



## Dürftiger Bergsträßer Nahverkehr im VRN-/RMV-Zonenrandgebiet

### Region Odenwald, 23.3.2011

Die von Landrat Wilkes stets beschworene Scharnierfunktion des Kreises zwischen den Metropolen Frankfurt und Mannheim entpuppt sich als strukturschwaches Zonenrandgebiet in Sandwich-Lage zwischen VRN und RMV mit drei Bundesländern, deren Landesregierungen keine Anstrengungen unternehmen, den jahrzehntelangen Stillstand zu überwinden. Wo andernorts sich die Bedienung, Qualität des Angebots seit der Regionalisierung des Schienenverkehrs im Jahre 1994 verbessert haben und dies von den Fahrgästen mit steten Fahrgastzuwächsen (z. B. neue S-Bahn im Elsenzthal + 50% nach einem halbem Jahr, S-Bahn Rhein-Neckar mit netzweitem Anstieg) honoriert wird, tritt der Nahverkehr im Kreis Bergstraße auf der Stelle. Stichworte sind:

- Unattraktives Bedienungsangebot mit meist veraltetem Fahrzeugmaterial (z. B. Triebwagen nicht behindertengerecht) zu den Oberzentrum Mannheim, Heidelberg und Darmstadt und folglich auch Frankfurt
- Im Falle Mannheims muss abends und an Wochenenden fast ausnahmslos in Friedrichsfeld umgestiegen werden (Fahrzeitverlängerung 5 bis 10 Minuten).
- Selbst tagsüber an den Werktagen weist das Fahrplanangebot Lücken auf
- Die 2002 verlorenen Regionalexpresszüge wurden nur teilweise kompensiert
- Ein Blick in den Fahrplan zeigt zudem: Weder auf der Bergstraßenmagistrale, der Main-Neckar-Bahn, noch der Ried- und Nibelungenbahn ist die Anzahl der Zugbewegungen seit der Regionalisierung 1994 angestiegen. Auf der Weschnitztalbahn ist mit 21 Uhr wochentags zu früh Schluss.
- Der lückenhafte Busverkehr im Kreis hält nur wenig den Bedürfnissen stand



Für **PRO BAHN** und IG Pro Schiene ist dieser Zustand nicht hinnehmbar. Seit 2002 soll die S-Bahn an Bergstraße und ins Ried kommen. 2004 war die Rede vom Rhein-Neckar-Takt 2010, dann 2013, jetzt sollen ab 2015 die S-Bahn für neuen Schwung sorgen. Letzte Woche hegte RMV-Chef Güttler Zweifel an diesem Plan. Es bleibt abzuwarten, wie viele Fahrgäste bis dahin noch vergrault werden und sich abwenden. Man stelle sich vor, die B 3 oder diverse Landes- und Kreisstraßen oder gar der Saukopftunnel würden abends nur noch zehn Minuten je Stunden geöffnet werden, ganz zu schweigen vom Rückbau der Straßeninfrastruktur. Gleise und Schienenstrecken unterliegen hingegen einer steten Wirtschaftlichkeitsüberprüfung. Wenn nichts geschieht, wie z.B. zwischen Worms und Viernheim, weiter nach Weinheim oder an der Überwaldbahn, dann droht der Stillstand, gar Rückbau oder sie stehen aus anderen Gründen nicht mehr zur Verfügung.

Am Beispiel der Überwaldbahn zeigt sich die fehlende Weitsicht des Kreises und des mit dem Nahverkehr betrauten VRN: Bei der laufenden Ausschreibung Dieselnetz-Südwest (u.a. Weschnitztal-, Nibelungenbahn) 2014 wird auf Jahre die Überwaldbahn von der Entwicklung im Nahverkehr ausgeschlossen, da der Betreiber nicht diese Option mit anbieten muss, die Strecke zudem nicht für Eisenbahnzwecke genutzt werden kann. Die ab Dezember in Betrieb gehende Pfungstadtbahn wäre nicht Realität geworden, wenn sie nicht schon vor Jahren Bestandteil des Ausschreibungspakets für die Odenwaldbahn gewesen wäre. Stattdessen verursachen die Draisinenalpträume auf der Überwaldbahn Gesamtkosten in Höhe von 6,5 Mio Euro, dabei ist völlig ungewiss, ob der "Run" wirklich einsetzen wird. Dies wurde von neutraler Stelle durch Aufnahme des Projektes in das Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler als Verschwendung "honoriert" (s. Bericht Report München, Herbst 2010).

