

Nachhaltige Mobilität durch attraktiven ÖPNV

- Herausforderungen & Lösungsansätze für den ÖPNV im Kreis Bergstraße -
Peter Castellanos – Bensheim, den 11.6.2018



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 Uhr)
 - Halbstundentakt Schienenpersonennahverkehr
- Nutzergerechte Entwicklung Schienenpersonenfernverkehr
 - Vollanbindung Darmstadt Hbf an Neubaustrecke
 - Sicherstellung bestehender Verkehrsbedienung (bzw. Vermeidung von Verschlechterungen)
- Regionalplanerische Siedlungsentwicklung an Schienenachsen

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

Unsere Umsetzungsstrategien



- **Pressearbeit** (Verfolgen & bewerten wichtiger Ereignisse, Bürgern eine Stimme geben, ...)
- **Meinungsbildende Aktionen** (z.B. Petitionen, Info- & Diskussionsveranstaltungen)
- **Bewertung von Planwerken & Kommunikation derer Inhalte**
 - Nahverkehrspläne
 - Regionalpläne
- **Mitwirkung in verschiedenen Gremien**
 - Fahrgastbeiräte
 - Fahrplankonferenzen
 - Partizipationsveranstaltungen
- **Gespräche mit Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, ...**
 - Wer unsere Beratung nutzt, verliert nichts – wer unsere Angebote ignoriert, schafft Misstrauen!
- **Exklusives Netzwerk & Bildungsangebote für unsere Mitglieder**
 - Teilnahme an wichtigen Tagungen, Kongressen, Seminaren, ...
 - Austausch/Diskussion über Mailinglisten, Arbeitssitzungen, Fachausschüsse, Zeitungen, ...

➔ **WIR SIND DIE INTERESSIERTE ORGANISIERTE ÖFFENTLICHKEIT !!!**

Ⓞ Vorstellung PRO BAHN

... und das kostet ! € € €



- Unsere aktiven Mitglieder arbeiten zu 100% ehrenamtlich (ohne Vergütungen!)
- Die beschriebenen Aktivitäten lassen sich nur teilweise über Mitgliedsbeiträge finanzieren...

Art der Mitgliedschaft	Beitrag pro Jahr
Einzelmitglied	46 €
Einzelmitglied mit geringem Einkommen (auf Antrag)	28 €
Juniormitglied	28 €
Familie	54€
Organisation (Unternehmen, Verein, Verwaltung, Bildungseinrichtung, ...)	Individuell, jedoch mind. 60€

- ...einen weiteren wichtigen Anteil bilden Spenden !
 - Leisten auch Sie einen Anteil am Erfolg unserer Arbeit
 - Wir stellen Ihnen auch gerne eine Spendenquittung aus

Sie sehen...



**Jeder kann einen Beitrag im Rahmen
der eigenen Möglichkeiten leisten!**

**Beschwerden allein genügt nicht,
man muss auch aktiv handeln!**

**→ Unterstützen Sie uns ! – Werden Sie Mitglied oder spenden Sie
für eine Gemeinschaft, die den öffentlichen Verkehr fördert !**



Inhalt

① Grundlagen

- Gesellschaftliche Trends
- Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen
- Nachhaltige Mobilität

② ÖPNV im Kreis Bergstraße (Regionalbus & Schienenverkehr)

- Wo stehen wir jetzt? Was läuft gut, was schief ?
- Wohin wollen wir & wie kommen wir dorthin ?

③ Kommunalen ÖPNV (Stadtverkehre & andere kommunale Angelegenheiten)

- Wo stehen wir jetzt? Was läuft gut, was schief ?
- Wohin wollen wir und wie kommen wir dorthin?



1

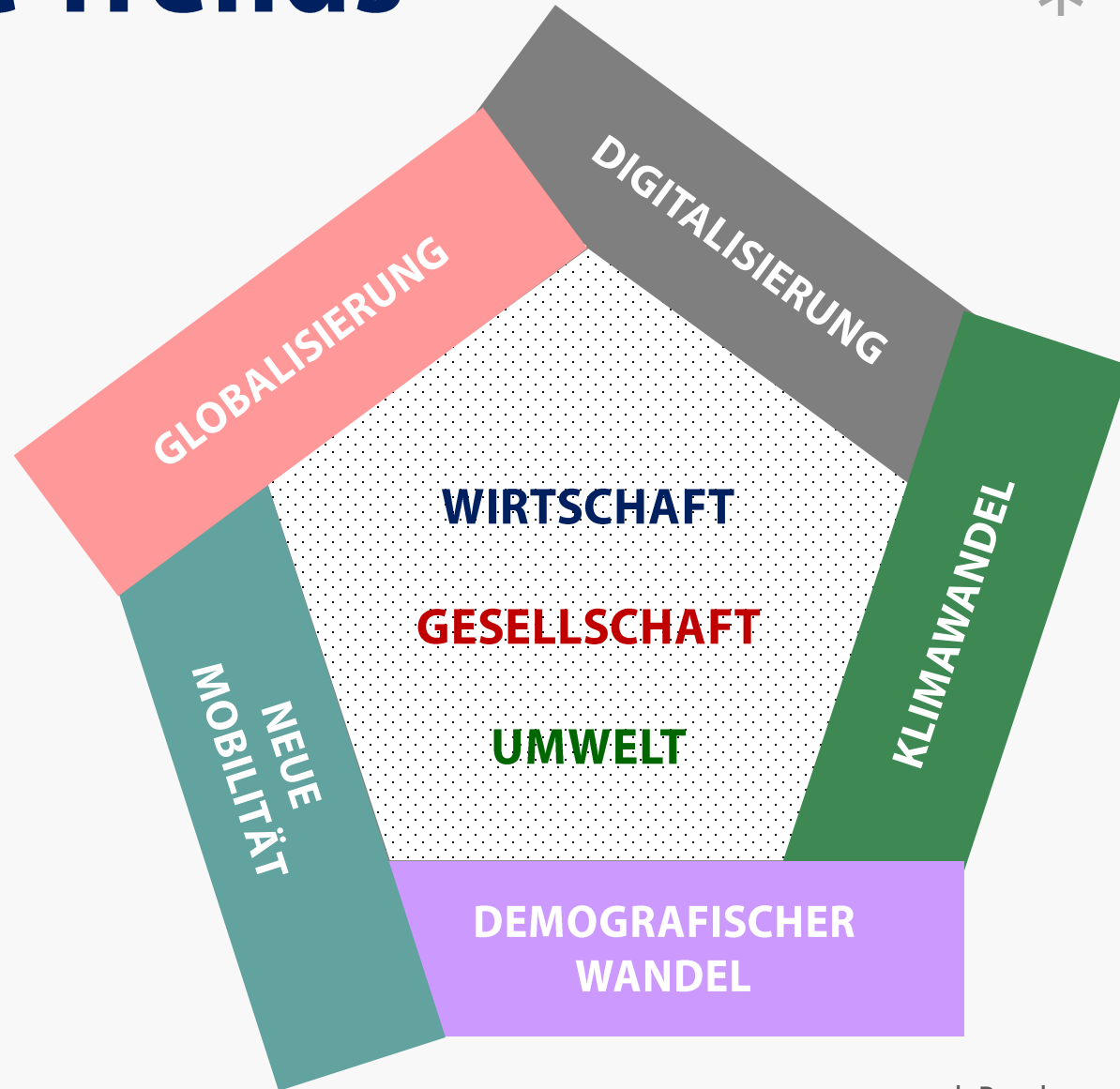
Grundlagen

1 Grundlagen

Globale Trends



➔ MEGATRENDS:

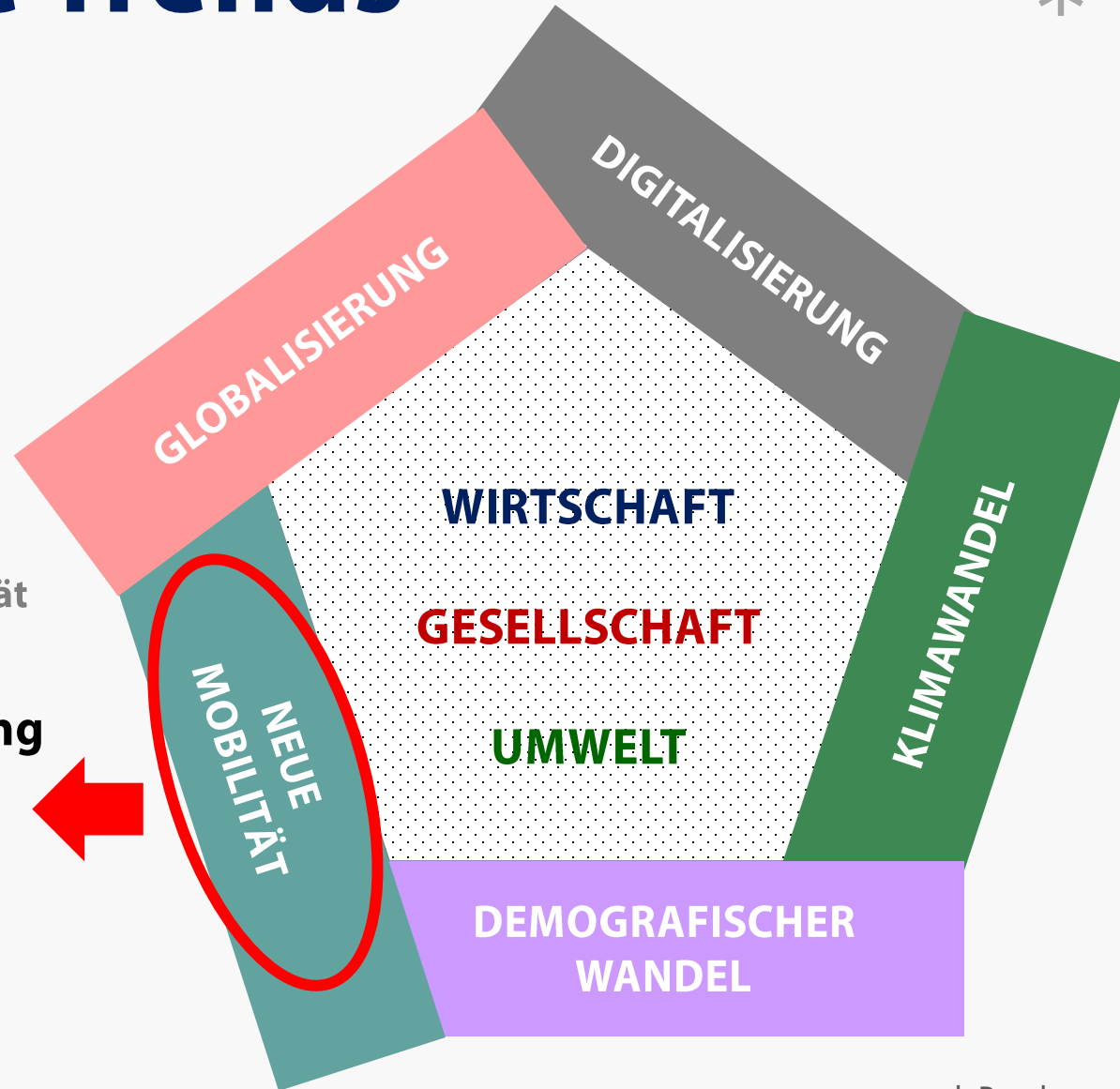


① Grundlagen

Globale Trends



➔ MEGATRENDS:



Weitere bzw. für Mobilität relevante Trends:

- Individualisierung
- Konnektivität
- Urbanisierung
- Neo-Ökologie
- ...

① Grundlagen

Globale Trends



➤ KLIMA: 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“ durch Zerstörung von Lebensgrundlagen

➤ ROHSTOFFE: 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

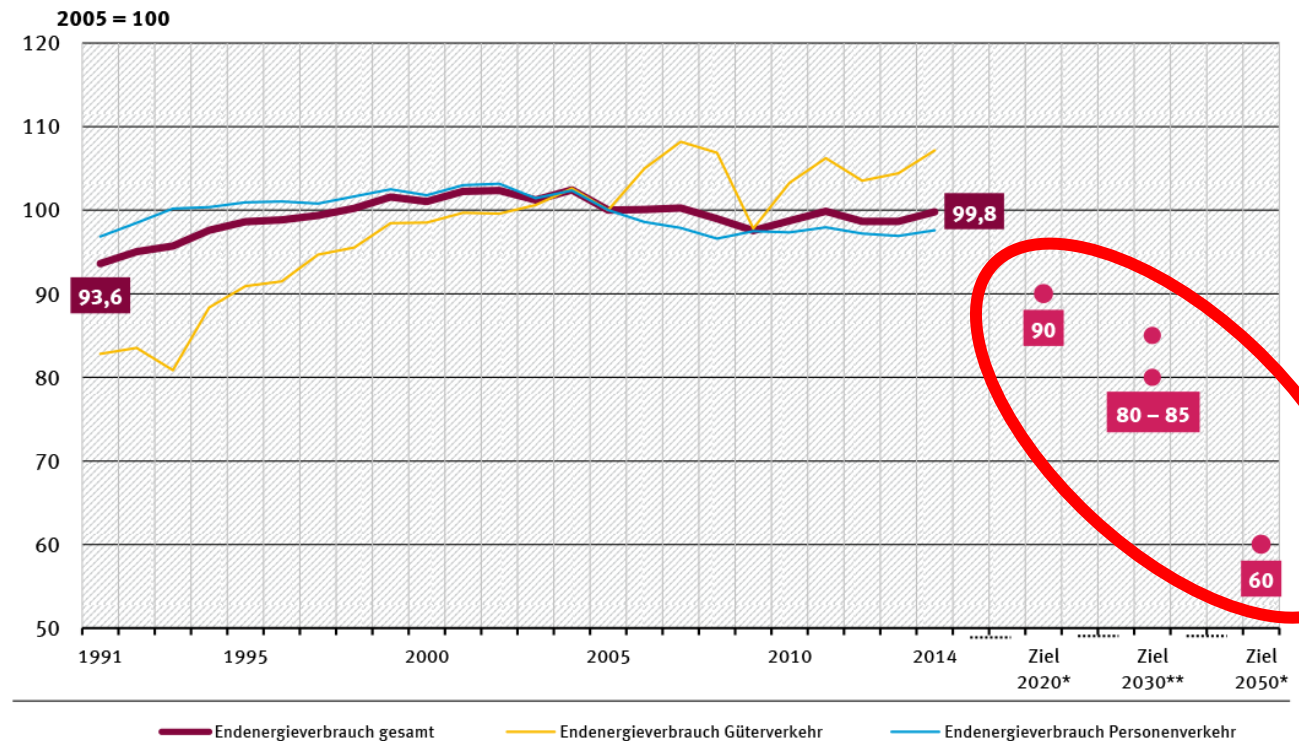
Klimabilanz



Wie umweltfreundlich ist unser heutiger Verkehr?

Umweltziele im Verkehr werden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit verfehlt

Endenergieverbrauch des Verkehrs



* Ziele für Endenergieverbrauch gesamt; basiert auf dem Energiekonzept der Bundesregierung (2010)

** Ziel für Endenergieverbrauch sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs; basiert auf der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (2016)

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD Version 5.63 (11/2016)

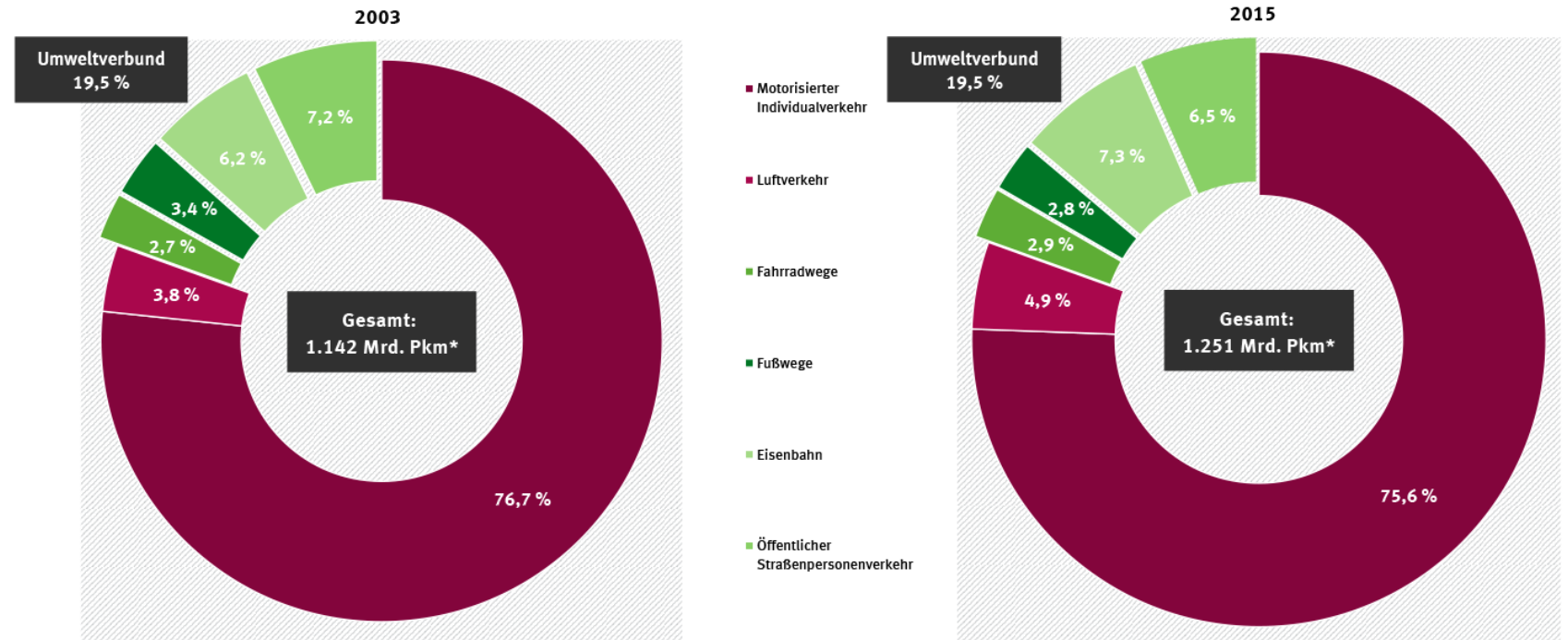
1 Grundlagen

Klimabilanz



Wie umweltfreundlich ist unser heutiger Verkehr?

Modal Split im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs



* Milliarden Personenkilometer

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge

1 Grundlagen

Klimabilanz

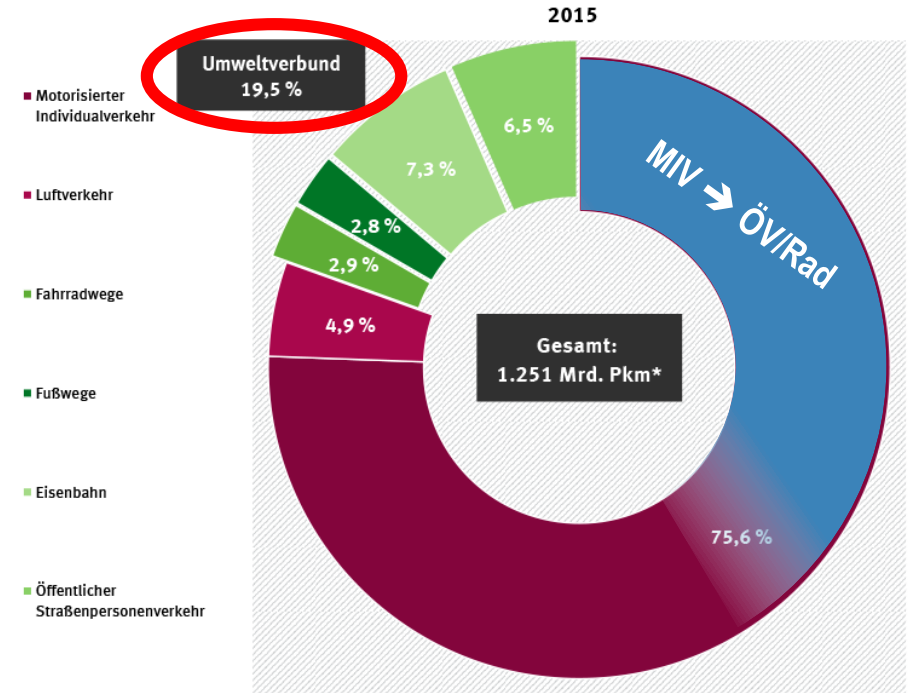
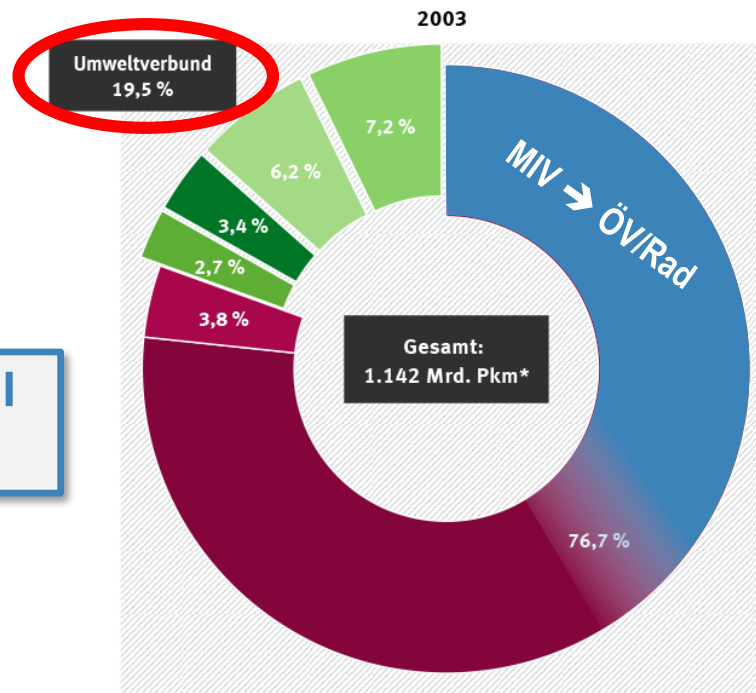


Wie umweltfreundlich ist unser heutiger Verkehr?

Da ist noch gewaltig „Luft nach Oben“ !!

Verlagerungspotenzial zu ÖV & Fahrrad!!

