



## **Bus & Bahn in der Region Heppenheim** **- Situation und Verbesserungsvorschläge -**

**Bergstraße, 9.12.2014**

*Ideen zur Optimierung sind zur besseren Übersichtlichkeit fett kursiv gedruckt.*

### **Bahnanschluss**

Heppenheim ist die viertgrößte Stadt im Kreis Bergstraße. Die größte ist Bensheim, die nächstgrößte ist Viernheim, dann kommt Lampertheim und dann erst Heppenheim.

Seit 1846 hat Heppenheim einen Bahnhof an der Main-Neckar-Bahn, der aber verglichen mit den Bahnhöfen von Bensheim und Weinheim nur von nachgeordneter Bedeutung ist, weil in Bensheim die Nibelungenbahn Richtung Worms abzweigt und in Weinheim die Weschnitztalbahn Richtung Fürth.

Beim Aufbau des Bahnnetzes im 19. Jahrhundert war zwar zeitweise geplant, die Achse Paris - Prag durch den Odenwald, das Ried und möglicherweise durch Heppenheim zu führen, doch vom Bau der Bahn von Heppenheim in den Odenwald war angesichts der Steigungen wieder abgesehen worden. Kirschhausen und Fürth wurden also nie - wie ursprünglich geplant - von Heppenheim aus angebunden. Realisiert wurde nur das Teilstück Bensheim - Worms, die sogenannte „Nibelungenbahn“. Das Verbindungstück Heppenheim - Lorsch war 1905 in Betrieb genommen, aber zwischen den Kriegen wieder eingestellt worden.

Heute halten in Heppenheim hauptsächlich Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge, die stündlich nach Mannheim, Heidelberg und nach Bensheim, bzw. Frankfurt fahren. IC und ICE halten in Heppenheim nur in Randlagen.

***Heppenheim braucht einen echten Halbstundentakt nach Frankfurt und direkt nach Mannheim/Heidelberg.***

Die verglichen mit Heppenheim wichtigeren Bahnhöfe Bensheim und Weinheim liegen fünfzehn Bahnminuten auseinander. Durch die Lage zwischen diesen beiden potentiellen Taktknoten (= Bahnhof/Haltestelle, an der regelmäßige Anschlüsse zwischen allen Bahn- und Buslinien in alle Richtungen abgestimmt werden) wird in Heppenheim die Abstimmung vom Bus auf die Bahn schwieriger.

Zusätzliche Haltepunkte auf dem Gebiet der Stadt Heppenheim waren bisher noch nie gefordert worden. Die Gleisinfrastruktur auf der gesamten Main-Neckar-Bahn ist auch eher zurückgebaut (Gleiswechsel und Ausweichgleise) als modernisiert worden. Für die Bahnen des Kreises Bergstraße ist keine wesentliche Verbesserung in Sicht, abgesehen vom neuem Zugmaterial.

Der Betrieb war vor Verabschiedung des neuen Nahverkehrsplans (NVP) ausgeschrieben und auf 22 Jahre teuer an DB Regio vergeben worden. Das Ergebnis ist im Wesentlichen die Beibehaltung des Ist-Zustandes mit neuem Zugmaterial. Auch wenn die Main-Neckar-Bahn dem Namen nach in das S-Bahn-Netz eingegliedert wird, bleibt es beim Stundentakt innerhalb der Zugattungen.

### **Regionaler Busverkehr Heppenheim**

Der Busverkehr im Kreis Bergstraße wurde 2004 in neun Busbündel aufgeteilt, und zwar in Zusammenhang mit dem NVP 2004 von der Firma IVU Traffic Technologies AG, Berlin. Die Busbündel sollen zwischen 2015 und 2018 wieder neu vergeben werden. Das Bündel Odenwald-Mitte wird 2015, Odenwald-Süd 2018, während die anderen dazwischen ausgeschrieben werden. Der Vorgänger-NVP war 1996 von der TTK Karlsruhe erstellt worden. Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2014 bis 2018 wurde vom Berliner Team RED erstellt.

