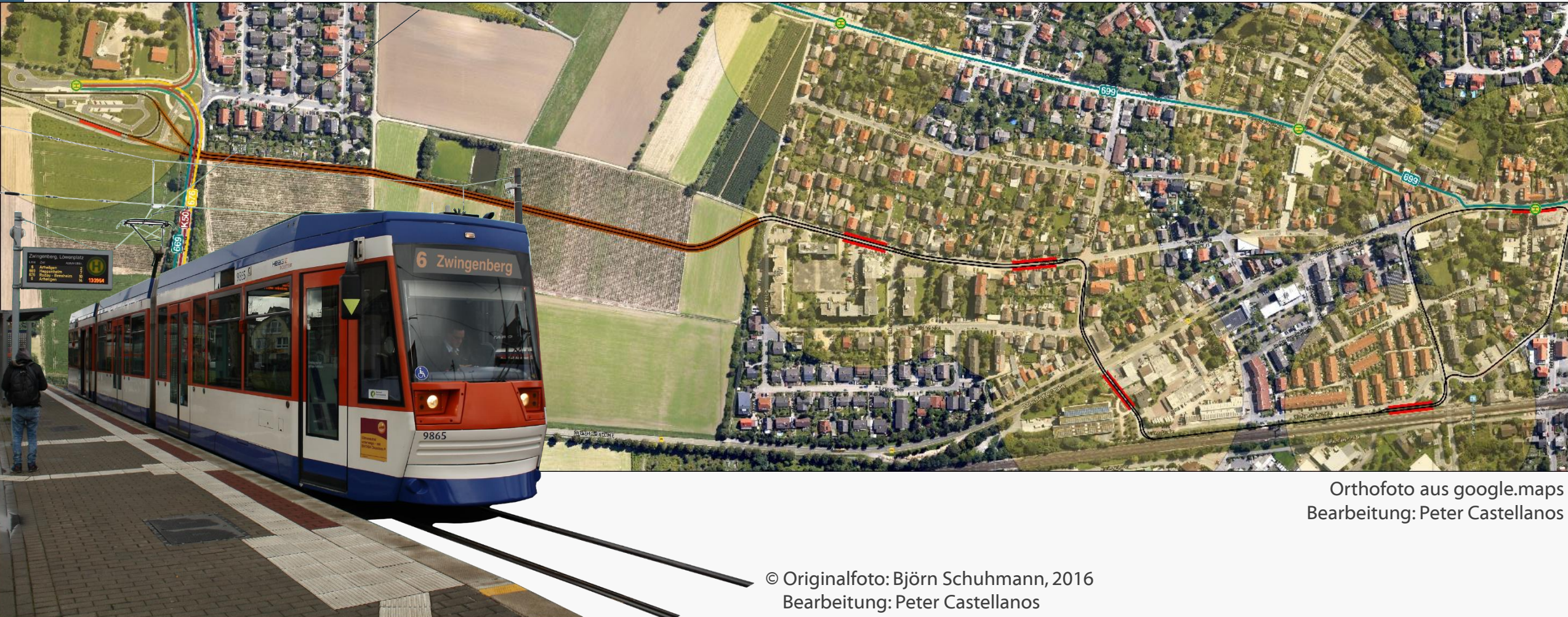


© Florian Baumgart, 2015
Bearbeitung: Peter Castellanos

Schlusswort

Zukunftsprojekte

- ➔ Verlängerung HEAG-Straßenbahn bis Zwingenberg Bahnhof ??



Orthofoto aus google.maps
Bearbeitung: Peter Castellanos

Schlusswort

Zukunftsprojekte

➔ Förderung Lastenfahrräder



Zukunftsprojekte

➤ Bonbons verteilen:

- Gratis Monatskarte, für jemanden der einen Monat Führerschein abgibt??
- Gratis Zeitkarte für Neubürger?? (vgl. Hanauer Straßenbahn GmbH)
- Gratis ÖPNV-Nutzung für Inhaber einer Saisonkarte für Basinus Bad/Badesee ??
(vgl. Citybus Michelstadt/Erbach)
- ...



Vorher muss jedoch unbedingt überzeugendes Angebot vorliegen, auf das sich der potenzielle Kunde einlassen kann!



JETZT Weichen für Zukunft der Mobilität richtig stellen!

Der Kreis Bergstraße hat Potenzial zur Vorbildregion für nachhaltige Mobilität zu werden!



PRO BAHN  **nformiert** 

*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Quellen

- http://www.koelner-klimawandel.de/fileadmin/ideenwettbewerb/2012/18_OePNV-Feinerschliessung_CB.pdf
- <http://www.lnvg-gg.de/LNVG/HauptframeLNVG.html>, aufgerufen am 9.4.2016
- Wachsen & Schrumpfen von Städten & Gemeinden, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- & Raumforschung Bonn, <http://gis.uba.de/mapapps/resources/apps/bbsr/index.html?lang=de>, aufgerufen am 9.4.2016
- Hessisches Statistisches Landesamt 2016, <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/umwelt-verkehr/regionaldaten/index.html>, aufgerufen am 9.4.2016
- Daten zum Verkehr, Umweltbundesamt, 2012, <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4364.pdf>, aufgerufen am 9.4.2016
- Umweltbundesamt, Position – Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, 2013, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laerminderung_im_verkehr.pdf, aufgerufen am 9.4.2016
- Stadtportrait Bensheim, Website der Stadt Bensheim, 2016, <http://www.bensheim.de/leben-in-bensheim/stadtportraet.html>, aufgerufen am 9.4.2016
- Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Bensheim, https://www.bensheim.de/fileadmin/media/bensheim/04-Leben-in-Bensheim/Klimaschutz/Masterplan-Klimaschutz_Endbericht_Bensheim_Masterplan_April_2014.pdf, aufgerufen am 9.4.2016
- Überplanung Stadtverkehr Bensheim, Website Firma plan:mobil Kassel, <http://plan-mobil.de/projekte/ueberplanung-stadtverkehr-bensheim/>, aufgerufen am 7.3.2016
- Siedlungsstrukturelle Kreistypen: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raubeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen4/Download_Karte_PDF.pdf?_blob=publicationFile&v=7, aufgerufen am 9.4.2016) und Raumtypen nach Lage: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raubeobachtung/Raumabgrenzungen/Raumtypen2010_krs/Download_KarteLageKrs.pdf?_blob=publicationFile&v=3, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Bonn, aufgerufen am 9.4.2016
- Bilder Lastenräder: Projekt „Lasten auf die Räder“, Verkehrsclub Deutschland 2014, <http://lastenrad.vcd.org/startseite/>, aufgerufen am 30.4.2016
- Gesetzliche Grundlagen Nahverkehrsplanung: Hessisches ÖPNV Gesetz: <http://www.rv.hessenrecht.hessen.de/>, abgerufen am 30.4.2016; Personenbeförderungsgesetz: <http://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>, abgerufen am 30.4.2016