



*Arbeitskreis Stadtbus Bensheim*

# Maßnahmenkatalog

zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bensheim  
von Peter Castellanos

Version 5.1  
März 2016



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2. Definition und Beschreibung des Planungsraumes</b>	<b>3</b>
<b>2.1. Analyse der Raumstruktur</b>	<b>3</b>
<b>2.2. Status quo ÖPNV</b>	<b>6</b>
2.2.1. Buslinien .....	6
2.2.2. Ruftaxi .....	8
2.2.3. Haltestelleninfrastruktur .....	14
2.2.3.1. Allgemeines .....	14
2.2.3.2. Beschriftung .....	15
2.2.3.3. Barrierefreiheit .....	17
2.2.3.4. Definition „tatsächlicher Einzugsbereich“ & Erschließungsqualität .....	18
2.2.3.5. Verbindungsqualität.....	21
2.2.3.6. Zentraler Omnibusbahnhof.....	23
2.2.4. Schienenpersonenverkehr.....	25
2.2.4.1. Verbindungen .....	25
2.2.4.2. Erschließung .....	25
<b>3. Optimierungsmaßnahmen</b>	<b>26</b>
<b>3.1. Allgemeine Grundlagen</b>	<b>26</b>
<b>3.2. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen</b>	<b>28</b>
3.2.1. Altstadt und innenstadtnahe Quartiere („Bensheim Mitte“).....	29
3.2.2. Weststadt, Gewerbegebiet Süd, Gewerbegebiet West & Stubenwald .....	34
3.2.3. Auerbach .....	40
3.2.4. Odenwald-Stadtteile .....	44
3.2.5. Schwanheim .....	46
3.2.6. Bahnhofhaltepunkte.....	46
<b>3.3. Fahrtzeiten</b>	<b>47</b>
3.3.1. Taktung.....	47
3.3.2. Verkehrstage.....	48

<b>3.3.3. Beschleunigungsmaßnahmen</b> .....	<b>48</b>
<b>3.4. Fahrzeugeinsatz</b>	<b>51</b>
3.4.1. Fahrzeugtypen.....	51
3.4.2. Erscheinungsbild.....	51
<b>3.5. Marketing, Service &amp; Fahrgastinformation</b>	<b>52</b>
<b>3.6. Zentraler Omnibusbahnhof</b>	<b>54</b>
<b>3.7. Linien- &amp; Fahrplankonzeption</b>	<b>55</b>
<b>3.7.1. Planfall 1 „kurzfristige Optimierungen“</b> .....	<b>55</b>
3.7.1.1. Beschreibung.....	55
3.7.1.2. Linienkonzeption.....	55
3.7.1.3. Fahrpläne.....	61
3.7.1.4. Neukonzeptionierung Ruftaxi.....	64
3.7.1.5. Vorteile gegenüber aktuellem Betrieb.....	66
<b>3.7.2. Planfall 2 „mittelfristige Maßnahmen“</b> .....	<b>66</b>
3.7.2.1. Beschreibung.....	66
3.7.2.2. Linienkonzeption.....	66
3.7.2.3. Fahrpläne.....	69
3.7.2.4. Vorteile ggü. Planfall 1.....	74
<b>3.7.3. Planfall 3 „langfristige Maßnahmen“</b> .....	<b>74</b>
3.7.3.1. Beschreibung.....	74
3.7.3.2. Linienkonzeption.....	75
3.7.3.3. Fahrpläne.....	79
3.7.3.4. Vorteile ggü. Planfall 2.....	85
<b>3.8. Barrierefreiheit</b>	<b>86</b>
3.8.1. Allgemeines.....	86
3.8.2. Zentraler Omnibusbahnhof.....	87
<b>4. Nachhaltige Verkehrspolitik mithilfe des ÖPNV</b>	<b>87</b>
<b>4.1. Ausgaben</b>	<b>87</b>
<b>4.2. Nutznießer des öffentlichen Nahverkehrs</b>	<b>88</b>
<b>4.3. Möglichkeiten zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV</b>	<b>89</b>
<b>4.4. Nutzen eines attraktiven ÖPNV</b>	<b>90</b>
<b>5. Schlusswort</b>	<b>91</b>

