



ÖPNV und Demografischer Wandel

Situation im Kreis Bergstraße aus Fahrgastsicht

SPD im Dialog, 6.3.2015

Unsere allgemeinen Ziele

- Förderung Personen- und Güterverkehr
- Lückenloses ÖPNV-Angebot im Integralen Taktfahrplan
- Bürgerbeteiligung
 - Transparenz in Angebotsplanung
 - Dauerhafte Einbindung bei Vorhaben ausführender Stellen (z.B. RMV, VRN)
- Mindeststandards Nahverkehr
 - Tagesdurchgängige regelmäßige Verbindungen (mind. 5-1 h)
 - Halbstundentakt Schienenpersonennahverkehr
- Nutzergerechte Entwicklung Schienenpersonenfernverkehr
 - Vollanbindung Darmstadt Hbf an Neubaustrecke
 - Sicherstellung bestehender Verkehrsbedienung (z.B. Stundentakt Main-Neckar-Bahn)
- Regionalplanerische Siedlungsentwicklung an Schienenachsen



1. ÖPNV

- Verkehrsmittelvergleich
- Volkswirtschaftliche Kosten
- Wann wird ÖPNV angenommen?

Verkehrsmittelvergleich

- Allgemeine Sicht auf verschiedene Verkehrsmittel
 - Vergleich Flächeninanspruchnahme pro Person



- ➔ Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Flächenverbrauch „unschlagbar“
- ➔ Verlagerung zum Umweltverbund bietet Chancen für öffentlichen Raum („Leben statt parken“)

Verkehrsmittelvergleich

► Allgemeine Sicht auf verschiedene Verkehrsmittel

- Nutzung von Rad, Fuß und ÖPNV hält fit durch Bewegung
 - Gewinn für individuelle Gesundheit bei gleichzeitigen Kostenersparnissen für Allgemeinheit
- ÖPNV reduziert Verkehr und senkt damit **Volkswirtschaftliche Kosten**
 - Gilt sowohl für ländlichen, als auch für städtischen ÖPNV!

Was sind volkswirtschaftliche Kosten?

Volkswirtschaftliche Kosten

► Straßennutzung

→ ÖPNV senkt Unterhaltskosten für Straßen

► Unfälle

→ ÖPNV reduziert Unfallwahrscheinlichkeit und damit Kosten für...:

- Ärztliche Behandlung
- Rehabilitation
- Vorübergehenden oder kompletten Arbeitsausfall

**DE 2012:
32 Mrd. €***

► Umwelt

→ ÖPNV verringert Lärm und Emissionen und damit Kosten für...:

- Behandlung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, verursacht durch Stress
- Wertverlust von Immobilien

* Gesamtunfallkosten Deutschland 2012, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2014

Volkswirtschaftliche Kosten



© Frank Schröter

Wann wird ÖPNV angenommen?

► Fahrgastsicht

- Regelmäßiges Angebot über den ganzen Tag notwendig, bei dem Fahrt zum Zielpunkt garantiert ist
 - Vernetzung des ÖPNV sehr wichtig (Integraler Taktfahrplan)!
 - Ein Fahrplan, der sich ausschließlich auf den Schülerverkehr stützt ist unübersichtlich bzw. schlecht merkbar!
 - Abgestimmte Anschlüsse zwischen Bus <-> Bahn <-> Ruftaxi
- Angenehme Aufenthaltsqualität beim Warten, Ein-/Ausstieg und Fahren für alle
 - Haltestellen- und Fahrzeugausstattung auf dem neusten Stand der Technik halten.
 - Inklusion und ÖPNV (>> Analyse aus Fahrgastsicht [HIER*](#))

* <http://www.pro-bahn.de/starkenburger/fach-Dateien/2014/%C3%96PNV%20&%20Inklusion%20-%202025.9.2014%20FINAL.pdf>

Wann wird ÖPNV angenommen?

► Fahrgastsicht

- Flexibilität durch hohe Taktung
 - Optimal: Mindestens Halbstundentakt
- Kurze Wege zu den Haltestellen
 - Sowohl Bahn als auch Bus!
- „Ein ÖPNV ein Preis“ (Bsp. Ruftaxi)
 - Keine Sondertarife, die von Gemeinde zu Gemeinde variieren
 - Neben VRN-Zeitkarten, sollten auch diejenigen des RMV unbeschränkt gelten

→ Wachsendes Angebot und hoher Komfort steigert Fahrgastzahlen und damit Fahrgeldeinnahmen

Erkenntnisse ÖPNV

- Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Reduktion des Flächenverbrauchs für Verkehr
- Senkung volkswirtschaftlicher Kosten im Verkehrsbereich nur durch Förderung des Umweltverbundes (für weite Strecken vor allem ÖPNV) möglich
- Wachsendes Angebot und hoher Komfort steigert Fahrgastzahlen und damit Fahrgeldeinnahmen

2. Kreis Bergstraße

- Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?
- Trends
- Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße
 - Gegensteuern „ÖPNV-schädlicher“ Trends
 - Barrierefreiheit
 - Gute Seiten

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

► Definition „ländlicher Raum“ (?)

Den ländlichen Raum gibt es nicht!

Subjektiv:

„Gebiet außerhalb von Städten oder Städtischen Gemeinden“

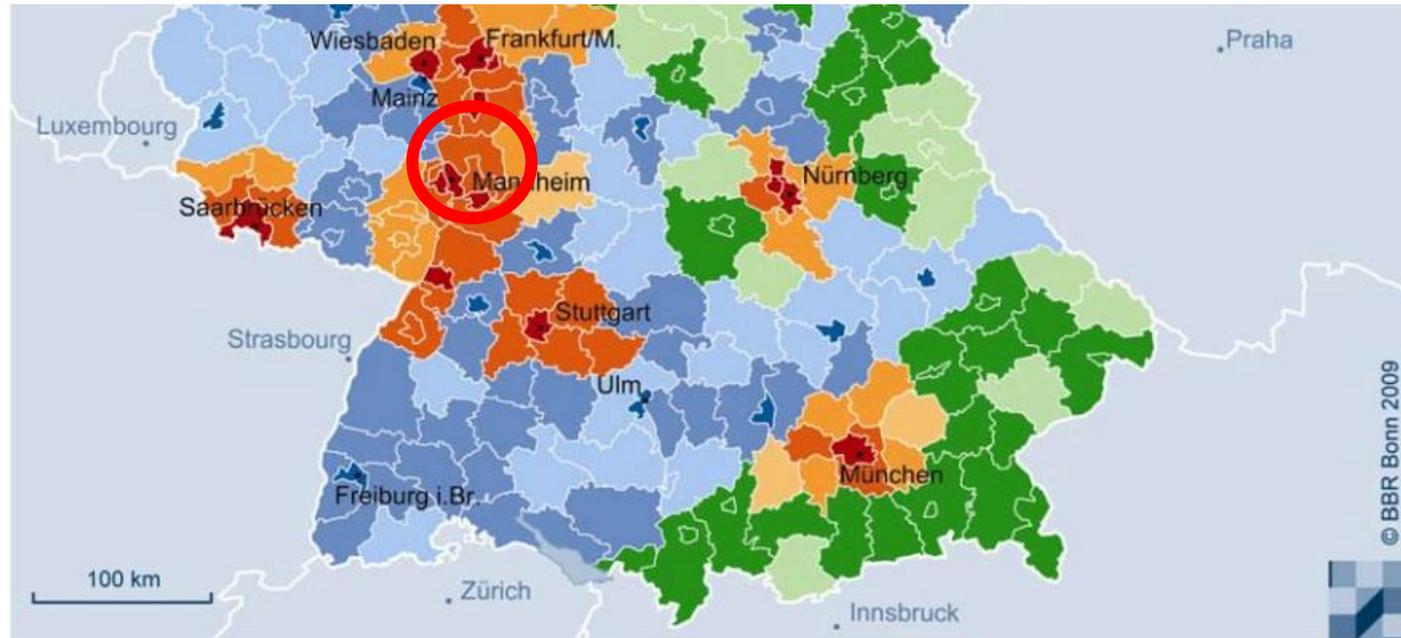
(Schlömer/Spangenberg, Ländliche Räume im demografischen Wandel, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2009)

Objektiv:

- Siedlungsstrukturelle Kreistypen (Bundesinstitut für Bau- Stadt, und Raumforschung)
- Raumstrukturtypen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung)
- ...

