



...der Takt stimmt noch nicht!

**PRO BAHN freut sich über das – verbale – Interesse der CDU am ÖPNV in der Region.
Für nachhaltige Kundenbindung stimmt der Takt allerdings noch lange nicht:
Worten müssen Taten folgen!**

Kreis Bergstraße, 25.7.2017

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt das Interesse der CDU am ÖPNV in der Region [1]. Für das Umsteigen vom eigenen Pkw auf den ÖPNV stimmt der Takt allerdings noch lange nicht – nicht nur bei den Fahrzeiten. Trotz einiger Erfolge in der Vergangenheit machen fehlende Verbindungen und mangelhafte Tarifangebote den ÖPNV für viele Menschen immer noch unzugänglich, um nur zwei wichtige Themenfelder zu skizzieren.

Bus und Bahn an der Bergstraße sind im Laufe der Jahre besser geworden: Man bemüht sich aktuell um eine längst überfällige Modernisierung von Bushaltestellen [2], einige Verbindungen wurden im Angebot verbessert¹, das neue hessenweite Schülerticket beglückt viele Eltern und Jugendliche [4] und erst kürzlich wurden Dynamische Fahrgastinformationssysteme in Bensheim am Bahnhof installiert (weitere sollen folgen [2]). Darüber hinaus kann sich auch eine vergleichsweise moderne Niederflerbus-Flotte im Kreisgebiet sehen lassen und ein Fahrgastbeirat wird als lokales Dialogforum Basis für zukünftige Gespräche zwischen den beteiligten Akteuren im ÖPNV bilden.

Das sind alles positive Entwicklungen in der Praxis, die wir als Fahrgastverband durchaus anerkennen und zum Teil mit angestoßen haben. Setzt man sich jedoch vertieft mit der Materie auseinander oder testet das Angebot einfach mal in einem „Mobilitätspraktikum“ über einen längeren Zeitraum selbst, stellt man neben den Lorbeeren schnell die Schattenseiten fest: Barrieren bei elementaren Grundlagen belasten die bisherigen Erfolge und lassen sie leider letztlich als eher überfällig eingesammelte „low hanging fruits“ erscheinen.

„Für eine so prosperierende Region, in zentraler Lage zwischen zwei Metropolregionen, wird auf einigen Relationen im Kreisgebiet leider immer noch ein fast schon peinliches Angebot abgeliefert“, findet Peter Castellanos, Erster Vorsitzender des PRO BAHN-Regionalverbandes Starkenburg e.V. „In den nächsten Jahren muss man sich erst wichtigen Mängeln stärker widmen, ehe zu viel pauschales Lob ausgesprochen wird“.

Kleine Analyse

Der klassische ÖPNV kann im gewohnten Linienverkehr nicht alle Bedürfnisse befriedigen und steht unter Finanzierungsvorbehalt, weshalb das Zusammenspiel mehrerer Verkehrsmittel von elementarer Bedeutung ist („Multimodalität“). In einem multimodalen Verkehrssystem dient der ÖPNV als wichtige Rückfallebene und sollte daher einen möglichst breiten Kundenkreis durch ein offensives ÖPNV-Angebot erreichen. Dass dadurch Fahrgeldeinnahmen gesteigert werden können, wird oft vernachlässigt. Vertaktete Verbindungen zwischen Zentren, die an Verknüpfungspunkten Anschlü-

¹ z.B. Verbindungen nach Reichelsheim und Michelstadt [3], neuer Halbstundentakt zwischen Lampertheim und Worms, Angebote in den Nachtstunden

se im Integralen Taktfahrplan herstellen sind ein Kernmerkmal dafür. Dazu müssen aber überhaupt erst Verbindungen auf bestimmten Relationen angeboten werden. Ein Feld – Netzlücken – bei dem es im Kreis Bergstraße noch erheblich hapert, wie ein Reisezeitvergleich zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) – also Pkw bzw. motorisierte Zweiräder – und ÖPNV² auf vergleichsweise nachfragestarken Achsen ohne akzeptablen ÖPNV deutlich zeigt (siehe Tabelle):

RELATION [Durchschnittliche Kfz-Belastung pro Tag ohne Schwerverkehr]	REISEZEIT STATUS QUO [Minuten]		
	ÖPNV _{Status quo}	MIV _{Status quo}	Reisezeit- verhältnis
			$\frac{\text{ÖPNV}_{\text{Status quo}}}{\text{MIV}_{\text{Status quo}}}$
Bensheim – Gernsheim [ca. 2100 Kfz/Tag]	53'	23'	2,3
Lorsch – Viernheim [ca. 2000 Kfz/Tag]	50'	18'	2,8
Heppenheim – Lampertheim [ca. 3000 Kfz/Tag]	48'	24'	2,0

Es wurden beispielhaft Relationen zwischen zentralen Orten (Mittelzentrum oder Unterzentrum) ausgewählt, die nach Angaben der derzeit aktuellsten Verkehrsmengenkarte von Hessen mobil aus dem Jahr 2012³ und eigenen Berechnungen⁴ mit über 2 000 Kraftfahrzeugen pro Tag (ohne Schwerverkehr) belastet sind. Liegt das Reisezeitverhältnis niedriger als 1,5 – also benötigt man für die gleiche Strecke weniger als 1,5-mal mehr Zeit ggü. dem MIV – so gilt es noch als „günstig“ [5]; liegt es darüber entsprechend negativer. Betrachtet man die problematischen Relationen im Kreisgebiet wird deutlich, dass es unzumutbare Zeitaufwände auf gut nachgefragten Strecken gibt.