<b>6. Abbildungsverzeichnis</b>	<b>92</b>
<b>7. Tabellenverzeichnis</b>	<b>92</b>
<b>8. Anhänge</b>	<b>93</b>

# 1. Einleitung

Der (öffentliche Personennahverkehr) ÖPNV ist nicht nur Daseinsvorsorge. Er kann auch einen erheblichen Beitrag zur Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs beitragen und somit mehr Lebensqualität schaffen. Damit dies jedoch passieren kann, gilt es den alle Bereiche kritisch zu analysieren und entsprechend zu verändern, damit eine nachhaltige Verkehrspolitik betrieben werden kann.

Mit dem Beschluss des Masterplans 100% Klimaschutz Anfang 2014, verdeutlichte die Stadt die Absicht ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Um dies zu erreichen sind auch etliche Maßnahmen im Verkehrsbereich zu treffen, der auch einen erheblichen Anteil klimaschädlicher Gase verantwortet. Neben der Förderung des Rad- und Fußverkehrs kommt dem ÖPNV dabei auch eine besondere Rolle zu, da dieser unter geringem Flächenverbrauch in der Lage ist viele Menschen auf einmal zu transportieren und dabei die Emissionen pro Person auf ein Minimalniveau herabzusetzen. Zudem erhöht er den Modal-Split bei den Fußgängern und Radfahrern.

Doch nicht nur der „globale Umweltfaktor“ spricht für mehr ÖPNV in Bensheim. Eine Verkehrsverlagerung bringt auch den Bürgern selbst viele Vorteile, wie beispielsweise Lärmreduktion, eine sicherere Umgebung für den Nachwuchs und eine kostengünstige Alternative ggü. Pkw mobil zu sein. Nicht zuletzt profitieren Unternehmen durch einen sichereren und flüssigeren Wirtschaftsverkehr, wenn Straßen vom MIV, dem „motorisierten Individualverkehr“, entlastet werden. Es dürfte also ein breites Interesse dafür geben Verbesserungen zu bewirken.

Dass für den Verkehr einer Stadt in den Dimensionen Bensheims der Stadtbus dabei eine wichtige Rolle spielt, steht außer Frage, vor allem dann, wenn er in den vergangenen Jahren keine wesentlichen Optimierungen erfahren durfte. Doch auch der regionale Bus- und Schienenverkehr sollte nicht vernachlässigt werden, da Bensheim in seiner Funktion als Mittelzentrum mit vielen Arbeitsplätzen und „Stadt der Schulen“ eine anziehende Wirkung entfaltet und in der Konsequenz daraus der Verkehr dadurch beeinflusst wird. Nicht umsonst wirbt die Stadt in zahlreichen Broschüren mit dem Slogan der „lebendigen Stadt an der Bergstraße“. Gibt es bspw. schlechte Verbindungen ins Umland, so ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen aus dem Umland zu rechnen, wenn nichts unternommen wird. Darum ist eine intensive Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern dieser Verkehre notwendig.

Dieser Maßnahmenkatalog wurde zusammengestellt, um Verbesserungsvorschläge zum jetzigen ÖPNV in Bensheim zu kommunizieren und konkrete Lösungsansätze zu präsentieren. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei beim Stadtbus. Doch wie in vielen Fragen bzgl. Verkehrsthemen ist eine isolierte Betrachtung „nur Stadtbus“ alles andere als förderlich.

Zu beachten ist des Weiteren, dass der Verfasser (noch) KEIN professioneller Verkehrsplaner ist und sich lediglich als langjähriger ÖPNV-Nutzer seit seiner Kindheit mit Optimierungen beschäftigt, seit jeher in Fachliteratur blättert und sich aktuell im abgeschlossenen dritten Semester des Studiengangs Verkehrssystemmanagement befindet.