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

► Siedlungsstruktureller Kreistyp



→ „Hochverdichteter Kreis“

Agglomerationsräume

- Kernstädte
- Hochverdichtete Kreise
- Verdichtete Kreise
- Ländliche Kreise

Verstädterte Räume

- Kernstädte
- Verdichtete Kreise
- Ländliche Kreise

Ländliche Räume

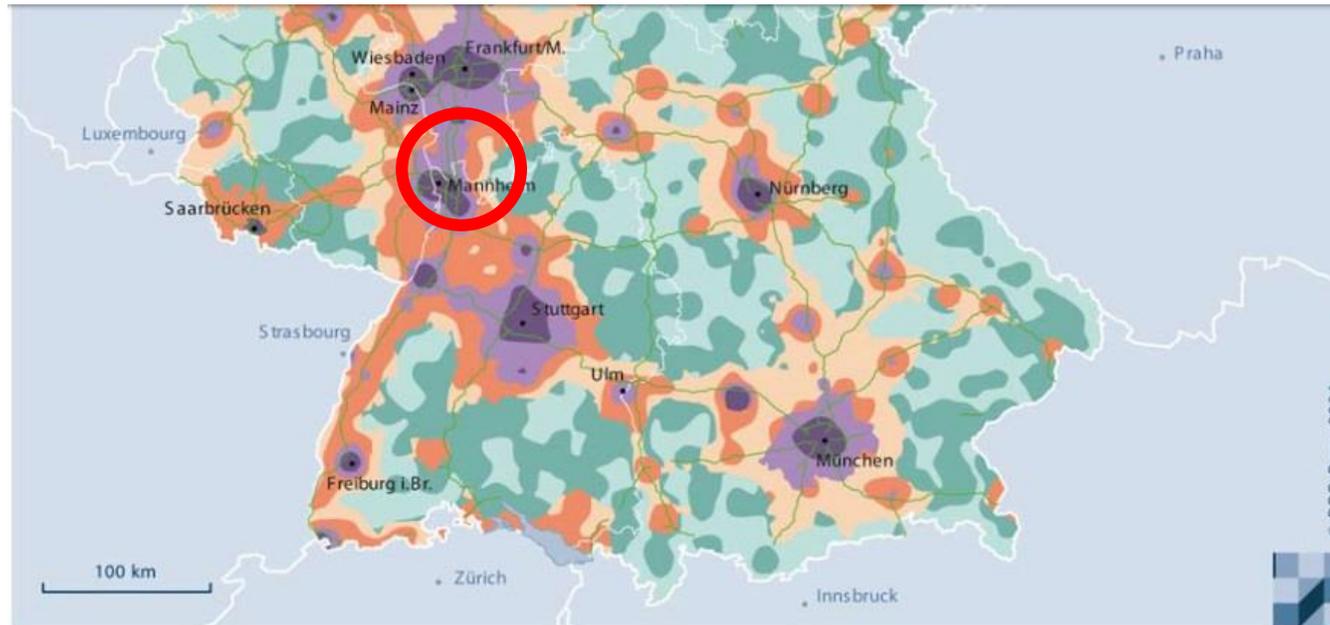
- Ländliche Kreise höherer Dichte
- Ländliche Kreise geringerer Dichte

Datenbasis: Laufende Raumeobachtung des BBSR,
Geometrische Grundlage: BKG, eigene Fortführung 31.12.2008

© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung,
2009

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

► Raumstruktur



Raumstruktur
nach Zentrierreichbarkeit und Bevölkerungsdichte

- Innerer Zentralraum
- Äußerer Zentralraum
- Zwischenraum mit Verdichtungsansätzen
- Zwischenraum geringer Dichte
- Peripherraum mit Verdichtungsansätzen
- Peripherraum sehr geringer Dichte
- Bundesautobahn

Quellen:

Laufende Raumbeobachtung des BBR, Laufende Raumbeobachtung des BBR Europa, Erreichbarkeitsmodell des BBR, Projektergebnisse Espon Projekt Nr. 1.1.1
Datengrundlagen:
Fortsetzung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder, ATKIS: Basis-DLM, LOCAL Demographie - infas GEODaten, Bevölkerungsdaten der nationalen Statistischen Ämter auf Gemeindebasis, Einteilung der MEGA; Espon Datenbank

Anmerkung:

Die Raumtypen basieren auf einer Überlagerung der Zentrierreichbarkeit und der Bevölkerungsdichte im Umkreis von 12 km.

→ „Äußerer Zentralraum“
(Städte entlang Bergstraße)

→ „Zwischenraum mit
Verdichtungsansätzen“
(Odenwaldgemeinden)

© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung, 2004

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

► Einwohnerdichte



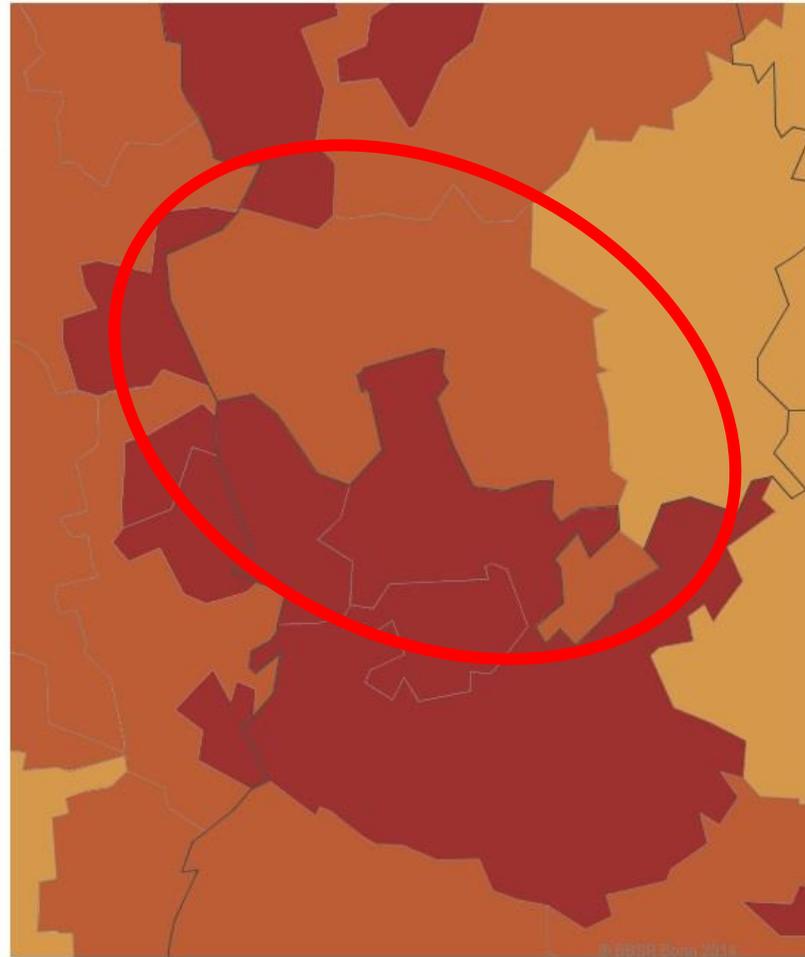
Einwohnerdichte

Name: keine Auswahl

Wert: keine Auswahl

Einwohner je km² Katasterfläche 2011

- bis unter 100
- 100 bis unter 200
- 200 bis unter 500
- 500 bis unter 1 000
- 1 000 und mehr



