

PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



**Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans
des Kreises Bergstraße 2004-2008 vom 1. Sep. 2003**

1 Allgemeines

1.1 Fristsetzung

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat uns mit Schreiben vom 5.9.2003 (Eingang 9.9.2003) gebeten, zum Entwurf des Nahverkehrsplans Bergstraße bis zum 23.9.2003 Stellung zu nehmen. Durch diese kurze Frist werden die Möglichkeiten ehrenamtlicher Arbeit (d.h. abends von 19-22 Uhr und am Wochenende) überstrapaziert, die erwartete Abstimmung mit dem benachbarten PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar und dem VCD konnte nicht oder nicht im notwendigen Umfang erfolgen. Wir bitten die VRN GmbH und die Kreisverwaltung daher, in Zukunft mindestens 4 Wochen Anhörungsfrist vorzusehen, um eine gründliche Stellungnahme zu erleichtern. Bei einer Bearbeitungszeit von ca. einem Jahr durch die Verwaltung ist eine angemessene Anhörungsfrist problemlos einzuplanen.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Aus gegebenem Anlaß weisen wir ausdrücklich auf die einschlägigen Regelungen des ÖPNV-Gesetzes für das Land Hessen vom 19. Januar 1996 hin [1]:

„§4 Träger des öffentlichen Nahverkehrs. (1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohner haben als zuständige Aufgabenträger für die Planung die Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zu sorgen. **Sie sind Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und zuständige Stelle im Sinne des §4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993.** (...)

§5 Verkehrsverbünde. (1) Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr gemeinsam in Verkehrsverbänden. Das Land gehört den Verkehrsverbänden an.

(2) Verkehrsverbünde im Sinne des Abs. 1 sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV).

(...) Der Landkreis Bergstraße ist befugt, abweichend von Satz 1 dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) anzugehören. In diesem Fall wird der **Landkreis Bergstraße** den den Verkehrsverbänden nach Satz 1 angehörenden **Aufgabenträgern gleichgestellt.** (...)

§6 Aufgaben der Verkehrsverbünde. (1) Die Verkehrsverbünde nach §5 Abs. 2 haben für

1. die Festlegung und Gestaltung der Tarifsystematik einschließlich Marketing, der Fahrpreise und der Beförderungsbedingungen,

2. die Planung und Gestaltung der regionalen Verkehrslinien und Verkehrsnetze (Verkehrssysteme, Leistungsumfang und Qualität)

und deren Umsetzung zu sorgen.

(2) Die Verkehrsverbünde bestellen die Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr zur Umsetzung der Rahmenvorgaben aus Abs.(1) ab; eine gemeinsame Bestellung ist möglich. (...)

§7 Lokale Nahverkehrsgesellschaften. (1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben im lokalen öffentlichen Personennahverkehr können Landkreise gemeinsam mit den kreisangehörigen Gemeinden bis 50.000 Einwohner Nahverkehrsorganisationen bilden oder bestehende kommunale Organisationen mit der Aufgabe betrauen (Lokale Nahverkehrsgesellschaften). (...)

§8 Finanzierungsgrundsätze. (...)

(3) **Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 finanzieren die von ihnen bestellten Verkehrsleistungen,** soweit diese nicht durch Beförderungserlöse, die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen und sonstige Unternehmenseerträge gedeckt sind, **insbesondere aus den Finanzierungsbeiträgen der Aufgabenträger,** (...).“

Diese gesetzlichen Regelungen sind auch für juristische Laien klar verständlich. Dennoch versuchten der ehem. Landrat Norbert Hofmann und Dr. jur. Wolfgang Wagner (VRN GmbH) durch wortreiche Interpretationen daraus den Tatbestand herzuleiten, die Aufgabenträgerschaft für den

regionalen Verkehr (insbes. SPNV) sei vom Landkreis Bergstraße auf die VRN GmbH übergegangen.

Dieser Falschinterpretation treten wir mit aller Entschiedenheit entgegen. **Der Landkreis Bergstraße ist auch Aufgabenträger für den regionalen Verkehr, insbes. SPNV, im Kreisgebiet;** dies ergibt sich unbestreitbar auch aus der Tatsache, dass der Landkreis Bergstraße (und nicht die VRN GmbH) alle von der VRN GmbH bestellten SPNV-Mehrleistungen gegenüber dem Status quo bei Inkrafttreten der Bahnreform jährlich aus dem Kreishaushalt nach der Partnerschaftsfinanzierung des Landes Hessen bezahlen muss. Dazu noch ein Zitat aus dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar [2], (verantwortlich für den Inhalt: Dr. Wolfgang Wagner); dort heißt es auf Seite 10:

„10 Grundsätze des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar (NVP Rhein-Neckar)

(...)3. **Die SPNV-Aufgabenträger bestimmen mit dem SPNV das Rückgrat des ÖPNV als Vorgabe für das Bedienungskonzept.** Soweit **SPNV-Aufgabenträger** Mitglied des ZRN sind (Land Baden-Württemberg und **Kreis Bergstraße**, Land Rheinland-Pfalz für die Infrastruktur) und soweit ZRN-Mitglieder zugleich Mitglieder des ZSPNV-Süd (Zweckverband Schienenpersonennahverkehrs Rheinland-Pfalz Süd), berücksichtigen sie bei ihren Entscheidungen die verkehrspolitische Leitlinie Rhein-Neckar-Takt 2010.“

Der Kreis Bergstraße trägt also die volle finanzielle Verantwortung für den Umfang des SPNV-Angebots im Kreisgebiet. In den drei hessischen Nachbarkreisen ist es selbstverständlich, dass die lokalen Nahverkehrsorganisationen DADINA, OREG und LNVGG Aufgabenträger für lokalen und regionalen Verkehr sind, diese beauftragen die RMV GmbH mit der Bestellung der regionalen SPNV-Leistungen. RMV und VRN wiederum bestellen Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr bei den Verkehrsunternehmen. Wir hoffen, dass unter der Regie des neuen Landrates Matthias Wilkes in dieser Frage ein Umdenken einsetzt.

Der ehem. Landrat Norbert Hofmann und Dr. Wolfgang Wagner führten weiter aus, die VRN GmbH erfülle die Aufgabe einer Lokalen Nahverkehrsgesellschaft für den Kreis Bergstraße. Diese Konstellation ist nach unserer Meinung sehr nachteilig für den Landkreis, weil es in vielen Punkten natürliche Interessenskonflikte zwischen lokaler und Verbundebene gibt, wie die Erfahrungen der LNVs im RMV zeigen, z.B.

- Planung, Umfang und Kosten des regionalen Verkehrsangebots
- Tarifierungsfragen
- Einnahmenaufteilung

Der VRN kann vernünftigerweise nicht die Interessen eines seiner Gesellschafter wahrnehmen.

2 Kommentare zum Text- und Kartenteil

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wurde nicht vom Landkreis Bergstraße in Auftrag gegeben. Der Plan wurde von einem Berliner Verkehrsplanungsbüro für die VRN GmbH erarbeitet. Das Berliner Büro hat anscheinend nur theoretische Kenntnisse der regionalen Geographie und ist zu stark auf den Rhein-Neckar-Raum orientiert. Die Verbindungen zum Rhein-Main-Gebiet fehlen in fast allen Plänen und Karten (ausgenommen Karten 15 und 16) und kommen zu kurz.

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
S. 11 oben	„Die Forderung bestand in der Prüfung einer kreisspezifischen Fahrplanauskunft.“	In den Nachbarkreisen Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und Odenwaldkreis sind kreisspezifische Fahrplanhefte im RMV-Design seit vielen Jahren Standard.
S. 11 unten	„Die Übernahme entsprechender kommunaler Eigenanteile wurde generell abgelehnt, so dass die Tarifneuordnungen nicht realisiert werden konnten.“	Beispiele fehlenden kommunalen Engagements für die ÖV-Kunden. Hier wäre die starke Hand des Landrats oder der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft erforderlich, um solche Verweigerer auf Linie zu bringen. In den Nachbarkreisen Darmstadt-Dieburg und