Zu einer erfolgreichen Planung gehört ein erfahrenes Fachbüro welches mit einer entsprechenden detaillierten Ausarbeitung beauftragt werden muss. Insbesondere im Bereich Marketing, Verkehrsmodellierung, Anlagenentwurf und der Konzeption alternativer Systeme können hier nur vage Aussagen getroffen werden, welche, bei möglicher Umsetzung, stets einer fachlichen Prüfung unterzogen werden sollten.

Insofern soll dieser Maßnahmenkatalog als eine richtungsweisende Schrift verstanden werden, die auf die vorhandenen Probleme - vor allem aus (potenzieller) Fahrgastperspektive - aufmerksam macht, um Handlungen zur Verbesserung abzuleiten.

Zunächst erfolgt eine Beschreibung des Planungsraumes im derzeitigen Zustand (März 2016), damit eine Übersicht über das vorhandene Angebot zu Stande kommt. Anschließend werden in

den darauffolgenden Kapiteln theoretische Grundlagen, darauf basierend Verbesserungsvorschläge in Bezug auf Netzdichte, Angebot und sonstigen Kriterien durchgeführt und Beispiele aus anderen Städten angerissen, welche erfolgreiche Nahverkehrssysteme betreiben. Zwischendurch zeigen rote Kästen unter anderem Beispiele zu bestimmten Situationen des heutigen Nahverkehrs im Planungsraum oder Kommentare/Empfehlungen zu bestimmten Sachverhalten auf.

Zuletzt werden drei Konzeptvorschläge („Planfälle“) für einen alternativen kundenorientierten ÖPNV in Bensheim vorgestellt. Dabei ist es wichtig zu erwähnen, dass diese Planfälle in Summe ein Stufenkonzept darstellen, das modular aufgebaut ist. Das heißt, dass die Umsetzung eines „untergeordneten“ Planfalles stets Maßnahmen für die „übergeordneten“ Planfälle mitenthält, sodass diese zu einem späteren Zeitpunkt problemlos erweitert werden können, sofern dies für notwendig erachtet wird.

Sinnvoll konzeptionierte angebotsorientierte Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr sind die beste Vorgehensweise zur Steigerung der Fahrgastzahlen. Dass das der Fall ist zeigen Beispiele vieler mit Bensheim vergleichbarer Städte, deren ÖPNV bereits erfolgreich mit dem Vielfachen der vor der Optimierung erwarteten Fahrgastzahlen betrieben wird.

Genau diese erfolgreichen Beispiele (namentlich Lemgo, Lindau, Frauenfeld, Bad Salzungen, Dornbirn oder den erfolgreichen Stadt- und Landbus Feldkirch) ermutigen den Verfasser dieses Werkes einen gewissen Mindeststandard auch für Bensheim zu erreichen.

Damit ein neuer Nahverkehr ein Erfolg wird, gilt es nicht zuletzt insbesondere die Bürgerinnen und Bürger in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Nur dadurch können sich die Bensheimer/innen letztendlich mit „ihrem Stadtbus“ identifizieren. Die Einrichtung des bis heute tagenden Arbeitskreises „Stadtbus Bensheim“ im Jahr 2012 stellte hierzu einen wichtigen ersten Schritt dar. Hierfür gilt besonderer Dank an die SPD-Fraktion, die sich früh des Themas interessiert zeigte und kurz nach grober Lagebeschreibung des ÖPNV durch den Verfasser dazu entschloss den benannten fraktionsübergreifenden Arbeitskreis zu gründen. Insbesondere sei Rolf Müller zu danken, der den Arbeitskreis maßgeblich initiierte und bis heute moderiert.

Nicht zuletzt spielten insbesondere in der Frühphase – also vor dem Arbeitskreis und dem eigentlichen Maßnahmenkatalog, wie er heute vorliegt – weitere Personen eine wichtige Rolle, die den Verfasser kritisch begleiteten, neue Ideen zur Gestaltung brachten und ihn in seinen Einschätzungen zum Bensheimer Nahverkehr bestätigten. Nur dadurch konnte die Motivation aufrechterhalten werden, die notwendig war um weiterzuarbeiten. Hier gilt besonderer Dank an Tobias Herr und einige Mitglieder des Fahrgastverbandes PRO BAHN Starkenburg e.V. .

