

Antworten der Bürgermeisterkandidaten für die Wahl 2014

Blau markiert von **Rolf Richter** **Grün** markiert von **Franz Apfel** **Rot** markiert von **Sylvia Kloetzel**

Sehr geehrte Damen und Herren des Fahrgastverband PRO BAHN Starkenburg,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 30.4.2014 zu Themen der Förderung des ÖPNV auf der Schiene und im Busbereich, die intelligente Vernetzung der Systeme sowie für die Nutzung der Schiene als Rückgrat für den Gütertransport. Ich bitte sie um Verständnis, dass ich die sehr ausführliche Anfrage nur zusammenfassend und teilweise gemeinsam beantworten kann. In den letzten 3 Wochen des Wahlkampfes ist es mir nicht möglich, jede Ihrer Fragen mit dem notwendigen Detailwissen zu ergründen und zu beantworten.

1. Allgemeine Fragen

1. Gerne möchten wir Sie bitten, kurz Ihre verkehrspolitischen Vorstellungen zu umreißen. Welchen Stellenwert werden künftig ÖPNV, Rad-, Fußverkehr sowie der private Kraftfahrzeugverkehr haben?

Unabhängig davon, dass der private Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland auf lange Sicht eine bedeutende Rolle spielen wird, gehe ich persönlich – nicht zuletzt aufgrund meiner Projektleitertätigkeit in der Hessischen Staatskanzlei für den Bereich der Einführung der Elektromobilität – davon aus, dass wir in den kommenden Jahren neue Mobilitätskonzepte entwickeln bzw. umsetzen werden. So ist z. B. ein Mobilitätsticket in Verkehrsverbänden in Vorbereitung, welches langfristig nicht nur die Nutzung des „herkömmlichen“ ÖPNV beinhaltet, sondern auch Car- und Bikesharing Angebote beinhalten soll.

Dabei spielt einerseits in der jüngeren Generation der Besitz eines eigenen Kfz nicht mehr den Stellenwert früherer Jahre, andererseits wird es zur Bewältigung der Mobilitätsanforderung einer älter werdenden Generation (demographischer Wandel) neue Anforderungen geben. Damit rücken neue, umfassende Mobilitätsangebote in den Vordergrund, die oftmals zunächst in den Großstädten Anwendung finden. Als größte Stadt des Kreises und Knotenpunkt des ÖPNV am Bahnhof sollte die Stadt Bensheim offen für solche Veränderungen sein, diese frühzeitig prüfen und ggfs. in Kooperation mit Dritten einführen oder deren Einführung unterstützen.

Die beantragten Zuschüsse für die Projekte im Rahmen des Hessentages gingen bedauerlicherweise alle in die „Verbesserung“ der Auto-Infrastruktur – Anbindung der Westtangente bis nach Auerbach und die vier Kreisel. Trotz grüner „Regierungsbeteiligung“. Ein schwerer Fehler, jetzt sind die Kassen weitgehend leer und die Kommunalaufsicht lässt keine Netto-Neuverschuldung mehr zu. Ich habe die Verlängerung der Westtangente abgelehnt und den Bau zweier der vier Kreisel. Die Zuschüsse im Rahmen des Hessentages hätte ich ganz anders verwendet: für Energiesparprojekte, für den Bau von Radwegen, für ein besseres Stadtbuskonzept, für ein Radparkhaus am Bahnhof etc. Mit dieser Positionsbeschreibung werden Sie mich sachpolitisch einschätzen können.

Bensheim ist stark durch den MIV geprägt. Die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans muss stärker auf die Integration der einzelnen Verkehrsträger achten. Der ÖPNV braucht zusätzliche Verstärkung, wobei die Stadt selbst im Wesentlichen nur auf der Ebene des Stadtbusses unmittelbar tätig werden kann.

2. Wird es eine Ausdehnung des Parkraumangebotes geben?

Ich halte das jetzige Parkangebot in der Innenstadt für ausreichend.

Ja, und zwar konkret als Einstieg in das Fürstenlager von Hochstädter Seite aus um Auerbach zu entlasten – nur möglich zusammen mit dem Land Hessen.

Bensheim ist gut mit Parkmöglichkeiten ausgestattet. Die Notwendigkeit zu einer Ausdehnung sehe ich grundsätzlich nicht. Einzige Ausnahme: Kurzzeitparken im Bereich der Promenadenstraße, wenn dadurch der Neumarkt in Konkurrenz zum neuen Güterbahnhofgelände als innerstädtischer Nahversorgungsstandort attraktiver gemacht werden kann.

3. Welche Lücken möchten Sie im Radverkehrsnetz schließen?

Ich halte den Lückenschluss Schwanheimer Straße zur Innenstadt, Anschluss des Gewerbegebietes Stubenwald I (und später II), sowie Schwanheimer Straße vom Kreisel Berliner Ring bis zur Westtange für wichtig, sowie den Anschluss vom Stubenwald nach Lorsch über die bisherige Kreisstraße.

A) Ganz wichtig: Radweg Robert-Bosch-Straße in das Gewerbegebiet Stubenwald I – hier sehe ich eine akute Gefahrenquelle für Radfahrer. B) Verlängerung der Radstreifen in der Schwanheimer Straße über die B 3 hinweg zum Rinnentor. C) Entschärfung Gefahrenpunkt über die Brücke über die verlängerte Saarstraße.

Das ist im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes genauer zu beurteilen. Eindeutig zu verbessern ist die Verbindung von der Innenstadt zu den Gewerbegebieten im Stubenwald.