→ „200 bis < 500 Einwohner/km²“

© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung

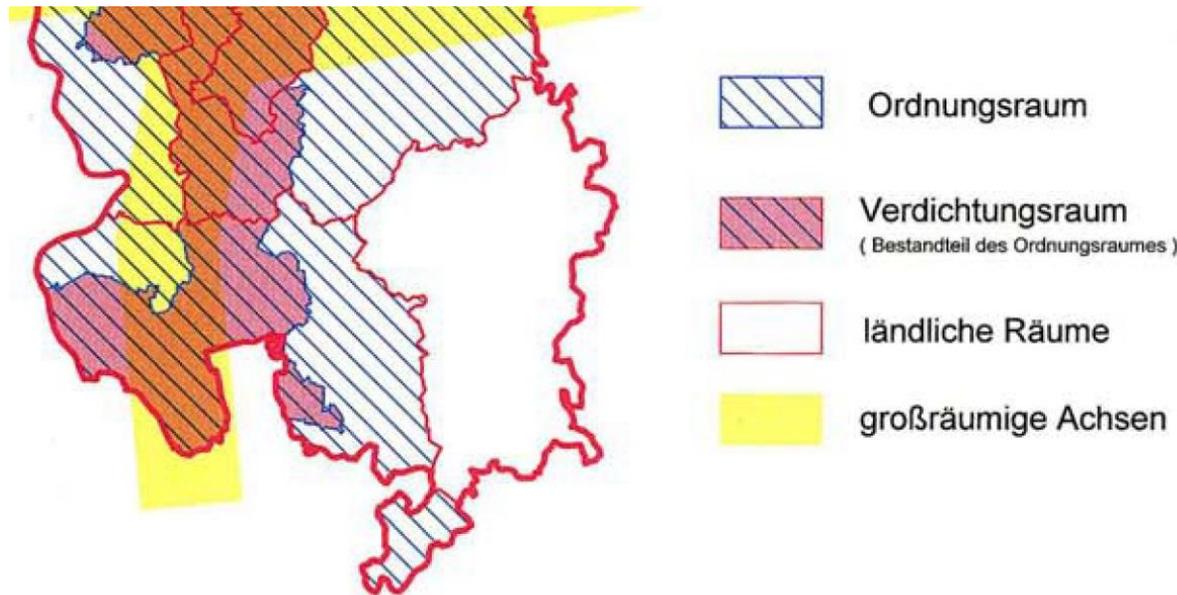


Datenbasis: Laufende Raumbewachung
des BBSR, Bevölkerungsforschung
des Bundes und der Länder

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

► Zentrale Erkenntnis

- Sowohl städtische, als auch Übergangsstrukturen zum ländlichen Raum („Verdichtungsrandzonen“) vorhanden.
- Siehe auch Landesentwicklungsplan Hessen 2000: „Verdichtungs- und Ordnungsraum“



→ „Ordnungsraum“

→ Kein ländlicher Raum!

Quelle: Landesentwicklungsplan Hessen 2000

Ist Kreis Bergstraße „ländlicher Raum“?

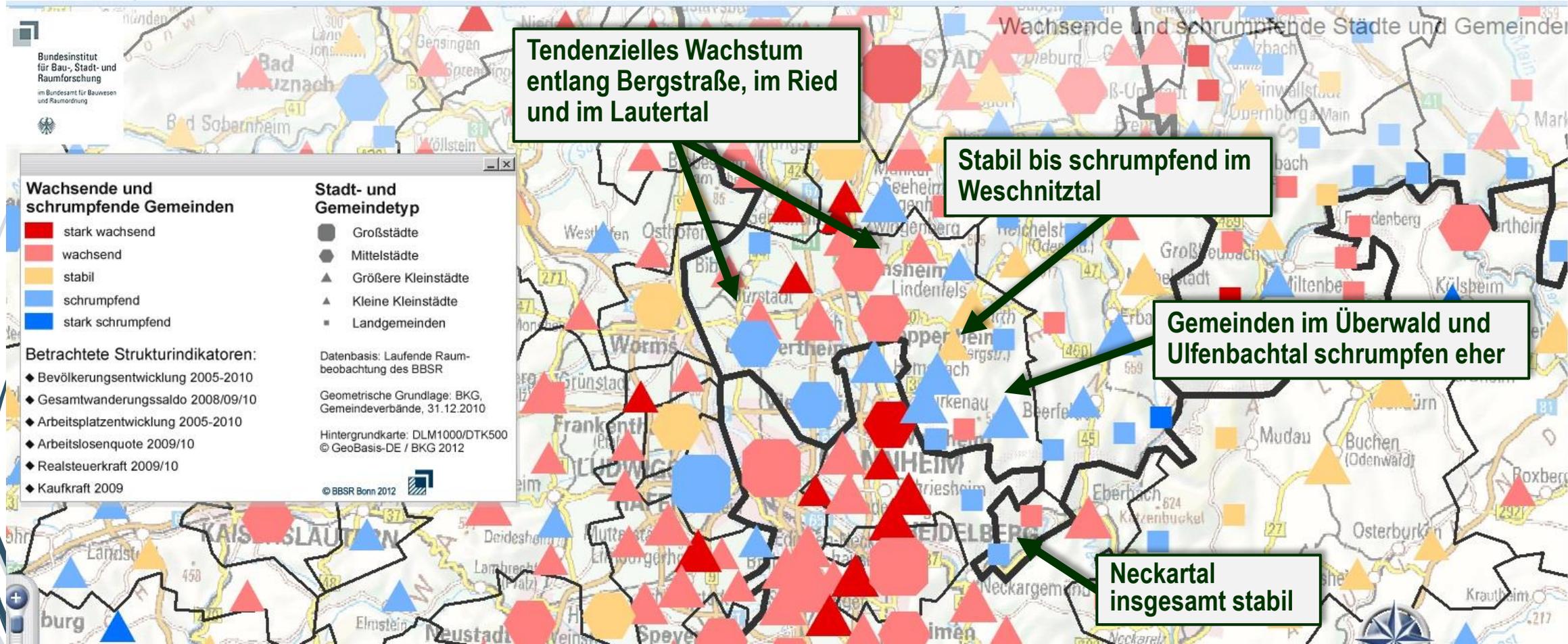
► Bedeutung für ÖPNV

- ➔ Weiterentwicklung des ÖPNV birgt insgesamt viele Fahrgastpotenziale
 - Dichte Besiedelung
 - Relativ einfache Bündelungsmöglichkeiten der Verkehrsströme durch Talstrukturen im weniger verdichteten Teil des Kreise
- ➔ „Leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs [sind] zu gewährleisten“
(Regionalplan Südhessen 2010, S.13)
- ➔ „eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel [ist] anzustreben“ (Regionalplan Südhessen 2010, S.13)

