

PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



**Stellungnahme zum
Nahverkehrsplan
Kreis Groß-Gerau**

Entwurf Mai 2015

1. Generelle Anmerkungen

Der Geograph, Stadtplaner und Verkehrsexperte Prof. Heiner Monheim konstatiert auf seiner Webseite <http://www.heinermonheim.de/>:

„Ich halte die Programmatik der großen Parteien zu Verkehr und Städtebau für antiquiert und kontraproduktiv. Autos und Straßen sind für die Politik noch immer das Maß aller Dinge und zwar nicht nur in der Verkehrs- sondern auch in der Wirtschafts- und Forschungspolitik. Zwar entwickeln die Parteien vor Ort häufig innovativere und differenziertere Ansätze und auch die politischen Stiftungen und Akademien der Parteien sind offen für Diskussionen und alternative Konzepte. Trotzdem steht am Ende politischer Entscheidungsprozesse fast immer der Ruf nach mehr Straßen, mehr Fahrspuren, mehr Tunnels, mehr Parkplätzen. Leider war die Rolle der Politik im Planungssystem bislang selten Gegenstand kritischer Forschung, daher habe ich die Akzeptanz innovativer ÖPNV-Konzepte bei professionellen Akteuren intensiv untersucht. Herausgekommen ist ein verheerendes Stimmungsbild: Politisch Verantwortliche neigen zu einer dominanten Auto- und Straßenfixierung und begegnen dem öffentlichen Verkehr mit Skepsis, manchmal geradezu mit Verachtung und Hass, was sich in den horrenden Ausgaben für den Straßenverkehr und dem geringen fiskalischen Engagement für den Umweltverbund widerspiegelt.“

Diese Einschätzung hat sich aufgrund 30 Jahren verkehrspolitischen Engagements von PRO BAHN in Hessen und in der Region Starkenburg vielfach bestätigt.

Wir wollen den Umweltverbund als Alternative zum MIV und eine Verkehrswende. Diese lässt sich nicht mit kosmetischen Korrekturen erreichen. Dazu sind gleichwertige Investitionen in den ÖPNV erforderlich.

2. Kommentare zu spezifischen Fundstellen

2.1 Textteil

<i>Fundstelle</i>	<i>Zitat</i>	<i>PRO BAHN-Kommentar</i>
Kap. 3, S. 16	Für das Gebiet der LNVG (ohne Stadt Rüsselsheim) wird der Nahverkehrsplan von 2006-2015 nun fortgeschrieben.	Bereits 2007 hatten wir empfohlen: „Der nächste Nahverkehrsplan sollte von der Stadt Rüsselsheim und vom Landkreis Groß-Gerau gemeinsam erstellt werden. In Darmstadt und Darmstadt-Dieburg wird dies schon seit 1996 mit großem Erfolg praktiziert. Die Vorteile liegen auf der Hand: <ul style="list-style-type: none"> • Doppelarbeiten und nicht ausreichend abgestimmte Planungen werden vermeiden • Das Angebot wird aus einer Hand geplant • Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist kostengünstiger zu erstellen. • Die eingesparten Mittel stehen für Angebotsverbesserungen für den Kunden zur Verfügung.“ <p>Es ist unverständlich, dass kein Versuch dazu unternommen wurde. Die Einbeziehung der Stadt Rüsselheim in den vorliegenden NVP hatte max. 10% mehr gekostet, statt ca. 50% für einen separaten NVP mit einem enormen Verwaltungsaufwand.</p>
Karte 1, S. 25	Buslinien 44/45/46	Es ist offensichtlich dass eine schnelle und zentrale Ost-Westverbindung Riedstadt - Griesheim - Darmstadt fehlt. Diese Lücke wurde durch die Stilllegung und Abbau der alten Riedbahn 1970 ff. gerissen: http://www.walter-kuhl.de/riedbahn/ <p>Gerald Kummer, MdL und ehemaliger Bürgermeister Riedstadts sagte uns am 14. April 2015: „Der Abbau der alten Riedbahn war ein riesengroßer Fehler. Ich habe alles versucht, auch die Verlängerung der Straßenbahn untersuchen lassen, aber es ist alles zugebaut.“</p>

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
		<p>Die Folge dieser Fehlentscheidung sind ca. 16.000 Kfz pro Tag auf der B26 im Abschnitt Wolfskehlen - Griesheim und bis zu 26.000 Kfz im Abschnitt Griesheim - AS Darmstadt-West, die sich durch die Ortsdurchfahrt Griesheim oder den Nordring nach Darmstadt wälzen. Der MIV kann nicht nennenswert auf Bus und Straßenbahn verlagert werden, weil (i) am Platz Bar-le-Duc kein P+R-Platz möglich ist (ii) das Reisezeitverhältnis ÖV/IV inakzeptabel ist.</p> <p>http://www.griesheim.de/Teilplan-Strassenverkehr-Stufe-2-2013-ff.1348.0.html</p> <p>http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?_blob=publicationFile</p>
<p>5.2.2 ÖPNV-Angebot im Schienenverkehr, S. 27</p>	<p>Die beiden Kurven von der Riedbahn nach Ost und West auf die Rhein-Main-Bahn werden vom Personenverkehr fahrplanmäßig nicht genutzt.</p>	<p>Vor der Stilllegung des Abschnittes Goddelau – Griesheim 1970 wurde extra eine Verbindungskurve für Personenzüge Richtung Worms gebaut: http://www.walterkuhl.de/riedbahn/</p> <p>Nach der Einstellung auch dieser Züge sind diese Verkehrsbeziehungen sind komplett auf den MIV abgewandert; dies ist langfristig nicht tragfähig.</p> <p>Interessant wäre eine Diskussion zu Verbindungskurven zwischen der R75 und der R70 im Bereich Groß-Gerau, also eines Kreuzes Groß-Gerau.</p> <p>Gefordert wurde schon einmal eine Verbindungskurve von Mörfelden kommend Richtung Groß-Gerau Hbf/Nauheim für möglichen S-Bahn-Verkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Bedienungskonzept für die Verknüpfung sollte entwickelt werden. • Langfristig sollte die Stadt Groß-Gerau eine Planung für einen leistungsfähigen Umsteigebahnhof am Schnittpunkt der RB 70 und 75 erstellen.
<p>Karte 6 "Zusammenführung der Analysen", S. 54:</p>		<p>In der Karte sind die Verbindungen zum Main-Taunus-Kreis nicht eingezeichnet.</p> <p>Aber: Die Linie 1 der Stadtwerke Rüsselsheim fährt halbstündlich nach Flörsheim.</p> <p>Die Schulbuslinien 827 RKH überschreitet die Grenze bei Bischofsheim / Hochheim.</p> <p>Die 827 fährt den Bahnhof Bischofsheim leider nicht an.</p> <p>Die Beziehungen nach Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz sind eingezeichnet.</p> <p>Aber in den südlichen Kreis Darmstadt-Dieburg (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach) fehlen Busverbindungen, ebenso Richtung Mannheim und Kreis Bergstraße.</p> <p>Auch die Verbindungen Richtung Rheinland-Pfalz (Nierstein, Guntersblum, Eich) fehlen anscheinend.</p>
<p>7.1.10, S. 66</p>	<p>Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen</p>	<p>Frage: Wird auf den Aushängen der Fahrpläne an den Bushaltestellen die Tel.-Nr. der Leitstelle der LNVG angegeben?</p> <p>Das ist für die Fahrgäste eine ganz wesentliche Erleichterung bei Betriebsstörungen.</p> <p>Ist Taxiruf vom Busfahrer per Funk möglich?</p>

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
7.2.2 Verkehrszeiten, S. 70 ff.	Fehlanzeige	<p>Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/Express-Strecken RB75(KBS 651), RE70/S7(KBS 655) sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.</p> <p>Linie 70 Mannheim-Biblis-Groß-Gerau-Frankfurt (Riedbahn)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stündlicher RE-Halt an den Bahnhöfen Mörfelden und Walldorf. • Verlängerung der RB-Linie Karlsruhe-Biblis in Richtung Norden (Anschluss an derzeitige RMV S-Bahnlinie 7) mit dem Ziel der Verknüpfung mit der S-Bahn-Linie Rhein-Main <p>Linie 75 (KBS 651) Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Sitzplatzangebot, u. a. durch Erweiterung des Steh- und Sitzplatz-Angebots in 2. Klasse zu Lasten des kaum benutzten 1. Klasse-Bereiches • Tägliche Angebotsausweitung auf dem Streckenabschnitt Darmstadt- Aschaffenburg bis ca. 23:30 sowie zusätzlicher Kurs Mo-Fr auf dem Abschnitt Darmstadt-Mainz-Wiesbaden (Fahrplanlage 23.40 Uhr ab Darmstadt Hbf). • Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten durch Beschleunigungsmaßnahmen, u. a. Fahrzeugmaterial • Durchgehende Bedienung aller bisherigen Halte sowie vollständiger Systemhalt in Mainz-Gustavsburg. <p>Linie 80/S8+9 (KBS 471, 645.8-9) Frankfurt-Rüsselsheim-Mainz-/Wiesbaden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schließung der nächtlichen Bedienungspause auf der S-Bahnlinie 8/9 Wiesbaden - Offenbach Ost - Hanau zwischen 01.00 Uhr und 04.00 Uhr mittels eines durchgehenden 60-Minuten-Takts an allen Wochentagen.
Tabelle 13, S. 74	"Räumliche Erschließung.mit ÖPNV"	<p>Allgemein fällt auf , dass die Haltestellenabstände sehr groß sindund manche Gebiete nicht durch Haltestellen erschlossen werden.</p> <p>Nach Kolks/Fiedler "Verkehrswesen in der kommunalen Praxis" gelten folgende Richtwerte für Haltestellenabstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtbus 150 bis 250 m, • Regionalbus/ Straßenbahn 350 bis 600 m, • U-Bahn 400 bis 1500 m, • S-Bahn 600 bis 2500 m.
Tabelle 15, S. 76	"Bedienungsqualität im SPNV"	Es fehlen in der Tabelle Regionalexpress-Verbindungen.
Tabelle 16, S. 77	Fehlanzeige	<p>Taktangaben Richtung Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Worms, Mannheim sind nicht zu erkennen.</p> <p>Angaben zu Zuggattungen fehlen auch.</p>
Tabelle 18, S. 80	"Verknüpfungspunkte.."	<p>Innerhalb des Kreises fehlt z.B.:</p> <p>Gustavsburg Bf, Ginsheim Stuttgarter Straße, Trebur Hauptstraße, Büttelborn Kirche</p>
Tabelle 18, S. 80	"Außerhalb des Kreises, Fußnote 12"	Es fehlen Flörsheim Bf, Biblis Bf, Hochheim Bf.

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
Tabelle 27, S. 100	Standards für den integrierten Schulverkehr	Die empfohlenen Haltestellenabstände zu den Schulen sind erstaunlich weit: Bei Grundschulen 500 und bei weiterführenden bis 800 m.
8.2.1. "Methodik" , S. 106	Fehlanzeige	Eine Schemakarte für den integralen Taktfahrplan für den ganzen Kreis wäre hilfreich.
S. 114 Korridor Riedstadt – Darmstadt		Das Reisezeitverhältnis ÖV/IV Goddelau – Riedstadt – Wolfskehlen ist inakzeptabel (siehe Anmerkung zu S 25).
8.2.3 "Steckbrief Erschließung", S. 145 bis 168		In allen Orten besteht Handlungsbedarf. Die Haltestellenabstände sind oft zu groß und sollten verkleinert werden. Man sollte unterscheiden zwischen <ul style="list-style-type: none"> • Regionalbussen, die überörtlich möglichst zügig von Taktknoten zu Taktknoten fahren und • Stadt / Ortsbusse, also erschließenden Buslinien mit kurzen Haltestellen Abständen. Im Kreis Groß-Gerau bedienen die meisten Busse zurzeit beide Aufgaben gleichzeitig. Zusätzliche Stadtbussysteme, die an die Bahnhöfe anschließen, sind in Orten ab etwa 20.000 Einwohnern sinnvoll.
10.1.1.2 "SPNV-Infrastrukturmaßnahmen", S. 181		Vor einigen Jahren wurde vom Kreis Groß-Gerau, Kreis Bergstraße, VRN und RMV eine Studie durchgeführt, die den Lückenschluss bei den S-Bahnen auf der Riedbahn untersuchte. Unverständlicherweise wurden die Ergebnisse nie vorgestellt. Untersucht worden war u.a., wie sich eine Verlängerung der S-Bahn-Rhein-Neckar über Groß-Gerau Dornberg nach Darmstadt auswirken würde. Außerdem interessiert, wie die Gewichtung des geplanten S-Bahn-Haltepunktes "Gateway Gardens" am Flughafen zu werten ist.
10.1.1.2 SPNV-Infrastrukturmaßnahmen, S. 184	Fehlanzeige	Prüfung/Einrichtung zusätzlicher DB-/S-Bahnhaltepunkte RB 70 <ul style="list-style-type: none"> • Walldorf: Aschaffenburger Str. • Mörfelden: Am Bahndamm • Stockstadt: Schlossmühle • Gernsheim: Merck (bei der Chemiestr.) • Gernsheim: Klein - Rohrheim • Biblis: Nord (bei der L 3216) RB 75 <ul style="list-style-type: none"> • Bischofsheim: Am Schindberg / Fachmarktzentrum RB 80 <ul style="list-style-type: none"> • Kelsterbach: Sportfeld • Kelsterbach: Staudenring • Rüsselsheim: Waldweg / Tannenstr.

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> Gustavsburg: Friedhof / Kupferwerk <p>Diese ggf. sollten in den regionalen NVP des RMV eingebracht werden.</p>
10.1.1.2 SPNV-Infrastrukturmaßnahmen, S. 184	Fehlanzeige	<p>Zu Straßenbahnnetz:</p> <p>Die Linien 12 und 19 der Frankfurter Straßenbahn fahren bis Frankfurt Schwanheim.</p> <p>Zu prüfen wäre eine Verlängerung über Industriepark Höchst, Tor Süd, zum Bahnhof Kelsterbach.</p>
S. 184, 10.1.2 Tarifsysteem und -angebot	Fehlanzeige	<p>Das Erfolgsmodell des DADINA MobiTick für Schüler soll auf den gesamten RMV ausgedehnt werden: http://www.dadina.de/mobitick.html</p>
S. 188 Karte 10: Liniennetz Angebotskonzept Grundnetz	K59/K60	<p>Das Konzept, die Linie K59 entfallen zu lassen und mit der K60 zusammenzulegen, wird von der Gemeindevertretung Biebesheim heftig kritisiert, siehe http://www.echo-online.de/lokales/kreis-gross-gerau/biebesheim/griesheim-ist-ein-umweg_15874749.htm</p> <p>PRO BAHN befürwortet grundsätzlich den Ersatz schienenparallelen Busverkehrs durch die Verknüpfung mit der Pfungstadtbahn. Allerdings ist das Fahrplan-Angebot auf der Pfungstadtbahn seit 2011 völlig unzureichend. Die DADINA hat bisher alle Forderungen aus dem Fahrgastbeirat und der Verbandsversammlung nach Angebotsverbesserungen abgelehnt. Hier sollte die LNVG Druck ausüben.</p>
10.2. "Handlungsfelder Netz und Fahrplan", S. 187		<p>Die Unterscheidung zwischen Grundnetz und Schülerangebotsnetz ist wenig sinnvoll, weil heutzutage die Schulanfangs- und Schlusszeiten variabler sind als früher und das Grundnetz hauptsächlich durch den Schülerverkehr aufrechterhalten werden kann.</p> <p>Beispiel: Die Schulbuslinie 23 zwischen Trebur und Bauschheim sollte als normale Linie bis Rüsselsheim ausgebaut werden.</p> <p>Zum Thema Stadtbus wird kein Programmpunkt aufgeführt.</p> <p>Die einzige Stadt im Kreis, die einen Stadtbus hat, ist Rüsselsheim mit 60 000 Einwohnern.</p> <p>Allgemein gilt, dass für Städte über 20 000 Einwohner ein Stadtbus zweckmäßig ist.</p> <p>Also folgt daraus, dass auch Mörfelden-Walldorf mit 32.000, Groß-Gerau mit 24.000 und Riedstadt mit 22.000 Einwohnern ebenfalls Potential für ein Stadtbussystem hätten.</p> <p>Das sollte zumindest erwähnt werden um zu erklären, dass die Regionalbusse nicht ausreichen. Als Erfahrungswert gilt, dass pro 5000 Einwohner eine Stadtbuslinie nötig ist, um die Regionalbuslinien zu ergänzen.</p>
10.2 Handlungsfeld Netz und Fahrplan S. 188-224	Fehlanzeige	<p>Fehlende Busverbindungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ginsheim - Gustavsburg Ginsheim - Bauschheim Rüsselsheim - Bischofsheim / Fachmarktzentrum

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
		<ol style="list-style-type: none"> 4. Königstädten - Astheim 5. Klein-Gerau - Gross-Gerau / Heimstättensiedlung 6. Berkach - Büttelborn 7. Büttelborn - Griesheim (Platz Bar-Le-Duc / Straßenbahnanschluss) 8. Dornheim - S-Bahnhof Dornheim 9. Leeheim - Wolfskehlen 10. Gernsheim - Hähnlein - Alsbach (Am Hinkelstein / Straßenbahnanschluss) 11. Bf Kelsterbach - Bf Hattersheim über B40/Südumfahrung. <p>Busverbindungen zum Kreis Bergstraße</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verlängerung der K 59 und K 60 nach Biblis oder Groß-Rohrheim 2. Verlängerung der 676 (Bensheim - Langwarden) nach Gernsheim 3. Eventuell Einrichtung einer neuen Buslinie (Bensheim) - Zwingenberg - Rodau - Hähnlein - Gernsheim
S. 201 ff.	Angebotskonzeption Teilraum MitteBereich Nauheim / Trebur	Wir begrüßen, dass die Verbandsgemeinde Trebur zukünftig wesentlich besser durch neue Buslinienstrukturen versorgt sein wird, welche sogar bis nach Griesheim zum Straßenbahn-Schnittpunkt führen werden.
10.9 Handlungsfeld Mobilitätsmanage- ment, S. 265 ff.	Fehlanzeige	<p>V.a. die heutige Siedlungsentwicklung auf kommunaler Ebene mit Neubaugebieten mit mehr Verkehrs- und Stellflächen als Gebäude- und Grünflächen ist mit einem zukunftsfähigen Verkehrssystem prinzipiell unvereinbar.</p> <p>Die erwachsenen und minderjährigen Bewohner dieser autozentrierten Siedlungen sind als ÖPNV-Kunden größtenteils von vornherein verloren. Deren normaler Tagesablauf: Mit dem SUV zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Freizeit, in den Urlaub. Wer hier etwas ändern will, muss bereits die kommunale Bauleitplanung grundlegend verändern.</p> <p>Siehe 1 Generelle Anmerkungen.</p>
10.9.2 Schulisches Mobilitätsmanage- ment, S. 267	Im Schuljahr 2014/15 wurde kreisweit die CleverCard als elektronische Zeitkarte für Schülerinnen und Schüler eingeführt.	Das Erfolgsmodell des MobiTick für Schüler soll auf den gesamten RMV ausgedehnt werden.
13. Hinweise an Städte und Gemeinden	Die Lage neuer Siedlungsflächen steht in engem Zusammenhang zum Aufwand für die ÖV-Erschließung bzw. zur Akzeptanz des ÖV: Flächen abseits bestehender ÖV-Angebote müssen entweder aufwändig erschlossen werden (Bau	<ul style="list-style-type: none"> • Dies beschreibt die Theorie. • Zur Praxis siehe Kommentare zu 10.9

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
	von Haltestellen, laufende Betriebsaufwände) oder sie sind im ÖV nicht gut erreichbar. Die Nähe zu bestehenden lokalen Buslinien gewährleistet eine Mindesterschließung und -verbindung. Ideal sind Flächen in der Nähe leistungsfähiger Schienenverkehrssysteme.	

2.2 Anlagenband

Fundstelle	Zitat	PRO BAHN-Kommentar
Anlage 10: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau	- Schulzeitstaffelung Über die Mittagszeit erscheinen daher Wartezeiten bis 45 Minuten akzeptabel. Ausbau Angebote für Oberstufenschüler und Auszubildende	Sehr guter Ansatz! Neuere pädagogische Erkenntnisse befürworten sogar einen Schulbeginn um 9:00, also noch ein größeres Zeitfenster. Nicht akzeptabler Verlust von Lebensqualität, Lern- und Freizeit. Der Preis der CleverCard kreisweit von 409 €/a ist zu hoch. Dagegen ist das DADINA-MobiTick mit 306 €/a ein Erfolg. Einer der Autoren hatte 3 meist zufriedene Mobitick-Besitzer in der Familie und konnte damit alle Wünsche nach einem eigenen Pkw abwehren. Für eine dauerhafte ÖPNV-Bindung ist die zeitliche Verfügbarkeit das A und O.

2.3 Kartenband

<i>Fundstelle</i>	<i>Zitat</i>	<i>PRO BAHN-Kommentar</i>
Karte 4 Pendlerbeziehungen		Siehe Anmerkungen zu Karte 1
Karte 5 Pendlerrelationen		Die Verbindung Riedstadt – Darmstadt ist eine Hauptverbindung mit erwartbar starker Nachfrage. Deshalb ist hier eine durchgehende SPNV-Verbindung erforderlich.
Karte 7 Netzbeziehung		Die Verlängerung der meterspurigen Straßenbahn ist bei der NKU gescheitert, wie auch deren Verlängerungen nach Weiterstadt und Roßdorf, v.a. wg. zu geringen Fahrzeit- und Fahrgastgewinnen gegenüber Bus, zu hohen Kosten für 2 Gleise, zu lange Fahrzeiten durch unbebautes Gebiet. Wir schlagen mittelfristig vor, die Trasse der alten Riedbahn im Bereich Goddelau, Wolfskehlen und Griesheim von Gebäuden wie Hallen und Bauhof zu befreien und wieder durchgängig nutzbar zu machen. Der Abschnitt Griesheim Bf - Darmstadt Hbf ist trassengesichert. Option 1: RB-Linie (Mannheim -) Goddelau Bf – Griesheim - Weiterstadt-Riedbahn - Darmstadt Hbf Option 2: Verknüpfung mit Straßenbahn am Chausseehaus B26

2.4 Rheinfähren

Im NVP-Entwurf werden die Rheinfähren nicht behandelt. Z.Z sind folgende Fähren in Betrieb:

1. Kornsand - Nierstein / Landkrone (fester Fahrplan)
2. Kühkopf - Guntersblum (nur Gelegenheitsverkehr)
3. Gernsheim - Eich (fester Fahrplan)

Alle drei Fähren sind nicht in die Tarife der Verkehrsverbände eingebunden. Wünschenswert wäre, wenn RMV und VRN, bzw. RNN Tarife gelten würden.

- Bei anderen Fähren zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz, z.B. Rüdesheim - Bingen und Oestrich-Winkel - Ingelheim gelten beide Fahrkarten von RMV und RNN.
- Die Rheinfähre Altrip - Mannheim ist im VRN-Tarifgebiet enthalten.
- Z.B setzt die Kleinbuslinie 195 (Werktags Morgens Halb / sonst Studentakt) hier auch über.

Zu prüfen wäre, ob auch bei den o.g. Fähren Buslinienüberfahrten sinnvoll und möglich wären.

3. Fazit

Die LNVG und das Ingenieurbüro plan:mobil haben die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Groß-Gerau 2016 ff. v.a. für die Verknüpfungen mit der Metropole Frankfurt, Main-Taunus-Kreis, Wiesbaden und für den Busverkehr im Detail sorgfältig erarbeitet.

Allerdings vermisst PRO BAHN eine offensivere Angebotsstrategie in Abstimmung mit der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation und dem Kreis Bergstraße

- für den SPNV Richtung Darmstadt, Mannheim, Worms
- Für den Kreisgrenzen-überschreitenden Busverkehr.

Autoren:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
Sven Grahner, Altneudorfer Str. 3a, 69250 Schönau
Walter Kappes, Mörtenbacher Str. 48, 69483 Waldmichelbach
Thomas Mroczek, Im Rod 4, 64569 Nauheim

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V.
1. Vorsitzender Dr. Gottlob Gienger
Berliner Straße 32
64807 Dieburg
info@starkenburg.pro-bahn.de