4. Welche Rolle spielt für Sie eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung? Wird es künftig Wohn- und Gewerbegebiete außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit zu einem Schienenhaltepunkt geben? Bei Fußläufigkeit unterstellen wir 80 Meter in der Minute, sodass 600 Meter für Bensheimer Verhältnisse als zu weit anzusehen sind.

Die weitere Siedlungsentwicklung Bensheims kann aufgrund der Festlegung des Flächennutzungsplanes und des Regionalplanes im Wesentlichen mit Ausnahme kleiner Baugebiete in den Ortsteilen nur innerhalb der jetzigen Grenzen der Bebauung als Verdichtung oder Konversionsflächen erfolgen.

Für mich hat Innen- vor Außenentwicklung Priorität. Weitere Siedlungs- und Gewerbegebiete – außer den ausgewiesenen bzw. im Verfahren befindliche werde ich zu verhindern suchen. Und ich kenne die Möglichkeiten eines Bürgermeisters. Wenn es eine Möglichkeit gibt, werde ich das gegen meine Stimme beschlossene neue umstrittene Gewerbegebiet Stubenwald II nur in einem Bauabschnitt entwickeln. Bensheim hat genügend ausgewiesene Bau- und Gewerbegebiete.

Die Entscheidung für Stubenwald II halte ich für richtig. Die ÖPNV-Anbindung muss hier noch verbessert werden.

5. Welche Rolle spielt für Sie die Entwicklung des Lebensmitteleinzelhandels auf der „grünen Wiese“? Setzen Sie sich für Standorte wie z. B. am Berliner Ring ein?

Grundsätzlich sollte eine Lebensmittelversorgung quartiersnah erfolgen. Dies ist beispielsweise durch den Tegut am Hemsberg gut umgesetzt. Insofern sollte ein Standort auf der grünen Wiese nachrangig sein.

Konkret habe ich als damaliger Fraktionsvorsitzender der GLB in der Koalition die Auslagerung des EDEKA-Marktes in Auerbach an den Berliner Ring mitverhindert.

Großflächiger Einzelhandel zerstört die Attraktivität der Innenstadt und des Ortskerns von Auerbach. Ich sehe keinen Bedarf für weitere Verbrauchermärkte am Berliner Ring und werde die dortige Ansiedlung nicht unterstützen.

2. Schienenerschließung Bensheims

Bensheim fristet aus Sicht von PRO BAHN ein Schattendasein bezüglich des Nahverkehrs. Während andernorts in der Region seit über zehn Jahren qualitativ hochwertige S-Bahnangebote bestehen, besteht z. B. zwischen Bensheim und Darmstadt nur ein Stundentakt, auf der Nibelungenbahn gar am Wochenende die Züge nur zweistündlich verkehren. Wir möchten Sie daher zu Ihrer Einschätzung hierzu befragen und herausfinden, für welche Punkte Sie sich als Stadtoberhaupt bei den zuständigen Stellen im Kreis, bei Verbund, Bahnunternehmen etc. einsetzen werden.

1. Welche wichtigen Städte in der Region sind nach Ihrer Meinung für Bensheim wichtig und sollten schienenmäßig mit Bensheim verbunden sein? Bitte erläutern! (Gerne können Sie mehrere nennen)

Direktverbindungen ohne Umsteigen im Nahverkehr: Darmstadt, Frankfurt, Heppenheim, Worms, Weinheim, Heidelberg, Mannheim. Gute Verbindungen durch gute Anschlüsse im Nahverkehr: Mainz, Wiesbaden, Ludwigshafen

Direktverbindungen ohne Umsteigen im Fernverkehr: Frankfurt, Kassel, Hamburg, Berlin, Karlsruhe, Stuttgart, München

Wichtig sind die Arbeits-, Studien- und Freizeitzentren:

Darmstadt, Frankfurt, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und Worms.

Frankfurt Hbf., Frankfurt Airport, Darmstadt, Mannheim, Heidelberg, Worms

2. Gerade wurde die Ausschreibung für den Schienenverkehr entlang der Bergstraße für 2018 verkündet. Allerdings fehlen darin wichtige Punkte:

a. Welche Initiative werden Sie in Angriff nehmen, um die Anbindung nach Darmstadt zu verbessern?

Durch die Ausschreibung sollen die zweistündlichen RE-Züge Mo-Fr öfters fahren und zusätzlich am Wochenende. Ich werde mich für eine möglichst kurze Taktung einsetzen und mit den Aufgabenträgern besprechen.

Bei meiner Wahl werde ich mit Ihrem Fahrgastverband mein Vorgehen absprechen und Rat einholen.

Hier sind Gespräche mit dem Kreis, dem VRN als Aufgabenträger und dem mitbetroffenen RMV nötig. Diese werde ich führen.

b. Wird es mit Ihnen Spätverbindungen nach 24 Uhr von Heidelberg bzw. Mannheim nach Bensheim geben?

Dafür werde ich mich einsetzen. Aufgabenträger für den Nahverkehr ist jedoch der Landkreis, der gemeinsam mit den Ländern Hessen und Baden-Württemberg entsprechende Finanzmittel bereitstellen muss.

Im Rahmen meiner Möglichkeiten und über die Vertreter der Stadt Bensheim im Verkehrsverbund VRN werde ich dieses Ziel unterstützen.

Das ist wünschenswert und in diesem Zusammenhang zu prüfen.

3. Im Dezember 2014 geht das Dieselnetz Südwest u. a. mit der Nibelungenbahn nach Worms in Betrieb.

a. Wie ist Ihre Meinung zu den geplanten Maßnahmen?