Trends

► Bevölkerungsentwicklung Kreis Bergstraße

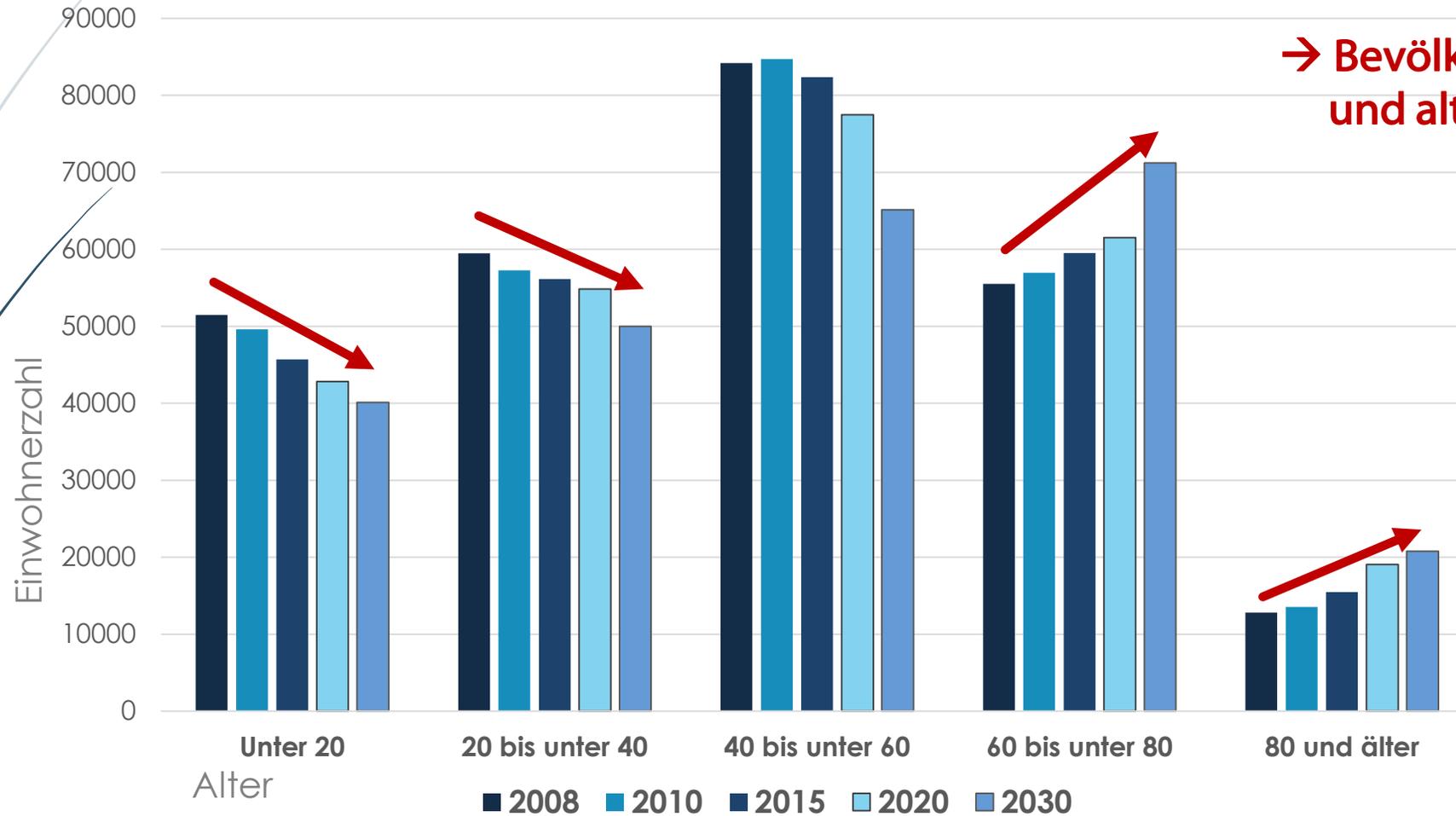
© Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung, 2012



Trends

Bevölkerungsprognose Kreis Bergstraße 2008 – 2030

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2010



→ Bevölkerungsrückgang und alternde Gesellschaft

Trends

➤ Bedeutung für ÖPNV

- Viele ältere Menschen trauen sich Pkw-Fahren nicht zu
 - Gesundheitliche Gründe („Kann nicht mehr“)
 - Stress beim Autofahren / Sorge vor Unfällen („Will nicht mehr“)

➔ **Schaffung von akzeptablen Alternativen zur Fortbewegung**

Trends

➤ Bedeutung für ÖPNV

- Schülerverkehr Haupteinnahmequelle für ÖPNV in weiten Teilen des Kreises
 - Sinkender Anteil unter 20 Jähriger >> Weniger Mittel für Schülerbusse
 - Angebotskürzungen im herkömmlichen Linienverkehr möglich, sofern nicht andere Kundengruppen erschlossen werden!
 - Zukünftige Kundengruppen halten! (Angebote für Jugendliche)

Gegensteuern:

➔ **Schaffung von Angeboten für Jedermannverkehr**

- ① **Schließung wichtiger Netzlücken**
- ② **Vernetzung des vorhandenen Angebotes (Integraler Taktfahrplan)**
- ③ **Erschließung von ungenutzten Potenzialen**

➔ **Anbindung aller Orte im Taktfahrplan**

Trends

► Bedeutung für ÖPNV

- Städte wachsen und damit auch Verkehr (Landflucht)
 - Anforderungen an Stadtverkehr wachsen
 - Ohne Verkehrsverlagerung droht Verlust von Lebensqualität in Städten

Gegensteuern:

→ **Kundennähe herstellen**

- ① Erhöhung Haltestellendichte (sowohl Bahn- als auch Busverkehr!)
- ② Erhöhung Bedienungsstandard (Taktung)
- ③ Erhöhung Verbindungsstandard (Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV senken)

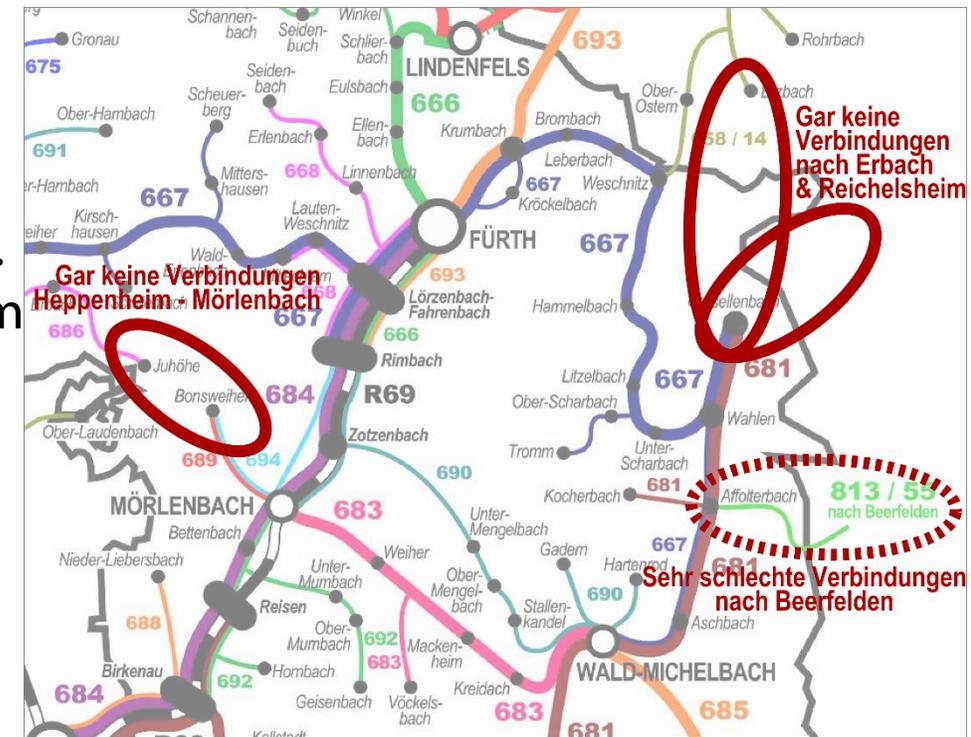
→ **Errichtung moderner Stadtbus- bzw. Gemeindebussysteme**

- z.B. Heppenheim, Bensheim, Bürstadt, Fürth,...