Auch zu danken ist der Stadtverwaltung Bensheims, die Räumlichkeiten für die regelmäßigen Zusammenkünfte bereitstellt und sich dazu bereiterklärt hat sich langfristig die Zeit zu nehmen über Optimierungsvorschläge zu diskutieren.

In diesem Zusammenhang sei ebenso allen Mitgliedern des Arbeitskreises Stadtbus gedankt, die durch kritische Sicht und interessante Diskussionsbeiträge zur Qualitätsverbesserung des Maßnahmenkatalogs beigetragen haben.

## 2. Definition und Beschreibung des Planungsraumes

**Verkehr entsteht durch Aktivität.** Aus diesem einfachen aber wichtigen Satz folgt, dass zur Analyse von Verkehrsbedürfnissen, eine Analyse der Aktivitätsschwerpunkte unumgänglich ist. Hierfür wiederum muss ein **definierter Planungsraum** betrachtet werden, in dem mögliche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, um die Ziele eines attraktiven ÖPNV und einer nachhaltigen Verkehrspolitik (siehe Kapitel 4) umzusetzen.

Des Weiteren folgt in diesem Kapitel eine Sachstandsanalyse der heutigen Verkehrsverhältnisse mit besonderem Fokus auf den ÖPNV.

### 2.1. Analyse der Raumstruktur

Der in diesem Werk behandelte Planungsraum ist im Wesentlichen das Gemeindegebiet der Stadt Bensheim inklusive sämtlicher Stadtteile (Auerbach, Fehlheim, Gronau, Hochstädten, Langwaden, Schönberg, Schwanheim, Wilmshausen und Zell). Dieser Bereich umfasst mehr als 40 000 Einwohner<sup>1</sup>.

#### Wirtschaft

In der Vergangenheit haben sich in Bensheim **große Unternehmen**, wie z.B. Sirona (ehem. Siemens), Suzuki, SAP, Sanner oder Tyco angesiedelt, die auch eine gewisse Anzahl an Einpendlern zur Folge haben und entsprechenden Verkehr erzeugen. Daneben findet man in Bensheim noch zahlreiches kleineres Gewerbe, das in Summe betrachtet ebenfalls für gewisse Pendlerströme verantwortlich ist und daher ebenfalls in Betrachtungen einbezogen werden muss.

Sämtliche der oben benannten „großen Unternehmen“ verfügen über eine recht gute räumliche Erreichbarkeit zu den jeweiligen nächsten Bushaltestellen (<300m Fußweg), die jedoch durch eine weniger gute zeitliche Erreichbarkeit („Verbindungsqualität“) in vielen Fällen überschattet wird. Punktuell gibt es insbesondere für einzelne kleinere Unternehmen Abdeckungsdefizite. Optimierungsbedarf besteht bezüglich Erreichbarkeit der Arbeitsplätze für Einpendler, die von außerhalb des Planungsraumes zur Arbeit fahren.

Die **großen Einkaufsschwerpunkte** liegen im Planungsraum vor allem westlich der Bahnlinie: So gibt es etwa ein Einkaufszentrum an der Ecke Schwanheimer Str./Berliner Ring (Verkaufsfläche ca. 15500m<sup>2</sup>)<sup>2</sup>, sowie das Anfang 2015 eröffnete Einkaufszentrum am ehemaligen Güterbahnhof (Verkaufsfläche 8500m<sup>2</sup>)<sup>3</sup>. Daneben gibt es noch an der Ecke Schillerstraße/Wilhelmstraße einen großen Einkaufsschwerpunkt, der insbesondere für den Stadtteil Auerbach eine wichtige Bedeutung hat (Verkaufsfläche ca. 2700m<sup>2</sup>)<sup>2</sup>, sowie den Gartenfachhandel „Dehner“, welcher etwas außerhalb im Gewerbegebiet „An der Riedwiese“ liegt. Neben diesen Einkaufszentren bestehen im Stadtgebiet verteilte im Vergleich zu eben benanntem kleinere Supermärkte, sowie den Elektrofachhandel „Euronics“ in der Fehlheimer Straße, der ein gewisses Verkehrsaufkommen erzeugt. Die einzelnen Einkaufsmöglichkeiten sind Abbildung 1 zu entnehmen.