Ich begrüße, dass die alten Fahrzeuge durch neue Triebzüge ersetzt werden.

Die Maßnahmen sind mir nicht bekannt. Als gewählter Bürgermeister werde ich die Stadtverordnetenversammlung und die Öffentlichkeit einbinden.

Die Verbesserungen des Fahrzeugparks müssen die Voraussetzungen für einen gesicherten Taktfahrplan schaffen. Im Übrigen müsste ich mich mit den vorgesehenen Veränderungen noch intensiver befassen.

b. Was ist Ihre Meinung zum Ausschreibungszeitraum von 22,5 Jahren?

Der Zeitraum ist sehr lang. Unabhängig vom Zeitraum können Fahrplanverbesserungen erreicht werden, sofern sich die Aufgabenträger (Landkreis Bergstraße, Land Hessen, SPNV-Zweckverband Rheinland-Pfalz-Süd) einig sind und auch die Finanzmittel bereitstellen können.

22,5 Jahre ist in unserer sehr schnelllebigen Zeit viel zu lange. 10 Jahre sind ein vertretbarer Zeitraum. Das ist auch deshalb wichtig um in kürzeren Intervallen das Thema in der Öffentlichkeit zu beraten.

Das ist ein schwieriges Feld. Anbieter brauchen eine gewisse Planungssicherheit. Der Ausschreibungszeitraum erscheint mir aber zu lang, da in diesem Zeitraum mit Gewissheit gravierende Veränderungen stattfinden müssen. Auch unter dem Eindruck des demographischen Wandels.

c. Was halten Sie von einer Elektrifizierung der Nibelungenbahn?

Eine Elektrifizierung der Strecke bringt für die Fahrgäste keine direkten Vorteile. Wichtig ist ein gutes Fahrplanangebot mit modernen Fahrzeugen.

Das wär ein Beitrag zum Klimaschutz.

Das ist eine zukunftsfähige regionale Aufgabe, für die ich mich einsetzen werde. Die Umsetzung wird aber nicht kurzfristig möglich sein.

4. Der Kreis Bergstraße und insbesondere die Stadt rühmen sich zu Recht als vielseitige Schulstandorte. Einen Nachteil bildet jedoch die ÖPNV-Andienung insbesondere für das Schulzentrum im Bereich des AKG, berufsbildende Schule etc., die viel Aufwand für Busleistungen nach sich zieht. Was halten Sie von einem S-Bahn Haltepunkt „Bensheim Schulzentrum“ in Höhe des AKG auf der Main-Neckar-Bahn?

Zusätzliche Haltepunkte „Bensheim Schulzentrum“, „Bensheim Süd“, „Bensheim Gewerbegebiet“ sind zwar grundsätzlich überprüfenswert oder auch anzustreben, aber derzeit finanziell wohl kaum zu erreichen.

Der von Ihnen vorgeschlagene S-Bahn-Haltepunkt hat eine sachliche Berechtigung. Ich vermute, dass die Finanzsituation der Bahn die Umsetzung auf absehbare Zeit nicht zulässt.

Der S-Bahn-gerechte halt ist sehr aufwändig. Wie realistisch zusätzliche S-Bahn-Halte sind, ist eine schwer abzuschätzende Zukunftsfrage. Lediglich Bedarfshalte wären vielleicht leichter zu realisieren, können aber den Takt stören, was ich für sehr nachteilig für die Akzeptanz ansehe.

5. Wie ist Ihre Meinung zu weiteren Haltepunkten in Bensheim?

a. Bensheim-Süd (an der Main-Neckarbahn, etwa Höhe Sirona)

Diese Idee ist für mich neu und müsste geprüft werden. Ein zusätzlicher S-Bahn-Halt ist sehr aufwändig und in seiner Nähe und Bedeutung zum Bahnhof Bensheim vergleichbar mit einem Halt auf der Höhe des Schulzentrums Wilhelmstraße. Lediglich Bedarfshalte wären vielleicht leichter zu realisieren, können aber den Takt stören, was ich für sehr nachteilig für die Akzeptanz ansehe.

b. Bensheim-Gewerbegebiet (an der Nibelungenbahn)

-siehe 4.

Ich stehe positiv dazu, sehe aber keine Chance zur Verwirklichung. Der Haltepunkt Gewerbegebiet wäre ein Projekt im Rahmen des Hessentages gewesen...

Diesen Haltepunkt habe ich mir bereits zum Ziel gesetzt. Ich werde das unterstützen und voranbringen.

6. Wie gefällt Ihnen die Situation am Bahnhof Auerbach? Welche Änderungsmaßnahmen schlagen Sie vor (Zugänglichkeit, Bahnhofsgebäude, Einrichtungen für Nutzerinnen und Nutzern)?

Positiv ist die Verbesserung der Park-Ride-Anlagen und die Vorplatzgestaltung. Der Bahnhof Auerbach selbst sollte aber insgesamt attraktiver werden. 2015 ist der S-Bahn-Ausbau vorgesehen. Parallel hierzu muss insbesondere das Bahnhofsgebäude wieder einer Nutzung zugeführt werden, die im optimalen Fall für Bahnreisende zusätzliche Angebote macht. Der Zugang (Unterführung) muss freundlicher gestaltet werden.

Die Zugangsrampen zur Untertunnelung sind zu steil. Das Bahnhofsgebäude haben zwei Privatleute gekauft und es bietet sich die Chance das Bahnhofsgebäude attraktiver zu machen und gegebenenfalls ein Kaffee dort unterzubringen. Das Gelände vor dem Bahnhof will ich grüner gestalten (Bäume, Sträucher).