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

① Wichtige Netzlücken

- Heppenheim – Lampertheim
- Heppenheim – Mörlenbach
- Heppenheim – Laudenbach – Weinh.
- Bensheim – Groß-Rohrh. & Gernsheim
- Grasellenbach – Erbach (Odw)
- Grasellenbach – Reichelsheim
- Wald-Michelbach – Beerfelden*
- Beedenkirchen – Kreis DA-DI
- Gadernheim – Ober-Ramstadt*
- Absteinach – Heiligkreuzsteinach
- *Bald:* Lampertheim – Sandhofen



Beispiele im Odenwald, © Peter Castellanos

* Keine attraktiven Verbindungen, obwohl viel Potenzial

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

① Wichtige Netzlücken ■

→ Verstärkte Abhängigkeit vom Auto



**Widerspruch zu Zielen im
Regionalplan Südhessen 2010**

→ Fehlen benannter Verbindungen verhindert gesellschaftliche Teilhabe

→ Artikel 11 GG: Recht auf Freizügigkeit*

→ Durch fehlende Verbindungen beeinträchtigt?

→ Potenzialanalyse Nahverkehrsplan 2014-2019 nicht ausführlich genug dargestellt

→ Keine Aussagen zu kreisüberschreitenden Verkehrsströmen in alle Nachbarkreise außerhalb des Berufsverkehrs

* Recht zur freien Wahl des Wohn- und Aufenthaltsortes

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

② Vernetzung vorhandenes Angebot

- Laut Nahverkehrsplan 2014-2018 Errichtung eines integralen Taktknoten in Wald-Michelbach (+)
 - Definition weiterer Taktknoten fehlt (z.B. Fürth, Mörlenbach, Bensheim,...) -
- Jede Gemeinde organisiert eigenen Ruftaxiverkehr. (-)
 - Oftmals kein Taktverkehr
 - Linien enden i.d.R. an Gemeindegrenzen, Verkehrsbedürfnisse aber nicht!
 - Kommunen tragen finanzielle Verantwortung
- Netzlücken erhöhen Reisezeit im ÖPNV (Ⓝ Verbindungsstandard) -

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

② Vernetzung vorhandenes Angebot

- Ansätze für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) erkennbar, allerdings nicht umfassend genug
- Einheitliches Ruftaxi-/Rufbuskonzept für gesamten Kreis erforderlich
(Unter finanzieller Beteiligung des Kreises!)
- Schließung von Netzlücken muss Hauptaufgabe künftiger Nahverkehrsplanung sein!
(Aktuell: Nur mäßig bis schlechte Behebung)

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

③ Potenzial: Tourismus

→ Idee: „NaTourBus“ zwischen Bensheim und Erbach

- Heute schon im Takt verkehrende Linienbusse ausgestattet mit Radanhänger
- Durchgehende kreisübergreifende Verbindung (neues Angebotskonzept)
- Ergänzung zum bestehenden NaTourBus im Odenwaldkreis
- Beförderungsgarantie für Radfahrer(!)
- Erhöhung Einzugsradius vorhandener Haltestellen



NaTourBus © OREG



NeObus © Neckar-Odenwald-Kreis

Erfolgreiche Freizeitbusse

KREIS 22.11.2014

Der Räuberbus ist ein Erfolgsmodell

Gemeinderat befasste sich mit touristischen Angeboten – Mitarbeit in Tourismusgemeinschaft Heilbronner Land wird geprüft

Tourismus hat für die Gemeinde eine wachsende Bedeutung. Über aktuelle Beteiligungen und Projekte im touristischen Bereich informierte Bürgermeister Uwe Bossert jetzt den Gemeinderat.



Der Räuberbus ist ein Erfolgsmodell

SPIEGELBERG (pm). Der Wetzsteinstollen konnte im Jahr 2014 etwa 800 Besucher verzeichnen, das Spiegelberger Glasmuseum kann 2014 sogar mit über 1000 Besuchern aufwarten. Bürgermeister Bossert dankte den ehrenamtlichen Kräften für ihren Einsatz vor Ort bei diesen Einrichtungen, ohne die dieses Angebot nicht möglich wäre.

Der Freizeitbus Räuberbus hat 2014 etwa 2400 Fahrgäste befördert, bei der Beförderung von Fahrrädern konnte sogar ein deutlicher Zuwachs von 135 Fahrrädern im Jahr 2013 auf 223 Fahrräder in diesem Jahr

verzeichnet werden. Bossert informierte weiter, dass ab dem nächsten Jahr die Räuberbussaison um vier Wochen verlängert wird.

© bkz-online, 2014

- Kooperation zwischen Rems-Murr-Kreis, Landkreis Heilbronn, und den Kommunen Sulzbach an der Murr, Spiegelberg und Wüstenrot

Erfolgreiche Freizeitbusse



DER LANDKREIS

LANDRATSAMT

BÜRGERSERVICE

POLITIK

BILDUNG

AKTUELLE THEMEN

Sie sind hier: Aktuelle Themen > Neuigkeiten > Erfolgreiche Saison für den NeO-BUS b...

AKTUELLE THEMEN

- » Der Landkreis
- » Landratsamt
- » Bürgerservice
- » Politik
- » Bildung
- » Aktuelle Themen
 - › Top Themen
 - › Projekte
 - › **Neuigkeiten**
 - . Archiv 2009-2010
 - . Archiv 2011
 - . Archiv 2012
 - . Archiv 2013

Erfolgreiche Saison für den NeO-BUS beendet

» 14.11.2014 14:36

Eine Radtour im Odenwald ist landschaftlich sehr reizvoll, aber wegen des Höhenprofils leider oft anstrengend. Schon seit vier Jahren schafft hier der NeO-BUS Abhilfe. Immer von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen bringt er Radfahrer und Wanderer inklusive Fahrrad von Eberbach am Neckar über Waldbrunn, Mudau und Kirchzell nach Amorbach und zurück. Mit Zu- und Aussteigemöglichkeiten an jedem Ort.