Nicht zuletzt entfaltet die noch weitgehend im mittelalterlichen Stil erhaltene **Altstadt** von Bensheim, sowie das **Stadtteilzentrum Auerbach** mit einer üppigen Anzahl an Einzelhandelsgeschäften und zahlreichen Gastronomiebetrieben eine gewisse – auch über den Planungsraum hinausreichende – anziehende Wirkung, da viele der dort auffindbaren Geschäfte im Umland – insbesondere Richtung Odenwald – nicht mehr zu finden sind.

---

<sup>1</sup> [http://www.bensheim.de/sv\\_bensheim/de/Stadtentwicklung/Bensheim%20in%20Zahlen/#Einwohnerstruktur](http://www.bensheim.de/sv_bensheim/de/Stadtentwicklung/Bensheim%20in%20Zahlen/#Einwohnerstruktur), Aufgerufen am 11.2.2016

<sup>2</sup> Schätzung mithilfe des Bürger-GIS des Kreises Bergstraße  
(<http://buergergis.kreis-bergstrasse.de/GISextern/synserver?project=Buergergis&stateID=f5dde213-d56e-47e1-96c3-f6354692b487&client=flex>)

<sup>3</sup> „Aldi-Neubau am alten Güterbahnhof“, Bergsträßer Anzeiger vom 9.10.2014  
(<http://www.morgenweb.de/region/bergstrasser-anzeiger/bensheim/aldi-neubau-am-alten-guterbahnhof-1.1918673>)

## Bildung

Eine wichtige Bedeutung für Bensheim und den umliegenden Untersuchungsraum hat die ungewöhnlich hohe Anzahl an **Bildungseinrichtungen**. So gibt es im Planungsraum neben den acht Grundschulen noch neun (!) weiterführende Schulen und zwei Sonderschulen. Nach Angaben der Stadt besuchen ca. 10 000 Schüler die Bensheimer Bildungseinrichtungen<sup>4</sup>.

## Freizeit

Eine ebenfalls große verkehrstechnische Bedeutung dürfte die hohe Anzahl an **Freizeitmöglichkeiten** haben, die sich größtenteils – wie die großen Einkaufsstätten – vor allem westlich der Bahnlinie verorten lassen. Dies sind im Wesentlichen:

- Badesee	- Basinus Bad	- Musikschule
- Weststadthalle	- Luxor Filmpalast	- Bürgerhaus Auerbach
- Sportpark West	- Burger King	- Bürgerhaus Innenstadt
- Weiherhausstadion	- McDonald's	- Kolpinghaus
- Wellness- & Fitnesscenter Pfitzenmeier	- Kletterhalle „High-Moves“	- Parktheater
	- Bowlingcenter	- Zahlreiche Glaubensorte

Die 17 Glaubensstätten im Planungsraum spielen vor allem am Wochenende bezüglich des Binnenverkehrs eine bedeutende Rolle.

Daneben gibt es insbesondere noch Wandermöglichkeiten und Radwege mit ausgeschilderten Wegen entlang der Bergstraße und im Odenwald, sowie Feste, die insbesondere saisonal für ein hohes Verkehrsaufkommen sorgen (z.B. Weinlagenwanderung, Winzerfest), für die es auch Sonderverkehre mit zusätzlichen Busfahrten gibt.

Das Naherholungsgebiet „Erlache“ mit dem Naturschutzzentrum Bergstraße, das sich zusammen mit dem Golfplatz am westlichen Rand des Planungsraumes befindet, zählt rund 15 000 bis 20 000 Besucher pro Jahr<sup>5</sup>.