Überdies ist die Struktur der "Kommunalen Arbeitsgemeinschaft" - Eigentümer der Überwaldbahntrasse - ein Skandal, weil sie nur mit Landrat und Bürgermeistern besetzt ist und somit jegliche parlamentarische Kontrollfunktion durch den Kreistag fehlt. Dabei haben sich der Kreis und VRN im Nahverkehrsplan selbst die Ziele gesteckt:

- Wirksame Verbesserung des ÖPNV
- Siedlungstätigkeit mit Schienennahverkehr in Einklang bringen
- Gewinnung von Fahrgästen im Einkaufs- und Freizeitverkehr für den ÖPNV

Eine Ausdünnung des Angebots in den Abendstunden und am Wochenende geht vollkommen an den Bedürfnissen der letztgenannten, sehr wesentlichen Zielgruppe vorbei. Dabei bleibt viel Geld liegen, denn mittlerweile findet jeder zweite Weg der Bevölkerung zu Freizeit- und Einkaufszwecken statt. Theater- oder Kinobesucher in Mannheim haben nur bei Loge und Parkett gute Karten; der Weg nach Hause mit der Bahn erfordert Disziplin bei der Programm- und Zugwahl. Ebenso ist das Angebot nach Ladenschluss schon zu ausgedünnt, als dass es große Begeisterung auslöst. Diese Potenziale sind vor dem Hintergrund nachlassender Schülerzahlen und der weiterhin in den Hintergrund tretenden Berufsmobilität umso wichtiger.

Zu den genannten Problemen im Kreis Bergstraße gesellt sich die strukturelle Schwäche, dass der Kreis die Organisation des Nahverkehrs fast komplett in die Hand des VRN gibt und an fachlichem Input der politischen Kräfte im Kreis, der Fahrgastverbände oder der IHK kein Interesse hat. Die vom Landrat im Jahre 2004 ins Leben gerufene Verkehrskommission hat für wenig frischen Wind gesorgt, denn auch hier zeigt sich angesichts dreier Sitzungen in fünf Jahren eine gewisse Beratungsresistenz. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder Kreis Groß-Gerau tauschen sich politische, fachliche und gesellschaftliche Kräfte mindestens zwei Mal jährlich über Nahverkehrsplan, Angebotskonzeptionen, Fahrplanänderungen und vieles andere mehr aus. Eine Nahverkehrsorganisation wie in den Nachbarkreisen fehlt bis heute. Selbst der benachbarte Rhein-Neckar Kreis ist personell besser aufgestellt und nur für den Busverkehr zuständig.

Das vom früheren VRN-Geschäftsführer Wagner 2003 herangezogene Argument, man investiere lieber in ein zukunftsfähiges Angebot, hat sich von selbst überholt und ignoriert die gute Arbeit bei den existierenden Gesellschaften und dadurch möglich werdenden Fahrgastzunahmen.

Gesellschaftliche Umbrüche, die Benzinpreisentwicklung, die Erfordernis, dies mit einem attraktiven Angebot zur Mobilitätssicherung für alle und unabhängig vom Pkw zu verknüpfen, sind Anlässe genug, sich mehr Nahverkehr auf die Fahne zu schreiben. Es bleibt zu hoffen, dass ziemlich bald nach dem 27. März 2011 die Verantwortlichen den Schwung mitnehmen und sich der Verantwortung stellen.

**PRO BAHN** und IG Pro Schiene begleiten gerne diesen Prozess konstruktiv wie auch schon in den letzten Jahren.