Modal Split im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs



* Milliarden Personenkilometer

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge

1 Grundlagen

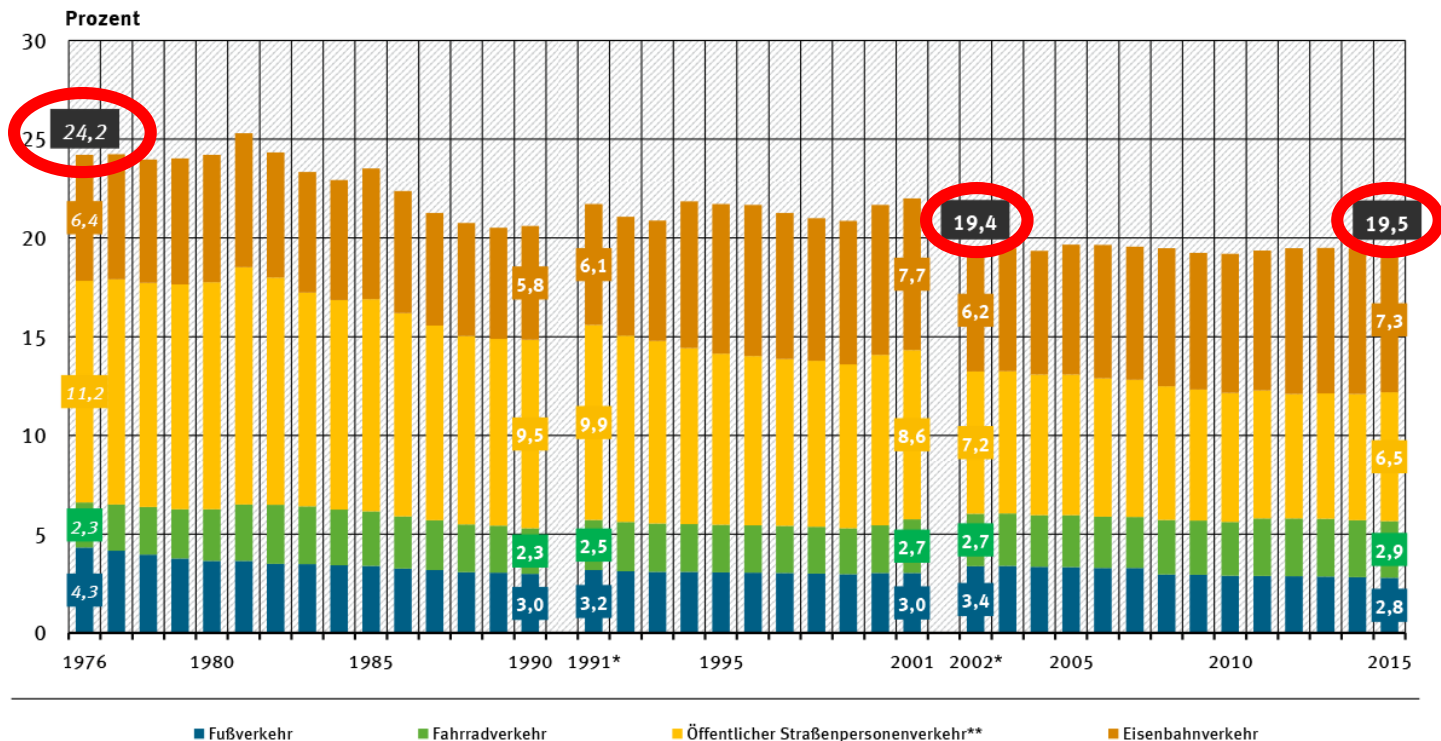
Klimabilanz



Wie umweltfreundlich ist unser heutiger Verkehr?

Da ist noch gewaltig „Luft nach Oben“ !!

Anteil Fuß-, Fahrrad-, Eisenbahn- und Öffentlicher Straßenpersonenverkehr am Personenverkehrsaufwand*



* wegen Änderungen in der Berechnungsmethode sind die Werte ab 1991 bzw. 2002 nur eingeschränkt mit denen der Vorjahre vergleichbar
** umfasst unter anderem Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen (verschiedene Jahrgänge); Mitteilung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) vom 25.04.2016 (nicht veröffentlichte Zwischenjahre)

1 Grundlagen

Klimabilanz

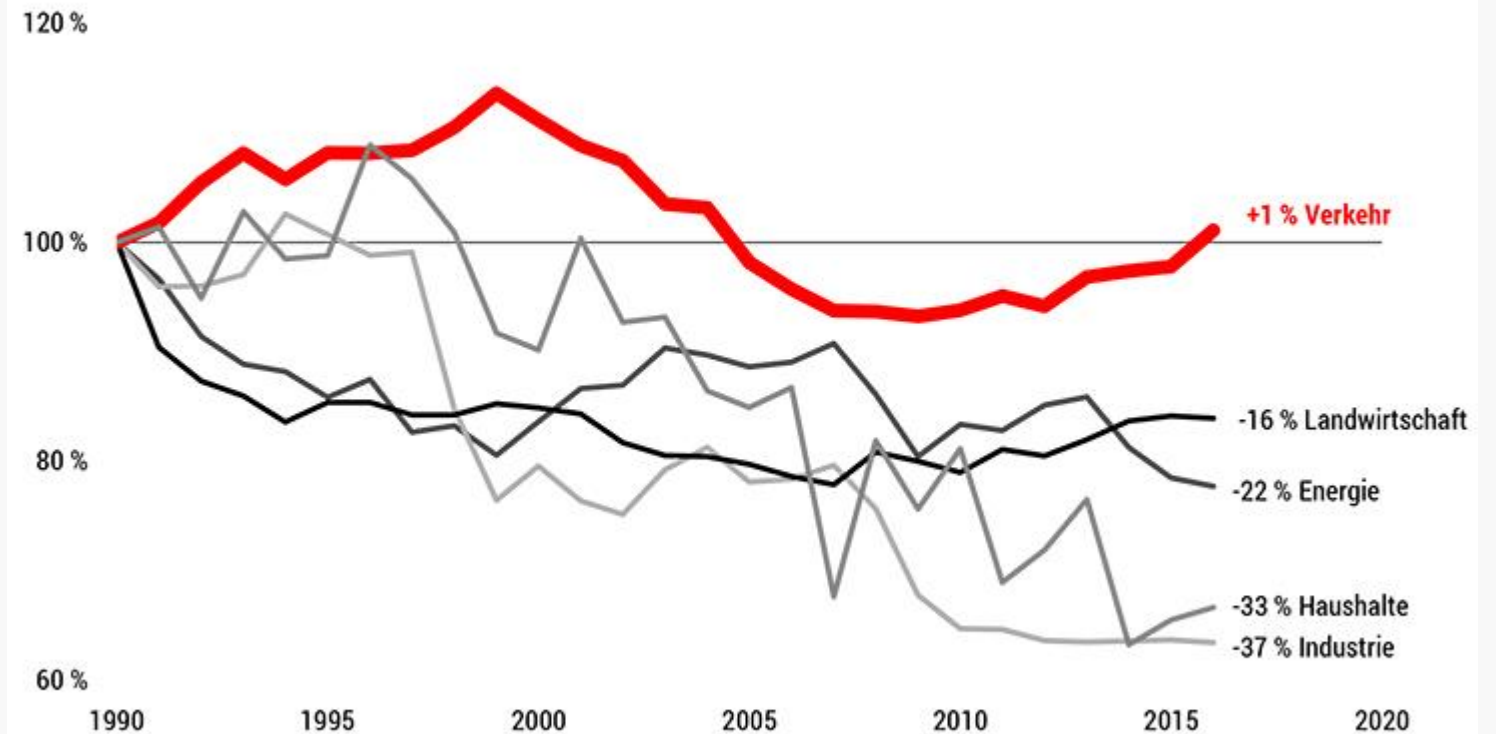


► Wie umweltfreundlich ist unser heutiger Verkehr?

Verkehr ist einziger Sektor, der seine Klimabilanz insgesamt NICHT verbessern konnte!

Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

Entwicklung von 1990 bis 2016 in %, 1990=100 %

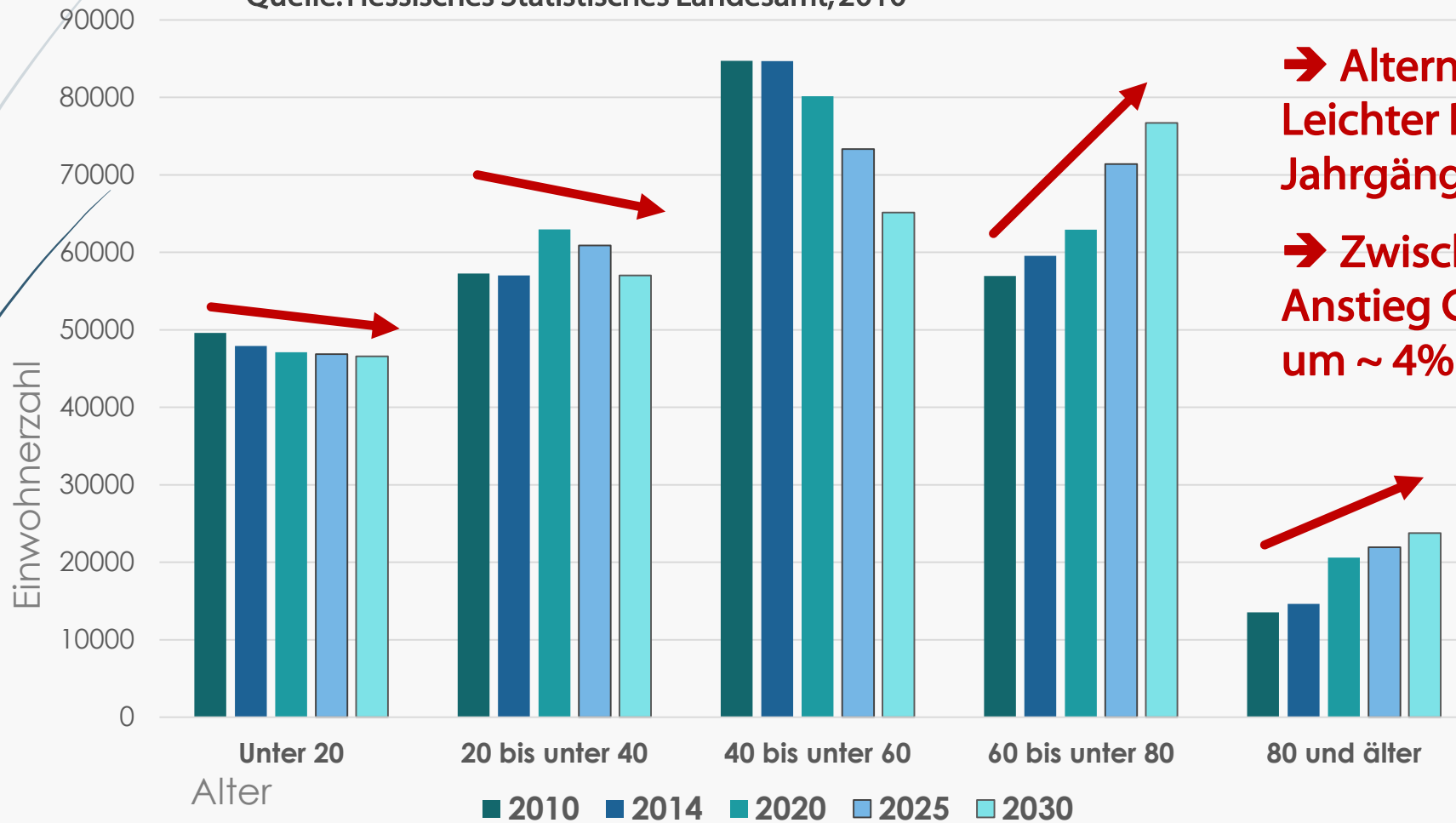


1 Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

DEMOGRAF. WANDEL: Bevölkerungsprognose Kreis Bergstraße 2008 – 2030

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2010



→ Alternde Gesellschaft /
Leichter Rückgang jüngerer
Jahrgänge

→ Zwischen 2014 & 2030
Anstieg Gesamtbevölkerung
um ~ 4%

① Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

→ Bedeutung für ÖPNV

- **! Verantwortungsträger des ÖPNV dürfen Trends nicht ignorieren !**

Neue Kundengruppen erschließen / Angebotsabbau verhindern:

→ Schaffung von Mobilitätsangeboten für Jedermann

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

→ Herstellung von Kundennähe bzw. mehr FLEXIBILITÄT

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

→ Errichtung moderner Stadtbus- bzw. Gemeindebussysteme + attraktiver Lösungen für jeden Stadtteil

(Bezahlbare und unkomplizierte Lösungen insbes. für Klein- & Mittelstädte)

→ Aufbau nachhaltiger Finanzierungsgrundlagen

① Grundlagen

Gesellschaftliche Trends

➔ Bedeutung für ÖPNV

➔ **! Verantwortungsträger des ÖPNV dürfen Trends nicht ignorieren !**

Abwägung durch
Lokalpolitik & Verwaltung

SCHÜLERKUTSCHE mit
hohem Subventionsbedarf

↕ VS. ↕

Für **JEDERMANN**
KUNDENORIENTIERTES
Angebot mit geringerem
Subventionsbedarf

Neue Kundengruppen erschließen / Angebotsabbau verhindern:

**Bekannte Techniken & Mittel zur Angebotsoptimierung im
Linienverkehr (Bus & Bahn) werden leider oft nicht ausgeschöpft**

**Viele Verantwortungsträger verstecken sich i.d.R. hinter der
klassischen Ausrede „kein Geld für ÖPNV-Ausbau“**

**Angebotsformen, wie Ruftaxi, sollten nur als Lösungen für bestimmte
Einsatzbereiche – nicht als „Allzweckwaffe“ gegen Erschließungsdefizite –
angewendet werden → Motto „Such’ mir den Anwendungsfall für meine Lösung“**

**Effizientere Nutzung bestehender Finanzmittel & Anwendung
alternativer Finanzierungsformen wird oft nicht in Betracht gezogen**

① Grundlagen

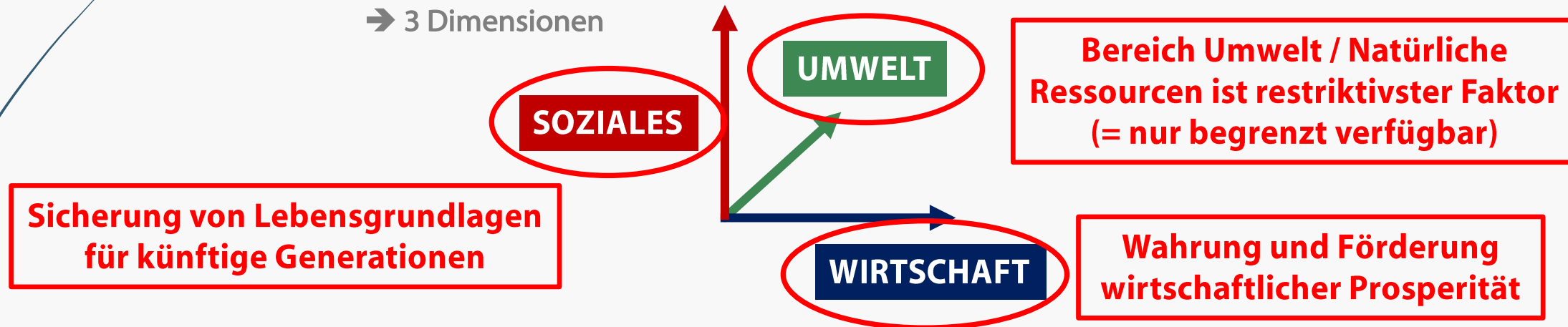
Nachhaltigkeit

➤ Definition „Nachhaltige Entwicklung“

➤ AGENDA 2030 (nach Brundtland-Report, 1987*):

- Weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt mit sozialer Gerechtigkeit im Rahmen der ökologischen Ressourcen der Erde in Einklang bringen (Quelle: <https://17ziele.de/17ziele>)

➔ 3 Dimensionen



Überführung von herkömmlichen Systemen/Gewohnheiten in nachhaltige(re) Konzepte ist zentrale Herausforderung unserer Zeit

* Quelle: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland_report_563.htm

① Grundlagen

Nachhaltigkeit

SOZIALES

UMWELT

WIRTSCHAFT

➔ 17 Ziele der vereinten Nationen



1 Grundlagen

Nachhaltigkeit

SOZIALES

UMWELT

WIRTSCHAFT

17 Ziele der vereinten Nationen



Aus diesen allgemeinen Zielen lassen sich konkrete Ziele für den Bereich Mobilität & Verkehr ableiten



① Grundlagen

Mobilität

➤ Begriff „Mobilität“

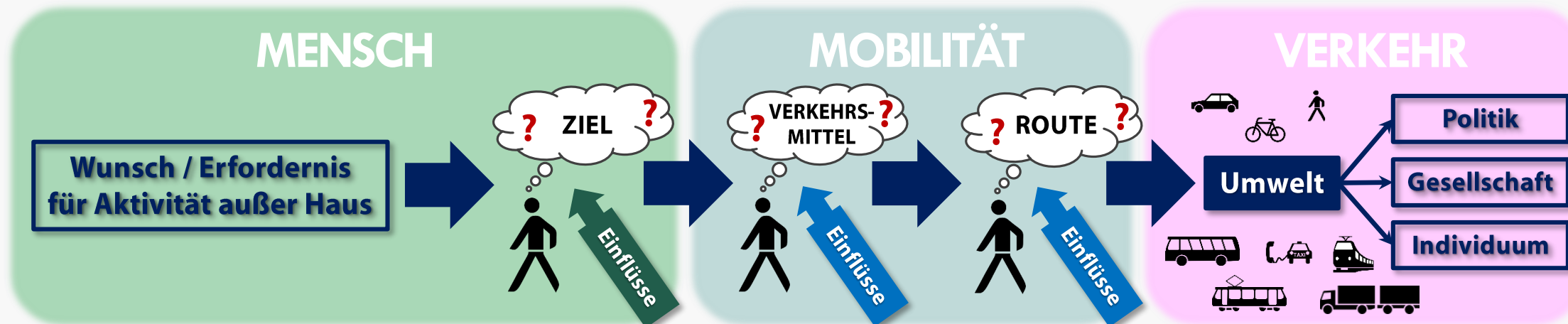
➤ Abgrenzung Soziale Mobilität ⇔ Räumliche Mobilität:

- 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? (vereinfachte Darstellung)

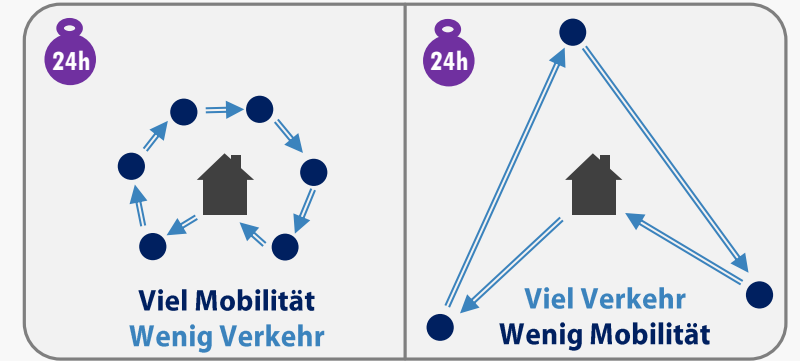


1 Grundlagen

Mobilität

➤ Räumliche Mobilität

- **Mobilität ≠ Verkehr** → Verkehr ist Ergebnis eines Entscheidungsprozesses („ausgeführte Mobilität“)
- **Wesentliche Kenngröße: Wege pro Zeiteinheit** (\triangleq Außer-Haus-Aktivitäten pro Zeiteinheit - 1)
- **„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 stellen
 - = ... 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

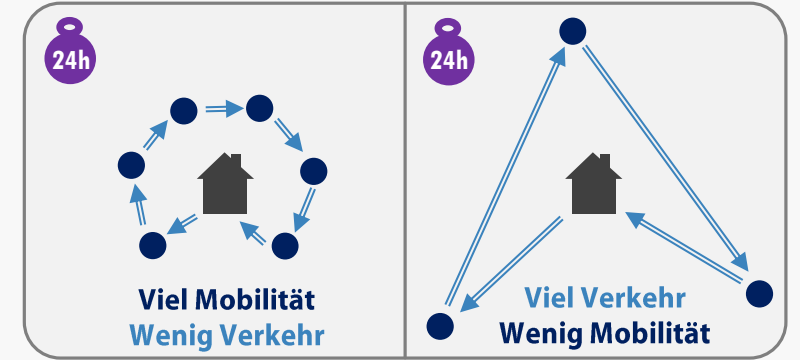


„Mobilität“ ist nicht auf Verkehrsmittel bzw. Bewegung im Raum beschränkt! → Eher „Gelegenheiten“ oder „Teilhabe“ für alle Menschen



1 Grundlagen

Nachhaltige Mobilität



➤ Nachhaltigkeit

- Wahrung von Ressourcen für künftige Generationen
 - Rücksicht auf Umwelt & Klima
 - Finanzierung

➤ Mobilität

- Sicherstellung & Wahrung der Möglichkeit Aktivitäten (Arbeit, Freizeit, Versorgung etc.) durchführen zu können → **Lebensqualität**
 - Verkehrsbedürfnisse sind Ergebnis möglicher Gelegenheiten im Raum
 - Gelegenheiten zur Reduktion von Verkehr bzw. Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl



„Nachhaltige Mobilität“ = Ermöglichung von Aktivitäten durch sozial verträgliche Abwicklung bestehender Verkehrsbedürfnisse & Schaffung neuer wohnortnaher Gelegenheiten (→ Förderung von Nahmobilität)





Was muss unternommen werden, um einer nachhaltigen Mobilität näher zu kommen?