Der S-Bahn-gerechte Ausbau des Bahnhofs Auerbach ist ja beschlossene Sache. Das Umfeld wurde städtischerseits bereits sehr positiv umgestaltet. Das Bahnhofsgebäude stellt einen Schandfleck in der Umgebung dar. Hier ist eine Verbesserung dringend erforderlich.

3. Schienengüterverkehr

1. Der Schienengüterverkehr erlebt nach Jahren stiefmütterlicher Behandlung seit der Liberalisierung mit nunmehr bundesweit über 360 operierenden Bahnunternehmen eine unglaubliche Renaissance. Leider scheitert die Bahnbedienung oft am fehlenden Gleisanschluss. Vielen verladenden Unternehmen sind oft die Vielfältigkeit des Bahnsystems, des Zugangs zu anderen Unternehmen via bahnspezifischen Frachtenbörsen und die Möglichkeiten der Finanzierung von privaten Gleisanschlüssen (durch den Bund) und öffentlichen Anschlussgleisen (wieder durchs Land Hessen) wenig bewusst. Daher ist Ihre Einschätzung zu diesem Standortfaktor wichtig.

(siehe unten)

Gerne werde ich hierzu eine Fachkonferenz mit Bensheimer Unternehmen, der Bahn etc. durchführen um Chancen auszuloten.

Die Bensheimer Gewerbestruktur ist sehr stark auf den Dienstleistungsbereich eingestellt; Neuansiedlungen erfolgen selten im umfangreicheren produzierenden Gewerbe, dass einen Bahnanschluss sinnvoll erscheinen lässt.

2. Wie sollte der Güterverkehr in der Zukunft nach Ihrer Meinung in Bensheim gestaltet werden?

(siehe unten)

Impulse und Vorschläge erwarte ich aus der Beantwortung zur Frage 1.

Natürlich erscheint es mir sinnvoll, wenn Güterverkehr wieder stärker auf die Schiene verlagert werden kann. Dies erfordert ein Umdenken in der Bundespolitik. In Bensheim sehe ich hier nur geringe Umsetzungsmöglichkeiten. Für Diskussionen, die mich vom Gegenteil überzeugen könnten, bin ich offen.

3. Inwiefern werden Sie sich für die Ansiedlung von Unternehmen mit Bereitschaft zur Schienenbedienung einsetzen?

(siehe unten)

Wenn in der Fachkonferenz verwertbare/umsetzbare Vorschläge herauskommen, dann wird dieses Kriterium ein wichtiges Kriterium.

(siehe Frage 3.1)

4. Werden Sie mit Unternehmen in den neuen/bestehenden Gewerbegebieten sprechen, um eventuell gemeinsam eine Schienenbedienung zu erreichen

(siehe unten)

Diese Unternehmen werden zur Fachkonferenz eingeladen.

5. Die Firma Sirona könnte ideal angeschlossen werden. Werden Sie mit ihr sprechen?

(siehe unten)

Die Fa. Sirona wird nicht nur zur Fachkonferenz eingeladen sondern in diesem Fall werde ich mich persönlich in Gesprächen dafür einsetzen.

Im Rahmen meines Wahlkampfes habe ich mit der Firma unter anderem über die ÖPNV-Anbindung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesprochen. Ob darüberhinaus auch im Bereich des Güterverkehr Umschichtungen möglich sind, kann ich derzeit nicht beurteilen.

6. Inwiefern setzen Sie sich für den Erhalt des bestehenden Güterbahnhofsareals ein und treiben seine Wiederinbetriebnahme als Verladestelle ein? Werden Sie diesbezüglich mit potenziellen (Bahn-)Speditionen in Kontakt treten? Moderne Umschlagsysteme wie Mobiler, ACTS oder Modalohr ließen sich gut ins Stadtgefüge integrieren.

Gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung des Landkreises, der MEGB und der IHK werde ich über all diese Vorschläge sprechen und insbesondere Unternehmen, die entsprechende Angebote nutzen wollen, unterstützen. Die Information über Angebote kann insbesondere durch eine ergänzende städtische Beratung oder durch die MEGB erfolgen. Die Verlagerung von Güterkraftverkehr auf die Schiene ist ausdrücklich anzustreben. Die Vorschläge sind eine gute Anregung. Der Güterbahnhof wird allerdings bereits zu einem Fachmarktzentrum umgebaut.

Die Bebauung des Güterbahnhofgeländes ist beschlossen, die Änderung des Flächennutzungsplanes vor langer Zeit beschlossen. Ich sehe dort keine Möglichkeit mehr. Dieser „Zug“ ist seit langer Zeit abgelaufen.

Nach der Festlegung auf ein Fachmarktzentrum durch die städtischen Gremien und dessen Baubeginn sehe ich keine Chancen für eine Reaktivierung.

4. Fernverkehrsbindung Bensheims

PRO BAHN Starkenburg setzt sich seit Jahren für den Ausbau des Fernverkehrshaltepunktes Bensheim mit Bedienung durch IC-/EC-Züge, bisweilen auch ICE-Züge ein. Dabei konnten wir viele Verbesserungen erreichen. Jedoch ist dies kein Selbstläufer, wie die alljährlichen Fahrplanänderungen zeigen. Daher ist ein Engagement der Kommune erforderlich.