➔ Eben benannte, sowie weitere Aktivitätsschwerpunkte können Abbildung 1 oder in größerer Auflösung als PDF-Dokument **ANHANG 1** entnommen werden.

<sup>4</sup> Homepage der Stadt Bensheim, ([http://www.bensheim.de/sv\\_bensheim/de/Stadtentwicklung/Bensheim%20in%20Zahlen/#nutzung](http://www.bensheim.de/sv_bensheim/de/Stadtentwicklung/Bensheim%20in%20Zahlen/#nutzung))

<sup>5</sup> BA-Artikel „Von Hessentag zu Hessentag: Zehn Jahre Naturschutzzentrum“, 12.6.2014, (<http://www.morgenweb.de/region/bergstrasser-anzeiger/region-bergstrasse/von-hessentag-zu-hessentag-zehn-jahre-naturschutzzentrum-1.1744013>)

# Raumstruktur mit Haltestellenoptimierung

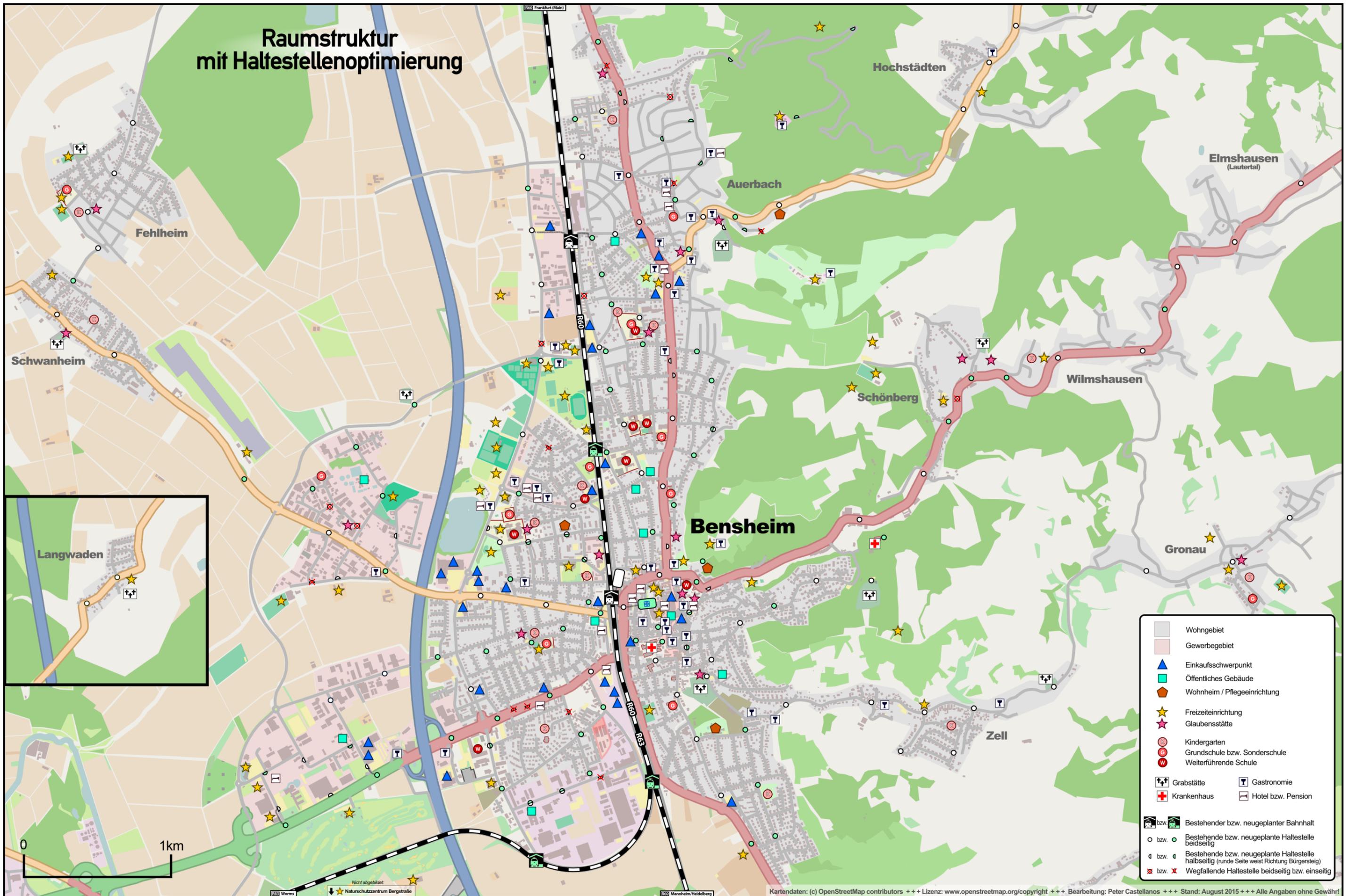


Abbildung 1: Raumstruktur und Haltestellenoptimierung gemäß Kapitel 3.2. im Planungsraum

## 2.2. Status quo ÖPNV

### 2.2.1. Buslinien

Das Rückgrat des heutigen lokalen Nahverkehrs in Bensheim bilden die **täglich verkehrenden Regionallinien** 640/641/646 (Richtung Ried), 665 (Bensheim - Lautertal - Reichelsheim) und 669 (Heppenheim - Bensheim - Alsbach), die mit der Andienung von 26 Haltestellen im Planungsraum (davon 17 Haltestellen im Kernstadtbereich) teilweise auch innerstädtische Transportfunktionen wahrnehmen. Diese Linien sind im Vergleich zu den Stadtbuslinien gut getaktet und haben mit dem Bahnhof und dem dortigen Zentralen Omnibusbahnhof eine gemeinsame Haltestelle. Der Hauptzweck dieser Linien liegt in der Anbindung der nicht von der Schiene erschlossenen Bereiche an den Bahnhof Bensheim, wobei besonders die Linien 665 und 669 wichtige Erschließungsaufgaben innerhalb des Planungsraumes wahrnehmen.