Problemanalyse → Ableitung von Aufgaben

1 Grundlagen

Verkehrsprobleme

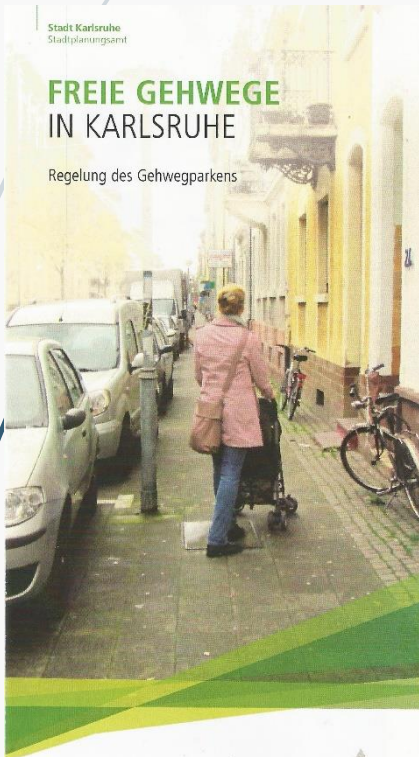
➔ Raumkonflikte

➔ 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

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

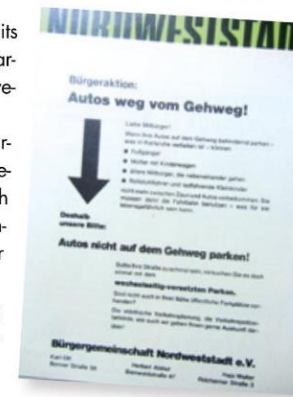
„Heute bleibt das Auto steh´n, lass uns mal um den Block ´rum gehen.“

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

➤ Raumkonflikte

➤ Städte zugesperrt (Beispiel Darmstadt)

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

Darmstädter Echo, 13.6.2013

Gehwege zugesperrt: 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

► Raumkonflikte

► Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

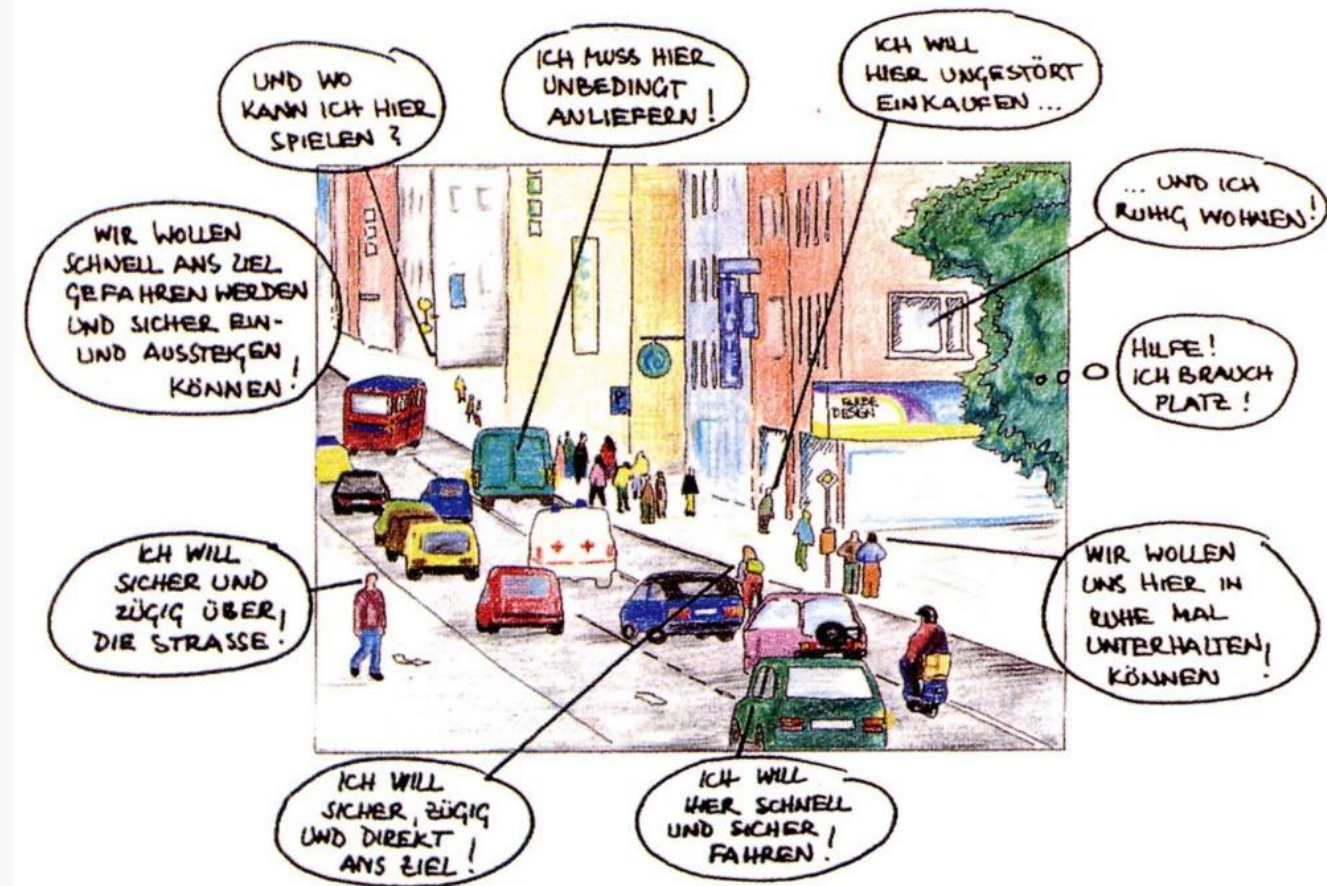
► VERKEHR

- Verbindung
- Erschließung

► STADT

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

Kunst ist es den
Spagat zu schaffen



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

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!

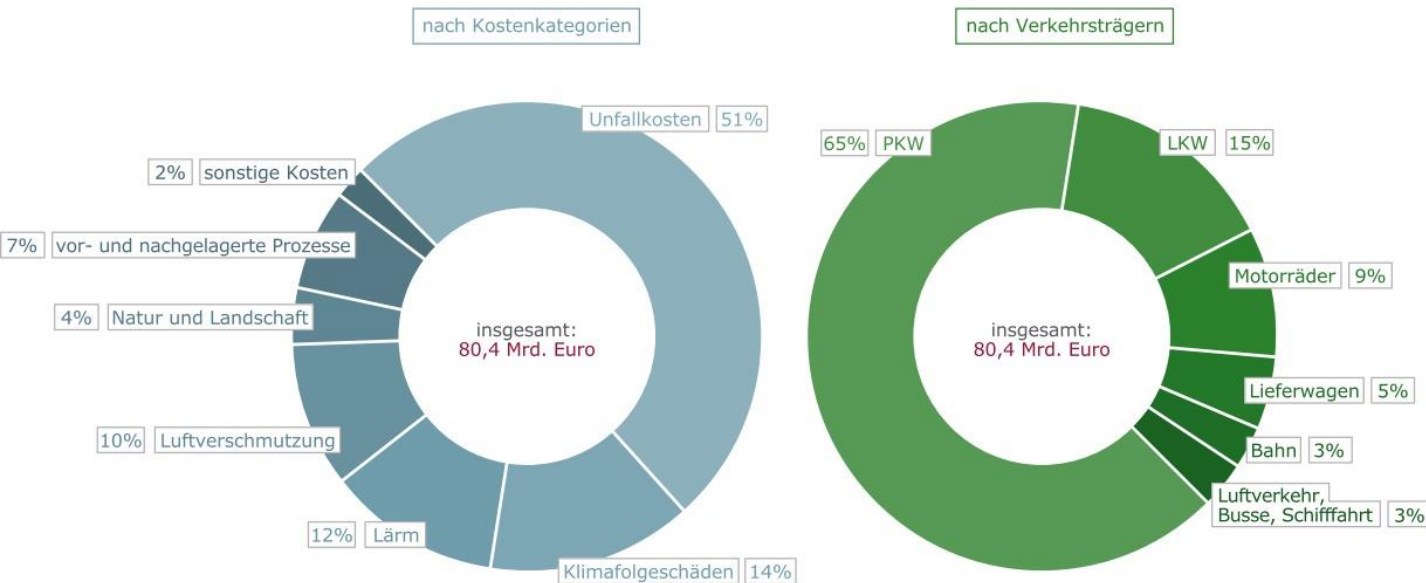
1 Grundlagen

Externe Kosten

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; Infras
Lizenz: creative commons by-nc-nd/3.0/de
Bundeszentrale für politische Bildung, 2009



① Grundlagen

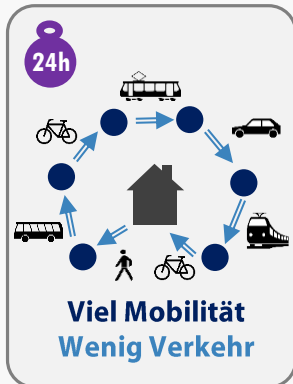
Nachhaltige Mobilität

➤ Grundsätzliche Ideen

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

➤ Planerische 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

Nachhaltige Mobilität

**Politisches Ziel:
„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

➤ Planerische Ziele

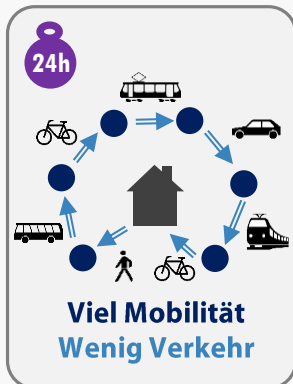
➤ Nachhaltige Siedlungsentwicklung – wo möglich, Verkehr reduzieren/vermeiden

- 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!“

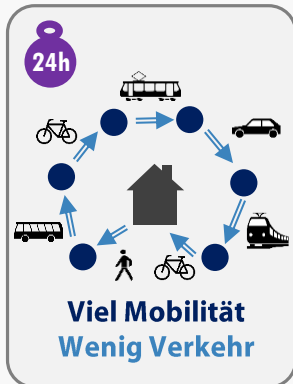
**Förderung von
Inklusion**



① Grundlagen

Verkehrswende

ZIEL
Mehr Flexibilität &
einfache Bedienung



➤ Gesellschaftliche Herausforderungen – Angebotsgestaltung

➤ Integration sämtlicher Verkehrsmittel in eine „Mobilitätskarte“

- Optimalfall: Eine Fahrkarte für Bikesharing – Bahn – Fähre – Carsharing – Fernbus – Mitfahrzentrale – ...
- Verkehrsmittel sollten ihre „individuellen Stärken“ ausspielen, und nicht gegeneinander konkurrieren

➤ Schaffung von Grundlagen für leichten „Systemeinstieg“ in Umweltverbund

- Verkehrsmittelübergreifende integrierte Verkehrskonzepte erforderlich - keine „halben Sachen“
 - ➔ Förderung von Rad, Fuß, Carsharing & Co. ohne gleichzeitige Betrachtung des ÖPNV nicht zielführend
- Nahverkehrsorganisation reformieren (z.B. Untersuchung von Verbundfusionen zur Herstellung einer „kundenorientierten Übersichtlichkeit“; vgl. Westfalen-Tarif)
- Schlechte Erfahrungen mit ÖPNV aus Vergangenheit führen zu genereller Abneigung
 - ➔ Schülerverkehrs sollte nicht als „sichere Einnahmequelle“ verstanden werden, sondern als Chance Dauerkunden an sich zu binden
 - ➔ Transformation: Temporäre Zwangskunden → → → Dauerkunden

① Grundlagen

Verkehrswende

➤ Gesellschaftliche Herausforderungen – Politik Status quo

➤ ÖPNV wird nicht als unverzichtbare Säule des Umweltverbundes begriffen

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

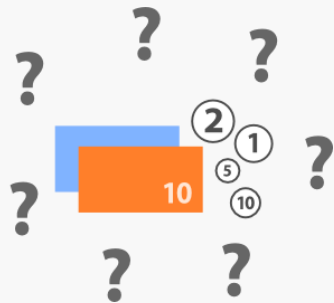
➤ Kostendiskussionen werden insbesondere im ÖPNV oftmals konzeptlos und zu dessen Lasten geführt

- Vorstellung eines volkswirtschaftlich nützlichen Nahverkehrs ist in Großteil der Politik leider nicht weit verbreitet ↔ Sonntagsreden: „Wir wollen den ÖPNV fördern“

➤ Land Hessen investiert kaum Eigenmittel in ÖV-Angebot

- Hauptsächlich Weiterreichen d. Bundesmittel – nur wenige Eigenmittel & konzeptlose Verteilung an Verbände
- Auslagerung der Verantwortung für attraktives landesweites Grundangebot an lokale Gebietskörperschaften
- Kein Konzept „ÖPNV in Hessen 2030+“ in Sicht – nur projektbezogenes Engagement ohne Gesamtstrategie (z.B. Anhand der Förderung eines Landesbusnetzes als hochwertiges Grundangebot)

➤ Viele Entscheidungsträger loben Nahverkehr, ohne diesen selbst zu nutzen





2

**ÖPNV im
Kreis Bergstraße
(Regionalbus/SPNV)**

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?**

Strukturdaten

➔ 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)

- ...



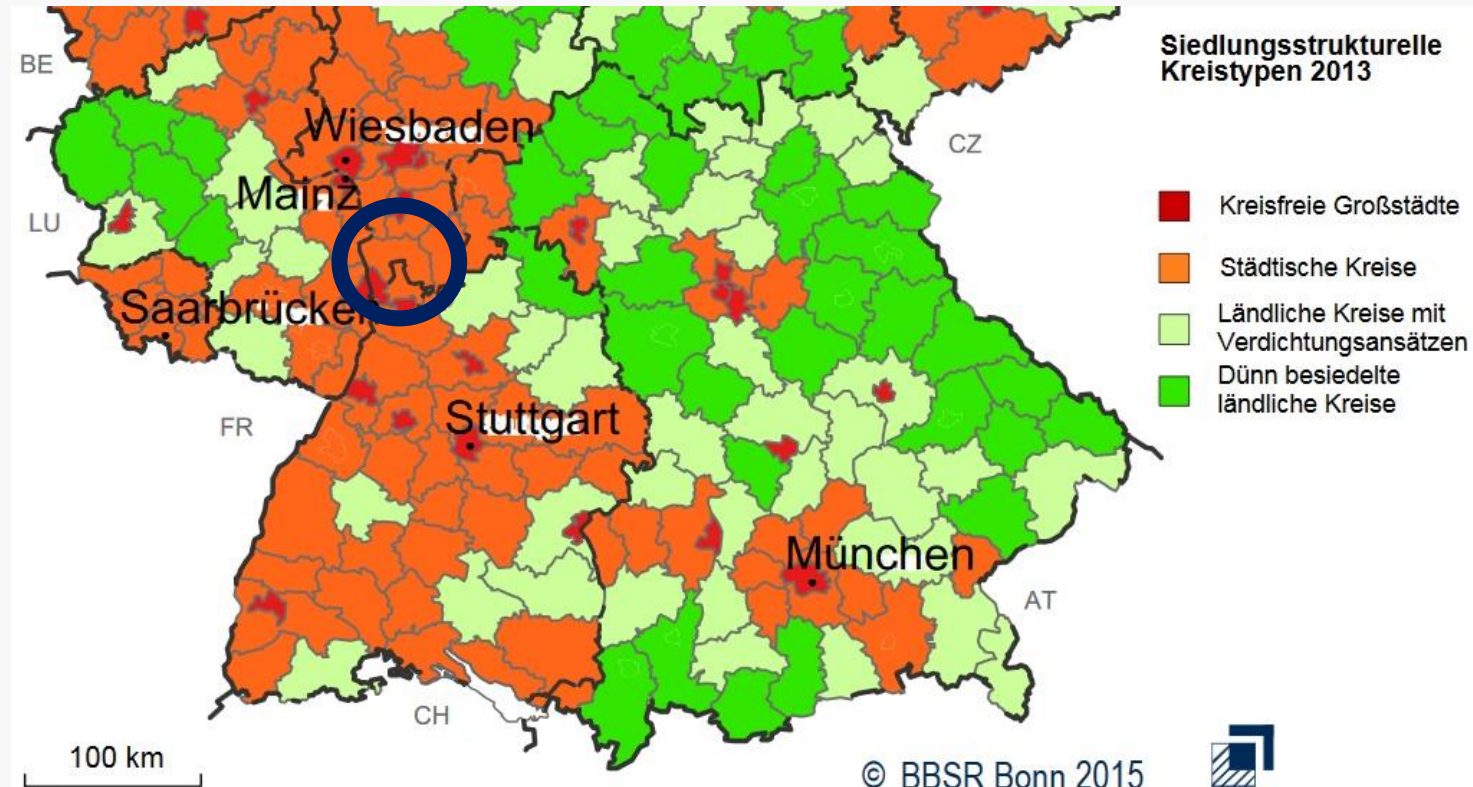
➔ **In welche raumplanerische Kategorie ist Kreis Bergstraße einzuordnen?**

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Strukturdaten

➔ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➔ Siedlungsstruktureller Kreistyp



➔ „Städtischer Kreis“

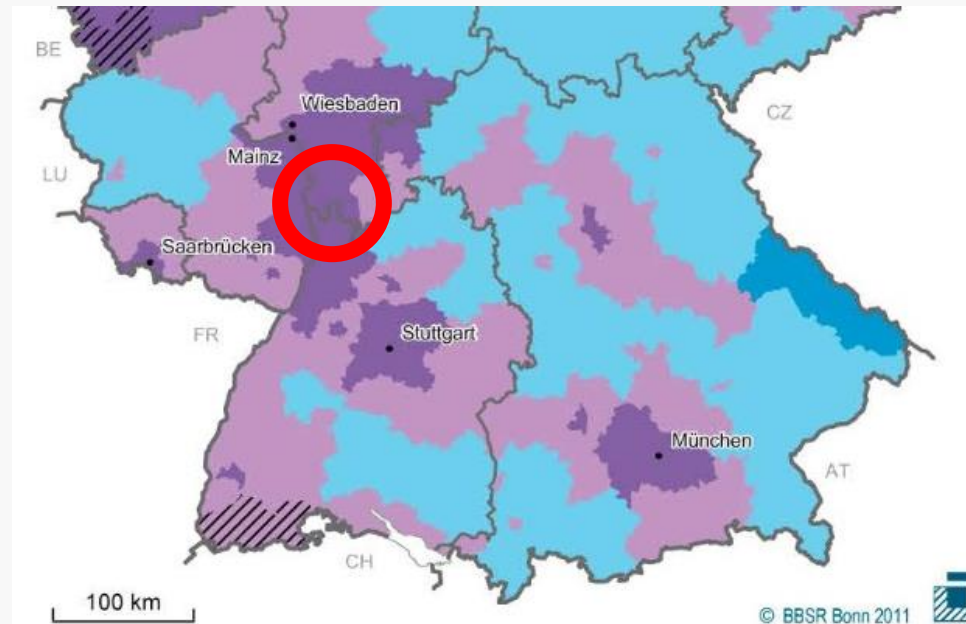
© Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2013

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Strukturdaten

➔ 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“

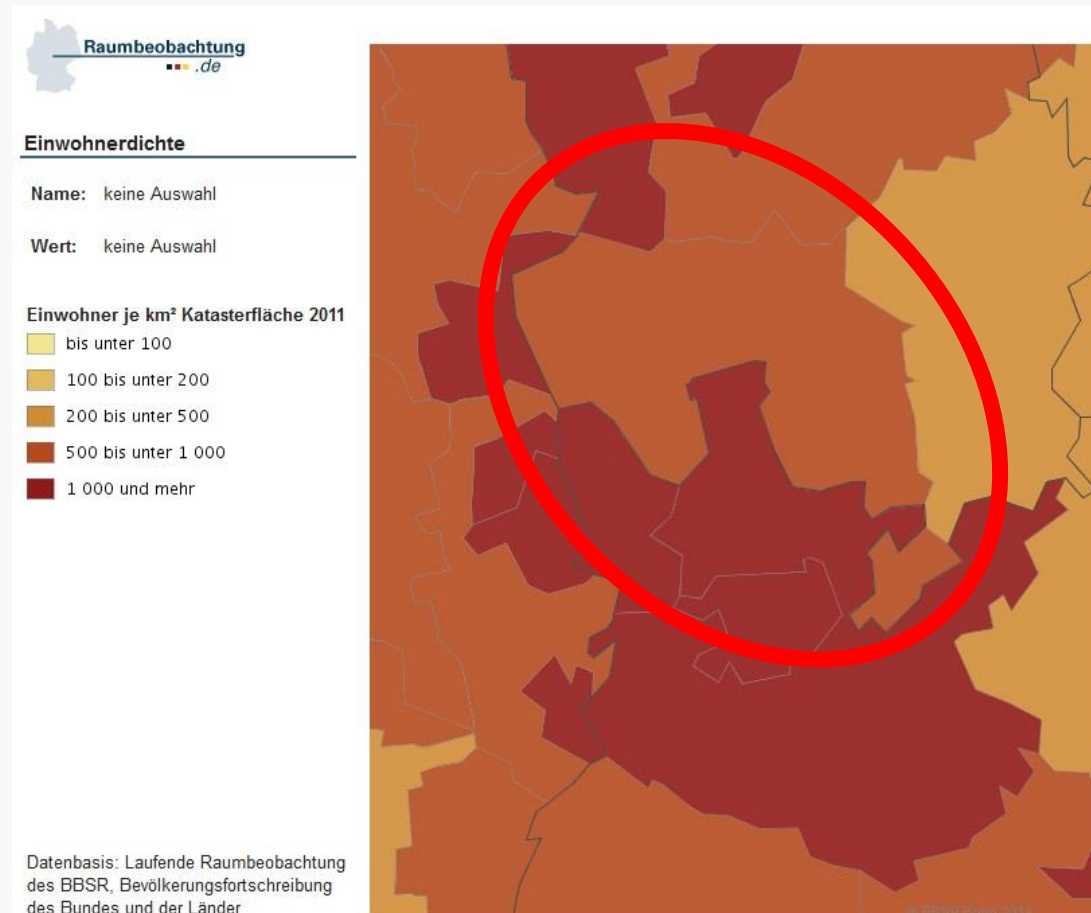
© Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2011

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Strukturdaten

➔ Ist Kreis Bergstraße ein „ländlicher Raum“?