Fünf Busbündel betreffen den Verkehr in Heppenheim (die Heppenheim anfährenden Linien sind fett gedruckt):

1. Odenwald - Mitte ( **667**, 668, 684, **687**, 689, **691**, 694)

wurde an V-Bus, Viernheim, vergeben. V-Bus ist eine Tochter der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) und mit Busunternehmen Beth, Lampertheim Miteigentümer der RNV. V-Bus beschäftigt drei Subunternehmer.

2. Ried (641, 642, **643**, 644, 645)

wurde an die Verkehrsgesellschaft Werner, Bensheim, vergeben. Werner war bis vor einem halben Jahr im Besitz der Abellio-Gruppe.

3. Bergstraße (**669**, 675, 676, 677, 678, **679 (Stadtbus HP)**)

wurde an die Nahverkehrsservice GmbH, Darmstadt (NVS) vergeben, welche ein Tochterunternehmen der HEAG Mobilo ist.

4. Odenwald-Süd (668, 681, 682, 683, 685, **686**, 688, 690, 692, 694)

ging an VGG Verkehrsgesellschaft Gersprenztal, Reichelsheim (VGG), die eine gemeinsame Tochter der Busunternehmen Wissmüller, Michelstadt und Sauter, Beerfelden ist. VGG hat die gleichen drei Subunternehmen wie die Firma V-Bus.

5. Lampertheim ( 601, **602**, 603, 604, 605 ), Stadtbus Lampertheim

wird von VTL Verkehr Touristik Lampertheim betrieben. In Direktvergabe wurde Busunternehmen Müller, Biblis beauftragt. Das Busunternehmen Beth, welches dieses Netz zuvor betrieben hatte, hat erfolgreich gegen die Direktvergabe geklagt. Es muss also neu vergeben werden.

Zu den einzelnen Relationen, bzw. zu einzelnen Regionalbuslinien in Heppenheim:

**669 Heppenheim - Bensheim - Alsbach-Hinkelstein**

Die Linie 669 verkehrt werktags im Halbstundentakt, z.T. mit Gelenkbussen; samstags und sonntags im Stundentakt. Innerhalb der beiden Städte Heppenheim und in Bensheim hat die 669 Stadtbus-Charakter. Sie erschließt die Innenstädte und hat eine relativ hohe Haltestellendichte. Die nördliche Endhaltestelle ist Umsteigestation zur Straßenbahn Linie 8 nach Darmstadt.

Außer der Main-Neckar-Bahn ist die Linie 669 die einzige ÖPNV-Verbindung zwischen Heppenheim und Bensheim. In Heppenheim fährt die 669 nur bei jeder zweiten Fahrt den Bahnhof an.

**643 Heppenheim - Lorsch - Bürstadt – Lampertheim**

Laut neuem NVP soll die Route nach 2015 geändert werden: Statt des Linienwegs Heppenheim - Lorsch - Bürstadt – Lampertheim, wird Heppenheim -Lorsch - Einhausen - Jägersburger Wald - Groß-Rohrheim (- Biblis) bedient. Damit wird die Verbindung zwischen Einhausen und Lampertheim (abgesehen von einigen Schülerbussen zwischen Einhausen und Bürstadt) gestrichen.

**Die Gemeinde Einhausen hat sich dafür ausgesprochen, dass für Einhausen ein Halbstundentakt Richtung Bensheim und Richtung Heppenheim eingerichtet werden sollte, was aus Fahrgastsicht zu begrüßen wäre.**

Im NVP 1996 war schon eine zusätzliche Linie Heppenheim - Lorsch - Einhausen - Bensheim diskutiert worden. Der Vorschlag ist nie realisiert worden. Zurzeit gibt es außer Schülerbussen keine Verbindung zwischen Einhausen und dem Bensheimer Stadtteil Schwanheim. **Die Gemeinde Groß-Rohrheim befürwortet eine Anbindung mit dem Bus über Jägersburger Wald nach Bensheim.**

Die Linie 643 ist die einzige Buslinie in Lorsch, die den dortigen Bahnhof anfährt. Die 641 und 642 fahren den Lorschener Bahnhof bedauerlicherweise nicht regelmäßig an. Als Ersatz für die jetzige Ringlinie 641 sieht der neue NVP zwei Stichstreckenlinien, Bensheim - Einhausen und Bensheim - Lorsch, im Stundentakt vor.