		Odenwaldkreis z.B. haben alle Anliegerkommunen die kommunalen Finanzierungsvereinbarungen zur Odenwaldbahn unterzeichnet.
S.12 unten	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Maßnahme Modernisierung der Weschnitztalbahn <p>„Weitere Maßnahmen (insbesondere technische Bahnübergangssicherungen auf dem Gebiet der Stadt Weinheim, Befestigungen der Bahnsteigzugänge und Einrichtung von P+R-Anlagen) stehen aber noch aus.“</p>	Die DB Netz AG hat die Modernisierung nur schleppend und widerwillig durchgeführt; der VRN hat bisher nichts unternommen, um die Modernisierung zu Ende zu bringen. Durch diese Versäumnisse wurde ein Grossteil der Investitionen von 30 Mio. DM entwertet, dies ist eine der Ursachen, warum die Fahrgastzahlen nur von 800 auf 1200 täglich angestiegen sind.
S. 14 oben	„Festzustellen ist, dass das ÖPNV-Angebot sehr gut ausgebaut ist.“	Diese Einschätzung stimmen wir nicht zu. Der Abend- und Freizeitverkehr weist gravierende Mängel auf. Z.B. ist praktisch unmöglich, von Darmstadt aus eine Abendveranstaltung im Weschnitztal zu besuchen.
S. 16-19		Reine Theorie über Erschliessungshierarchie.
S. 18, 19	Abgrenzung Regional- und Lokalverkehr nach §3 Hess ÖPNVGes	Die begriffliche Abgrenzung zwischen Regional-, Lokal- und Stadtverkehr ist nur für die Aufgabenträger wichtig. Der Fahrgast begreift den ÖPNV als einheitliches System, in dem alle Ebenen einschl. Fernverkehr reibungslos verzahnt sein müssen, er will eine einheitliche „Benutzeroberfläche“. Es interessiert den Fahrgast herzlich wenig, wer für welchen Teil seinen Fahrt zuständig ist. Er will möglichst billig, schnell und zuverlässig ans Ziel kommen.
II.2 Bahnstrecken		Dieser Abschnitt ist ohne jegliche Sorgfalt zusammengeschustert worden, wie die folgenden Fehler belegen:
S. 20 oben	„In der Nachfrageanalyse 2003 wurden ca. 60,4 % aller werktäglichen Fahrten in Verkehrsmitteln des SPNV (mit Interregio) ermittelt“	Die DB Reise und Touristik AG hat das Interregionetz am 15.12.2002 komplett eingestellt. Die Ersatz-IC auf der Main-Neckar-Bahn sind nicht mehr mit Verbund-Einzelfahrtscheinen, sondern nur noch mit Zeitkarten mit Zuschlag benutzbar. Dies hat viele Hundert Pendler veranlasst, wieder auf das Auto umzusteigen.
S. 20 Mitte	„Im vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan wird das Angebot des SPNV (Regionalverkehr) nachrichtlich mitgeführt, da gemäß HessÖPNVG § 5 für den Kreis Bergstraße die VRN die Aufgabenträgerschaft im SPNV wahrnimmt.“	Diese verkürzte Darstellung ist aufgrund der obigen Zitate aus HessÖPNVG nachweislich falsch! Eine sorgfältige Lektüre ist anzuraten.

Tab. II.2-1 SPNV-Strecken im Kreis Bergstraße		<p>Das vorliegende Verkehrsangebot sollte nach RE und RB differenziert werden, da der RE eine erheblich höhere Bedienungsqualität darstellt.</p> <p>RE seit 15.12.2002 nur noch auf der Riedbahn, einzig verbliebene RE-Halte im Kreis sind Lampertheim und Biblis. Ein absoluter Tiefpunkt!</p>
	R 6 Main-Neckar Bahn	Einen 30 Min.-Takt gibt es nur im Abschnitt Bensheim und Mannheim-Friedrichsfeld von 6:00 bis 19:00. Die Abschnitte Bensheim - Darmstadt, Bensheim – Mannheim Hbf und Bensheim-Heidelberg haben meistens nur einen 60 Min.-Takt.
S. 21 oben (gedruckte Version)		Hier fehlt ein Halbsatz oder Abschnitt, daher ist der Abschnitt unverständlich.
S. 21 oben	„Damit konnte eine deutliche Fahrgastzunahme mit einer Steigerung um ca. 49 % erreicht werden.“	Es fehlen absolute Zahlen über das Fahrgastaufkommen, diese sind bescheiden. Siehe Abschnitt 3.2.
S.21, 2. Absatz, 2. Satz	„Obwohl für eine Strecke nur 26 Minuten gebraucht werden und somit für eine Hin- und Rückfahrt zusammen theoretisch weniger als eine Stunde benötigt würde, ergeben sich durch streckenbedingte Zwänge (erhöhte Wartezeiten, unbeschränkte Bahnübergänge).“	Sinnentstellter Satz
S.20/21		Es fehlt jede Aussage zu folgenden einschneidenden Änderungen auf der Main-Neckar-Bahn zum 15.12.2002 (siehe Abschnitt 3.4)
S. 21 I.3 II.2.1 SPNV-Infrastruktur		<p>Die Absichtserklärungen im Nahverkehrsplan sind lobenswert, allein es fehlen zu allen Punkten die entsprechenden Taten:</p> <p>Bei der Anhörung zum Bebauungsplan Bahnhofsgelände Fürth hat der Kreis Bergstraße unseres Wissens keine Stellungnahme gegen die geplante Bebauung abgegeben.</p> <p>Bei der 17./XV. Sitzung des Ausschusses des Kreistages für Bau, Umwelt und Verkehr am 2.9.2003 hat Herr Dr. jur. Wagner (VRN) den Abbau der Überholungs- und Ausweichgleise auf der Main-Neckar-Bahn als unvermeidlich bezeichnet.</p> <p>Welche Anstrengungen hat die Kreisverwaltung unternommen, um einen privaten Betreiber für die Strecke Weinheim – Viernheim zu finden?</p> <p>Der Bebauungsplan Bahnhofsgelände</p>

		Mörtenbach liegt wieder aus; darin ist eine Bebauung der Filetstücke vorgesehen.
Abschnitte II.2 und II.3		Es fehlt jeglicher Verweis auf entsprechende Planungen im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar.
III.2	Beschreibung des Anforderungsprofils	Diese wurde detailliert und sorgfältig ausgeführt, gut!
S. 37 unten	„Mit der im Dezember 1999 erfolgten Eröffnung des Saukopftunnels zwischen Birkenau und Weinheim haben sich für die Gemeinden Fürth, Rimbach und Mörtenbach die IV-seitigen Verbindungen zum Mittelzentrum Weinheim verbessert, die bisherige Ortsdurchfahrt Birkenau entfällt. Im Betrachtungsschema ändert sich an der Bewertung dieser Verbindungen grundsätzlich nichts.“	Diese zwei Sätze widersprechen sich. Durch den Saukopftunnel wurde der IV attraktiver, dadurch die relative und subjektive Bewertung der ÖPNV-Angebote schlechter. Warum wird der Saukopftunnel nicht für den Busverkehr genutzt?
S. 38	„Als Bedienungsstandards im Grundnetz gelten die in der Tab. III.2-4 zusammengestellten Kennziffern.“	Es fehlt eine Erläuterung, wie diese Bedienungsstandards auf die Gebiete des Kreises angewendet werden sollen. Insbesondere fehlt eine Aussage zum S-Bahn-Vorlaufverkehr und zum S-Bahn-Verkehr auf der Main-Neckar-Bahn.
S. 39, Tab III.2-4		In der Tabelle fehlen die Taktvorgaben für die HVZ
	Spalte Fahrtenangebot SPNV:	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte sollten 15 bis 30 Min.-Takt haben.
Abb. III.3-1	Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsleistungen im Kreis Bergstraße 2003 - 2008	Anschauliche Darstellung der Stagnation im Busverkehr, damit lassen sich keine neuen Fahrgastpotentiale erschließen.
S. 51	„Aufgrund der geringfügigen Angebotsverbesserungen sind entsprechend marginale Nachfragezuwächse zu erwarten.“	Dem stimmen wir vollkommen zu!
II 6.1 Erweiterungen/Veränderungen des Fahrplanangebots		Siehe Abschnitt 4.3 Busverkehr
Tab. III.4-1	Vergleich der verkehrlichen Kennwerte Bestand 2003 und Angebotskonzept 2008	Fahrplan-km sind als Kennwerte für die Qualität des ÖPNV wenig aussagekräftig. Hier sollte Zahlen zum Modal Split ÖV/IV ergänzt werden. I.d.R. werden mit Busverkehr nur 10-20% erreicht, mit attraktivem SPNV dagegen bis 45% (Bp. Strab Darmstadt – Griesheim)
III.7		Es fehlt der gültige Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar.

Karten 1-14		Während der Rhein-Neckar-Raum in die Darstellung einbezogen ist, enden alle Kartendarstellungen an der nördlichen Kreisgrenze zu den Landkreisen Groß-Gerau, Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis. Dort mag zwar der VRN zu Ende sein, aber nicht die Welt der ÖV-Nutzer!
Karte 1	Angebotskonzeption (Bestand) für den ÖPNV 2002	Alle RE-Halte auf der Main-Neckar-Bahn sind zum 15.12.2002 weggefallen. Eigentlich sollte sie so dünn eingezeichnet sein wie die Nibelungenbahn.
Karten 2+3	Angebotskonzept für den ÖPNV 2008	Die Karten sollten zwischen SPNV mit R-/S-Bahn und SPNV mit RB-RE differenzieren, das sie sonst nicht aussagekräftig sind.
Karte 7	Werktägliche Streckenbelastung (Verkehrsnachfrage) im ÖPNV 2002	Durch die gravierenden Angebotseinschränkungen auf der Main-Neckar-Bahn zum 15.12.2002 ist deren Streckenbelastung im Jahr 2002 heute nicht mehr repräsentativ.

3 Unsere Bilanzierung der Periode 1997 – 2003

3.1 Nibelungenbahn

Für die Nibelungenbahn wurden seit 1996 verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Anschlüsse in Bensheim, Bürstadt und Worms und zur Modernisierung gemacht, u.a. Einführung des Halbstundentakts, Modernisierung der Signaltechnik, Funkfahrbetrieb; vgl. [3]. Der VRN und DB Netz AG haben bisher keine dieser Maßnahmen umgesetzt. Die Folgen sind gleichbleibend niedrige Fahrgastzahlen, eine geringe Kostendeckung und hoher Zuschussbedarf durch den Kreis.

3.2 Weschnitztalbahn

Nach unserer Einschätzung stehen die aufgewandten Modernisierungsinvestitionen von 30 Mio. DM in keiner vernünftigen Relation zu dem erzielten absoluten Fahrgastzuwachs, vorher ca. 800, jetzt ca. 1200 pro Tag und Richtung. DB Netz hat einen Teil der 30 Mio. DM zum Rückbau der Kreuzungsmöglichkeiten und Umfahrgleise in Fürth zweckentfremdet. Auf vergleichbaren Strecken wie z.B. Bruchsal – Odenheim und Bruchsal - Menzingen konnte die AVG durch Komplettmodernisierung das Fahrgastaufkommen vervielfachen. Auf der 1955 stillgelegten und 1996 reaktivierten Schönbuchbahn Böblingen - Dettenhausen wurden mit 27 Mio. DM Investitionen auf Anhub mehr als 4000 Fahrgäste pro Tag erreicht. Die ausbleibenden Erfolge auf der Weschnitztalbahn zeigen, dass hier nicht mit der notwendigen Konsequenz modernisiert wurde. An der fehlenden Verkehrsnachfrage liegt es sicher nicht, wie ein Blick auf die B38/38a beweist.

Nach unserer Einschätzung stehen auch Leistungen und Kosten des Verkehrsvertrags mit der DB in keinem akzeptablen Verhältnis. Die DB versucht nur deshalb nicht, diese Strecke abzustoßen, weil sie sich hier auf viele Jahre hinaus mit einem überbelegten und unzureichenden Fahrplanangebot (kein brauchbarer Abendverkehr, Betriebsschluß um 21:05) ein gutes Zubrot verdient. Ein Blick auf den aktuellen Fahrplan der Strecken Bruchsal - Menzingen und Bruchsal – Odenheim zeigt den Unterschied: Werktags Betrieb bis 24:00, Sa+So bis 2:00! Früher nannte man die Gegend Badisch-Sibirien.

Eine dsbzgl. Stellungnahme der VRN GmbH an den Lkr. Bergstraße spricht für sich [5]:

„Zur Umsetzung eines tagesdurchgängigen 1/2h-Taktes ist ein Auffüllen der bestehenden Taktlücken durch den zusätzlichen Einsatz von 5 Zugpaaren notwendig. Dies ist mit der vorhandenen Infrastruktur und den vorhandene Fahrzeugen problemlos möglich. Die Zusatzleistungen könnten im Rahmen des Verkehrsvertrages bei der DB Regio AG bestellt werden. Damit wären jedoch

Mehrausgaben von 120 TDM je Zugpaar und Jahr verbunden also insgesamt rund 600 TDM pro Jahr, von denen der Kreis Bergstraße ein Drittel übernehmen müsste.

(..)

Durch das von der DB Netz AG verwendete Abrechnungsverfahren können Einsparungen bei den Stations- und Trassengebühren nicht an den SPNV-Aufgabenträger weitergereicht werden, da eine Abrechnung auf Grundlage einheitlicher Trassenkosten ohne Rücksicht auf konkrete Investitionen erfolgt. Nur durch eine Änderung des heutigen Rahmens (z.B. Abtrennung der Weschnitztalbahn aus der DB Netz AG) wäre eine Änderung dieser Zusammenhänge möglich.“

Im Klartext: Der SPNV-Aufgabenträger darf der DB Netz AG zwar Investitionen in unbegrenzter Höhe bezahlen, hat aber keinen Nutzen davon!

Wir schlagen deshalb den baldmöglichsten Ausstieg aus diesem Verkehrsvertrag mit der DB vor.

3.3 Überwaldbahn

Am 10.2.1999 beauftragte der VRN den bundesweit erfolgreichen renommierten Nahverkehrsplaner Ulrich Grosse (Tübingen), die Reaktivierung der Überwaldbahn Mörlenbach - Waldmichelbach (- Wahlen) zu untersuchen (Kosten 50 000 DM). Herr Grosse machte sich in bekannt engagierter Manier an die Arbeit und kam zu einem wirtschaftlich positiven Ergebnis mit einem kostengünstigen Betriebskonzept für Weschnitz- und Überwaldbahn. Bei der Fertigstellung des Schlussberichts [4] jedoch redigierte der Auftraggeber mehrere Schlußfolgerungen des Gutachters in ihr Gegenteil um. In einer nachfolgenden Stellungnahme der VRN-GmbH an den Lkr. Bergstraße [5] versuchte die VRN GmbH, fast alle Empfehlungen des Gutachters zu widerlegen. **Wir fordern, die Empfehlungen des Grosse-Gutachtens umzusetzen.** Sie bilden ein schlüssiges Konzept; seine Erfolge bei der Reaktivierung anderer Bahnstrecken geben Herrn Grosse recht.