Fahrräder finden im mitgeführten Radanhänger Platz, die Kosten für das Fahrrad sind im Fahrpreis inbegriffen. Der Fahrplan ist optimal auf die Anschlüsse in Eberbach und Amorbach abgestimmt. Dort kann dann auch die Bahn in Anspruch genommen oder der Umstieg auf den NaTourBus (pendelt zwischen Miltenberg, Amorbach, Michelstadt, Erbach, Beerfelden und Eberbach) eingeplant werden, so dass bequem richtig große Touren geradelt werden können. Eine Radtour am Neckar mit einer Tour am Main verknüpfen? Kein Problem mit Hilfe des NeO-Busses. Oder eine Tour, die in Mudau startet, der Wanderbahn stetig bergab nach Mosbach folgt und dann am Neckar entlang bis Eberbach führt? Auch ohne sportliche Höchstleistung ist dieser Weg gut

Mehr zum Thema:

 [Verschlüsselte email](#)

© Neckar-Odenwald-Kreis

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

③ Potenziale außerhalb des Schülerverkehrs

- Idee: NaTourBus zwischen Bensheim und Erbach (Odw) für Freizeitverkehr
 - Weitere Beispiele: BurgenBus, Limesbus, Waldbus, ...
- Verkehrsanteile im Einkaufsverkehr sollten stärker forciert werden
 - Attraktives Angebot muss auch vormittags vorhanden sein
- Potenziale im Berufsverkehr nicht vollständig ausgeschöpft
 - z.B. Verbindungen zwischen Lautertal und Darmstadt über Balkhausen und Ober-Ramstadt
 - ...
- Spätverbindungen

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

③ Potenzial: Spätverkehr

→ Bsp. 1) Letzte Fahrtmöglichkeiten ab Weinheim ins Weschnitztal:

Mo-Fr:	 19.51h	 22.17h	-
Sa:	 21.51h,	 0.22h	(+)
So:	 19.51h,	 20.50h	-

→ Bsp.2) Letzte Fahrtmöglichkeiten Bensheim – Bürstadt

Mo-Fr:	 20.12h	 22.15h	-
Sa, So:	 19.14h	 20.05h	-

→ Kaum Gemeindegrenzen-überschreitende Ruftaxiliniien vorhanden
(z.B. Bensheim – Lautertal)

→ Ruftaxi muss Kreissache werden!

→ Gewährleistung umfassender Mobilität anhand durchgehender
Nachtverbindungen nötig.

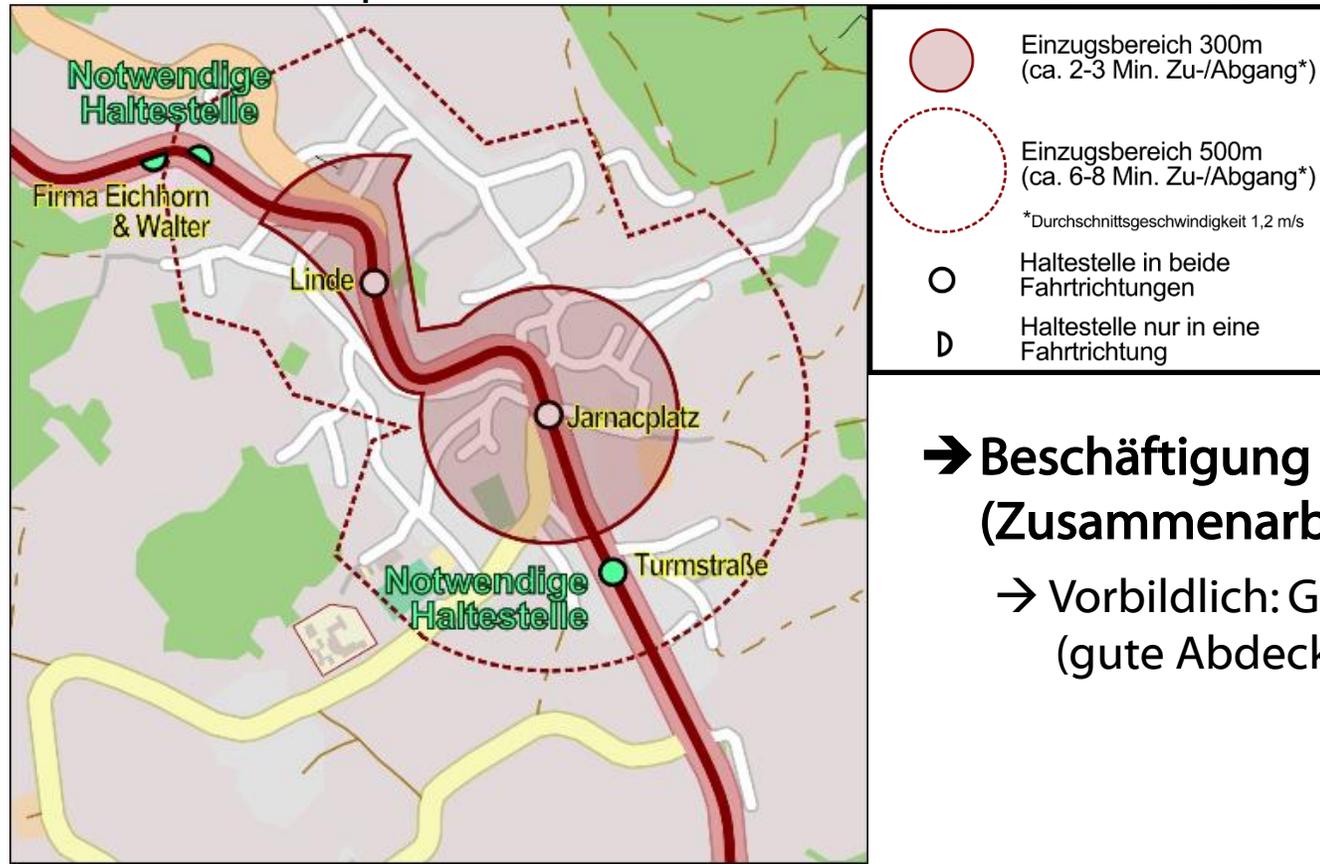
- Viel Optimierungsbedarf vorhanden!

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

① Haltestellendichte (Erschließungsstandard)

- Vielerorts Weg zur nächsten Haltestelle als zu weit einzustufen

→ Beispiel Gadernheim Linie 665:



→ Beschäftigung mit diesem Thema nötig
(Zusammenarbeit mit Kommunen)

→ Vorbildlich: Gornheimer Tal
(gute Abdeckung)

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Barrierefreiheit

→ Rechtlicher Rahmen für Vollständige Barrierefreiheit bis 2022 (§8 Abs.3 PBefG):

„ Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“

→ Vorgaben im Nahverkehrsplan 2014-2018 benannt* +

→ Konkreter Umsetzungsplan/Zeitplan für wichtige Bushaltestellen (Ortskerne, Bahnhöfe, Umsteigepunkte, Krankenhäuser,...) fehlt -

- Erster Schritt: Anlegen eines Haltestellenkatasters

→ Fahrzeugseitig: Außer Schulbussen größtenteils akzeptable Standards (+)

* Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-2018, S.50f

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Barrierefreie Haltestellen

- Bisheriger barrierefreier Ausbau: Bsp. Bensheim Bahnhof/ZOB



© Peter Castellanos, 2014

- Bussteige sollten höher sein
- Stolperfallen und Orientierungsprobleme für Blinde (Schräge Kante; Leitstreifen nicht durchgehend)
- Optimaler: Aufstellung in Sägezahnform (vgl. Michelstadt, Weinheim, Worms)