**Die dringend nötige Ertüchtigung der Nibelungenbahn (Elektrifizierung, Geschwindigkeit, Taktverdichtung auf Halbstundentakt) würde auch eine Optimierung des Bahnhofs Lorsch zu einem Bahn-Bus-Knoten nahelegen.**

## **602 ( Heppenheim) - Hüttenfeld - Lampertheim**

Diese Lampertheimer Stadtbuslinie verkehrt regulär zwischen Lampertheim Schulzentrum und Hüttenfeld. Sie war früher bis Kreiskrankenhaus Heppenheim durchgebunden, verkehrt heute dort aber nur noch als Ruftaxi. **Sinnvoll wäre eine Weiterführung zum Bahnhof Heppenheim und evtl. in die Innenstadt (Am Graben), womit sie zu einer Regionalbuslinie werden würde.**

**In Lampertheim-Hüttenfeld wäre ein Busknoten (z.B. an der Haltestelle Rebstock) sinnvoll.**

Dieser Knoten ist aber im neuen NVP nicht vorgesehen. Er sieht nur einzelne Schulbusfahrten von Heppenheim zum Berufsschulzentrum Lampertheim vor.

**In diesem Zusammenhang sei an einen Vorschlag der TTK aus dem NVP 1996 erinnert:**

**Sie empfahl zwei taktversetzte Linien: Heppenheim - Hüttenfeld - Lampertheim – Worms, sowie (Weinheim -) Viernheim - Hüttenfeld - Lampertheim -Worms.**

Die Linie Weinheim -Worms gab es damals schon. Heute fährt sie nur noch ab/bis Viernheim.

Die 602 und die 644 fahren im Abstand von etwa zehn bis zwanzig Minuten jede Stunde hintereinander her, anstatt sie zusammen - halbstündlich versetzt - zu einen Halbstundentakt zwischen Hüttenfeld und Lampertheim anzubieten. Der neue NVP sieht für die 644 nur zwischen Worms und Lampertheim einen Halbstundentakt vor.

Zurzeit gibt es zwischen Hüttenfeld und Lorsch, sowie zwischen Hüttenfeld und Hemsbach gar keine Busverbindung.

**Zu prüfen wäre eine Linie mit dem Laufweg:**

**Bensheim - Einhausen - Lorsch - Hüttenfeld - Viernheim - Heddesheim - Ladenburg**

**und eine andere Linie: Reisen - Nieder-Liebersbach - Hemsbach - Hüttenfeld – Lorsch.**

**Möglich könnte auch eine Verlängerung des Stadtbusses Weinheim über Hemsbach nach Hüttenfeld sein, der zurzeit nur bis Hemsbach Nord verkehrt.**

**Am Bahnhof Hemsbach wäre eine Bushaltestelle auf der Brücke über den Bahngleisen sinnvoll. Eine andere Lösung für den Lückenschluss Heppenheim – Hüttenfeld: Eine der Linien aus dem Odenwald wird weiter nach Hüttenfeld durchgebunden, anstatt in Heppenheim zu enden.**

## **Relation Heppenheim - Laudenbach**

Noch vor einigen Jahren fuhr zwischen Bensheim und Weinheim die Buslinie 661. Mit der Begründung, sie sei Busparallelverkehr zur Bahn, wurde sie nicht mehr ausgeschrieben. Die wenigen Fahrtenpaare der Linie 687, die zurzeit an Schultagen zwischen Ober-Laudenbach und Heppenheim verkehren, sollen die Schülerbeförderung sicherstellen. An schulfreien Tagen gibt es nur ein Ruftaxi.

Zwischen Weinheim und Laudenbach fährt die Weinheimer Stadtbuslinie 632 im Stundentakt.

**Weinheim möchte diese Linie auf einen Halbstundentakt verdichten, aber Laudenbach scheut die zusätzlichen Kosten. Eine überregionale Linie, wie die frühere 661, müsste von den Landkreisen zumindest mitgetragen werden.**

Ebenfalls eine Regionalbuslinie ist die 669 von der Straßenbahn-Endhaltestelle Alsbach-Hinkelstein über Zwingenberg, Bensheim nach Heppenheim (s.o.). **Diese Prüfen sollte man, ob diese Buslinie nach Laudenbach-Bahnhof verlängert werden könnte, wenn andere Linien den Ost-West-Verkehr innerhalb Heppenhems übernehmen würden. Die Lücke zwischen Heppenheim und Laudenbach muss irgendwie geschlossen werden!**

## **686 Heppenheim - Juhöhe - Mörlenbach**

Vor einigen Jahren fuhr diese Linie noch zweimal täglich den Linienweg Heppenheim - Erbach - Juhöhe - Bonsweiher - Mörlenbach - Zotzenbach - Stallenkandel - Wald-Michelbach, sonst aber nur Mörlenbach – Heppenheim.