„Doppelte bis dreifache Reisezeiten durch Netzlücken sind genauso wenig Garant für Neukunden, wie mobilitätseinschränkende Tarifgrenzen“, so Castellanos weiter. Gerade das Thema Tarifgrenzen verlangt viel Engagement der Länder und Verkehrsverbünde, um verkrustete Tarifstrukturen aufzubrechen. Doch auch eine Initiative von Seiten des Bundes kann die Verbünde zu mehr Tarifeinheit bewegen – etwa anhand einer entsprechenden fahrgastorientierten Rahmengesetzgebung. Den dringenden Handlungsbedarf zeigen uns neben eigenen Erfahrungen auch die zahlreichen Zuschriften von Fahrgästen, die uns das Bild einer verfehlten Tarifpolitik bestätigen. Die Möglichkeiten der Digitalisierung bzw. elektronischen Tickets werden offensichtlich nicht genutzt – jeder Verbund kocht hier sein eigenes Süppchen ohne Aussicht auf Integration.

Zielgruppenorientierte Angebote werden aber gebraucht, um für Bewohner von „Grenzregionen“, wie dem Kreis Bergstraße bezahlbare öffentliche Mobilität anzubieten! Die bestehenden Struktu-

² Spalte „ÖPNV Status quo“: Es wurden nach VRN-Auskunft für die betrachteten Relationen jeweils ÖPNV-Fahrtmöglichkeiten zwischen 6 und 22 Uhr für Montags-Freitags erhoben und der Mittelwert daraus gebildet. (Details zur Erhebung siehe [6]).

³ Verkehrsmengenkarte für den Kreis Bergstraße Hessen Mobil 2012:
https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/VM_2012_Kreis_Bergstra%C3%9Fe_%5BPDF_1%2C03_MB%5D.pdf,
aufgerufen am 17.7.2017

⁴ ÖPNV-Potenzialanalyse auf ausgewählten Relationen im Kreis Bergstraße auf Basis von Verkehrsmengenkarte (Details siehe [8])

ren bilden den Mobilitätsradius der hier lebenden Menschen nicht ab! Schon die fehlenden Integration des Ruftaxis im bestehenden Tarifdschungel auf lokaler Ebene zeigt das: Weder RMV-Dauerkartenbesitzer, noch VRN-Tageskarten-Inhaber können Ruftaxis zuschlagsfrei nutzen. Das steigende Aufkommen im Tourismus⁵ findet ebenfalls keinen Niederschlag im Tarifportfolio der Verbände, z.B. in Form einer „Odenwald-Gästekarte“ die eine Nutzung von Bus und Bahn unabhängig von Verbundzonengrenzen für Übernachtungsgäste der Region erlaubt.

Dass mit diesem mangelhaften Gesamtkonstrukt keine neuen, insbesondere „wahlfreien“ Kunden (choice riders) erreicht werden können, überrascht wenig. Insofern teilen wir nicht die Aussage des CDU-Kreistagsvorsitzenden Oehlenschläger "Die Fahrgäste können sich auf den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr verlassen". Wir empfehlen ein mehrwöchiges Mobilitätspraktikum für Entscheidungsträger, damit die Wahrnehmung der Probleme und positiven Seiten des ÖPNV in der Region auf ein ausgewogenes Niveau befördert werden. Tarifintegration und die Schließung von Netzlücken sind Schlüsselbegriffe, denen man sich u.a. im kommenden Nahverkehrsplan hoffentlich endlich umfangreich widmen wird.

Hier nicht zu handeln ist auch wirtschaftlich desaströs. Die Nachfrage im lokalen Verkehrsmarkt muss zeitnah und kundenorientiert bedient werden!

Quellen

[1] [„Bereit zum umsteigen – wenn der Takt stimmt“](#),
Bergsträßer Anzeiger vom 7.7.2017

[2] [Informationsvorlage Nr. 18-0488 des Kreises Bergstraße](#) – „Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014 – 2018 – Umsetzung – Jahresbericht 2016“

[3] [„Busangebot im Odenwald erlebt Quantensprung“](#),
PRO BAHN-Pressemitteilung vom 6.12.2017

[4] [„Wachstumsregion ohne einheitlichen Tarif“](#),
PRO BAHN-Pressemitteilung vom 29.1.2017

[5] Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV, S.10, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010 (→ *Dort wird das Reisezeitverhältnis <1,5 als „günstig“, <1,0 als „sehr günstig“ eingestuft.*)

[6] [Reisezeitvergleich auf ausgewählten Relationen im Kreis Bergstraße](#),
PRO BAHN Starkenburg e.V., Juli 2017 (www.pro-bahn.de/starkenburger => Fachbeiträge => Dokumentationen)

[7] [„Odenwald: Gäste- und Übernachtungszahlen steigen“](#), NOKZEIT, 10.3.2017,
(Link aufgerufen am 17.7.2017)

[8] [ÖPNV-Potenzialanalyse auf ausgewählten Relationen im Kreis Bergstraße auf Basis von Verkehrsmengenkarten](#), PRO BAHN Starkenburg e.V., Juli 2017
(www.pro-bahn.de/starkenburger => Fachbeiträge => Dokumentationen)

⁵ <http://www.nokzeit.de/2017/03/10/odenwald-gaste-und-ubernachtungszahlen-steigen/> , aufgerufen am 17.7.2017