➔ Einwohnerdichte



➔ „200 bis < 500
Einwohner/km²“

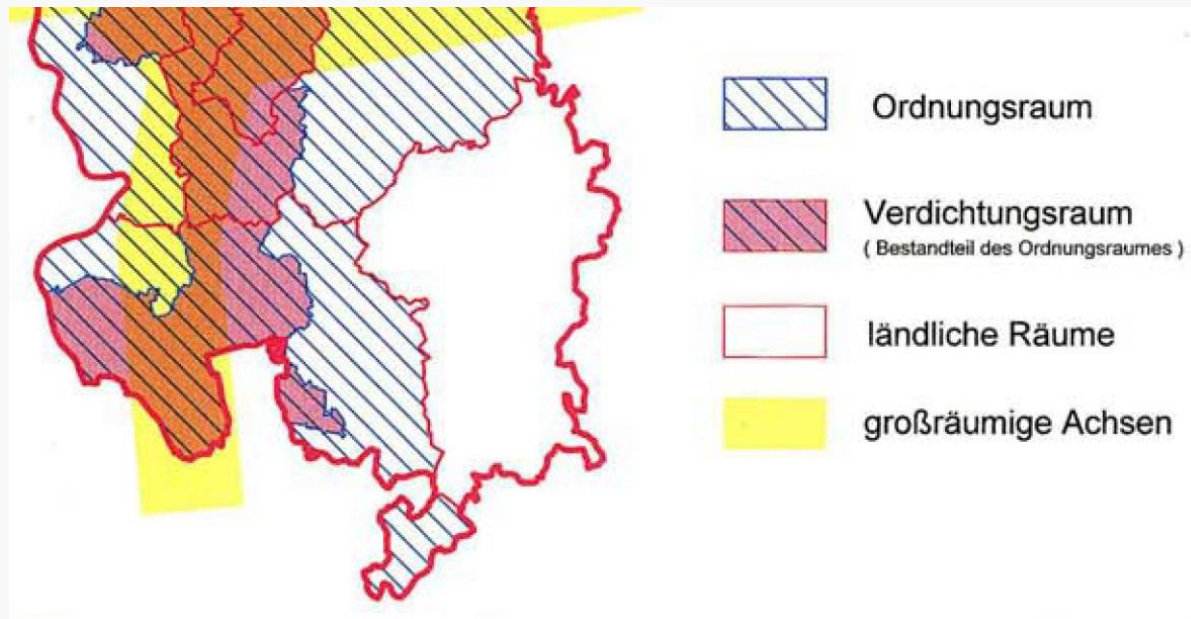
© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung, 2009

Strukturdaten

➤ 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

Strukturdaten

➔ 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)

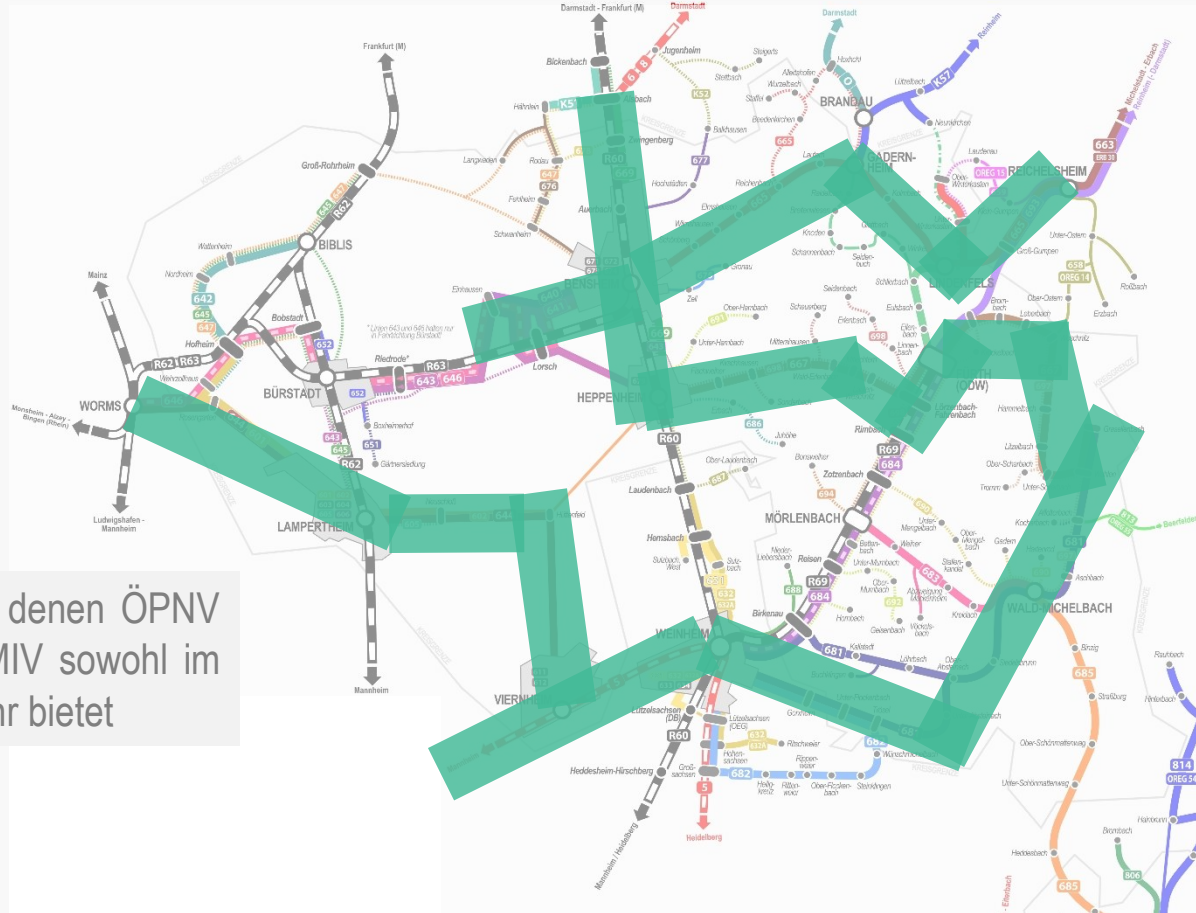
➔ „eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel [ist] anzustreben“ (Regionalplan Südhessen 2010, S.13)

➔ „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)

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Attraktive Alternative ÖPNV?

- ➔ Gut ausgebaute* Korridore im Kreis Bergstraße leider nur an einer Hand aufzählbar...



Quelle Hintergrund: Wikimedia commons / Peter Castellanos

* „Gut ausgebaut“ = Korridore, in denen ÖPNV eine zumutbare Alternative zum MIV sowohl im lokalen, als auch regionalen Verkehr bietet



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Attraktive Alternative ÖPNV?

- ➔ Gut ausgebaute* Korridore im Kreis Bergstraße leider nur an einer Hand aufzählbar...

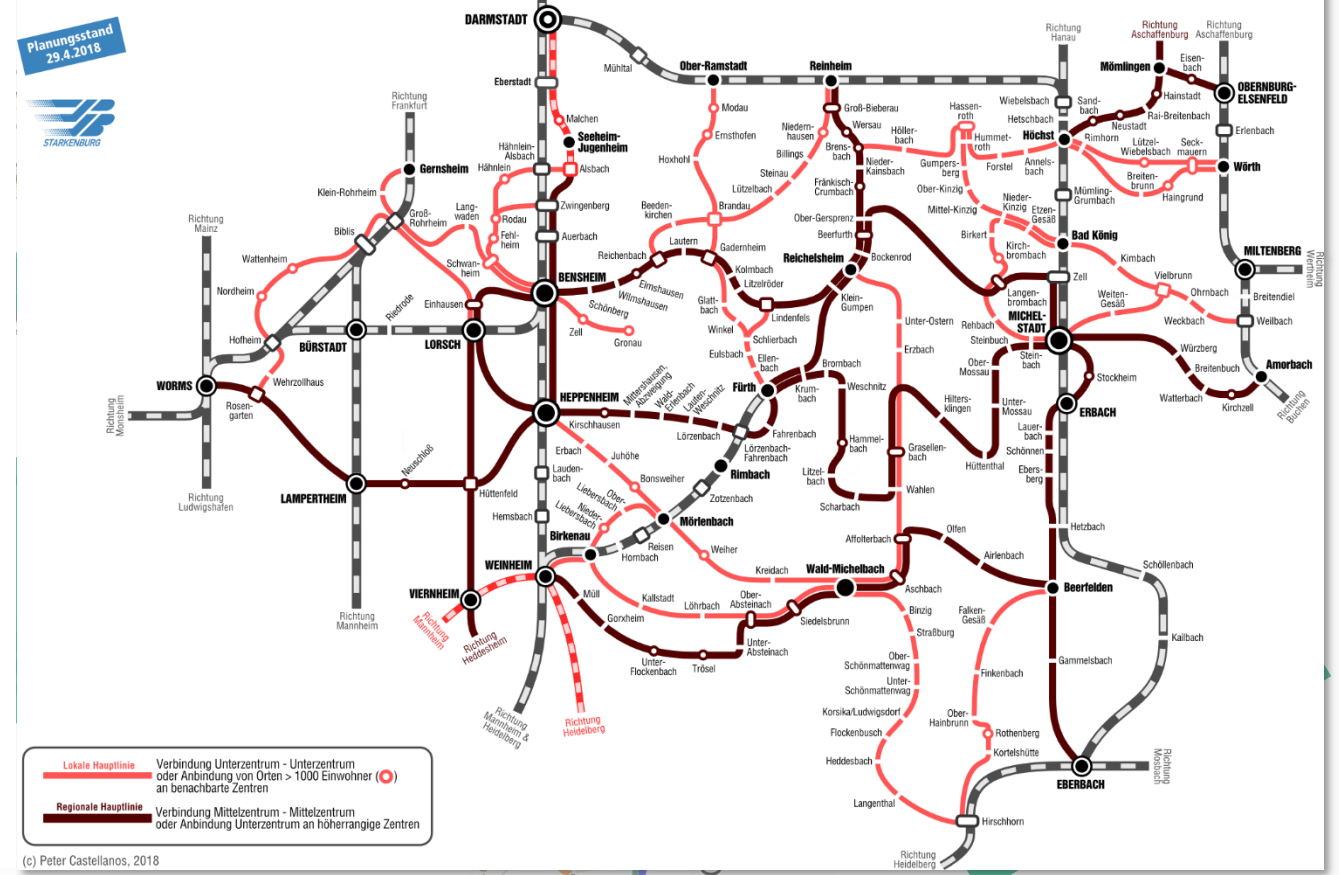


* „Gut ausgebaut“ = Korridore, in denen ÖPNV eine zumutbare Alternative zum MIV sowohl im lokalen, als auch regionalen Verkehr bietet

➔ Ziel: Aus Nachfragerumpfnetz ein echtes Mobilitätsgrundnetz entwickeln

Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

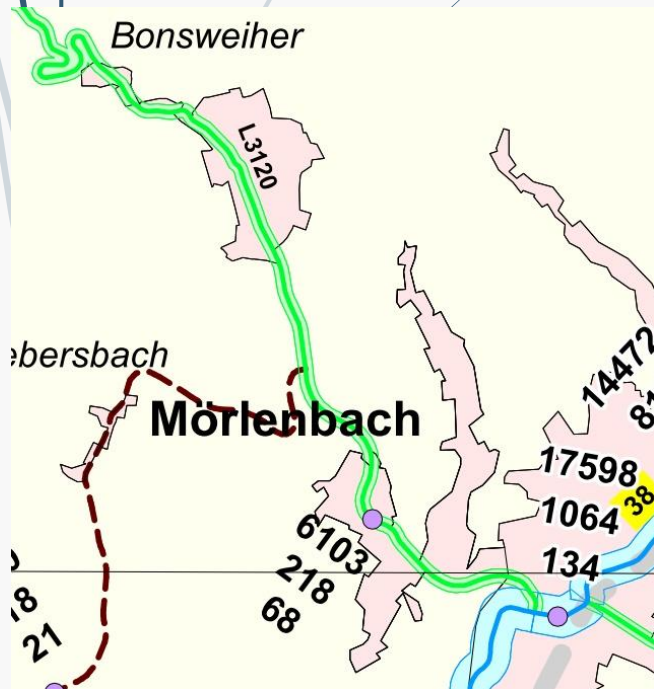
Konzeption Grobnetz für lokale & regionale Hauptlinien



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Attraktive Alternative ÖPNV?

- Trotz guter Voraussetzungen des Kreises für ÖPNV gibt es auch sowas:
 - Beispiel Bonsweiher (1 100 Einwohner)



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Attraktive Alternative ÖPNV?

➔ Trotz guter Voraussetzungen des Kreises für ÖPNV gibt's auch sowas:

➔ Beispiel Bonsweiher (1 100 Einwohner)

Wie viel Nutzen entfaltet die gute barrierefreie Infrastruktur, wenn nur 6 x pro Schultag (!) ein und am Wochenende bzw. in den Ferien gar kein Bus fährt??

In Bonsweiher entsteht pro Tag ein durchschnittl. Verkehrsaufkommen von ca. 3 000 Fahrten pro Tag! *

**➔ Verkehrsverlagerung mit solchem Angebot?
➔ Dieser Ort ist unterversorgt!**

* Durchschnittswert auf Basis von MiD 2008

© Peter Cast

Gültig ab 12.06.2016

Bonsweiher Friseur Wolf

VRN VGG

VGG, Am Pfeifferssteg 4, 64385 Reichelsheim, 06164 - 515 93 82

Am 24. und 31.12. Verkehr wie Samstag. An Feiertagen Verkehr wie Sonntag.

Mo-Fr	S	VGG
6.51	694 → Rimbach	VGG
	Rimbach 7.10	
7.40	694 → Mörlenbach Schulzentrum	VGG
	Mörlenbach Schulzentrum 7.47	
9.22	694 → Mörlenbach Schulzentrum	VGG
	Mörlenbach Schulzentrum 9.29	
11.32	694 → Mörlenbach Mitte	VGG
	Mörlenbach Mitte 11.34	
12.27	694 → Mörlenbach Mitte	VGG
	Mörlenbach Mitte 12.29	
13.13	694 → Mörlenbach Mitte	VGG
	Mörlenbach Mitte 13.15	

**Bus: 6x pro Schultag
Ruftaxi: 4 x pro Tag**

6994

Hinweise	Montag - Freitag			
	G7			
Juhöhe ab	6.32	9.32	14.02	16.02
Bonsweiher, Seniorenheim	6.34	9.34	14.04	16.04
- Waldparkplatz	6.35	9.35	14.05	16.05
- Mitte	6.38	9.38	14.08	16.08
- Wilhelmstraße	6.40	9.40	14.10	16.10
Mörlenbach, Sudetenstraße	6.42	9.42	14.12	16.12
- Bahnhof an	6.45	9.45	14.15	16.15
- Mitte	6.46	9.48	14.18	16.18
- Industriestraße	6.47	9.50	14.20	16.20
- Einkaufszentrum an		9.52	14.22	16.22

Attraktive Alternative ÖPNV?

➔ Trotz guter Voraussetzungen des Kreises für ÖPNV gibt's auch sowas:

➔ Beispiel Nieder-Liebersbach (1 800 Einwohner)

➔ Verkehrsaufkommen pro Tag: Ca. 5 100 Fahrten (Quelle: Durchschnitt nach MiD 2008)

➔ Aktuelles ÖPNV Angebot:

9 Fahrten Ruftaxi bis Birkenau (9-21 Uhr) + 9-10 Fahrten Bus bis Weinheim 6-18 Uhr

- Vorbestell- & Umsteigezwang in Birkenau bei 50% aller Fahrten!

- Ist um 21 Uhr schon Schicht im Schacht? Abendveranstaltung/Kinobesuch/Vereinsabend oder anderweitige späte Heimkehr ist in diesem Angebot „nicht drinn“

➔ **Dieses Angebot bedient nur Zwangskunden**
(d.h. es ist überhaupt ein Angebot vorhanden & nur grundsätzlich möglich den Ort „irgendwie“ zu erreichen)
➔ **Nicht auf Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner ausgerichtet**



© Hessen Mobil (VMK 2012)

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Schiienenverkehr



© bombardier, 2013

➔ Regionalverkehr

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

➕ **Neue Fahrzeuge und modernisierte Bahnstationen haben Komfort gesteigert**
(Viele Vorteile insbes. für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste)

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

▪ **S-Bahn-Einführung ursprünglich für 2010, dann 2017, nun 2019 geplant**

▪ **Stundentakt RB60 nördlich von Bensheim ändert sich nicht**

➔ Bensheim-Auerbach und Zwingenberg erhalten auch 2019 KEINEN dichten Takt!

➔ Ist Überlastung der Main-Neckar-Bahn Hauptgrund?

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

➔ **Bild Regionaltriebwagen
„TWINDEXX“ (Bombardier)**

(Einsatz ab 12/2017 zw. Ffm – MA)
aufgerufen am 11.6.2018

➔ **Netzgrafik Zielkonzept
Main-Neckar-Ried (VRN)**

aufgerufen am 11.6.2018

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Schiienenverkehr

➔ Regionalverkehr

➔ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

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

➕ Modernisierung der Haltepunkte Lorsch & Hofheim

➖ Anschlussproblematik Bürstadt / unzureichender Takt

(Alternative: 20/40-Min.-Takt inklusive besserer 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

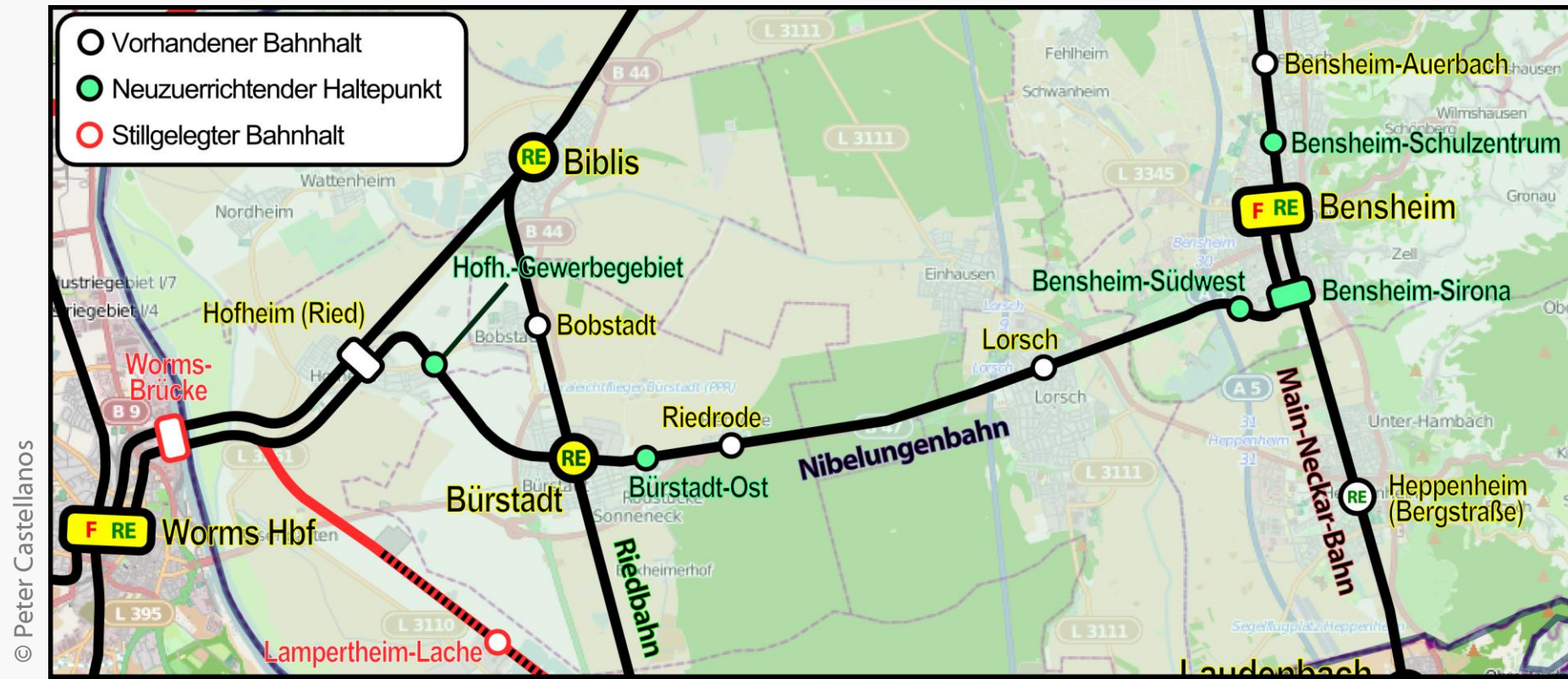
② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Schiienenverkehr

➤ Regionalverkehr

➤ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➤ Zusätzliche Haltepunkte Nibelungenbahn & Main-Neckar-Bahn notwendig



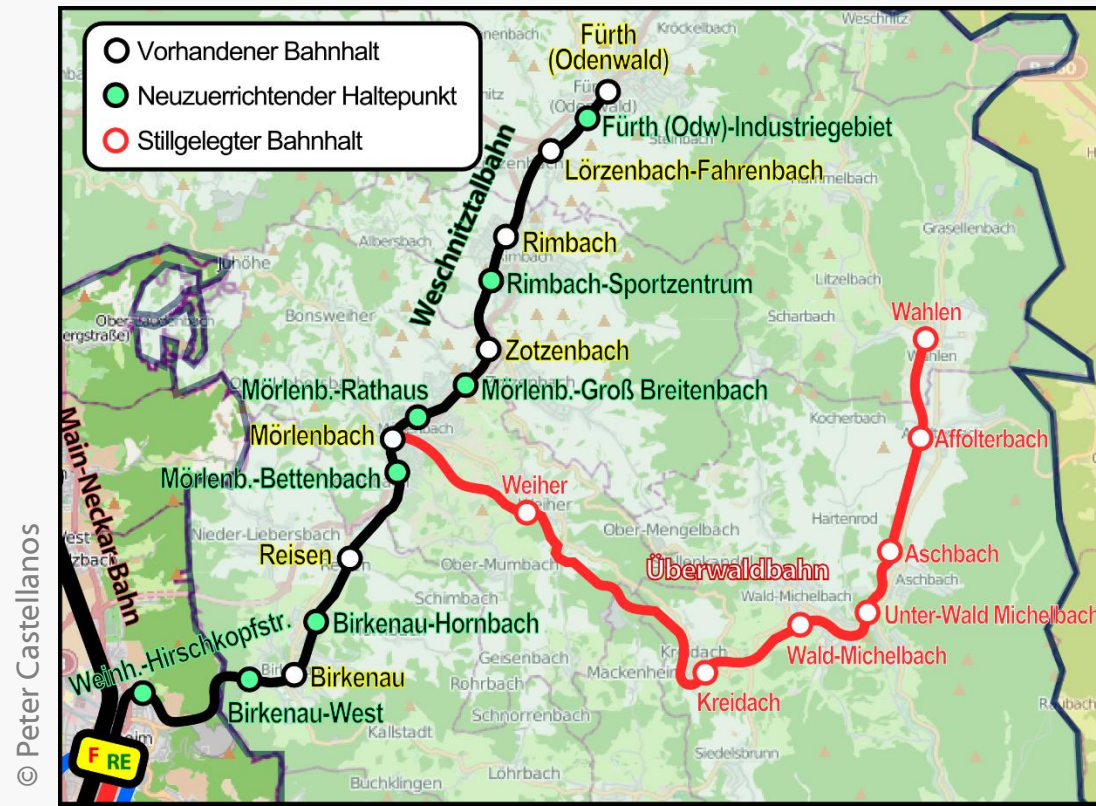
② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Schiienenverkehr

➤ Regionalverkehr

➤ Nibelungen- & Weschnitztalbahn

➤ Zusätzliche Haltepunkte Weschnitztalbahn + Reaktivierung Überwaldbahn für SPNV nötig



Schienenverkehr

➤ 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“?**

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



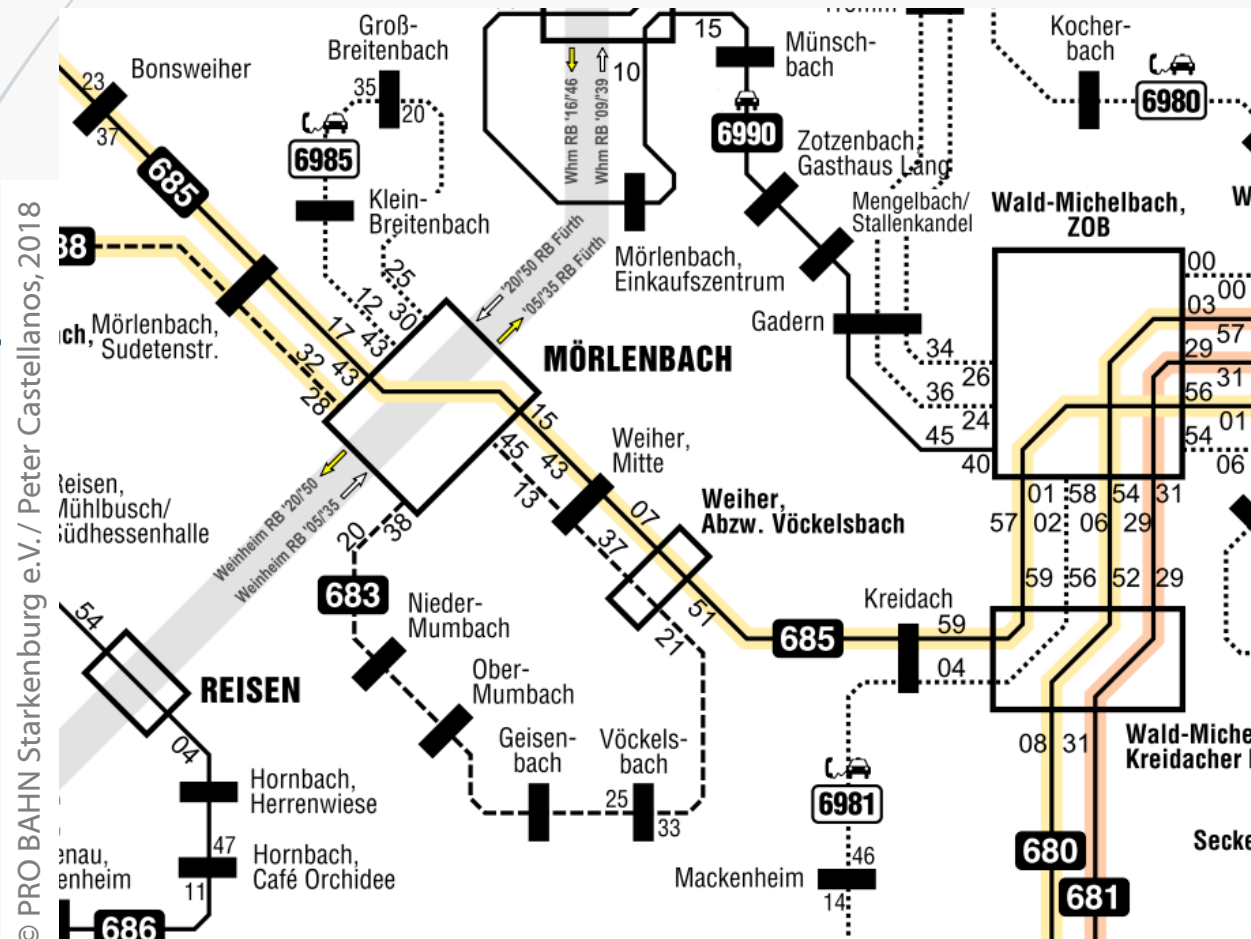
Rahmenplanung erforderlich!
(Nahverkehrsplan allein reicht dafür nur bedingt!)

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

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Integraler Taktfahrplan

➔ Mögliche Anwendung auf Mörlenbach



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

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

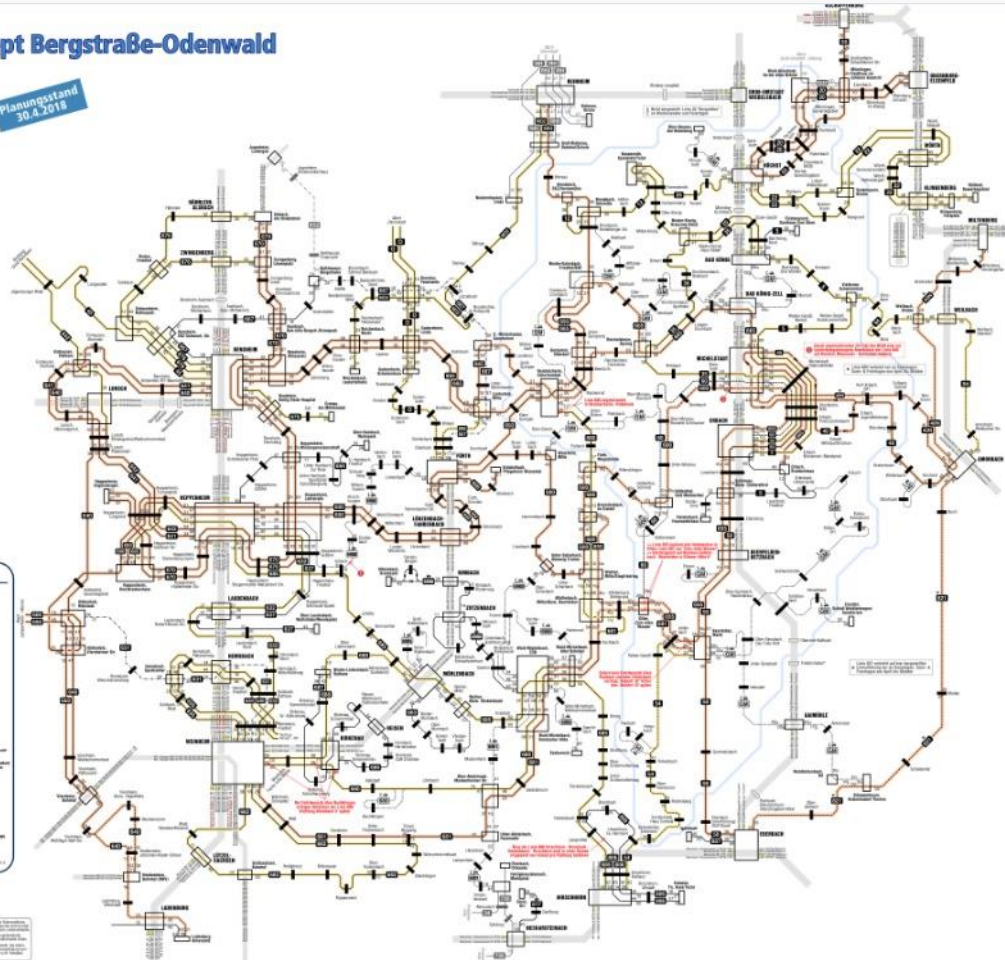
Integraler Taktfahrplan

➔ Mögliche Anwendung auf „Region Bergstraße-Odenwald“

ÖPNV-Konzept Bergstraße-Odenwald



Planungsstand
30.4.2018



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

! **ÖPNV-Ausbau MIT SYSTEM**

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**

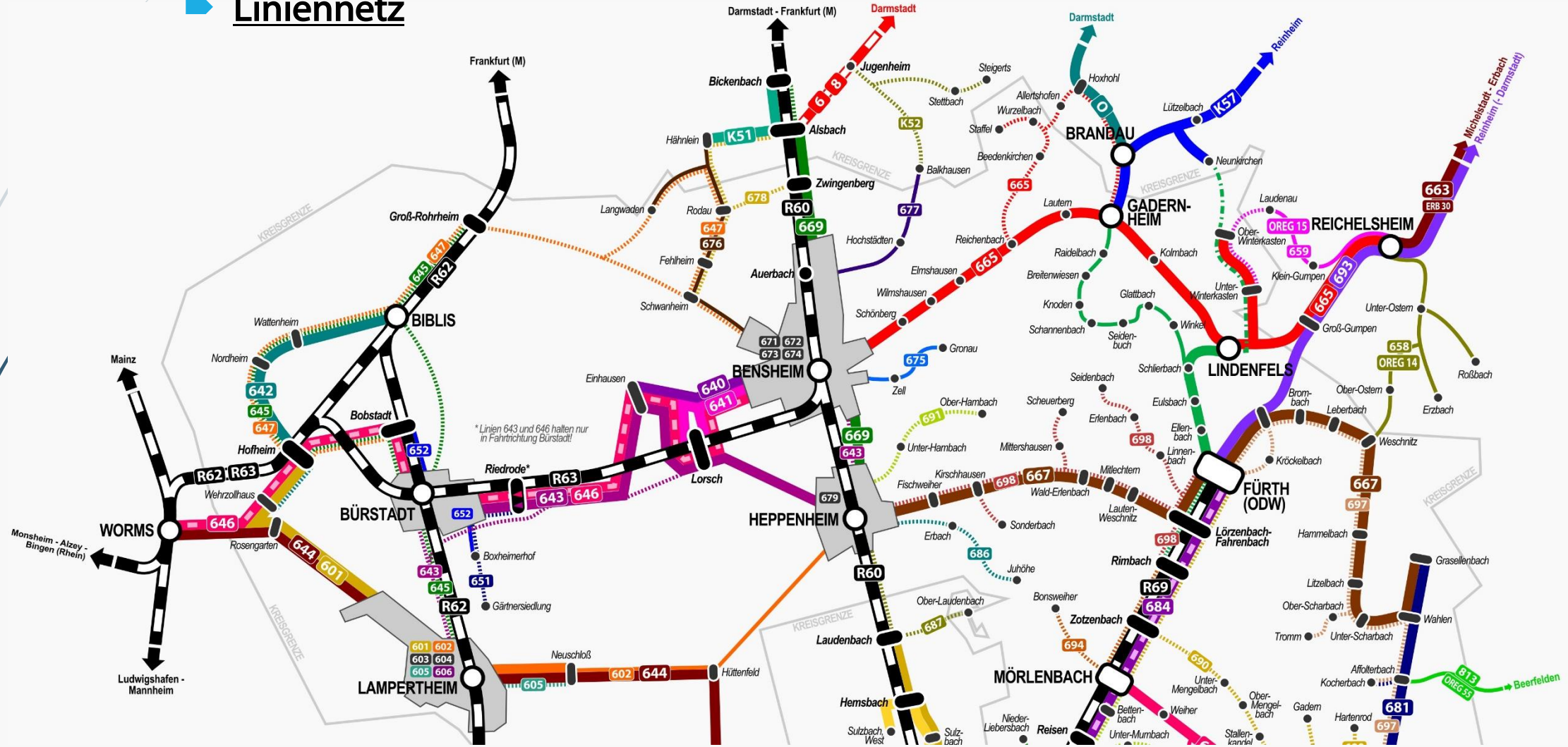
- ① **Schließung wichtiger Netzlücken**
- ② **Vernetzung des vorhandenen Angebotes (Integraler Taktfahrplan)**
- ③ **Erschließung von ungenutzten Potenzialen**

ÖPNV im Kreis Bergstraße

Busverkehr Status quo

© Peter Castellanos, 2016

Linienetz

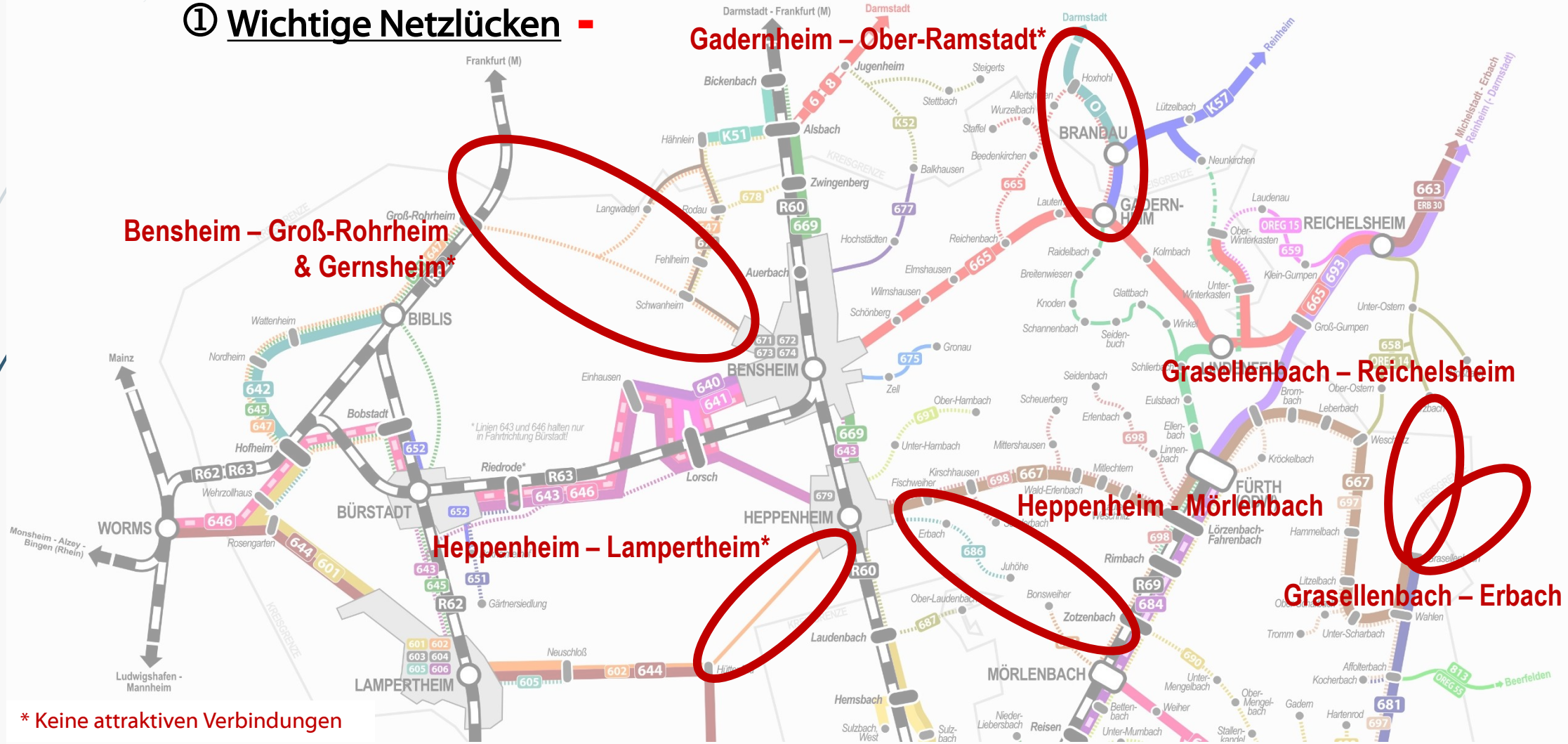


② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Busverkehr Status quo

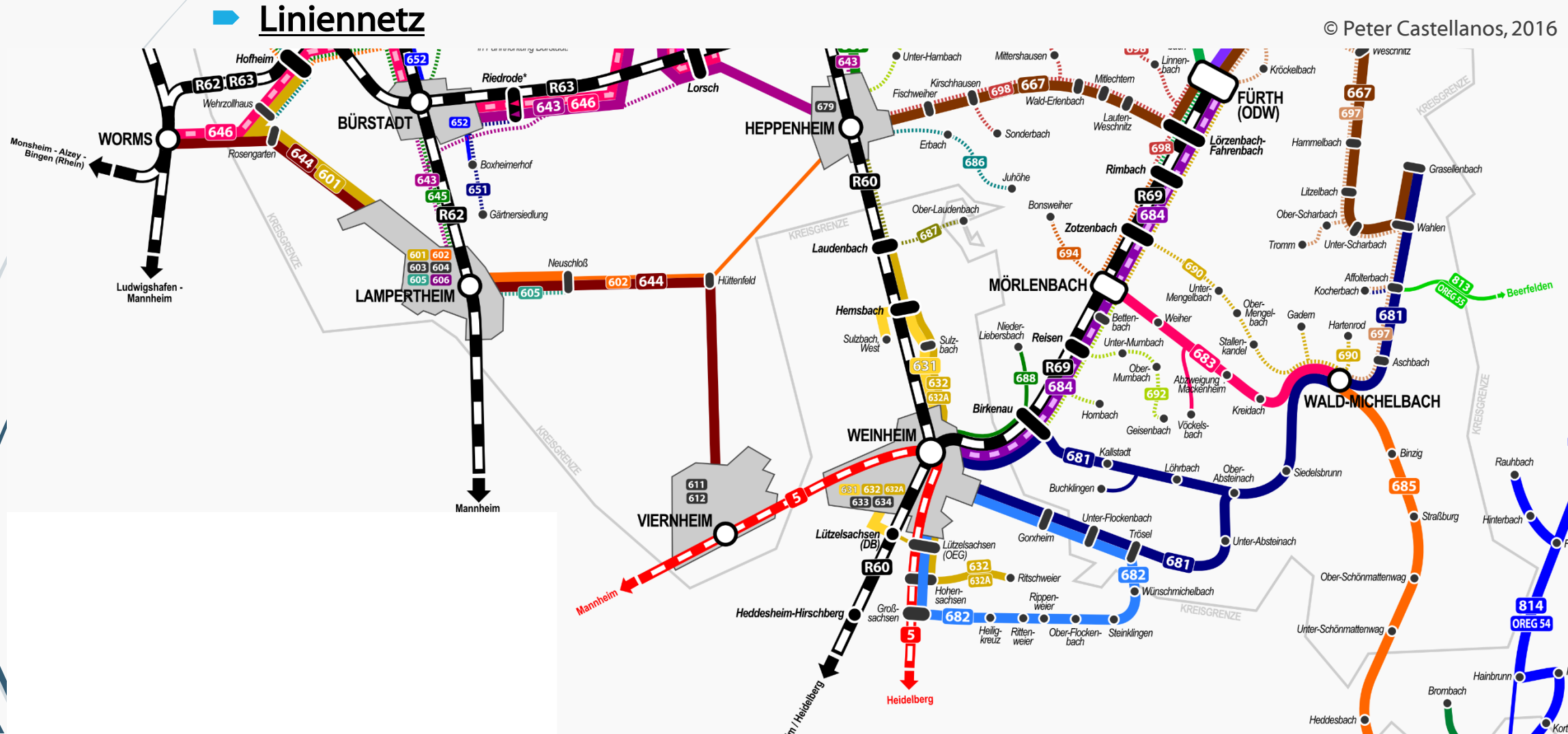
© Peter Castellanos, 2016

① Wichtige Netzlücken -



2 ÖPNV im Kreis Bergstraße

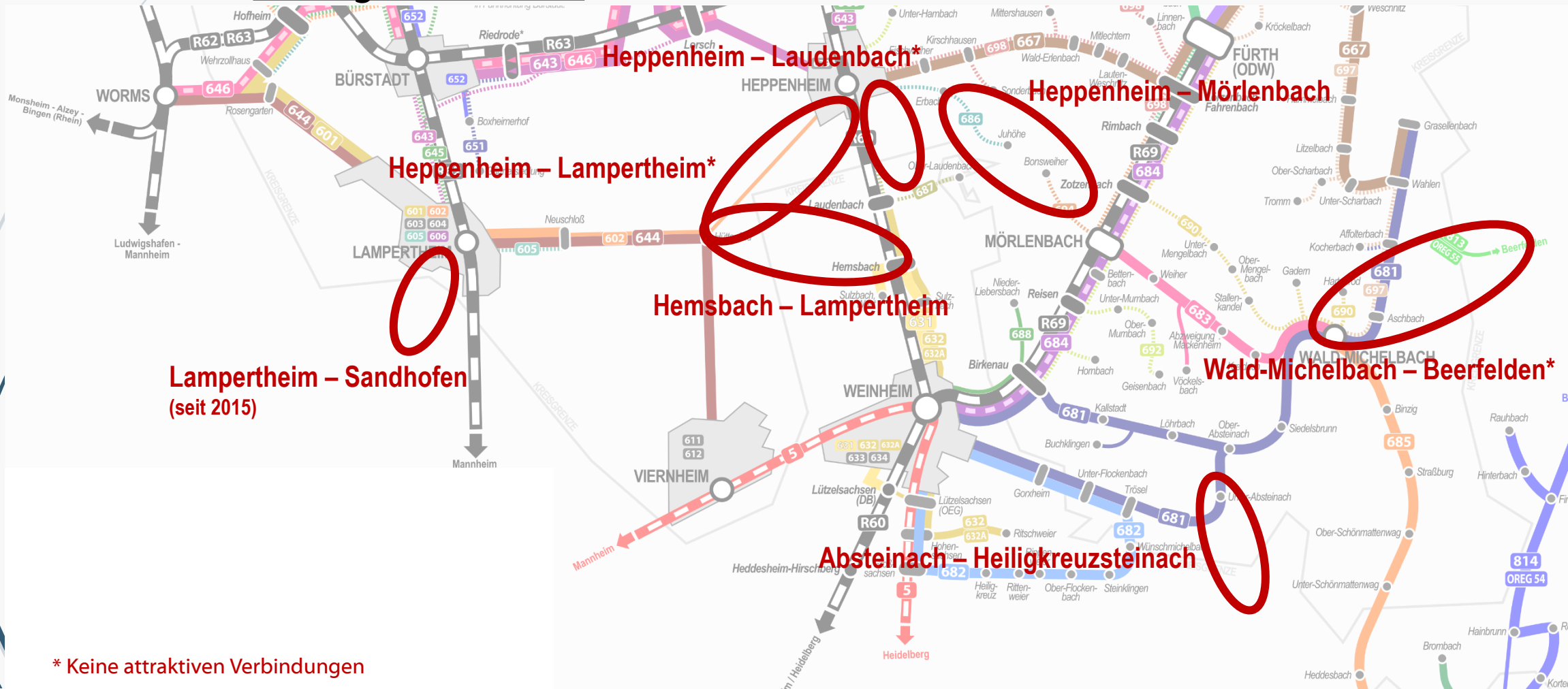
Busverkehr Status quo



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -



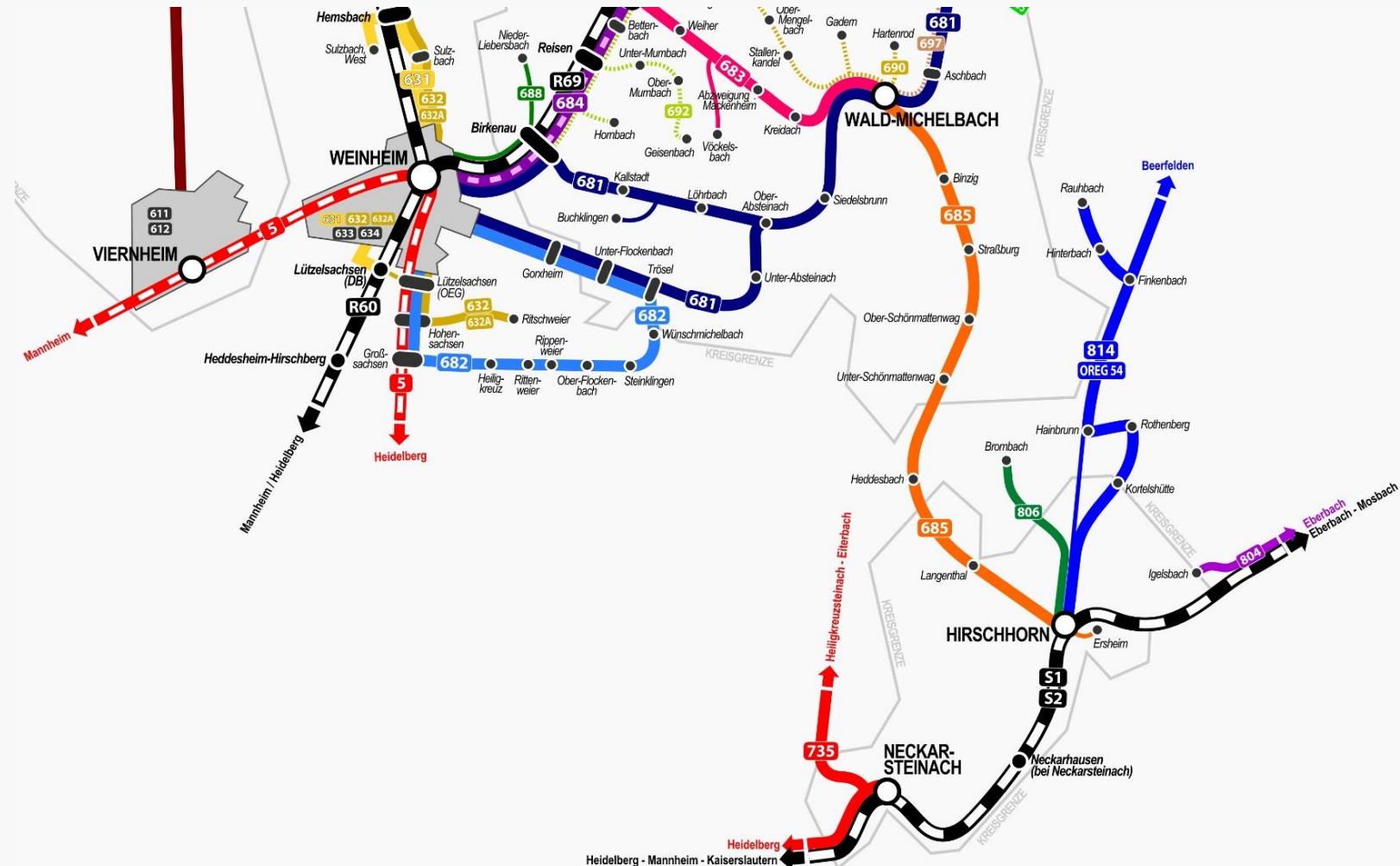
© Peter Castellanos, 2016

* Keine attraktiven Verbindungen

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Busverkehr Status quo

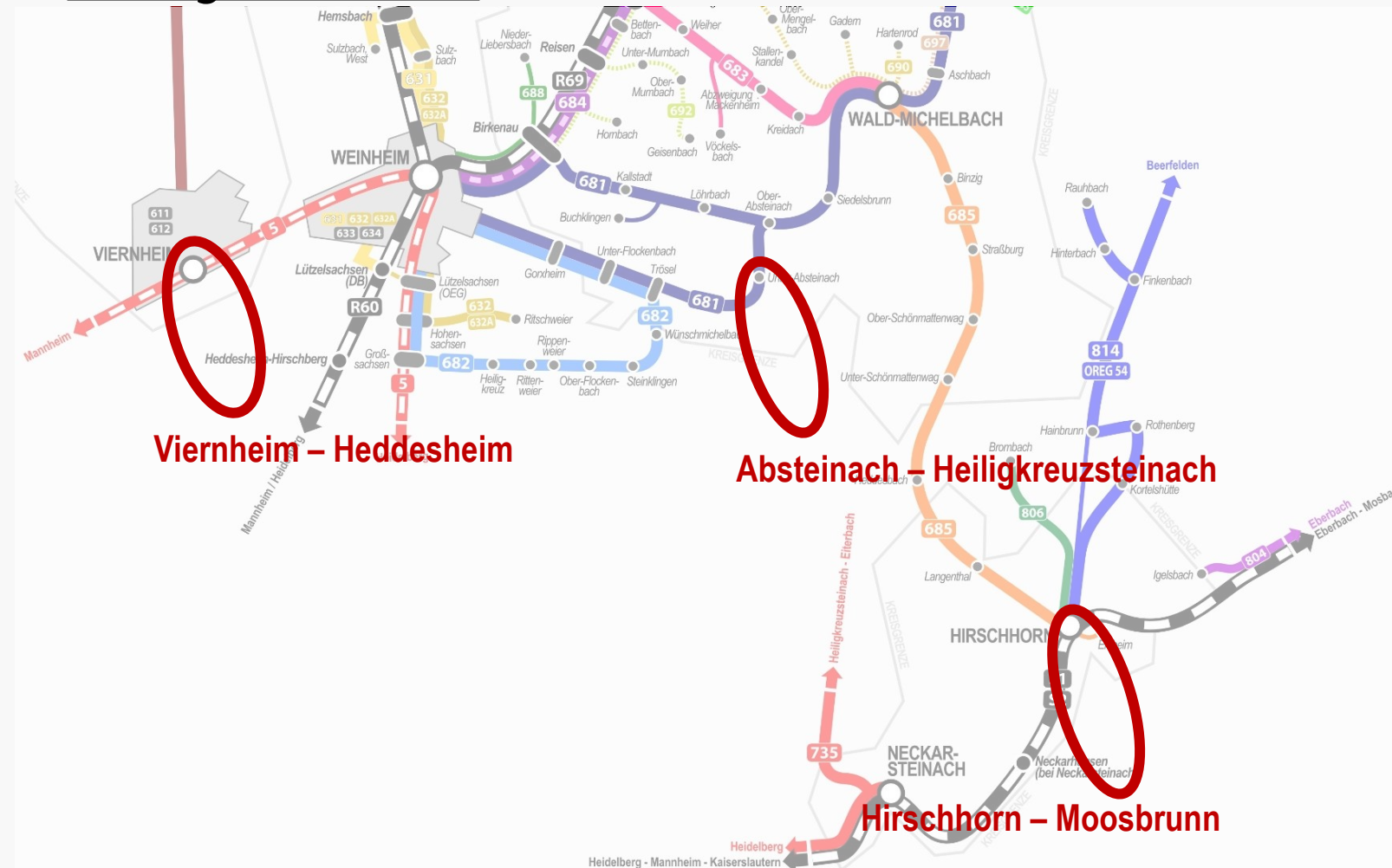
➔ Liniennetz



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -



Busverkehr Status quo

① Wichtige Netzlücken -

→ Verstärkte Abhängigkeit von privatem Pkw



**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?

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 nur als „freiwillige Leistung“)
- Netzlücken und Fehlen eines Integralen Taktfahrplans erhöhen Reisezeit im Gesamtnetz (③ Verbindungsstandard) -

↓
LANDESPOLITIK

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)

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

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

Seit Dez. 2016 als „Nibelungenbus“
an Wochenenden umgesetzt –
bisher allerdings unzureichende
Vermarktung & Zerstörung wichtiger
Anschlüsse in Nd.-Kainsbach



NaTourBus © OREG



NeObus © Neckar-Odenwald-Kreis

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

© 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:

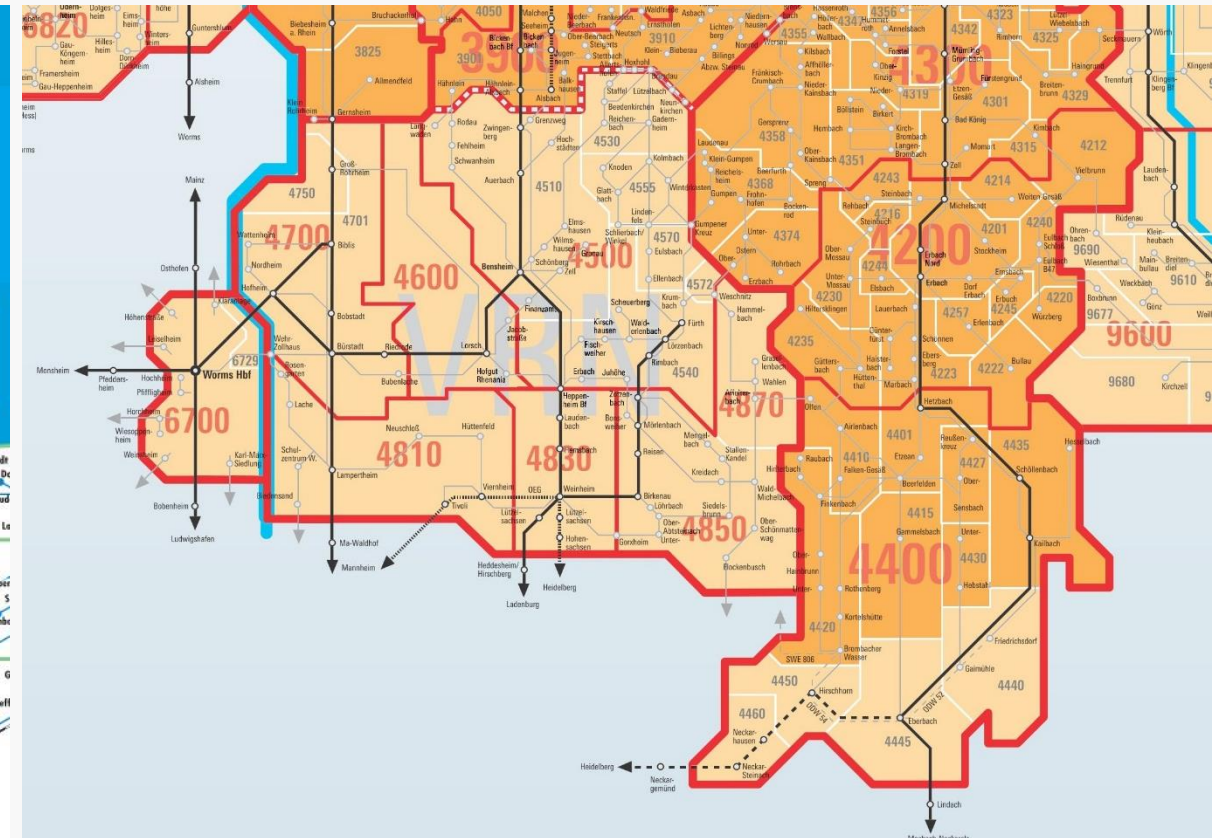
Verschlüsselt per email

ÖPNV im Kreis Bergstraße

Tarife

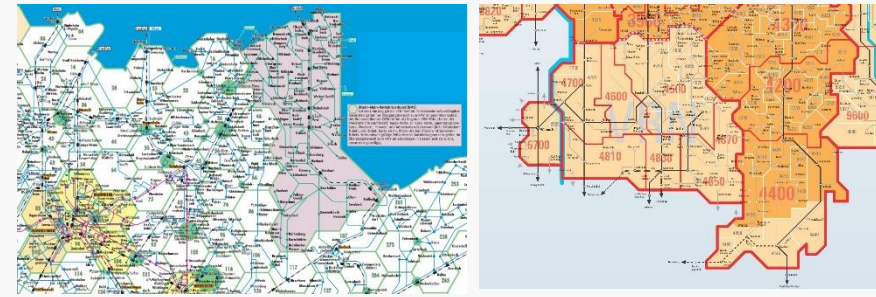
➤ Aktuelle Situation

- Sandwich-Lage des Kreises Bergstraße (und des Odenwaldkreises) zwischen RMV und VRN



② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Tarife



➤ Aktuelle Situation

- Sandwich-Lage des Kreises Bergstraße (und des Odenwaldkreises) zwischen RMV und VRN
- Tarifsystemgrenzen spiegeln Lebensrealitäten für Bewohner nahe der Tarifgrenzen nicht wieder
 - Mobilitätseinschränkungen durch eingeschränkten Geltungsbereich
 - Schwer kommunizierbare Situation: „Ich zahle viel für meine Verbundnetzkarte und komme damit nur bis Zwingenberg / Groß-Rohrheim / Lampertheim / Weinheim-Lützelsachsen / ...“

➔ Unter diesen Umständen kein kundenorientiertes (=nachhaltiges) ÖPNV-Marketing möglich

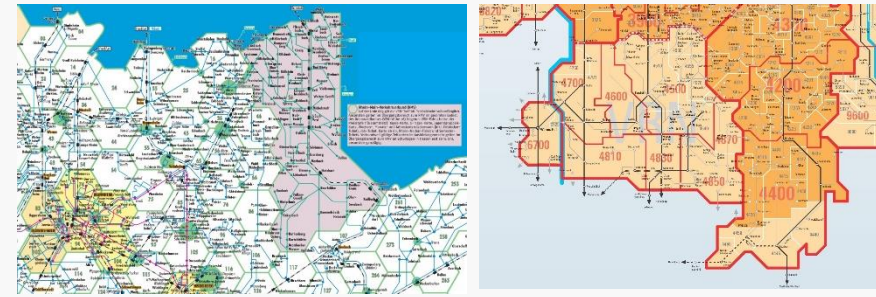
➤ Odenwald als Tourismus-Destination:

- Undurchsichtige Tarifregelungen erhöhen Wahrscheinlichkeit für negative Erfahrungen ortsunkundiger Fahrgäste mit dem hiesigen ÖPNV → Indirekt auch Schädigung des Images der Region
- Vorschlag: Beitragsfinanzierte Gästekarte (vgl. KONUS im Schwarzwald oder GuTi-Ticket im Bayerischen Wald) für Übernachtungsgäste bzw. MINDESTENS Kooperationsangebote zwischen RMV und VRN!

➔ Schaffung von touristischen Mehrwerten für die Region sehr ratsam

② ÖPNV im Kreis Bergstraße

Tarife



► Unsere aktuellen Aktivitäten (Juni 2018)

- Erarbeitung eines Gutachtens durch PRO BAHN in Kooperation mit OREG und IGO, um das Thema Übergangstarife/Tarifangebote stärker in die öffentliche Diskussion zu transportieren
- Schwerpunkte:
 - Attraktive Angebote für hiesige Bevölkerung und Tourismus
 - Darstellung von kurzfristigen Maßnahmenvorschlägen und einer langfristigen Vision
- Ergebnisse werden nach Fertigstellung des Gutachtens in einer separaten Veranstaltung öffentlich vorgestellt und diskutiert

→ Interessiert? >> Sie verpassen die Veranstaltung nicht bzw. werden benachrichtigt, wenn Sie sich in unseren Veranstaltungsnewsletter eintragen!

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?
 - Ziel sollte ausführlicher „Geschäftsbericht ÖPNV in Kreis Bergstraße“ sein – nicht nur einmal jährliche Berichterstattung der Verwaltung ggü. Politik

Herausforderungen

➔ Großteil der Politik...

- ➔ ...tut sich mit Nahverkehrsthemen scheinbar 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 → Seit einem Jahr aktiv +
- ➔ Schaffung von Planungskapazitäten und Service-Stellen, die Beratung und Betreuung des Kreises und der Kommunen (!) in ÖPNV-Planungsfragen aus einer Hand anbieten



3

Kommunaler ÖPNV (Beispiel Bensheim)

Strukturdaten Bensheim

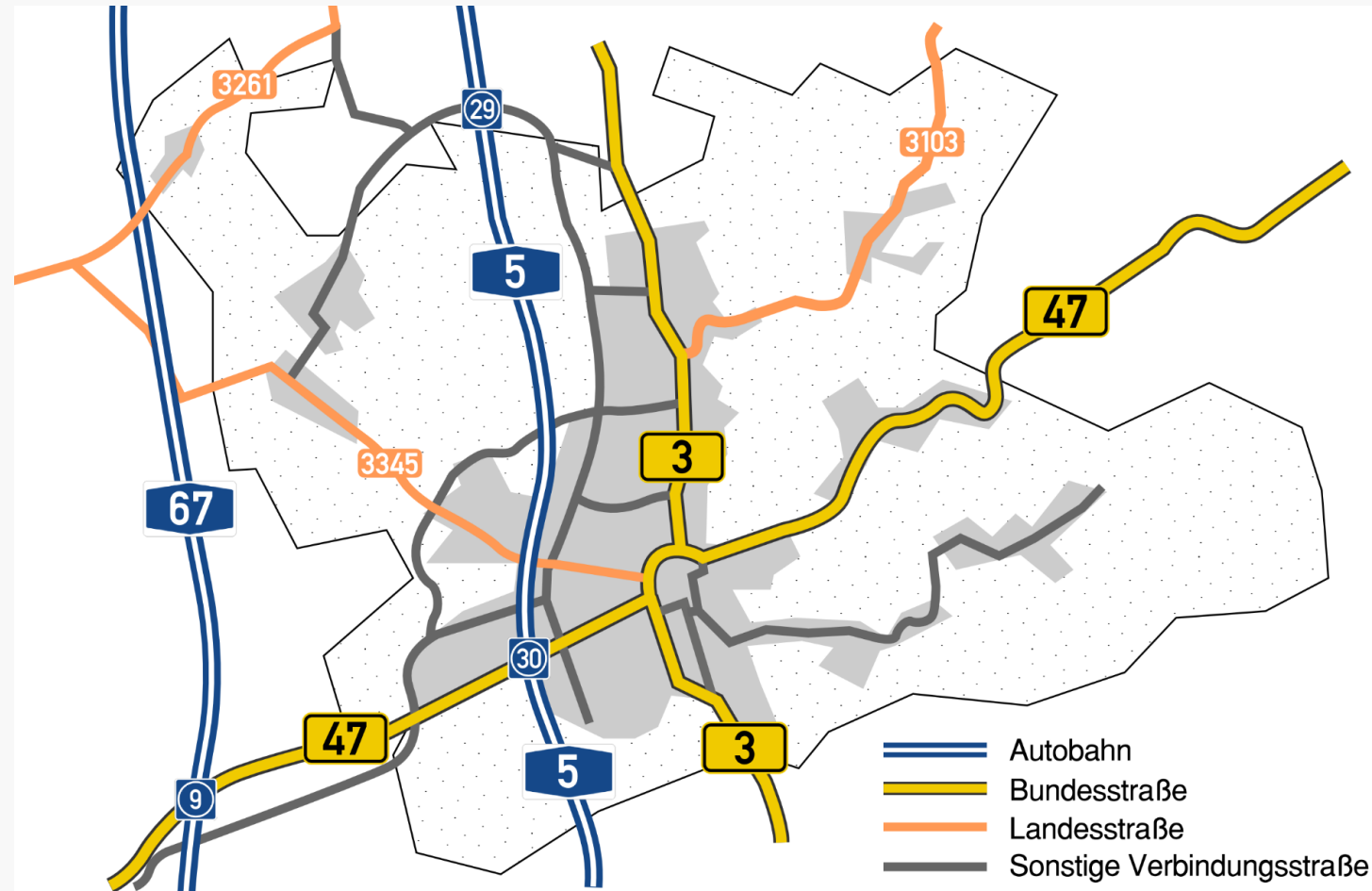
- **Stadtportrait** (Quelle: <http://www.bensheim.de/leben-in-bensheim/stadtportraet.html> sowie eigene Angaben)
 - > 40 000 Einwohner (Tendenz eher steigend) auf 57,83km² → 690 Einwohner/km²
 - Wirtschaftsstandort
 - ➔ ~ 200 Einzelhandelsgeschäfte, 20 Banken, Standort zahlreicher Großunternehmen
 - 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“**

③ Kommunalen ÖPNV

Verkehrsanbindung

- ➔ Straßennetz – Ubiquitär / Wird Mobilitätsanforderungen gerecht



Geodaten (c): openstreetmap contributors +++ Grafik: (c) Peter Castellanos +++ Stand: 2016

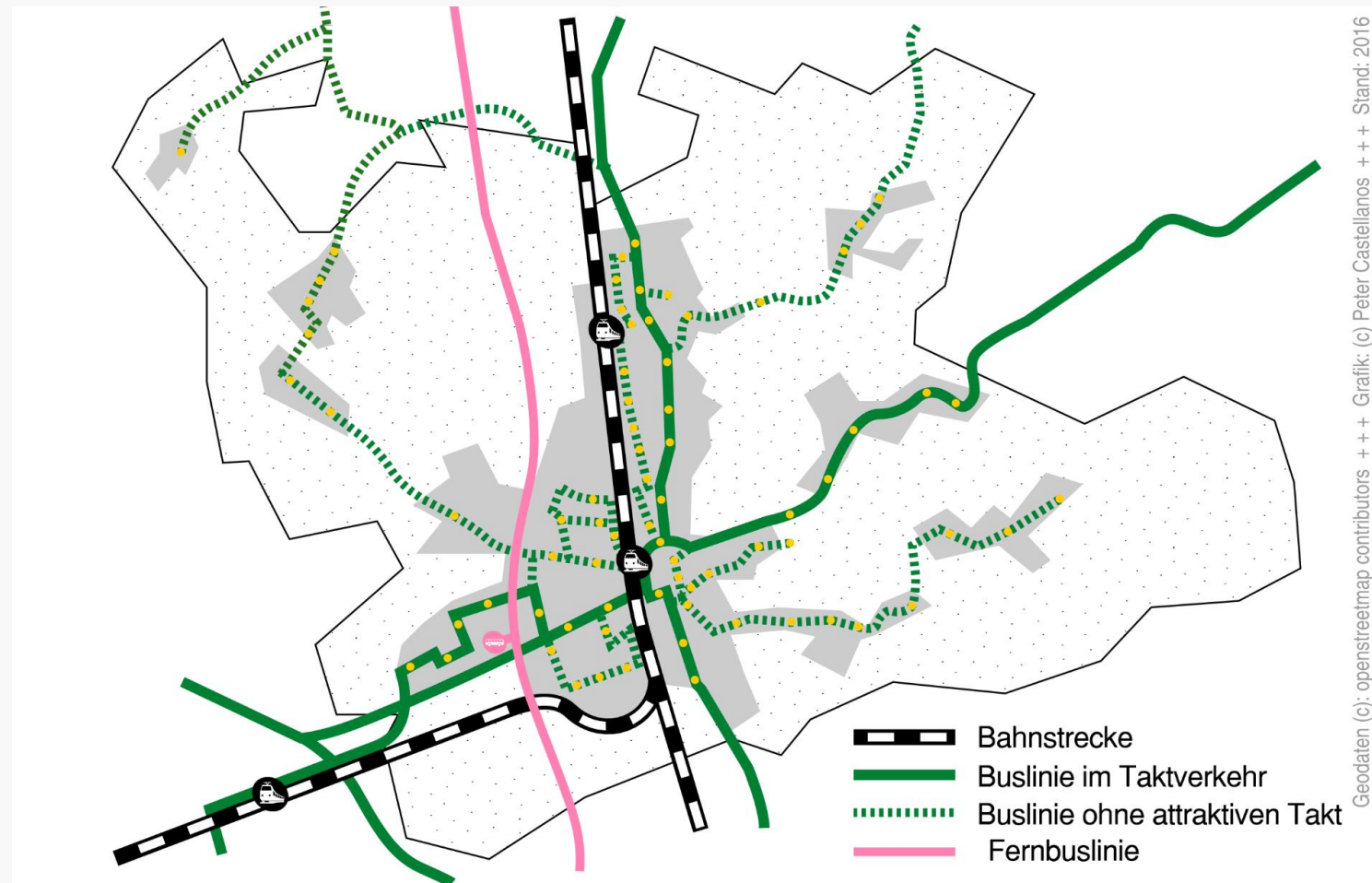
© Peter Castellanos, 2016



③ Kommunalen ÖPNV

Verkehrsanbindung

- ➔ Öffentlicher Verkehr – Nachfragerumpfnetz für jene „die nicht anders können“...



Geodaten (c): openstreetmap contributors + + + Grafikk: (c) Peter Castellanos + + + Stand: 2016

© Peter Castellanos, 2016



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“
 - ▶ Wohngebiet „Im Mühltal II“

③ Kommunalen ÖPNV

Rückblick

➔ Was ist in jüngster Vergangenheit im Verkehrsbereich passiert?

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



© Peter Castellanos

Rückblick

➤ Was ist in jüngster Vergangenheit im Verkehrsbereich passiert?

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

③ Kommunaler ÖPNV

Rückblick

➔ Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050

- ➔ Zitat aus Endbericht Seite 60:

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

- ➔ Potenzialanalyse

Fazit:

- ➔ Handlungsmöglichkeiten beschrieben & beschlossen
- ➔ Jetzt müssen aber auch Konsequenzen daraus folgen!



Quelle:

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

Abbildung 43: Drei Hauptansatzebenen für Klimaschutz im Verkehr

③ Kommunalen ÖPNV

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 barrierefreien Stationen

- + Bahnhof Bensheim – fertiggestellt
- + Bahnhof Auerbach – fertiggestellt

➔ Bushaltestellen

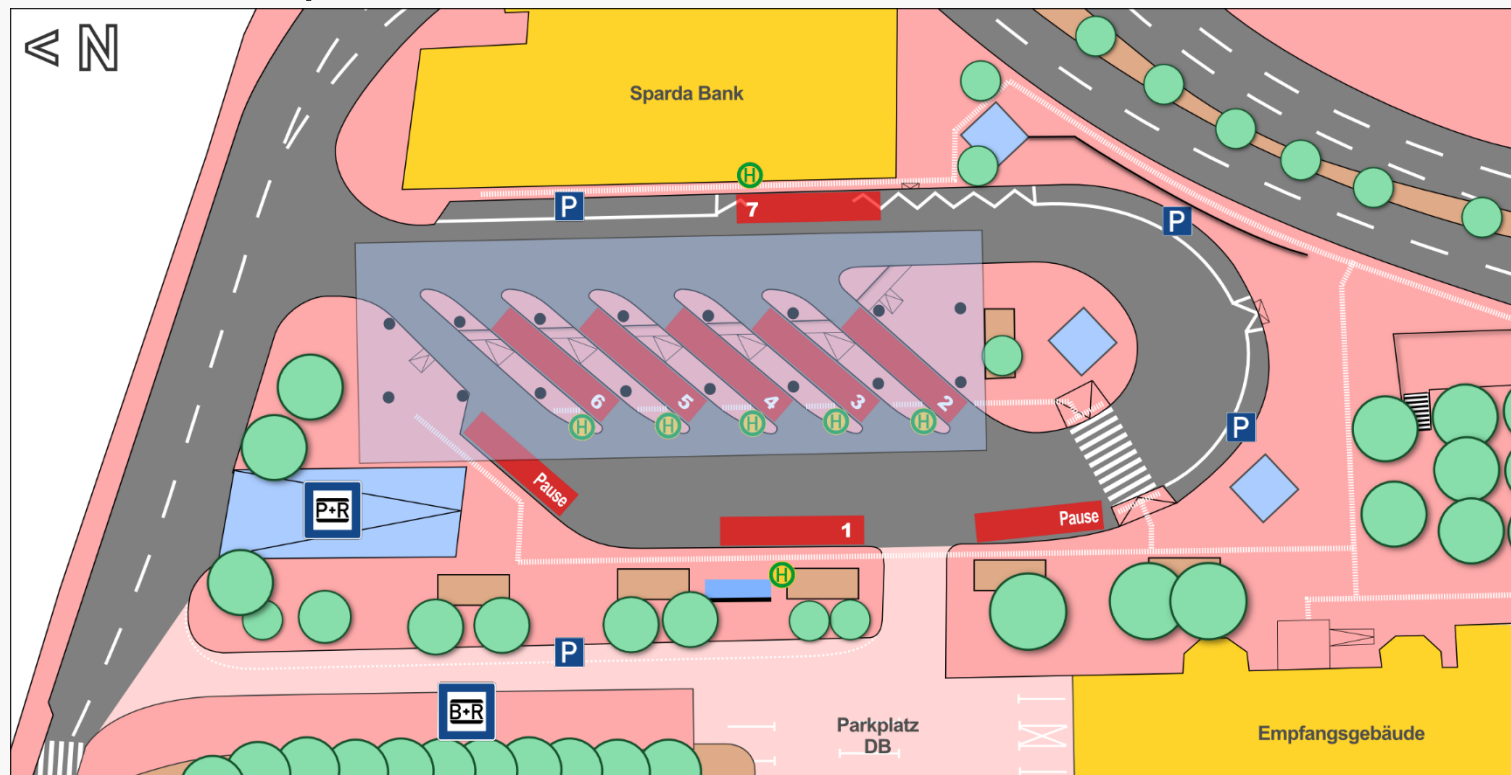
- +/- Modernisierung erfolgt i. d. R. bei Umbau des gesamten Straßenraumes
- + Bsp.: Otto-Beck-Straße, Behindertenhilfe Bergstraße/Kronepark, Mühlgrabenstraße, Kirchbergschule, ...
- Zentraler Omnibusbahnhof ➔ **Nicht barrierefrei!!!**

③ Kommunalen ÖPNV

ÖPNV Status quo

► Barrierefreie Infrastruktur

- Skizze Status quo



© Peter Castellanos, 2015

LEGENDE:

- Bushalteplatz (Gelenkwagen)
- Fußgängerfläche
- Mischnutzung

- Gebäude
- Glasdach
- Wartehäuschen

- Bussteig
- Dachstütze
- Rampe

- Bike & Ride
- Park & Ride
- Parken

Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015



③ Kommunalen ÖPNV

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)

③ Kommunalen ÖPNV

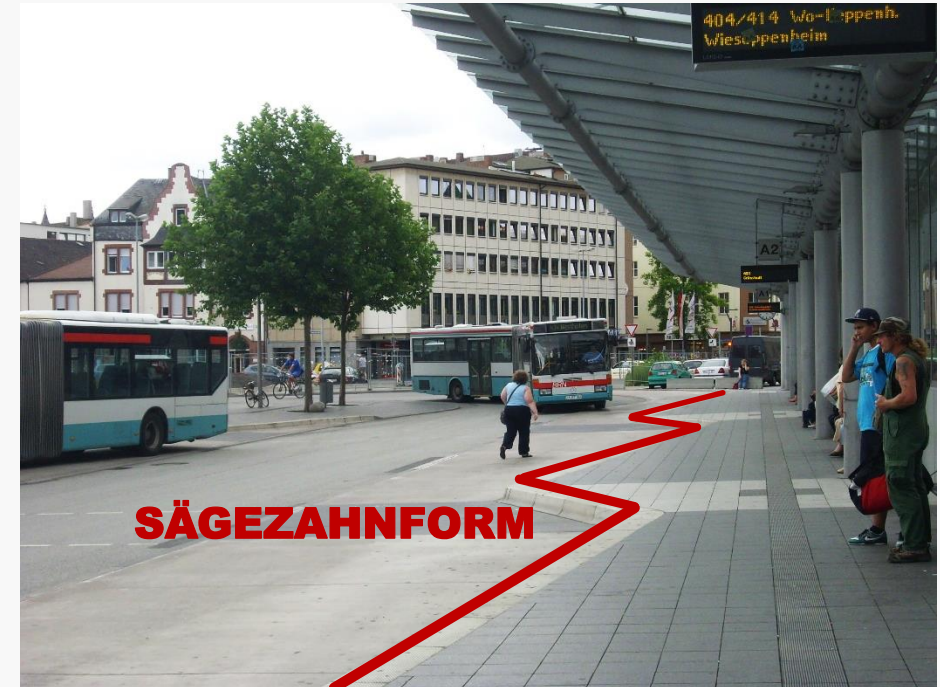
ÖPNV Status quo

► Barrierefreie Infrastruktur

- „Barrierefreier“ Ausbau ?? Bensheim Bahnhof/ZOB



© Peter Castellanos, 2014



SÄGEZAHNFORM

Vorbildlich: Busbahnhof Worms

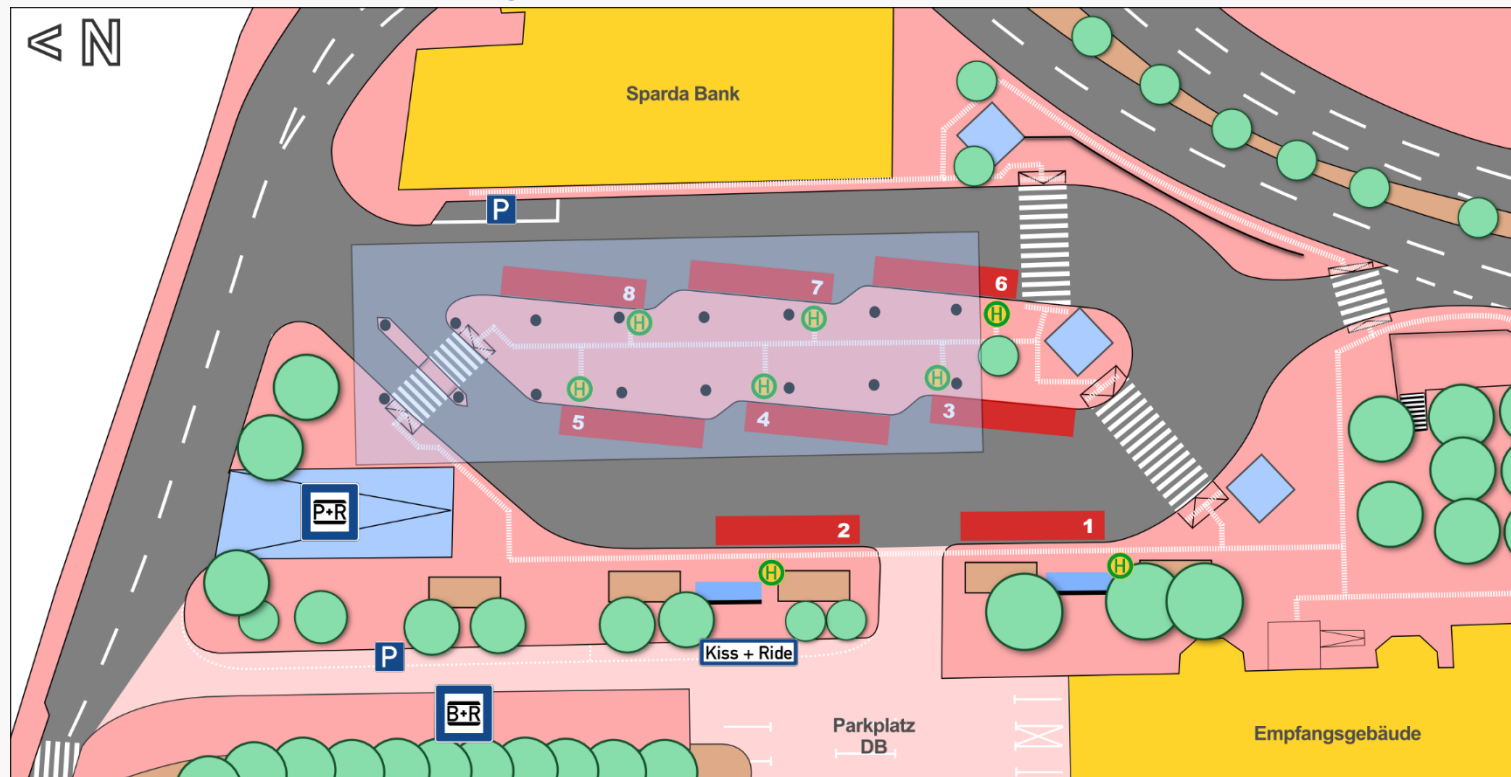
→ Durchkommen für Rollstuhlfahrer schwierig bis unmöglich

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

③ Kommunal ÖPNV

ÖPNV Status quo

- ➔ **Barrierefreie Infrastruktur**
- Skizze Alternativvorschlag



LEGENDE:

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

© Peter Castellanos, 2015

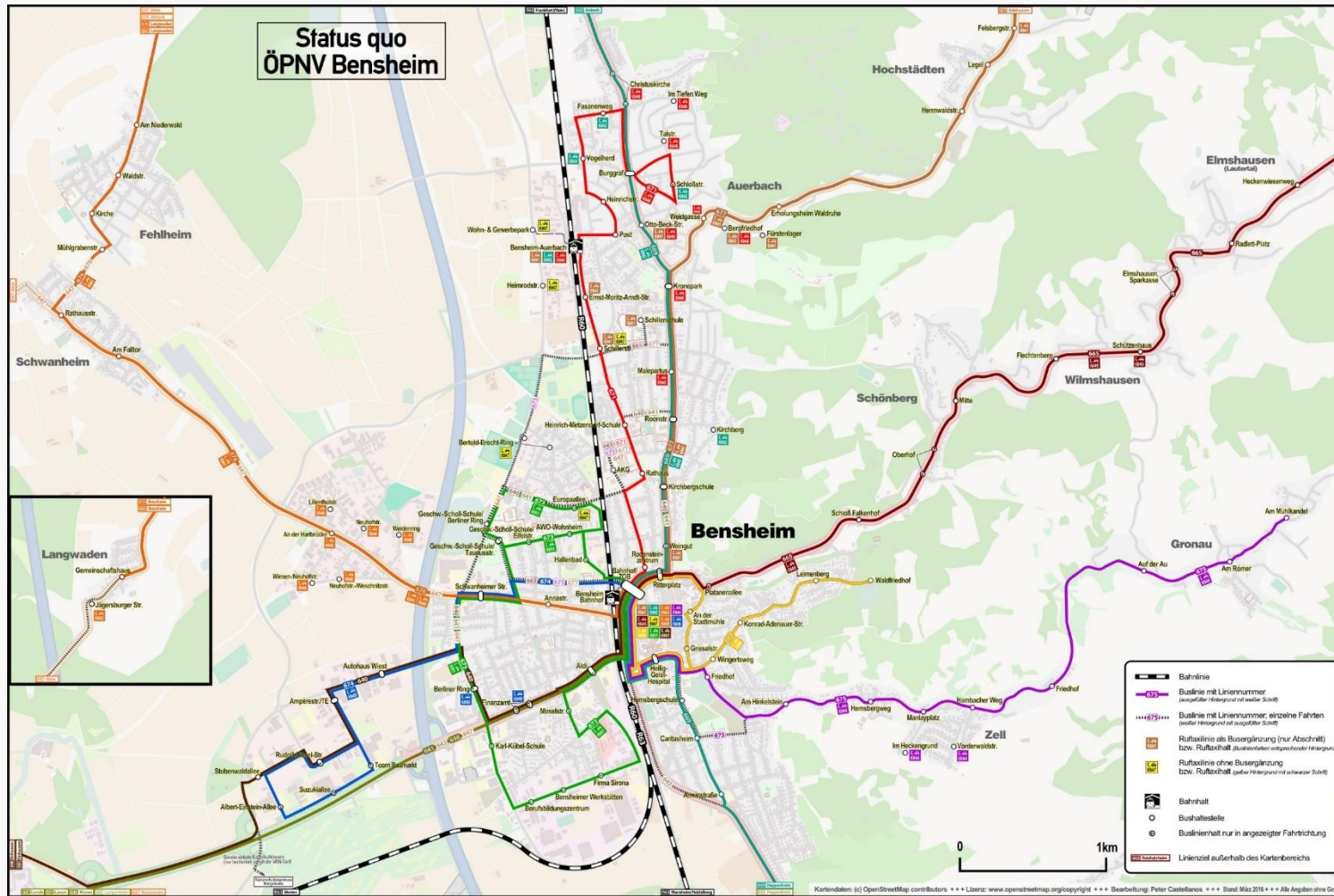


Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015

③ Kommunalen ÖPNV

ÖPNV Status quo

➔ Aktuelles Liniennetz – Übersicht Bensheim



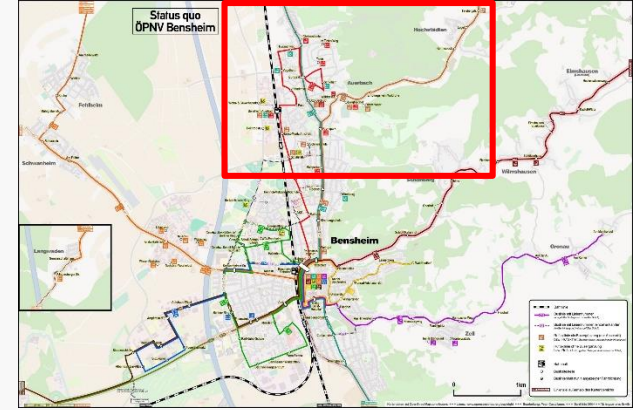
© Peter Castellanos



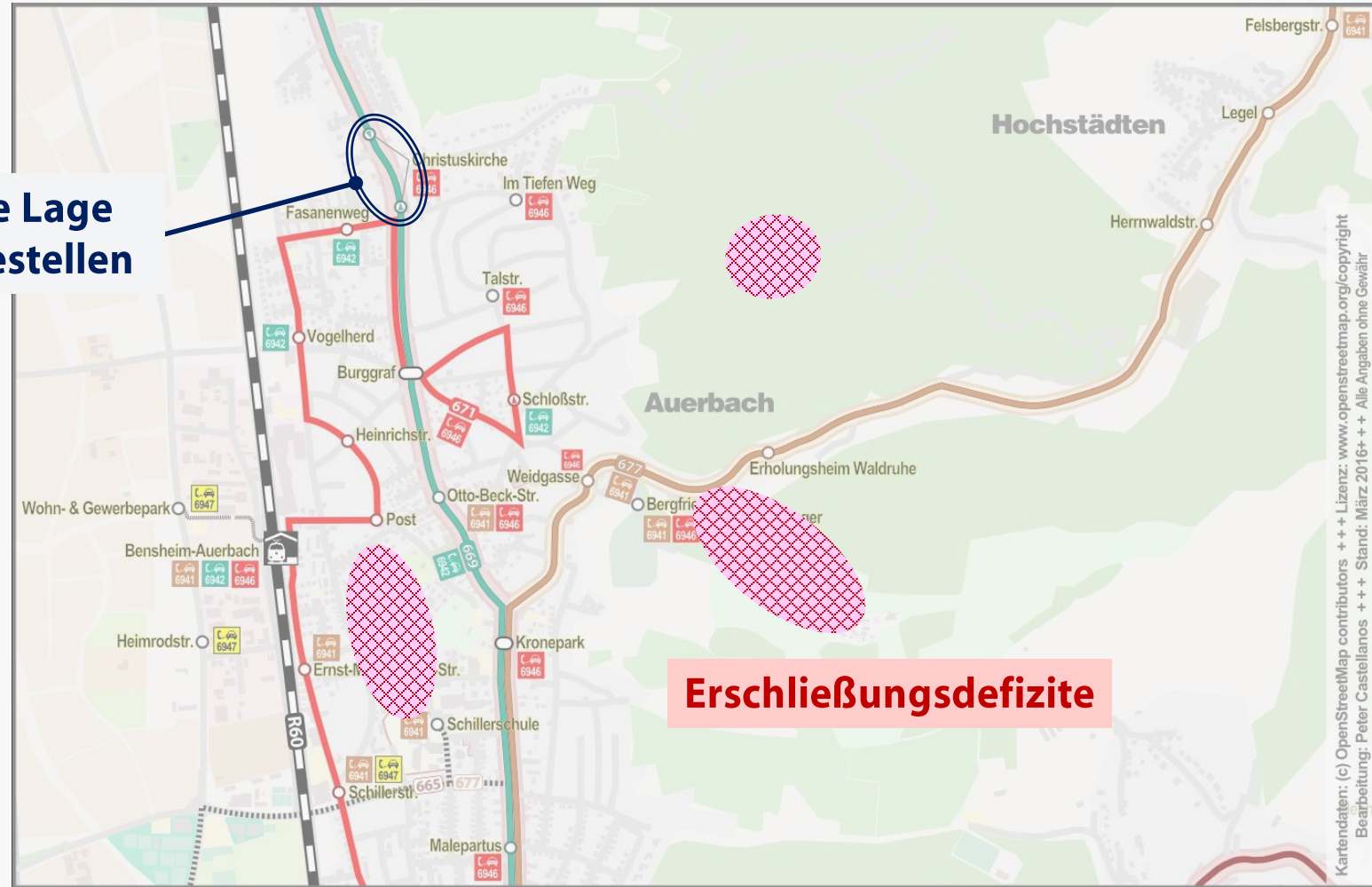
③ Kommunalen ÖPNV

ÖPNV Status quo

➔ Aktuelles Liniennetz – Auerbach



**Versetzte Lage
der Haltestellen**



Erschließungsdefizite

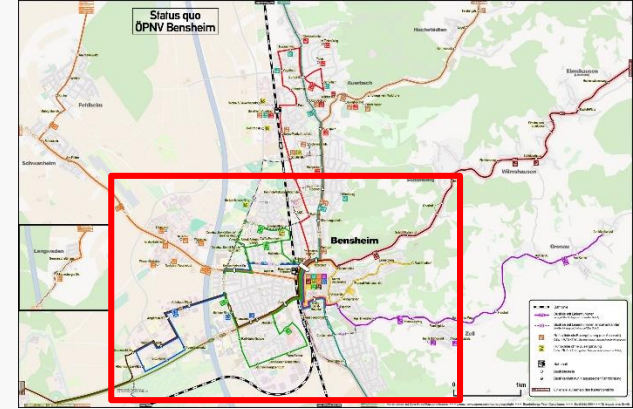
Kartendaten: (c) OpenStreetMap contributors ++ Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright
Bearbeitung: Peter Castellanos +++ Stand: März 2016++ + Alle Angaben ohne Gewähr

© Peter Castellanos

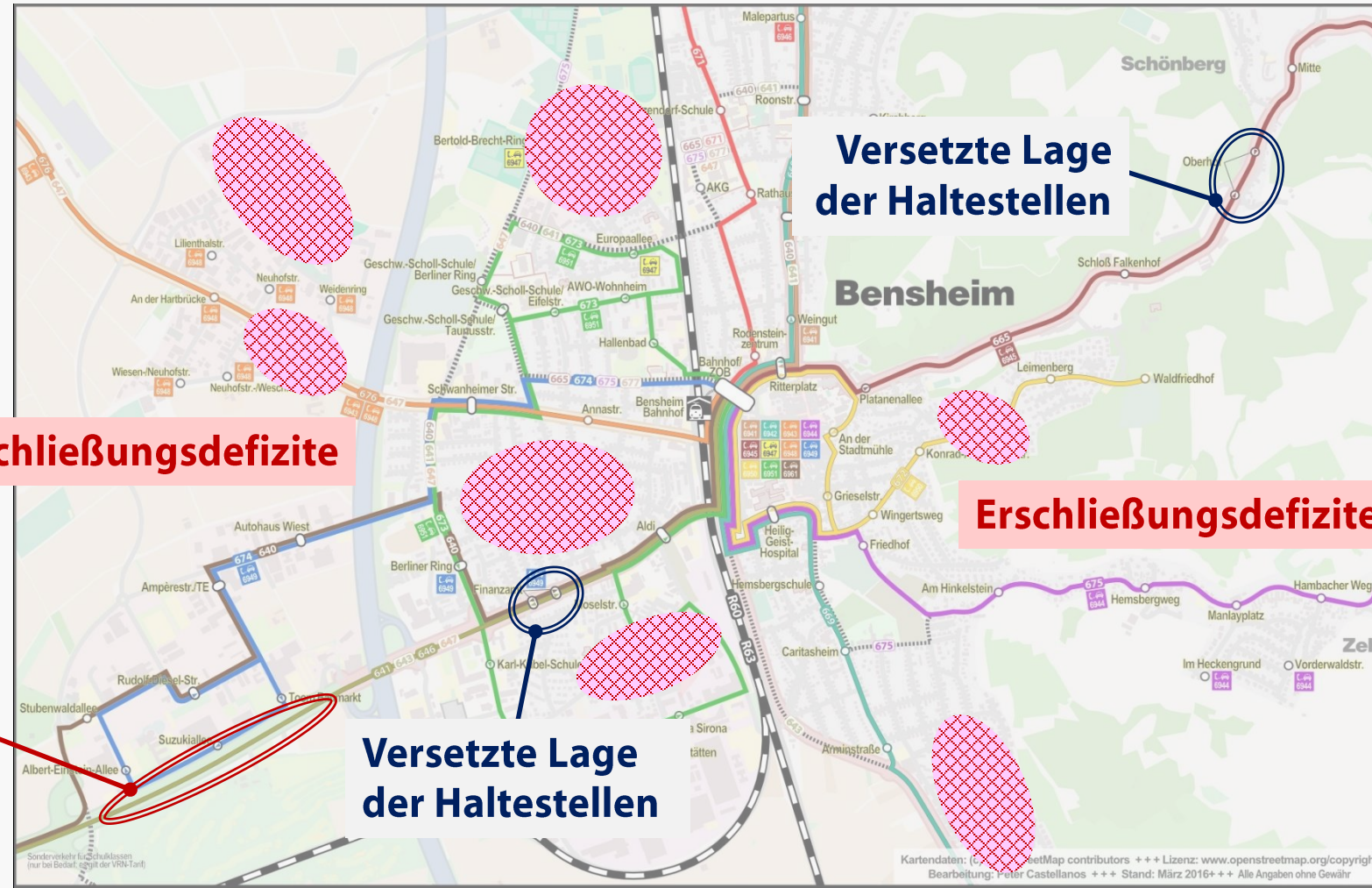


③ Kommunalen ÖPNV

ÖPNV Status quo



➔ Aktuelles Liniennetz – Kernstadt



Erschließungsdefizite

Versetzte Lage der Haltestellen

Bensheim

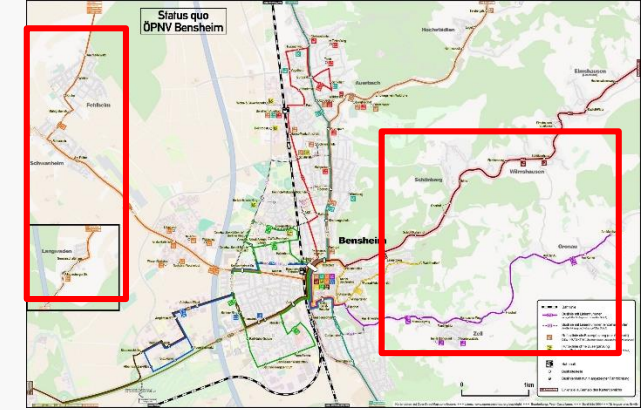
Erschließungsdefizite

Erschließungsdefizit im Regionalverkehr

Versetzte Lage der Haltestellen

③ Kommunalen ÖPNV

ÖPNV Status quo



➔ Aktuelles Liniennetz – Ried- & Odenwald-Stadtteile



Erschließungsdefizite



Versetzte Lage der Haltestellen

Erschließungsdefizite

③ Kommunalen ÖPNV

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**

③ Kommunalen ÖPNV

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)

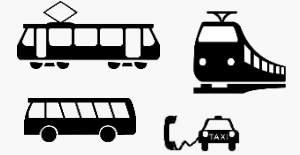
+/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)

- 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**



③ Kommunalen ÖPNV

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**

③ Kommunalen ÖPNV

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*“
- Mobilitätsnachfrage kann nicht bedient werden, wenn Angebot nicht stimmt!!

➤ Multimodalität ohne ÖPNV nicht möglich!



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

③ Kommunaler ÖPNV

ÖPNV Zukunft

- Arbeitskreis Stadtbus – Vertane Chance für mehr Bürgerbeteiligung/Kommunikation
 - 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...)
 - Diskussion von Problemen und möglichen Lösungsvorschlägen
 - Informationen zum jeweils aktuellen Sachstand
 - Bisher 9 Sitzungen (letzte 22.4.2015) → Nach Desinteresse der Stadt Anfang 2017 eingestellt...
 - Motivation zum Weiterarbeiten an (über die Jahre entstandenem) **Maßnahmenkatalog** (→ Siehe nächste Folie)

③ Kommunalen ÖPNV

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

③ Kommunalen ÖPNV

Allgemeine Probleme (nicht nur in Bensheim)

➤ Umgang mit Kundenbelangen

- In Verwaltungen fehlen in der Regel ausgebildete Verkehrsplaner, die sich mit Kundenanforderungen bzw. fachlicher Weiterentwicklung bestehender Angebote beschäftigen
- Kommunikationsprobleme: Oft müssen dicke Bretter bei Kleinigkeiten gebohrt werden (*Diskussionsbeispiele*):

Fahrgastbeschwerde	Reaktion
Verfrühung – Fahrt verpasst	<i>Kunde ist schuld; hätte früher an der Haltestelle sein müssen</i>
Fehlende Verbindungen zwischen Städten	<i>„Es gibt doch die bestehenden Angebote“ ➔ Diskussion was ist zumutbar, was nicht (ohne Datengrundlage)?</i>
ÖPNV dauert allgemein viel länger als Pkw	<i>Keine Untersuchung der Ursachen/konkreten Fälle, folglich keine Ableitung (strategischer) Maßnahmen aus geäußerten Kritiken – vielmehr: „Die Leute müssen erstmal die Angebote stärker nutzen, die es schon gibt“ – auch wenn es ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht ausreichend befriedigt</i>
Schlechte Erschließung/ fehlende Haltestellen/ fehlende Barrierefreiheit	<i>I.d.R. keine ernsthafte Auseinandersetzung mit Einzelfall, sondern Suche nach Ausreden, um bloß nichts unternehmen zu müssen</i>
Unordentliches Erscheinungsbild von Haltestellen	<i>Selten überhaupt eine Reaktion auf solche Hinweise</i>
Fahrradmitnahme im Bus selten/gar nicht möglich	<i>„Gottgegebenes“ unlösbares Problem; Kunde solle es vermeiden auf solche Ideen zu kommen; Fahrradträger als denkbare Lösung wird nicht in den Mund genommen</i>

Nur selten wird proaktiv nach Lösungen gesucht

- ➔ „Wir sind nicht zuständig & können auch nicht mit den zuständigen Stellen kommunizieren“
- ➔ Fahrgäste sind oft solchen Situationen einfach ausgeliefert (keine professionelle Kundenkommunikation)

Allgemeine Probleme (nicht nur in Bensheim)

➤ Fehlende Ziele/Visionen für Verkehr

- Trotz dringendem globalen(!) Handlungsbedarfs werden in Kommunen meist keine Ziele formuliert – alles dümpelt vor sich hin oder neue Angebote werden, wenn überhaupt, „irgendwie“ (also unkoordiniert) eingeführt und kaum beworben bzw. evaluiert.
- Bewohnern werden keine Incentives angeboten, um ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken (z.B. im Zuge von Neubürgermarketing)

➤ Bürgerbeteiligung wird eher als Last empfunden – nicht als Gewinn

- In wie vielen Kommunen/Städten im Kreis gibt es einen lokalen Fahrgastbeirat oder Arbeitsgruppen zum Thema ÖPNV?

➤ Bedienungsformen (z.B. Ruftaxi) werden nicht zweckgemäß eingesetzt

- Keine Abwägung der Stärken und Schwächen der Bedienformen – vielmehr wird das Ruftaxi teilweise als Allheilmittel für einen attraktiven ÖPNV gehandelt
- Ruftaxi = Einsatz in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage zur Sicherung der Daseinsvorsorge → Schwerlich Konkurrenz zum eigenen Pkw durch oft zu lange Vorbestellfristen oder Sondertarife; vielmehr „Notangebot“ für Zwangskunden

ÖPNV-Agenda 2018

➤ Weiterentwicklung Nachfragerumpfnetz zu Mobilitätsgrundnetz

- ➔ Stärken der schon heute gut ausgebauten Korridore können nur durch attraktives Zubringernetz voll ausgeschöpft werden
- ➔ Glaubwürdiges ÖPNV Marketing nicht möglich mit doppelten oder dreifachen Reisezeiten auf wichtigen Relationen (Näheres siehe hier: <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/der-takt-stimmt-noch-nicht/>)

➤ 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)

**Fortschreibung
Nahverkehrsplan ab 2019
muss dazu den Weg weisen**

**Übergangstarife:
Landespolitik muss Ver-
bände, Verbände & Verwal-
tung an einen Tisch holen**

ÖPNV-Agenda 2018

➔ Durchbrechung kundenferner Verwaltungsstrukturen

- ➔ Kreis muss „Gestalterrolle“ aktiv wahrnehmen bzw. Koordination der kommunalen Angebote stärker forcieren (Ruftaxi darf nicht mehr an Gemeindegrenzen enden!)
- ➔ Kreisweites Konzept für Koordination alternativer Bedienformen im Kreisgebiet nötig
- ➔ Land Hessen muss wiederum Verkehre der Kreise koordinieren
 - ➔ Entwicklung eines systematisierten landesweiten ÖPNV-Netzes nötig; vgl. Rheinland-Pfalz

➔ Land Hessen muss ÖPNV stärker systematisieren

- ➔ Klare Netzhierarchie und Finanzierungsstrukturen nach Funktion eines ÖV-Angebots (vgl. Baulastträgerschaft des Straßennetzes in Bundes-, Landes-, Gemeindestraßen etc.)
- ➔ Kommunalen Gebietskörperschaften müssen durch Entlastung von funktionalen Aufgaben der Landespolitik (z.B. Anbindung ländlicher Räume an Oberzentren) eigene Gestaltungsspielräume für lokale ÖPNV-Angebote eingeräumt werden:
 - (Mindestens anteilige Finanzierung an bestimmten Verkehren direkt durch das Land nach seinen Vorgaben)

**Fortschreibung
Nahverkehrsplan ab 2019
muss dazu den Weg weisen**

**Land muss in Zusammenarbeit mit
Aufgabenträgern ÖPNV-Strategie
für flächendeckendes Angebot
entwickeln & sukzessive umsetzen**

🔊 Langfristige Hausaufgaben

- ✓ 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, Ridesharing...) – keine „Kleinstaaterei“ bei Angebotssystematik
- ✓ Bürgerbeteiligung als Chance – nicht als Last begreifen

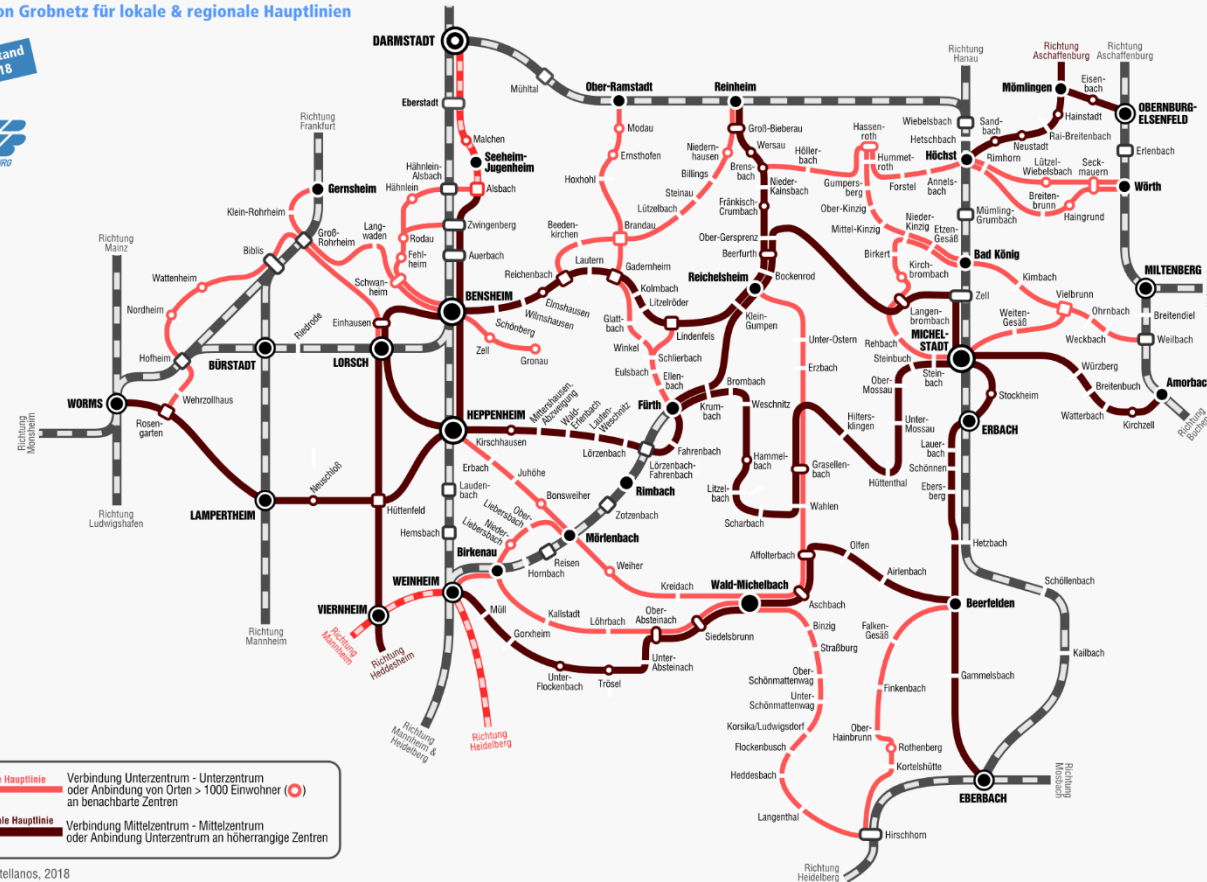
Langfristige Hausaufgaben

- ✓ Zielvorstellung Mobilitätsgrundnetz im Auge behalten

Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Konzeption Grobnetz für lokale & regionale Hauptlinien

Planungsstand
29.4.2018



(c) Peter Castellanos, 2018

🔊 Hausaufgaben Mobilitätsplanung

- ✓ Ergebnisoffene 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
 - ➔ Gelegenheiten vor Ort schaffen + Attraktiver Fuß- & Radverkehr (Förderung Nahmobilität)
 - ➔ Ausweisung von Siedlungsflächen ausschließlich entlang gut ausgebauter ÖPNV-Achsen
- ✓ Weiterentwicklung kommunaler Stellplatzsatzungen
(Reduktion zu errichtender Pkw-Stellplätze durch Mobilitätsmanagement ermöglichen)

Heute nicht bzw. kaum thematisiert...

- ➔ Politische Diskussion um Elektromobilität
- ➔ Nahverkehrsplan – Funktion & Praxis
- ➔ Funktionen & Chancen von Nahverkehrsplänen
- ➔ Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
- ➔ Wie sehen entwicklungsfördernde Organisationsstrukturen für ÖPNV-Ausbau aus? („Nachhaltige Nahverkehrsorganisation“)
- ➔ Mobilität 4.0 – Neue Konzepte, ihre Einsatzbereiche und Grenzen

Zukunftsprojekte

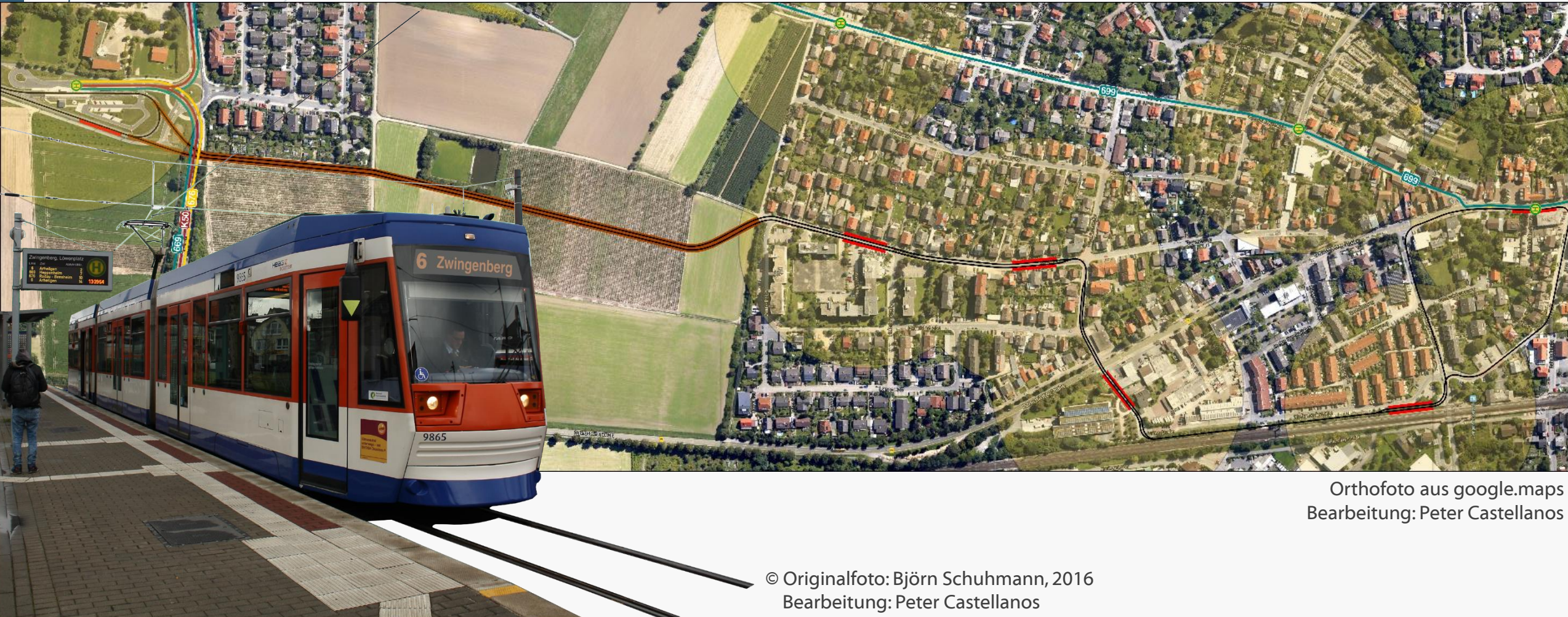
- ➔ Postfossiler ÖPNV: Elektrifizierung Linie 669 ??



Schlusswort

Zukunftsprojekte

- ➔ Beseitigung von Netzlücken: Verlängerung HEAG-Straßenbahn bis Zwingenberg Bahnhof??



Orthofoto aus google.maps
Bearbeitung: Peter Castellanos

Zukunftsprojekte


➔ Ridesharing als ÖPNV-Ergänzung für „letzte Meile“ ?? – ÖPNV wird individueller

DER TAGESSPIEGEL

Nahverkehr in Berlin 20.12.2017 17:09 Uhr

BVG und Daimler starten Ride-Sharing-Dienst

Die Ergänzung zum ÖPNV soll 2018 mit 50 Vans in Betrieb gehen und ohne festen Fahrplan auskommen. Der Dienst wird zunächst in drei Bezirken angeboten. VON HENRIK MORTSIEFER



Neuer Sharing-Van der BVG: Der "BerlKönig". FOTO: PAUL ZINKEN/DPA

Zehn U-Bahn-Linien, 22 Straßenbahn- und mehr als 150 Buslinien, sechs Fahren: Im weiten Netz der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sind jeden Tag drei Millionen Menschen unterwegs. Einige von ihnen werden im kommenden Jahr eine weitere Transportmöglichkeit nutzen können: Ride-Sharing – ein...

© Verlag Der Tagesspiegel GmbH, 2017

CleverShuttle



Triff nette Leute!

CleverShuttle setzt auf Sharing und bündelt Fahrgäste mit ähnlichen Routen.

So geht's



Buche deine Fahrt über die App



Lass dich von unserem Fahrer abholen



Teile deine Fahrt mit netten Leuten



Spare Geld und schone die Umwelt

© GHT Mobility GmbH, 2018



© Door2Door GmbH, 2018

Zukunftsprojekte

► Bonbons verteilen:

- Gratis Monatskarte/Mobilitätsabo, für jene die einen Monat ihr Kfz-Kennzeichen abgeben??
- Gratis Zeitkarte für Neubürger?? (vgl. Hanauer Straßenbahn GmbH)
- Gratis ÖPNV-Nutzung für Inhaber einer Saisonkarte für Basinus Bad/Badeseen ??
(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!



*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
- 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