**Eine reguläre Busverbindung von Mörlenbach nach Heppenheim wird von der Bevölkerung dringend gewünscht.** Die zwischenzeitliche Ruftaxilinie wurde wieder eingestellt, weil sie hauptsächlich von Schülern genutzt wurde, die mit ihrer Zeitkarte fahren und deshalb die Kosten für die Gemeinde Mörlenbach zu hoch waren.

**Dabei wäre eine stündliche Verbindung zwischen Heppenheim und Mörlenbach mit nur einem Bus zu realisieren, da die Fahrtzeit für die einfache Fahrt zwanzig bis fünfundzwanzig Minuten beträgt.**

Zurzeit existiert zwischen Bonsweiher und Juhöhe keinerlei ÖPNV-Verbindung. Es gibt nur die Rumpflinien 689 mit dem Linienweg Bonsweiher - Mörlenbach - Rimbach und die Buslinie 694, die nur zwischen Rimbach und Bonsweiher fährt. Diese Linien fahren nur an Schultagen.

**Für einen zukunftsfähigen Nahverkehr im Weschnitztal bräuchte man einen Bahnkreuzungspunkt Mörlenbach wie er 2004 im NVP gefordert worden war, aber nicht realisiert wurde. Für den neuen NVP ist das kein Thema mehr, weil der Bahnverkehr zwischenzeitlich vergeben wurde. Bei der Möglichkeit einer Zugbegegnung in Mörlenbach könnte auch ein Bahn/Bus-Knoten Mörlenbach realisiert werden.**

Im NVP wird vorgeschlagen die jetzige Buslinie 683 Wald-Michelbach - Weiher - Mörlenbach als 686 zu verlängern, sodass eine durchgehende Busverbindung Wald-Michelbach- Mörlenbach - Bonsweiher - Heppenheim entstünde. Diese Lösung ist aber wenig zufriedenstellend, da diese neue Linie nur unregelmäßig an Schultagen bedient werden soll.

## **Buslinie 667 Heppenheim - Kirschhausen - Rimbach - Fürth - Grasellenbach**

Diese Linie fährt zurzeit etwa im Stundentakt. In einer Bedienungslücke zwischen 5.55 und 7.50 Uhr ab Grasellenbach gibt es keine Möglichkeit – nicht einmal mit Umsteigen – nach Heppenheim kommen. **Zumindest mit Teillinien sollte ein Umstieg zu realisieren sein.**

Bedauerlich ist auch, dass sie in Fürth nicht immer den Bahnhof anfährt. Die 667 und die 666 haben in Fürth keine gemeinsame Haltestelle.

**Folgende Linienwegänderung sollte untersucht werden:**

**Von Rimbach über Erikastraße oder Rathausstraße, weiter über Fahrenbach und die Heinrich-Böll-Schule zum Bahnhof Fürth, anschließend weiter über Marktplatz nach Grasellenbach.**

Der neue NVP schlägt zwischen Heppenheim und Fürth einen Halbstundentakt vor.

Außerdem soll die 667 auf zwei Teillinien aufgeteilt werden:

Den Abschnitt Heppenheim - Fürth und den Fürth - Grasellenbach.

**Wünschenswert wäre ein Bahn/Bus-Knoten Fürth mit einer kurzen Wende der Weschnitztalbahn in Fürth.**

## **Fazit**

**Der neue NVP behandelt die Kreis- und Länderübergreifenden Verkehre nur unzureichend.**

**Außerdem müsste für Bahn und Bus ein vertiefter Taktfahrplan erarbeitet werden.**

**Die Stadtverkehre der größeren Städte wurden ausgespart. Es konnte also keine Vernetzung zwischen Stadtbus und Regionalbus erfolgen!**