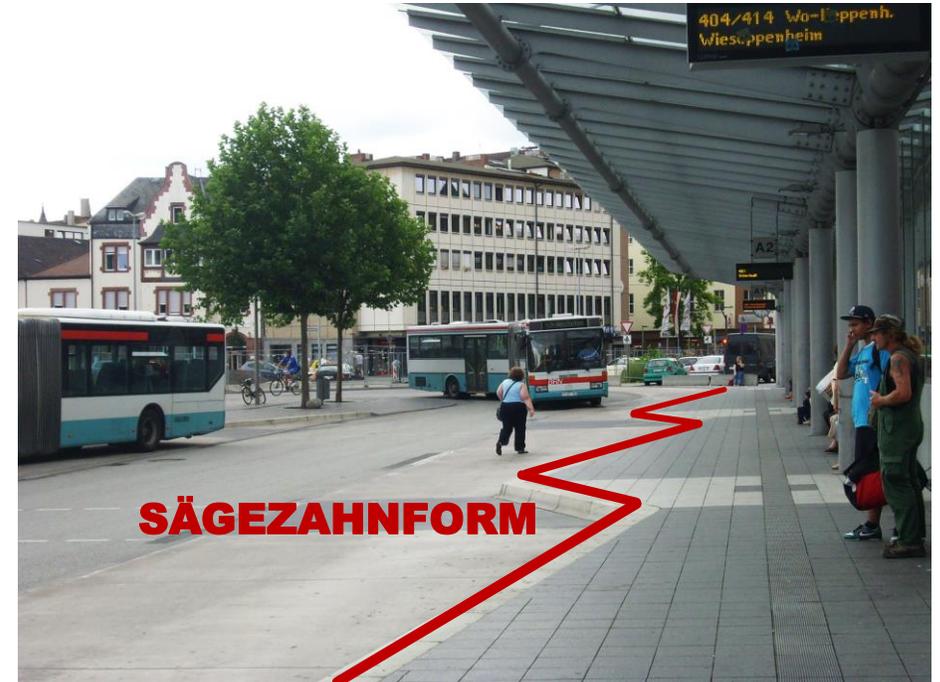
Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Barrierefreie Haltestellen

- Bisheriger barrierefreier Ausbau??: Bsp. Bensheim Bahnhof/ZOB



© Peter Castellanos, 2014



Vorbildlich: Busbahnhof Worms

→ Probleme für Rollstuhlfahrer:

- Durchkommen schwierig
- Einatmen von Schadstoffen wegen unmittelbarer Nähe zur Abgasanlage

Anmerkung: Bus im Vordergrund ist (aus welchen Gründen auch immer) weit über Halteinsel hinausgefahren

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Barrierefreie Haltestellen

- Bisheriger barrierefreier Ausbau: Bsp. Fürth, Bahnhof

© Peter Castellanos, 2014



- Optimale Bussteighöhe
- Keine Umwege und Stolperfallen
- Aufstellung in Sägezahnform wünschenswert
- Ausbau als großer Tacknoten: Mehr Bussteige nötig

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Barrierefreie Haltestellen

- Bisheriger barrierefreier Ausbau: Bsp. Mörlenbach



© Peter Castellanos, 2014

→ Haltestelle nicht optimal ausgeführt, da Bus unmöglich an den erhöhten Bordstein anfahren kann, ohne, dass größerer Spalt zwischen Bus und Bordstein entsteht.

→ Besser wäre „Kaphaltestelle“ oder markierte Haltestelle am Fahrbahnrand

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

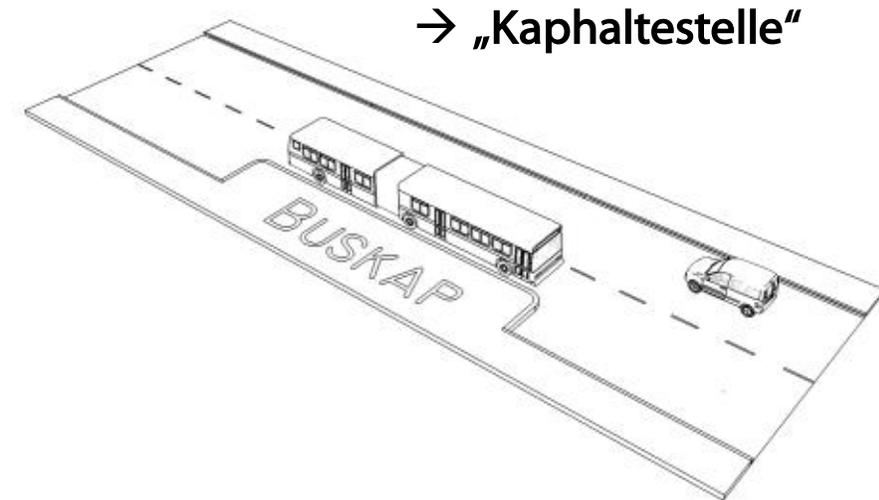
► Barrierefreie Haltestellen

- Bisheriger barrierefreier Ausbau: Bsp. Bensheim, Otto-Beck-Straße



© Peter Castellanos, 2014

→ Markierte Haltestelle am Fahrbahnrand



→ „Kaphaltestelle“

→ Weitere Infos und Details:
Präsentation „Inklusion und ÖPNV“,
Analyse aus Fahrgastsicht [HIER*](#)

* <http://www.pro-bahn.de/starkenburger/fach-Dateien/2014/C3%96PNV%20&%20Inklusion%20-%202025.9.2014%20FINAL.pdf>

Status quo ÖPNV Kreis Bergstraße

► Gute Seiten

- Vorgaben für Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan 2014-2019 benannt* +
 - Einrichtung eines integralen Taktknotens in Wald-Michelbach +
 - Stärkung vorhandener Buslinien geplant +
(Halbstundentakt auf Linien 644, 665, 667 (HP-Fürth))
 - Größtenteils Einsatz moderner niederfluriger Fahrzeuge +
 - Schließung einer Netzlücke geplant (Einhausen – Groß-Rohrheim) (+)
(Bis Biblis wäre optimaler und ohne Fahrzeugmehraufwand realisierbar)
 - Barrierefreiheit im Schienenverkehr in Arbeit (+)
- Gewisse Basis für positive Entwicklung des Angebots vorhanden
- Zukunftsfähiger AUSBAU erforderlich!!!

3. Empfehlungen

- Umgehungsstraßen Lösung für Verkehrsprobleme?
- Nutzung vorhandener Infrastruktur
 - Ausbau flächensparender Verkehrsmittel
 - Schienenorientierte Siedlungsentwicklung

Umgehungsstraßen Lösung für Verkehrsprobleme?

- Umgehungsstraßen lösen Verkehrsprobleme meistens nicht!

- Schaffung neuer Infrastruktur (= Kapazitäten) zur Förderung eines volkswirtschaftlich höchst kostspieligen Verkehrsmittels

- Erhöhung der Belastung öffentlicher Kassen („Erhalt vor Neubau“)!

Demografischer Wandel:

Weniger Menschen müssten mehr Infrastruktur finanzieren!

- Verkehrsbelästigung der Anwohner kann auch durch bisher nicht diskutierte Methoden reduziert werden!