1. Welche Vorstellungen haben Sie bezüglich der Fernverkehrsbedienung Bensheims?

Die Bedienung durch die beiden Intercity-Linien Frankfurt – Salzburg und Hamburg – Karlsruhe ist gut. ICE-Züge sind Hochgeschwindigkeitszüge, die erfahrungsgemäß nur in Oberzentren halten; sie werden daher in Bensheim eine Ausnahme bleiben. Ich werde mich für den Erhalt der Linien einsetzen und einen Ausbau bei der Bahn anstreben.

Darüber werde ich mit Ihrem Fahrgastverband ein Gespräch führen. Ich habe den Eindruck, dass Bensheim relativ gut angeschlossen ist.

Bensheim hat als „Hauptbahnhof der Bergstraße“ eine vergleichsweise gute Einbindung ins überregionale Schienennetz. Die bestehenden Fernverbindungen sind zu erhalten und wenn möglich noch auszubauen.

2. Welches sind für Sie die wichtigsten Fernverkehrsziele (Mehrfachnennungen möglich)?

Direktverbindungen ohne Umsteigen im Fernverkehr: Frankfurt, Kassel, Hamburg, Berlin, Karlsruhe, Stuttgart, München.

Köln, Berlin, Kassel, Mainz, Stuttgart; Paris.

Stuttgart, München; Köln, Düsseldorf; Hannover, Hamburg

3. Welche sind für Sie die wichtigsten Umsteigeknoten in der Region (z. B. Frankfurt)? Frankfurt, Heidelberg, Mannheim.

Frankfurt, Mannheim.

Frankfurt Hbf., Frankfurt Airport, Mannheim

4. Wie werden Sie Ihren Einfluss bei den entsprechenden Stellen artikulieren? Welche Argumente würden Sie vorbringen?

Als Mittelzentrum zwischen zwei Ballungsräumen ist Bensheim der „Hauptbahnhof“ der Bergstraße. Das Aufkommen der Reisenden und das Potential ist daher weit größer als die Einwohnerzahl und bindet große Teile des Rieds und des Odenwalds mit an.

Durch persönliche Gespräche, durch Briefe/E-Mails. Argumente: Umwelt, Lärmschutz, Sicherheit, gesellschaftliche Kosten...

Bensheim wird als Zusteigebahnhof gut genutzt. Trotz der Nähe zu den umliegenden Oberzentren ist das Mittelzentrum Bensheim stark. Bensheim erschließt ein beträchtliches Umland.

5. Wird beispielsweise die Stadt Bensheim auf den einschlägigen Fahrplankonferenzen auftreten?

Über die Teilnahme an den Fahrplankonferenzen der IHK Rhein-Neckar hinaus sind regelmäßige Kontakte zur Landesregierung und zum DB-Fernverkehr wichtig. Dies werden wir in Absprache mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis wahrnehmen.

Gerne lade ich den Fahrgastverband Pro Bahn zur Vorbereitung der Fahrplankonferenzen ein um eine abgestimmte Strategie der Bürgerinnen und Bürger in Bensheim und im Mittelzentrum Bergstraße zu erarbeiten. Dazu würde ich den Versuch starten meine Bürgermeister-Kollegen von Heppenheim, Zwingenberg, Einhausen, Lorsch und Lautertal ebenfalls einzuladen.

Der Aufgabenträger für den Kreis Bergstraße ist bekanntlich der VRN. Ob der Stadt Bensheim eine Beteiligung möglich ist, kann ich derzeit nicht beurteilen. Ein Interesse der Stadt besteht m.E..

5. Regionalbusverbindungen

Wo die Schiene fehlt, sind leistungsfähige Überlandverbindungen erforderlich, nicht zuletzt auch um die Stellung des Mittelzentrums Bensheim für die umliegenden Orte zu stärken und Bensheims Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Kommunen zu erhalten. Der Regionalbusverkehr ist jedoch sehr stiefmütterlich behandelt; der aktuelle Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße zeigt wenig Zukunftsfähigkeit, bedenkt man, dass viele Nutzerinnen und Nutzer gerade am Wochenende oder abends ein sehr lückenhaftes Angebot vorfinden.

1. Wie sollte Bensheim nach Ihrer Meinung an das Regionalbusnetz angeschlossen werden?

Es sollten alle umliegenden Orte Montag bis Freitag im Stundentakt erreichbar sein, von 6 bis 21 Uhr, also zu den Berufs- und Geschäftszeiten. Am Wochenende sollte es zwischen 8 und 20 Uhr mindestens einen Zweistundentakt geben. Darüber hinaus sollte es täglich nach 23 Uhr täglich noch eine Fahrt ab Bensheim in die Nachbarorte geben.

Durch verlässliche, kurze Taktzeiten, in Frage 2 geben Sie die Taktzeiten bereits vor: ½ Stunde;

Hier sind Verbesserungen sinnvoll. Diese sind jedoch im Rahmen des Nahverkehrsplanes des Kreises zu prüfen. Ich werde bei Fortschreibungen in der Zukunft mein besonderes Augenmerk darauf richten.

2. Welche Bedeutung hat für Sie ein Taktknoten Bensheim, bei dem halbstündlich Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien untereinander sowie zur Schiene möglich sind?

Im Schienenverkehr gibt es zur vollen Stunde diesen Taktknoten, der Anschlüsse aus Frankfurt und Heidelberg von und nach Worms ermöglicht. In diesen Taktknoten sollten auch die Buslinien eingebunden werden.

Von Ihnen wird in der Frage ein Idealzustand beschrieben. Die Schritte dahin werden aus finanziellen Gründen dauern.

Das ist die Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.

3. Halten Sie eine Busverbindung von Gronau/Zell ins Lautertal für wünschenswert?

Es gibt keine Straße, die eine solche Busverbindung aufnehmen könnte. Den Neubau einer solchen Straße bzw. eine entsprechende Verbreiterung des Schleichweges lehne ich ab. Dieser Bereich des Höhenweges ist ein wichtiger Wanderweg zur Naherholung und soll es bleiben.

Nein. Eine Führung über den Höhenweg würde die Landschaft zu sehr belasten. Die Verbindung muss über den ZOB laufen. Natürlich müssen die Umsteigezeiten stimmen.

4. Sollte man die Buslinie 676 von Langwaden nach Gernsheim verlängern?

Diese Frage kann ich nur dann sachgerecht beantworten, wenn mir die Daten der AuspendlerInnen von Bensheim nach Gernsheim vorliegen.

Damit habe ich mich noch nicht beschäftigt. Das ist zu prüfen hinsichtlich der Akzeptanz für die Nutzer und der entstehenden Kosten.

5. Was halten Sie von einer Busverbindung von Bensheim über Schwanheim nach Einhausen?

Fragen 3 -5: Im Hinblick auf die ohnehin begrenzten Finanzmittel sind weitere Linien bei dem Nachweis der begründeten Annahme, dass hier Bedarfe entstehen könnten, denkbar. Die Verbindung zwischen Gronau und Wilmshausen ist schwer oder gar nicht bustauglich und daher nur eingeschränkt denkbar.

Hier gibt es gewachsene Strukturen, diese Busverbindung befürworte ich, auch in Bezug auf die Stärkung Bensheims als Einkaufs-, Arbeits- und Schulstandort.

Die Verbindung Einhausen-Bensheim ohne die Fahrt über Lorsch ist wünschenswert.

6. Halten Sie eine Taktverdichtung in Richtung Lautertal für richtig und wichtig?

Hier gelten die gleichen Aussagen wie zum Regionalbusverkehr allgemein. Ich werde mich dafür einsetzen, dass es ungeachtet der Landkreisgrenzen wieder umsteigefreie Fahrten von Bensheim über Lindenfels bis Erbach gibt. Die beiden jeweils größten Städte von benachbarten Landkreisen sollten umsteigefrei miteinander verbunden sein.

Ja, alleine schon um die Verkehrsströme und die Engstelle am Ritterplatz zu entlasten.

Ein dichter Takt ist für die Akzeptanz jeder Linie wichtig. Ob das finanzierbar ist, ist zu prüfen.

7. Wie ist Ihre Einschätzung hinsichtlich einer Taktverdichtung in Richtung

a. Lorsch und Einhausen, Weiterführung Richtung Groß-Rohrheim über Jägersburger Wald, bzw.

b. Viernheim über Hüttenfeld?

Auch hier gilt die Aussage zum Grundangebot (Punkt 5.1).

Um die Fragen a. und b. sachgerecht beantworten zu können, benötige ich mehr Informationen, die ich derzeit nicht habe.

(siehe Frage 5.6.)

6. Stadtbus

Viele mittelgroße Städte der Größe Bensheims und sogar kleiner verfügen über so genannte Stadtbussysteme, bei denen mehrere, klar erkennbare Linien sich alle 30 Minuten an einem zentral gelegenen Rendezvous-Punkt treffen und so direktes umsteigen von und nach alle Richtungen möglich ist. Ein einheitliches Erscheinungsbild, Fahr- und Linienpläne runden dieses ab. Der erfahrene Verkehrsplaner Willi Hüsler aus Zürich hat dies Anfang Januar 2014 auf Einladung PRO BAHNs demonstriert. Davon ist Bensheim noch ein wenig entfernt.

An der gemeinsamen Veranstaltung von Pro Bahn und dem BUND in Heppenheim zu Beginn des Jahres nahm ich mit einem BfB-Kollegen teil. Vergleichbare Städte in gleicher Größenordnung wie Bensheim haben das ca. 15fache an Fahrten mit dem Stadtbus als Bensheim. Nach der Veranstaltung im Januar in HP stellte ich eine Anfrage an den Magistrat um weitere Informationen zu erhalten. Am 6. Mai lud ich Herrn Castellanos in die BfB-Fraktionssitzung ein, dort wurde das Konzept für ein modernes Stadtbuskonzept vorgestellt. Die BfB wird bei dem Thema am Ball bleiben, ebenso ich als gewählter Bürgermeister.

1. Wie stehen Sie zu einem solchen Stadtbuskonzept?

Sehr positiv, siehe meine Einleitung zum Fragenkomplex 6.

Ich sehe hier ein großes Entwicklungspotenzial. Hier kann die Stadt in der Tat selbst tätig werden. Verbesserungen müssen im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes in ein integriertes Konzept eingearbeitet werden. Ich möchte diese Schwerpunktsetzung in die Fortschreibung einbringen.

2. Was halten Sie von einem Halbstundentakt auf allen Stadtbuslinien in Bensheim?

zu 1. und 2.: Ein gutes ÖPNV-Angebot leistet einen Beitrag zur Mobilität der Einwohner und entlastet die Straßen. Grundsätzlich wäre ein neues, erweitertes mit dem bestehenden Angebot abgestimmtes Stadtbuskonzept wünschenswert, das angesichts der Haushaltslage jedoch keine wesentlich höheren Finanzmittel benötigen darf. Für die Fahrgäste ist ein halbstündliches Angebot erstrebenswert. Dabei können sich auch Stadtbuslinien und Regionalbuslinien gegenseitig ergänzen.

Um wesentlich mehr Menschen als NutzerInnen für den Stadtbus zu gewinnen muß ein ½-Stunden-Takt angeboten werden. Ich kann mir vorstellen, dass ein solches Stadtbuskonzept im Rahmen der von mir vorgeschlagenen Beteiligung am Landes-Wettbewerb „Ab in die Mitte!“ ein Baustein unter mehreren sein kann um unser Zentrum zu stärken.

Das ist wünschenswert. Die Prüfung der Möglichkeiten und des Aufwandes muss erfolgen. Ich bin mir bewusst, dass nur ein vorgehaltenes Angebot zu Verhaltensänderungen im Nutzerverhalten führen kann.

3. Ab dem Jahr 2018 werden die Busbündel, die den Bensheimer Stadtbus betreffen, neu ausgeschrieben. Wie sieht Ihr Stadtbusnetz ab 2018 für Bensheim aus?

Bis Ende 2016 sollte ein unter breiter Beteiligung (Bürger, Unternehmer, Ortsbeiräte, Verbände) Konzept vorliegen, das zum einen in den finanziellen Rahmen passt, zum anderen auch in Abstimmung überregionalen Verbindungen entwickelt wurde. Dazu gehören auch die Verbindungen am Wochenende.

Ich will wesentliche Verbesserungen im Rahmen von „Ab in die Mitte!“ und im Rahmen des Anschlusses von Bensheim an das S-Bahn-Netz erreichen. Mein Konzept wird in einem breiten Diskussionsprozess erarbeitet: ½-Stunden-Takt, mehr Haltestellen, Anfahrt Fußgängerzone, behindertengerechte Haltestellen. Um diese Ziele erreichen zu können, ist der Wettbewerb Ab in die Mitte wichtig und ebenso der Anschluss Bensheims an das S-Bahn-Netz. Ich werde mich um Zuschusstpfe über die Verwaltung kümmern.

s.o.

4. Wie sollte nach Ihrer Ansicht der Stadtbus die Altstadt erschließen? (Es könnten auch mehrere Linienwege sein)

Ein Stadtbuskonzept muss die Möglichkeiten des Straßennetzes berücksichtigen. Der Stadtbus fährt bereits um die Altstadt mit 5 direkt angrenzenden Haltestellen.

Unabhängig wo wir wohnen – die Fußgängerzone ist unser Zentrum. Das Anfahren dieses Zentrums durch die Stadtbuslinie halte ich für wichtig. Haltepunkte könnten die Promenadenstraße und Am Rinnentor werden. Ob ein Haltepunkt in oder direkt an der Fußgängerzone möglich ist, muß u. a. mit Fachbehörden und der Feuerwehr geklärt werden.

Der Rendezvous-Punkt soll der ZOB bleiben (Anbindung ans Schienennetz). Ich möchte jedoch die Linien weitestgehend durch die Promenadenstraße und die Straße Am Rinnentor führen, um die Innenstadt besser anzubinden.

5. Können Sie sich eine Kooperation in Sachen Stadtbus mit Nachbarstädten und Gemeinden vorstellen? (wie z.B. Erbach-Michelstadt oder Wiesloch-Walldorf)

Eine Kooperation ist dann sinnvoll, wenn die Interessen gleich gelagert sind. Erbach und Michelstadt haben nicht die strukturellen Voraussetzungen wie Bensheim. Auch Wiesloch-Walldorf ist nicht vergleichbar. Bensheim ist durch die Linien aus den umliegenden Städten bereits gut verknüpft und ergänzt das Angebot durch das Stadtbussystem. Wenn überhaupt erscheint mir eine Kooperation mit Heppenheim denkbar.

Ich kann mir eine solche Kooperation nicht nur vorstellen sondern werde aktiv diese Kooperation im Zuge der interkommunalen Zusammenarbeit suchen, als erstes im Mittelzentrum Bergstraße.

Grundsätzlich ja. Wer allerdings die Entwicklung des Stadtbussystems in den Nachbarstädten betrachtet, wird feststellen, dass dort dem ÖPNV noch weit weniger Gewicht zugemessen wird. Das Bensheimer System darf sich nicht durch mangelnde Bereitschaft in den anderen Kommunen verschlechtern.

6. Könnten Sie sich einen eigenen Stadtbustarif oder eine Null-Wabe für Kurzstecken in Bensheim vorstellen? (Eine Null-Wabe gibt es z.B. in Bürstadt und Viernheim.)

Natürlich unterstützen günstige Fahrpreise ein gutes Fahrtenangebot. Die derzeitige Haushaltslage der Stadt Bensheim lässt allerdings eine weitere Bezuschussung nicht zu.

Ja, das kann ich mir vorstellen. Null-Wabe heisst ja nicht kostenlos.

Dazu ist in jedem Fall eine gründliche Kostenermittlung nötig.

7. Konkrete Fragen zum heutigen Stadtbusverkehr:

a. Die Informationslage ist heute schon sehr dürftig. Die Linienpläne an den Haltestellen und im stadt-eigenen Fahrplanbuch („Bensheim im Netz des öffentlichen Nahverkehrs“) werden nicht regelmäßig aktualisiert, beinhalten bisweilen nur das Netz des Betreibers und führen zu Missverständnissen, nicht nur bei für Neukunden. Außerdem befinden sich in den Bussen selbst keine einheitlichen Linienpläne (jeder Betreiber veröffentlicht nur seine eigenen Busbündel). Was werden Sie zur Abschaffung dieses Missstandes ergreifen?

Es sollte einen gemeinsamen Liniennetzplan für alle Bus- und Bahnlinien geben, weil das Erscheinungsbild und die Information entscheidend zur Akzeptanz beiträgt. Die Ausstattung der Haltestellen und Busse in Sachen Information richtet sich nach Vorgaben des VRN. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Busunternehmen verantwortlich. Ich werde mich bei den Busbetreibern und dem VRN dafür einsetzen.

Hier ist Personal bereitzustellen um diesen in Zukunft wachsenden Bereich regelmäßig zu aktualisieren, zu überwachen.

Dies ist in den Verträgen besser zu lösen.

b. Viele Stadtbusse stehen heute im Stau. Die Erreichbarkeit des Bahnhofes ist bisweilen mit Zeitverlusten zu sehen. Inwiefern setzen Sie sich für Busbeschleunigungsmaßnahmen wie z. B. Vorrangschaltung für den Bus an Ampeln oder Busspuren wie z. B. im Zuge von Rodensteinstraße/Wormser Str., Rodensteinstraße/Gartenstraße (Einfahrt aller Linien zum Busbahnhof), Berliner Ring, Nibelungenstraße und Ritterplatz ein?

Die Ampeln entlang der Rodensteinstraße sind gemeinsam koordiniert und sind bereits an ihrer Leistungsfähigkeit. Optimierungen können geprüft werden, sind aber kaum noch zu erwarten. Vor allem entlang des Berliner Rings kommt es aufgrund der Kreisel zu weniger Zeitverlusten.

Ich werde ein Verkehrsplanungsbüro beauftragen, zu ermitteln, ob Busspuren bzw. Vorrangschaltung für Busse an Ampeln in Bensheim umsetzbar sein werden.

Das wird nicht leicht zu realisieren sein. Es ist im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes zu prüfen.

c. Meinen Sie, dass der Zentrale Busbahnhof am Bahnhof an seine Kapazitätsgrenze stößt? -Z. B. Brauchen wir mehr Busbuchten und/oder eine zweite Einfahrt?

Mit der momentanen Fahrtenanzahl und Linien ist der Bahnhof ausreichend. Sofern eine Überlast entsteht, sollte der Fahrplan der Linien geprüft werden. Eventuell kann eine bessere Fahrplangestaltung dazu beitragen, die vorhandenen Halteplätze optimal zu nutzen. Städtebaulich ist der Platz beschränkt.

In den Hauptnutzungszeiten hat der Busbahnhof seine Kapazitäten erreicht/überschritten. Gerade in Bezug auf ein neues Stadtbuskonzept mit dem Ziel wesentlich mehr Menschen in die Stadtbusse zu bekommen ist eine Überplanung des Busbahnhofes mit mehr Busbuchten vorzunehmen.

Das kann ich derzeit nicht beurteilen. Hier sind Gespräche mit Betreibern und Nutzern erforderlich.

d. Sollte Ihrer Meinung nach der Hemsberg mit Buslinien erschlossen werden? Sollte auch der Kirchberg mit dem Stadtbus angefahren werden?

Eine Erschließung des Hemsbergs im Rahmen eines erweiterten Stadtbuskonzeptes ist denkbar. Eine Erschließung des Kirchbergs ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Nähe zu den zahlreichen Haltestellen entlang der B 3 nicht sinnvoll.

In den beiden Wohnvierteln Hemsberg und Kirchberg wohnen viele Menschen. Am Hemsberg wohnen auch sehr viele ältere Menschen. Die beiden Wohngebiete werden deshalb bei einem neuen Stadtbuskonzept eine Rolle spielen müssen.

Ersteres ja, letzteres nein (wenn damit das Kirchberghäuschen gemeint ist).

e. Wie könnte die Stadtbuslinie 672 zum Leimenberg und Waldfriedhof für die Fahrgäste attraktiver gemacht werden, so dass sie besser angenommen wird als heute?

Im Rahmen der Beratung für ein erweitertes Stadtbuskonzept bin ich für Vorschläge dankbar, die die schwierigen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen.

Durch bessere Taktung und mehr Haltestellen.

Durch einen dichteren Takt.

f. Was halten Sie von Ringbuslinien, die nur in einer Richtung fahren, wie z.B. die Linie 673 in der Weststadt oder solche, die in beide Richtungen verkehren?

Erfahrungsgemäß werden Linien besser genutzt, wenn sie in beiden Richtungen fahren. Dabei muss die Finanzierbarkeit jedoch im Auge behalten werden.

In einem neuen Stadtbussystem spielen die Buslinien in beide Richtungen die entscheidende Rolle.

Diese sind nur im Notfall akzeptabel und sollten die Ausnahme bleiben, damit nicht Fahrgäste die gesamte Strecke abfahren müssen, wenn sie in der anderen Richtung eine Kurzstrecke vor sich haben.

g. Wäre nicht für Auerbach und Stubenwald eine zweite Stadtbuslinie notwendig, die vielleicht auch einen anderen Linienweg fährt?

Die Stadtbuslinie Auerbach ist nur zu Schulzeiten ausgefüllt. Ebenso passt sich die Linie im Stubenwald, ergänzt durch das Ruf-Taxi, an die Gegebenheiten der dortigen Arbeitnehmer an. Dies war das Ergebnis einer bedarfsgerechten Umfrage. Zudem wird der Stubenwald zukünftig durch die Linie 641 weiter verdichtet.

Ja. Ein neues Stadtbussystem wird ein oder zwei Busse mehr einsetzen müssen um zu guten Ergebnissen führen zu können.

Auch hier halte ich die Prüfung im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes für erforderlich.

Abschluss: Als Bürgermeister werde ich initiativ werden um die flächendeckend zu errichtenden Mobilitätszentralen des VRN nach Bensheim zu holen.