3.4 Main-Neckar-Bahn

Das größte Desaster brach jedoch am 15.12.2002 für die Fahrgäste der Main-Neckar-Bahn herein:

- Streichung der IR im Verbund durch DB Reise und Touristik AG
- Umwandlung der IR in zuschlagpflichtige ICs
- Wegfall des RE Frankfurt – Mannheim im 2 h-Takt
- Ausschließliche Bedienung mit Regionalbahnen (S-Bahn-Vorlaufverkehr).
- Nach dem Fahrplanwechsel boten DB Regio und der DB Fernverkehr eine katastrophale Betriebsqualität auf der Main-Neckar-Bahn, die Anschlüsse in MA-Friedrichsfeld klappten nicht.

Die Main-Neckar-Bahn erfüllt für den Schienenverkehr die gleichen Funktionen wie die A5 für den Autoverkehr. Da seit 15.12.2002 kein Angebot für den schnellen Regionalverkehr mehr vorhanden ist, kehrten Hunderte von Fahrgästen der Bahn den Rücken. Der VRN ist aufgefordert, die Fahrgastzahlen für den Abschnitt Mannheim/Heidelberg – Darmstadt vor/nach dem 15.12.2002 vorzulegen und den SPNV-Aufgabenträgern die resultierenden Einnahmeverluste offenzulegen. Nach der Partnerschaftsfinanzierung des Landes Hessen müssen sinkende Einnahmen bei den bestellten Verkehrsleistungen zur Hälfte durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden, wenn diese nicht kostendeckend sind.

Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits kam es im Sommer 2002 zu einer Konfrontation über das Bedienungskonzept für die Main-Neckar-Bahn. Die Organisationen konnten sich weder zum Dez. 2002 noch zum Dez. 2003 auf ein brauchbares Bedienungskonzept einigen. Insbesondere bei der NVBW in Stuttgart will man partout nicht über die Landesgrenzen hinaus schauen (Anlage 2). Dort besteht man auf einem S-Bahn-Vorlaufverkehr mit Halt an allen baden-württembergischen Bahnhöfen und verliert ob dieser Prinzipienreiterei die Funktion für den schnellen Regionalverkehr zwischen Mannheim/Heidelberg und Frankfurt völlig aus dem Auge.

3.5 Strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

Diese Fehlentwicklungen der letzten Jahre zeigen strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

auf:

- Während der VRN in seinem Kernbereich in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg immense Anstrengungen zur Verbesserung des SPNV-Angebots unternimmt, fällt der Lkr. Bergstraße, an der Peripherie und in einem anderen Bundesland gelegen, bei der Planung einfach hinten runter. Für den Lkr. Bergstraße lassen dieselben Verantwortlichen, die den mustergültigen Rhein-Land-Pfalz-Takt mitgeschaffen haben, häufig jedes Engagement und jede Zukunftsperspektive vermissen.
- Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits findet keine ergebnisorientierte Zusammenarbeit statt. Die Verantwortlichen reden nicht miteinander, sondern schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu.
- Nach der Regionalisierung des SPNV können Ländergrenzen wieder Anlaß zu kleinkarierten Auseinandersetzungen geben. Der Fahrgast aus Bensheim, der zu seinem Arbeitsplatz nach Mannheim will, reagiert darauf zurecht erbost.

4 Die Lösungsvorschläge von PRO BAHN

4.1 Organisatorisch

1. Der Landkreis Bergstraße sollte eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft gem. §7 ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen gründen, zur schlagkräftigen Vertretung seiner Interessen gegenüber der VRN GmbH, der DB Netz AG, der DB Regio AG und den Busunternehmen.
2. Die Personalausstattung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft sollte vergleichbar mit der der DADINA, LNVGG und OREG sein, mind. jedoch Geschäftsführer, Sekretär(in), 2 Verkehrsplaner.
3. Wahrnehmung des VRN-Aufsichtsratsmandats durch den Geschäftsführer der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft.
4. Einrichtung eines Fahrgastbeirats nach den Beispielen von RMV, DADINA, LNVGG.

4.2 Schienenverkehr

5. Für die Main-Neckar-Bahn muss baldmöglichst eine Ersatzlösung für die am 15.12.2002 weggefallenen RE eingeführt werden; die ausschließliche Bedienung mit RB wird ihrer Funktion als Magistrale zwischen den Wirtschaftsräumen Rhein-Neckar und dem Rhein-Main nicht gerecht.
6. Mittelfristig sollten NVBW, VRN und RMV einen äußerst attraktiven Regionalschnellverkehr zwischen den Ballungsräumen Rhein-Neckar und Rhein-Main in Form einer Ringzuglinie Mannheim - Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt – Mainz - Groß-Gerau - Mannheim und zurück einrichten, der dem stauanfälligen Individualverkehr in Komfort und Schnelligkeit überlegen ist. Damit ist ein enormes Fahrgastpotential erschließbar, verbunden mit einer enormen Umweltentlastung. Dies erfordert aber eine länderübergreifende Planung und Zusammenarbeit statt der bisherigen Konfrontation.
7. Ausstieg/Beendigung aus dem kostenträchtigen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG zur Weschnitztalbahn.
8. Einbeziehung der Nibelungenbahn und Weschnitztalbahn in die Ausschreibung des sog. Rheinhessen-Weinstraßen-Netzes des Mainzer Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.
9. Reaktivierung der Überwaldbahn in einer Paketlösung mit einem neuen Betreiber der o.g. Strecken.
10. Wir fordern, die Empfehlungen des Grosse-Gutachtens [4] für den Schienen- und Busverkehr im Weschnitztal und Überwald umzusetzen.
11. Übernahme der Strecke Weinheim - Viernheim für den Güterverkehr durch ein privates Eisenbahn-Verkehrsunternehmen.

Ein privates Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen wird diese Zusatzangebote sehr wahrscheinlich ohne Mehrkosten gegenüber den heutigen Ausgaben für die Weschnitztalbahn an DB Regio erbringen.

4.3 Busverkehr

Für eine Optimierung des Busnetzes sollten u.a. folgende Veränderungen untersucht werden:

12. Die scharfe Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Raum Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Lorsch und Einhausen ist nicht optimal. Für diesen Städteraum wäre ein einheitliches Buskonzept sinnvoller, weil sich daraus auch Möglichkeiten für bessere Fahrpläne und bessere Fahrzeugumläufe ergeben. (Auch hier zeigt sich das Fehlen einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft.)
13. Die Buslinien 681 und 682 sollen in Weinheim über den Dürreplatz geführt werden. Fahrgäste aus Abtsteinach und Gorbheimer Tal wären dann schneller im Stadtzentrum Weinheim. Auf dem Stadtgebiet Weinheim wäre evtl. eine Integration in das Stadtbusnetz sinnvoll.
14. Die Linie 681 sollte der Übersichtlichkeit halber in zwei Liniennummern aufgeteilt werden: Eine Nummer für die Strecke über Unter-Abtsteinach, Gorbheimer Tal und die andere für die Streckenführung über Lörbach, Birkenau. Die Vertaktung sollte verbessert werden.
15. Die Linie 685 sollte als S-Bahn-Zubringer aufgewertet und verdichtet werden.
16. Für die Stadtbuslinie 638 von Weinheim bis Waldschloss sollte die Möglichkeit der Verlängerung Richtung Buchklingen geprüft werden. Etwa im Bereich der Odenwaldstadtteile von Weinheim und Gorbheimer Tal, Abtsteinach und Lörbach sollte die Linie neu geordnet werden.
17. Als Straßenbahnzubringer der HEAG Linie 8 wäre eine Buslinie Biblis - Groß-Rohrheim - Langenwaden - Alsbach-Hähnlein möglicherweise sinnvoll.
18. Die Bensheimer Stadtbuslinien sind ungenügend getaktet. Ein Sammelanschluss am Bahnhof Bensheim wäre zu begrüßen.
19. Die Linie 696 Heppenheim - Bensheim - Alsbach - Jugenheim sollte nur bis Alsbach auf die Straßenbahnlinie 8 fahren. Langfristig wäre eine Verlängerung der Straßenbahn bis Zwingenberg Bahnhof zu prüfen.
20. Die Linie 665 sollte besser vertaktet werden. Es wäre günstig, wenn alle Kurse bis Reichelsheim fahren könnten und Gadernheim als Knoten ausgebaut werden könnte.
21. Statt der jetzigen Linie 642 würde eine Linienführung Bensheim - Schwanheim - Jägersburger Wald - Biblis - Nordheim - Wattenheim - Hofheim ein größeres Gebiet erschließen und weniger Parallelverkehr zur Nibelungenbahn bedeuten.
22. Die jetzige Linie 643 sollte aufgelöst und auf Teilbereichen neu geordnet werden, so dass eine schnellere Verbindung Heppenheim - Lampertheim über Hüttenfeld entstünde. Dabei würde auch Parallelverkehr zur Nibelungenbahn vermieden.
23. Auf dem Teilbereich Heppenheim - Lorsch wäre eine neue Linie Heppenheim - Lorsch/Bahnhof - Einhausen - Jägersburger Wald - Biblis sinnvoll.
24. Alternativ wäre auf dem Abschnitt Lampertheim - Ma-Sandhofen (Lutzenberg) eine Kooperation von Stadtverkehren Mannheim und Lampertheim denkbar, mit Anfahren von Bahnhof Lampertheim und Straßenbahn-Endstelle Linie 6.
25. Der Bahnhof Bürstadt sollte als Taktknoten von Riedbahn und Nibelungenbahn ausgestaltet werden.
26. In Lampertheim-Hüttenfeld sollte ein Bus/Bus Taktknoten entstehen.
27. Entweder sollten die Weinheimer Stadtbusse bis Hüttenfeld verlängert werden oder die Lampertheimer Stadtbusse bis Hemsbach. Eine gute Verknüpfung am Bahnhof Hemsbach wäre wünschenswert.
28. Auf der Relation (Einhausen)-Lorsch Bahnhof - Hüttenfeld - Viernheim - Ladenburg Bahnhof sollte eine neue Linie eingerichtet werden, mit Verknüpfung mit der OEG in Heddesheim und Viernheim.
29. Es fehlt eine Busverbindung vom Überwald in den Odenwaldkreis, nach Erbach und Michelstadt.
30. Generell scheinen die Bus-Schiene Verknüpfungen verbesserungswürdig.
31. Der Anschluß der HAV-Linie 5503 (bzw. 664) Fürth – Reinheim in Fürth an die Weschnitztalbahn sollte verbessert werden.
32. Die Linie 666 Fürth – Lindenfels – Gadernheim sollte besser vertaktet werden und auf Anschluß in Fürth abgestimmt werden.
33. Die Linie 667 sollte ab Rimbach über Fahrenbach Richtung Fürth fahren, über die Dietrich-