(siehe nächste Folien)

Nutzung vorhandener Infrastruktur

zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse

► Ausbau flächensparender Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV)

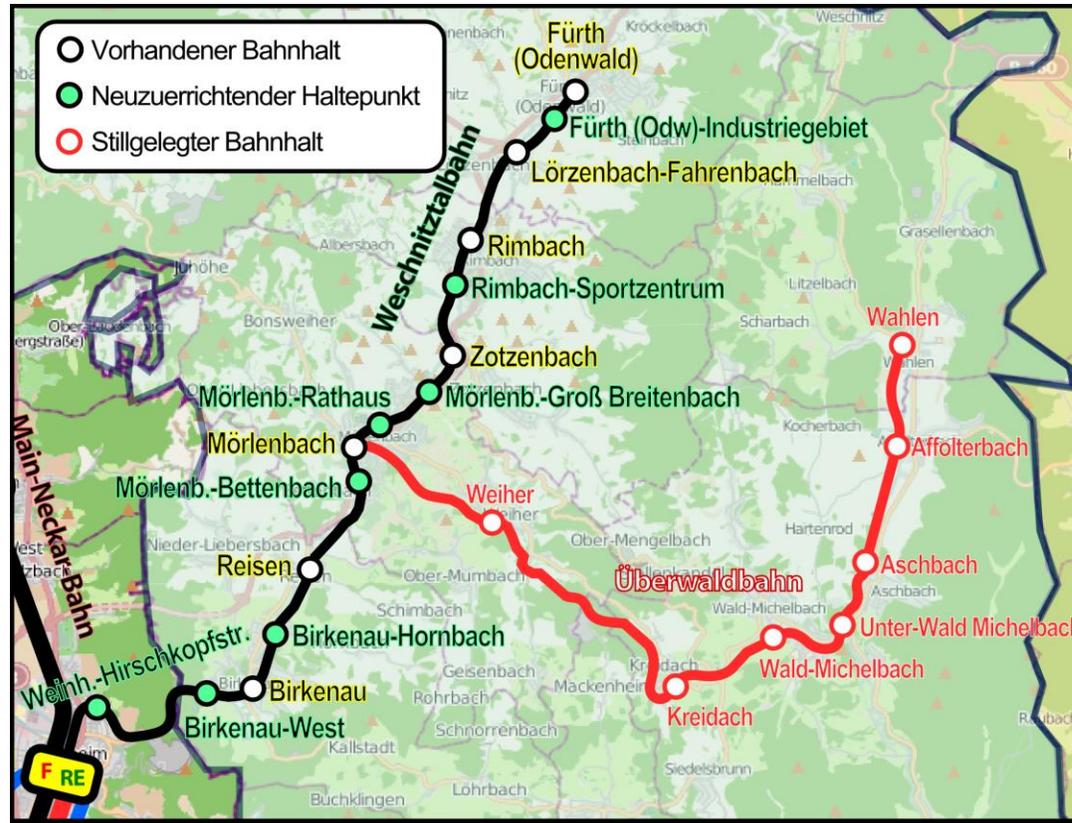
- Effizientere Nutzung vorhandener Kapazitäten bzw. deren Steigerung
 - Weschnitztalbahn: Wiederherstellung Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach
(siehe [Grosse-Gutachten](#), 2000) → Einsparung eines Fahrzeuges im laufenden Betrieb möglich(!)
- Förderung von Inter- und Multimodalität
(Schaffung von Schnittstellen zu/zwischen Verkehrsmittel des Umweltverbundes)
 - Bike & Ride stärker an Bushaltestellen vorantreiben
 - Förderung Fahrradmitnahme in Bussen (Beispiel NaTourBus)
 - ...
- Bedienungsstandards:
 - Mindestens Halbstundentakt auf Bahnlinien und regionalen Buslinien
 - Tagesdurchgängige Verbindungen bis in die Nachtstunden (ca. 2h)

Nutzung vorhandener Infrastruktur

zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse

➤ Ausbau flächensparender Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV)

→ Zusätzliche Bahnhaltepunkte Weschnitztalbahn + Sicherung Überwaldbahn



Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Bearbeitung: Peter Castellanos, 2015

→ Verbesserung Erreichbarkeit des SPNV auch vor Hintergrund älter werdender Bevölkerung

→ Entwicklungschance für Gemeinden mithilfe vorhandener Infrastruktur

Nutzung vorhandener Infrastruktur

zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse

► Ausbau flächensparender Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV)

→ Integralen Taktfahrplan vorantreiben

- Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach für Weschnitztalbahn zur Ermöglichung eines Taktknotens

→ Behebung von Netzlücken im Busverkehr (siehe Folie 20)

→ Steigerung der ÖPNV-Verkehrsanteile im Jedermannverkehr

- Tourismuskonzepte (Beispiel NaTourBus)
- Spätverbindungen (Heimkehr nach 20/22h muss auch überregional möglich sein)

→ Elektrifizierung Nibelungen- und Weschnitztalbahn

- Perspektive S-Bahn
- Treibstoffknappheit
- Elektromobilität für alle

Nutzung vorhandener Infrastruktur

zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse

► Schienerorientierte Siedlungsentwicklung

→ Ausweisung von Neubaugebieten ausschließlich an vorhandenen Nahverkehrsachsen

- Einhaltung Vorgaben aus Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (Kapitel 4.1., S.13ff)
- Gewährleistung effizienter Versorgung mit Verkehrsleistungen

→ Erschließung vorhandener Siedlungen

- Zusätzliche Haltestellen / Bahnhaltepunkte
- Aktuelle Kapazitäten besser auslasten

→ Zusätzliche Haltepunkte als Entwicklungschance für eine Gemeinde

- Gute ÖPNV-Erschließung vorhandener Siedlungen erhöht Grundstückswert

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

© Peter Castellanos, 2014



Blick um 180° gedreht

Quellen

Bilder:

- Einfluss Auto auf Umwelt: <http://www.dr-frank-schroeter.de/verkehr.htm>, Aufgerufen am 18.2.2015
- Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer, Fußgänger pro Person: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>, Aufgerufen am 18.2.2015
- Foto NeObus: <http://www.neckar-odenwald-kreis.de/Der+Landkreis/Tourismus.print>, Aufgerufen am 21.2.2015
- Foto NaTourBus OREG, http://www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Unterwegs_mit/Fahrrad/36690/Freizeitbusse.html, Aufgerufen am 21.2.2015
- Kaphaltestelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/b/b3/Buskap.jpg>, Aufgerufen am 4.3.2015
- Piktogramme: Bus: http://de.wikipedia.org/wiki/Busfahrstreifen#mediaviewer/File:Zeichen_245.svg, Bahn: http://de.wikivoyage.org/wiki/Datei:Bahn_aus_Zusatzzeichen_1024-15.svg

Texte, Grafiken und Karten

- Raumplanung: http://www.demographie-online.de/fileadmin/Ak_staedte/2008/schloemer_spangenberg_011208.pdf, Aufgerufen am 18.2.2015
- Bevölkerungsentwicklung: <https://www.bbr-server.de/imagemap/SWSGEM/WEB/INDEX.HTML>, Aufgerufen am 18.2.2015
- Ländlicher Raum und demografischer Wandel: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON342009.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Aufgerufen am 18.2.2015
- Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels, Bundesministerium für Verkehr- Bau- und Stadtentwicklung: <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/12404.pdf>, Aufgerufen am 18.2.2015
- Bevölkerungsprognosen Kreis Bergstraße: <http://www.statistik-hessen.de/publikationen/download/30/index.html>, Aufgerufen am 18.2.2015
- Räuberbus: <http://www.bkz-online.de/node/790675>, Aufgerufen am 27.2.2015
http://www.rems-murr-kreis.de/5064_DEU_WWW.php, Aufgerufen am 27.2.2015
- Infos NeObus: http://www.neckar-odenwald-kreis.de/Aktuelle+Themen/Neuigkeiten/Erfolgreiche+Saison+f%C3%BCr+den+NeO_BUS+beendet.html, Aufgerufen am 27.2.2015
- Volkswirtschaftliche Kosten
 - Bundesanstalt für Straßenwesen, April 2014): http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle-Downloads/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile, Aufgerufen am 27.2.2015
 - <http://www.zukunft-mobilitaet.net/69640/analyse/externe-kosten-des-verkehrs-externer-nutzen-externalitaeten/>, Aufgerufen am 27.2.2015
- Landesentwicklungsplan Hessen 2000
- Regionalplan Südhessen 2010
- Kartendaten Folie 41 und 42: www.openstreetmap.org. Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright