



Stellungnahme zum Nahverkehrsplan für den Kreis Bergstraße 2014-2018

*Entwurf zur Anhörung
gemäß §14 Personenbeförderungsgesetz in Verbindung mit § 14
Hessisches ÖPNV-Gesetz*



ÖPNV im Kreis Bergstraße muss vielfältige Bedürfnisstrukturen decken

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans Bergstraße 2014-2018

Der Fahrgastverband Pro Bahn bedauert die mit zwei Wochen zu kurze Frist, um zu einem fast 70-seitigen Werk, welches zudem ohne die Anlage auf CD im Internet zu finden war, Stellung zu nehmen. Wir begrüßen es, dass Sie unserem Anliegen trotzdem nachkommen und uns Gelegenheit geben, über die Frist hinaus Stellung zu nehmen. Wir senden Ihnen daher die sehr kurzfristig nunmehr zusammen getragenen Punkte ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Wir begrüßen die im Frühjahr stattgefundenen regionalen Konferenzen. Es ist daher bedauerlich, dass nunmehr zu sehr an den gesetzlichen Fristen festgehalten wird. Dies erscheint uns auch angesichts der im Jahre 2008 vorgenommenen Aussetzung der Fortschreibung des damaligen Nahverkehrsplanes nicht angemessen. Es wäre genug Zeit gewesen, seither in angemessener Frist den Prozess der Nahverkehrsentwicklung im Kreis zu begehen.

1.Grundsätzliche Probleme des Entwurfs

- Ausschreibungen erfolgten vor Nahverkehrsplan, deshalb kaum Spielraum (s. unten).
- Es werden zu sehr Aussagen auf den Werktag fokussiert; Wochenend- oder Abendverkehre werden kaum thematisiert.
- Dabei ist es mehr als erforderlich, dass angesichts des im Nahverkehrsplan behandelten demografischen Faktors mit evtl. weniger Auszubildenden umso mehr neue (Freizeit-, Einkaufs-)potenziale erschließen zur Generierung von Einnahmen Fahrgastpotenziale/-Entwicklungsmöglichkeiten abseits der so genannten Hauptzwecke und werktäglichen Aufkommenszeiten im Tagesbereich montags bis freitags zu identifizieren sind. Daher sind Potenzialabschätzungen für diese wesentlichen Wochenend- und Abendverkehrszeiten nachzuholen.
- Wir fordern die Einrichtung einer kreisweiten ÖPNV-Leitstelle nach dem Beispiel der LNG Groß-Gerau. Wir bemängeln, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der straßengebundene Nahverkehr (Bus-ÖPNV) nicht integriert betrachtet werden können.
- Der Nahverkehrsplan ermangelt einer integrierten Betrachtung mit dem gleichem Maße sind auch die „nachgeordneten“ städtischen Verkehre konzeptionell einzubinden, denn diese Abgrenzungen sind rein aufgabenträgerspezifisch nicht jedoch systemimmanent nachvollziehbar.
- Der Schülerverkehr birgt im Gegensatz zur Aussage im Kapitel 5.2 noch viele Potenziale – sowohl Einsparungen durch verlagerte Schulanfangs-/Endzeiten und durch Marketing im Bereich der Hol- und Bringdienste. Überdies ist zu überlegen, inwiefern der Schülerverkehr in den allgemeinen Takt einzubinden ist und insofern Fahrten eingespart werden können.

2. Annahmen des Entwurfs

- Es ist nicht erläutert, auf welcher Quelle die Annahme dreier Fahrtenpaare pro Werktag und je 300 Einwohnerinnen und Einwohner stammt. Es wird zudem nicht erläutert, welche Annahmen für größere Ortsteile getroffen werden. Dies ist nachzuholen.
- Welche Annahmen werden zum Wochenende getroffen? Es erfolgt lediglich ein Hinweis zum Betriebskonzept SPNV.
- Verwendete Grundlagen: Es wird auf ein MIV-ÖPNV-Vergleich abgestellt. Gleichwohl ist nicht erläutert, welche Quellen für die Ermittlung der Nachfrage in beiden Verkehrssystemen herangezogen werden. Nach unserer Einschätzung kann dies nur erfolgen, wenn insbesondere das Nachfrageprofil der bisherigen MIV-Nutzerinnen und

Nutzer bekannt ist. Insofern ist die Darstellung der Fahrtzwecke nur für die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer und nur für den Werktag dürftig. Einschlägige Untersuchungen wie das Deutsche Mobilitätspanel, Mobilität in Deutschland, Kraftfahrzeugverkehr in Deutschlandsind zum Teil regional verfügbar und lassen sich zur Kalibrierung der Verkehrsmodelle heranziehen.

- Die Bezugnahme auf den Kraftfahrzeugbesatz je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner suggeriert aus Sicht der Verfasser des Nahverkehrsplanes eine Vollmotorisierung im Kreis. Gleichwohl zeigt zum Beispiel die Mobilität in Deutschland, dass rund vier von fünf Haushalten über keinen Pkw verfügen bzw. nicht alle Haushaltsmitglieder auf den Pkw (zumindest nicht ständig) verfügen können. Es ist zudem zu fragen, wie viele Personen als Zwangskunden des Pkw (in der Terminologie des Nahverkehrsplanes „Captive Car Drivers“ und gerne auf diesen verzichten würden, wenn beispielsweise ein attraktives Nahverkehrsangebot nach der Theatervorstellung oder am Wochenende bestünde.
- Bezüglich der Begriffe „Choice Riders“ und „Captive Riders“
- Einstufung und Modal-Split-Annahmen: Potenziale werden ermittelt, in dem das aktuelle ÖPNV-Angebot zugrunde gelegt wird und welche Verlagerungschancen dabei ergeben. Wenn das Angebot unattraktiv ist, dann ist selbstverständlich das aktivierbare Potenzial geringer. Ist jedoch das Angebot gut entwickelt, ist selbstverständlich das Potenzial geringer. Im Umkehrschluss sollte daher methodisch untersucht werden, welche Verlagerungseffekte sich ergäben, wenn ein unterstelltes selbstverständlich dichter vertaktetes Zielkonzept zu Grunde gelegt wird. Im Konkreten: Wenn beispielsweise ein Halbstundentakt zwischen Viernheim und Lampertheim bestünde, wie viele neue Fahrgäste ließe sich gewinnen? Nähere siehe auch weiter unten.
- Wenn man von den Hauptströmen des MIV 10-20% auf den ÖV verlagert, lassen sich kostendeckende Verkehre und neue Angebote realisieren. Auch hier sind die Wechselwirkungen mit einer Weiter-Entwicklung des SPNV unzureichend.
- Der Nahverkehrsplan soll in die Zukunft gerichtet sein. Einmal mehr ermangelt der Nahverkehrsplan einer entsprechenden Prognose

Zusammenfassend ist zu festzuhalten, dass eine wichtige Chance vertan wird, wenn nicht zunächst eine schonungslose Analyse des Ist-Zustandes und Abschätzung der Verlagerungspotenziale aufgezeigt werden. Ausgehend von diesen Potenzialen und realisierbaren Einnahmewüchsen können die Ausgaben sachgerecht beziffert werden und Leistungen Schritt für Schritt beschrieben werden.

3. Unzureichende Integration des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Während mit dem jetzigen Nahverkehrsplan die Busentwicklung fortgeschrieben wird, ist für die SPNV-Entwicklung der gemeinsame Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) ausschlaggebend. Zudem wurden mit den SPNV-Ausschreibungen S-Bahn, Schienenverkehr Riedbahn und Main-Neckar-Bahn sowie Dieselnetz Südwest Tatsachen für einen sehr langen Zeitraum geschaffen. Da der SPNV in das Kapitel 5 Eingang findet und wir von dessen Funktion als Rückgrat des Nahverkehrs im Kreis Bergstraße überzeugt sind, sind nachfolgende Punkte zu beachten. Dieses Rückgrat wird nach vorliegendem Kenntnisstand auch künftig nicht der Nachfrage und den Möglichkeiten gerecht, wie sie sich in anderen Teilen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar bieten. Der Erfolg des S-Bahnsystems Rhein-Neckar zeigt sich insbesondere am Wochenende, wo die Nachfrage wesentlich angestiegen ist.

SPNV-Entwicklung

Es müssen SPNV-Entwicklungsmöglichkeiten als mögliche Verstärker für den Bus-ÖPNV aufgezeigt werden.

- Strecke Viernheim-Weinheim
- Straßenbahn-Verlängerung oder Neubauten: Alsbach-Bensheim, Lampertheim-Schönau/Sandhofen, Viernheim-Mannheim-Vogelstang, Heddesheim-Hirschberg, Zweisystemverkehr aus Richtung Viernheim und Weinheim ins Weschnitztal, daran angegliedert und zur Schließung der Lücken in Richtung Darmstadt Betrachtung einer Verknüpfung Meterspur Nord-Süd entlang Bergstraße
- Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach für schnellere und wirtschaftlichere Zug-Umläufe
- Wiederaufbau des Ausweichgleises Zwingenberg
- Drittes Gleis Bensheim Bf-Bensheim Auerbach ermöglicht umsteigefreien SPNV bis zum Schulzentrum und Einsparung von Busleistungen.

Elektrifizierung für nachhaltige Entwicklung im postfossilen Zeitalter

- Bensheim – Worms,
- Weinheim – Fürth mit Option Ast Mörlenbach - Wald-Michelbach,
- Weinheim-Viernheim mit Option der Anbindung an eine Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Haltepunkte:

Main-Neckar-Bahn:

- Haltepunkt Bensheim-Schulzentrum

Weinheim-Fürth:

- Birkenau-Tuchbleiche (Wohngebiet Wachenburg)
- Birkenau-Ost (Hornbach, Freibad)
- Mörlenbach-Lessingstr. /Bettenbach
- Mörlenbach-Schmittgasse/Rathaus
- Mörlenbach-Aldi/Edeka/Groß-Breitenbach
- Rimbach-Reitplatz (Gymnasium)

Bensheim-Lorsch (Nibelungenbahn)

- Gewerbegebiet-Süd (bei Fa. Sirona)
- Bürstadt-Sportpark
- Lampertheim-Hofheim-Ost

Betriebs- und Taktzeiten

- Fehlender Halbstundentakt außer Weschnitztalbahn, Riedbahn mit 20/40-Minuten-Wackeltakt und Bensheim-Mannheim mit Lücken tagsüber sowie abends und am Wochenende.
- Für den Busverkehr wesentlich ist ein attraktiver SPNV. Darmstadt mit ziemlich hohen Fahrgastzahlen, jedoch soll nur Stundentakt angeboten werden. Die S-Bahn war mal bis Darmstadt geplant (VRN 2004. Rhein-Neckar-Takt 2010). Warum ist diese nicht mehr so vorgesehen?

4. Mobilitätsmanagement bzw. Mobilitätsplan

Wir begrüßen die Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Es ist auch wünschenswert, dass sich

anderen Verkehrsarten angenommen wird. Diesem wird jedoch unzureichend nachgegangen, zu sehr auf die Frage der Zugänglichkeit abgestellt, Maßnahmen zur Minderung des Pkw-Einsatzes sträflich vermisst. Daher ist der Begriff des Mobilitätsplans zurückzuweisen. Insbesondere bedarf es auch hier einer umfassenderen Analyse der Verkehrsarten Zufußgehen, Fahrrad fahren und Pkw-Nutzung.

Gleichwohl ist zu fragen, wie die hoch sich Kosten für diese Maßnahmen belaufen. Der Fahrgastverband Pro Bahn begrüßt solche Maßnahmen, sieht jedoch dies als zweitrangig an, wenn unter den Kostendiktat der Kernaufgabe Nahverkehrsbedienung nicht ausreichend nachgekommen werden kann. Daher die Frage: Was kostet das Mobilitätsmanagement?

Als wesentlich wirksamer sehen wir folgende Punkte an:

- Was wird getan, damit Fahrgäste umfassende Informationen über Fahrschein, Fahrplan und Angebot haben und Zugang erhalten?
- Wie und wo können Fahrgäste im Kreis Bergstraße Mehrfahrtenkarten erwerben?
- Wie wird lückenhaften Linienplänen beispielsweise in den Bussen der Firma Nahverkehrsservice entgegengewirkt. Wie kann es sein, das in Bensheim Busse herumfahren, die Pläne enthalten, wo nur Linien dieser Gesellschaft abgebildet sind? Das verwirrt Fahrgäste.
- Warum verkauft die Deutsche Bahn im Bahnhof Bensheim nur Fahrgäste des DB-Tarifs nicht jedoch des VRN-Tarifs? Was wir hier getan? Würden sich die anderen Verkehrsunternehmen im Kreis Bergstraße hier ebenfalls verschließen, bekämen die Fahrgäste nur Fahrscheine in der VRN-Zentrale in Mannheim oder im Internet.

5. Kreisübergreifende Verkehre kaum thematisiert:

Neben grundsätzlichen Aussagen zu kreisübergreifenden Busverkehren sind mindestens folgende Strecken in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und das Bedienungsangebot zu erläutern:

- Hüttenfeld-Hemsbach,
- Grasellenbach-Hiltersklingen,
- Wald-Michelbach-Beerfelden,
- Gernsheim-Langwaden-Bensheim,
- Absteinach-Heiligkreuzsteinach,
- Brandau-Gadernheim-Fürth
- Reichenbach-Eberstadt
- Lampertheim-Mannheim

6. Busverkehr

Folgende Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt:

- Halbstunden-Takt Heppenheim – Fürth und Worms – Lampertheim
- Anbindung Biblis und Groß-Rohrheim Richtung Bergstraße (HP)
- Integraler Taktknoten Wald-Michelbach

Warum werden Busrelationen unterbrochen? Diese Lücken erfordern Umsteigevorgänge und sind unattraktiv. Beispiele:

- Brechpunkt in Birkenau „kurz vor den Toren Weinheims“
- Brechpunkt Linie 642 in Hofheim (Anbindung Wehrzollhaus - Worms?). Diese Linie ist als nachfragestarke sogar in der Achse des Grundnetzes I. Ordnung enthalten

- Fragliche Teilung Linie 641 (Anbindung Einhausen Siedlung?)

Aussagen zu folgenden Linien:

- Direktverbindung Lampertheim - Hüttenfeld – Heppenheim
- Heppenheim - Bonsweiher - Mörlenbach im regelmäßigen Betrieb erforderlich.
- Verschwiegenheit bei Lokalverkehren z.B. Linien 675 & 676 (Keine Zukunftsperspektiven im NVP? Verkehre nicht von Bedeutung?)
- Parallelverkehre: Nibelungenbahn, zwischen Biblis und Groß-Rohrheim oder im Bereich Rimbach-Fürth sind als jeweiligem Zubringen zu den Haltestellen geeignet. Der frühere VRN-Geschäftsführer wurde durch seine parallelen Busbedienungen als Zubringer zum SPNV berühmt.

Es fehlen Aussagen folgende Bus-Bus-Verknüpfungen:

- Viernheim-Heddesheim,
- Hüttenfeld-Hemsbach

Es fehlen Aussagen zur Verknüpfung Schiene-Bus:

- Biblis
- Bürstadt: 8 Min. zu lange; Halbstundentakt würde andere Betriebszeiten auf Riedbahn erfordern.
- Lorsch

7. Fragen/Anmerkungen zu einzelnen Fundstellen

Stelle im NVP	Frage/Anmerkung
---------------	-----------------

1. Einleitung

60.000 Fahrgäste im ÖPNV	Nur Bus oder auch Schiene? Wie viele sind es im MIV?
Auf den Hauptachsen bestehen schon heute größtenteils regelmäßige Taktverkehre. Dieses Angebot soll mit dem Ziel eines Integralen Taktfahrplans weiter ausgebaut werden.	Solche Verknüpfung können wir kaum erkennen.
Befassung mit Mobilitätsmanagement, Mobilitätsverbund...	Reicht nicht die Befassung mit ÖPNV aus? Ressourcen für Mobilitäts-Management nicht vorhanden?
Im Zeitraum des Nahverkehrsplans werden im Schienenverkehr neue Betriebskonzepte umgesetzt. Damit wird der gesamte ÖPNV deutlich an Attraktivität gewinnen.	Welche Maßnahmen? Betrieblich, Verknüpfung „seamless travel“?

2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit 613 PKW pro 1.000 Einwohner verfügt die weit überwiegende Zahl der Haushalte im Kreis Bergstraße über einen Zugang zu einem PKW. Soll der ÖPNV als Konkurrenz zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden	Pkw je 1000 Ew. Beinhaltet auch Personen < 18 Jahre Um zielführende Aussage hier zu treffen ist die HH-Motorisierung oder noch besser pers. Verfügbarkeit maßgebend. Was sagten die Äußerungen hinsichtlich des Willens, den Pkw zu nutzen aus. Manche haben den Pkw, weil es die sozialräumlichen Bedingungen erfordert? Was sagen die Äußerungen hinsichtlich der Bereitschaft aus, bei entsprechend
---	--

<p>Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potentiale festzustellen und daraus planerische Vorschläge abzuleiten.</p>	<p>gutem ÖPNV-Angebot den Pkw nicht einzusetzen? Z. B. Theaterbesuch in den Oberzentren Mannheim, Darmstadt, Heidelberg.</p>
--	--

4. Ziele

<p>Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen. • Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen. • Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrten pro Woche (Mo-Fr) nicht unterschreiten. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein. 	<p>Widersprüchlich:</p> <p>Oft keine vertaktete Anbindung an den SPNV gewährleistet. Siedlungstätigkeit fernab von den Achsen.</p> <p>Danach dürfte Lorsch nicht weiter wachsen.</p>
--	--

<p>Abb. 5</p>	<p>Auch Schiene? Wichtig ist das Erschließen von Fahrgastpotenzialen am Wochenende um so dem demografischen Rückgang der Schülerzahlen entgegen zu wirken. Warum zählt Beruf zu Jedermannverkehr? Nur 16-65-jährige sind theoretisch berufstätig, in Wahrheit wesentlich weniger (A-lose, Studierende, Erziehende...). Veränderte Schulanfangszeiten schon bedacht?</p>
---------------	---

<p>Konsequenzen aus der Bev. Entwicklung Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr widerspiegeln, da mit dem Rückgang gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Dies führt zu neuen Anforderungen an den ÖPNV Insbesondere im Odenwald wird zukünftig das Thema Daseinsvorsorge und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung an Bedeutung zunehmen. Im Ausbildungsverkehr werden diese strukturellen Veränderungen in Bezug auf die anzubietende Fahrtenanzahl nicht spürbar werden. Es müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Gegebenenfalls wird eine Neustrukturierung von Schulstandorten zu prüfen sein.</p>	<p>Statt den Rückgang als Verlust der Nachfrage anzusehen, ist über die Attraktivierung für den Freizeit-/Einkaufsverkehr nachzudenken. Einsparpotenziale durch versetzte Schulanfangszeiten (Untersuchung Technische Universität Darmstadt).</p>
--	---

<p>Abb. 14</p>	<p>Quelle? Jahr? Abbildung zeigt das im Verhältnis zum Angebot hohe Fahrgastaufkommen auf der Main-Neckar-Bahn (nur Neckartal schneidet besser ab); weniger Riedbahn, wo mehr Züge fahren. Insbesondere kaum Reduktion Richtung</p>
----------------	---

	DA, wo mit wenigen Ausnahmen nur der Stundentakt vorherrscht. Gleichwohl leben dort viel mehr Menschen.
Potenzialanalyse	
	Auch im Segment des Azubi-Verkehrs sind Potenziale auszuschöpfen: Studierende, motorisierte Azubis. Umgekehrt sind Kundinnen und Kunden im Jedermannverkehr nicht automatisch „wahlfreie“ bezüglich des Verkehrsmittels. Zudem ergeben sich Potenziale durch Zielwahlbeeinflussung aller potenziellen Nutzerinnen und Nutzer.
Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, müssen beide Bedingungen erfüllt sein: ein ausreichendes Angebot und eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage. . Da ein 30- bzw. 60-Min-Takt eine entsprechende Fahrgastnachfrage bedingt, wurden auch nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 5.000 Personen herangezogen.	5.000 Personen etwas zu hoch. Wo ist die höchste Fahrgastnachfrage?
Ried Bei der Umliegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz (s. Abbildung 20) zeigt sich, dass die Riedbahn (Frankfurt – Biblis – Lampertheim – Mannheim) eine Nachfrage von über 20 % im Jedermannverkehr erzielt.	Was heißt 20%? Geht es hier um einen Anteil? Wo sind die IV-Zahlen für das Netz? Nicht dargestellt.
Bergstraße	Auch hier die Frage? Wie hoch ist der MIV? Welche Zwecke? Ziele?
Abb. 22	Was ist Potenzial? Dort, wo der Anteil hoch ist, ist das ÖPNV-Potenzial hoch? Ist Potenzial die vom ÖPNV noch zu erschließende Nachfrage?

5. Angebotskonzeption

Mehrleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • S- Bahn Main-Neckar-Bahn: zusätzliche Kurse am Wochenende: Gerade Stunden? • Unter der Woche Schließung der Lücken 10:32 und 16:32 ab Bensheim? • RE/SE: Wiederherstellung 60-min.-Takt auf Riedbahn. • Warum kein RE auf der Main-Neckar-Bahn am WE? • RE Mo-Fr: welche Kurse kommen hinzu? Oder nur Mehrleistung Wiesloch? • Dieselnetz Lorsch: Durchgehend 60-Min. 5-20 Uhr?
Verknüpfungspunkte	Warum nicht Lorsch?

6. Umsetzung

Tab. 12 a	Fast nur „+“-Werte; welche Ausweitung bedeuten diese Betriebsleitungen?
-----------	---

An dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

Peter Castellanos, Peter Endemann, Sven Graher, Dr. Gottlob Gienger