Bonhöfer-Schule in Fürth und den Zentralbahnhof Fürth, dann weiter Fürth Marktplatz und Hammelbach. Wichtig wäre ein guter Anschluss in Fürth an die Weschnitztalbahn. Die Linie ist z.Z. nur an Sonntagen vertaktet. An Alltagen wäre eine Vertaktung ebenfalls wünschenswert.

34. Bei einer Reaktivierung der Überwaldbahn müsste die Buslinie 683 Wald-Michelbach – Mörlenbach neu geordnet werden.
35. Die Linie 684 sollte gestrichen, bzw. neu geordnet werden.
36. Die Linie 686 sollte als ganze gestrichen werden. Stattdessen sollte auf Linienabschnitten sinnvolle Teillinien eingerichtet werden, z.B. Ortsbus Zotzenbach, s. Grosse-Gutachten. Eine Verdichtung zwischen Mörlenbach und Heppenheim, mit Anschluss Bahnhof Mörlenbach wäre sinnvoll.

5 Quellenverweise

- [1] Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder, Hestra-Verlag, Darmstadt, 1996
- [2] Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999-2003, Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN). Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Wolfgang Wagner
- [3] Regiorail, Projektstudie Nibelungenbahn, Schlussbericht, Im Auftrag des Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, 17.3.1997
- [4] Ulrich Grosse, Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn Mörlenbach – Waldmichelbach (- Wahlen), Schlußbericht, Tübingen, 15.9.2000, Auftraggeber VRN GmbH
- [5] Kreistagsdrucksache Nr. XV/ 231 KA, AZ L-2/3-773.05, ausgefertigt 31.7.2001, Betr. Reaktivierung der Überwaldbahn/Weschnitztalbahn; hier Grosse-Gutachten

6 Impressum

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
John Grimmette, Im Hirtengrund 24, 64297 Darmstadt
Sven Grahner, Altneudorfer Str. 3a, 69250 Schönau
Martin Spruch, Goethestraße 6, 64653 Lorsch

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.
Regionalleiter Thomas Mroczek
Im Rod 4
64569 Nauheim
Tel. (0 61 52) 6 23 34
E-mail mroczek.nauheim@t-online.de

7 Anlagen:

1. Ergebnisprotokoll der Zukunftswerkstatt „ÖPNV“ am 27.02.2003 in Birkenau unter der Leitung von Herrn Matthias Wilkes
2. Antwortschreiben Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (Herr Schnaitmann) „RE-Verbindung auf der Main-Neckar-Bahn ab 14.12.2003“