Daneben gibt es noch die nur ausschließlich **montags bis freitags verkehrenden Regionallinien** 675 (Bensheim – Gronau; 5-8 Fahrtenpaare pro Werktag außer Sa), 676 (Bensheim - Ried Stadtteile; 11-14 Fahrtenpaare pro Werktag außer Sa) und 677 (Bensheim – Balkhausen; 2-6 Fahrtenpaare pro Werktag außer Sa), welche vorrangig auf den Schülerverkehr fixiert sind und daher kaum oder gar nicht getaktet sind. Für den Verkehr im Planungsraum ist ihre Bedeutung vor allem im Ausbildungsverkehr sehr groß, wobei die Linie 676 noch etliche Anteile außerhalb des Ausbildungsverkehrs bedient, und zwischen 5 und 19h verkehrt.

Diese Linien stellen den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr für mehr als 6000 Einwohner im Planungsraum dar und sind meist „lediglich“ im Schülerverkehr gut ausgelastet. Zu den Bahnan schlüssen im Schienenpersonennahverkehr bestehen relativ wenige Verknüpfungen (von insgesamt 70 Fahrten, die am Bahnhof beginnen/enden, sind 50 von/nach Weinheim (61%), 29 von/nach Darmstadt (36%) abgestimmt)<sup>6</sup>.

Der **Bensheimer Stadtbus** besteht aus vier Linien welche montags bis freitags verkehren. Ihre Hauptaufgabe besteht aktuell darin den Berufs- und Ausbildungsverkehr von/zum Bahnhof zu gewährleisten, wobei durchaus einige Anteile an Bedürfnissen im Freizeitbereich (z.B. zum Waldfriedhof oder ins Gewerbegebiet Stubenwald) befriedigt werden.

Einen Samstags- oder Sonntagsbetrieb gibt es auf den Stadtbuslinien nicht. Daher sind hohe Anteile im Freizeitverkehr eher unrealistisch einzuschätzen. Die Buslinien beginnen bzw. enden alle am Zentralen Omnibusbahnhof und sind untereinander nicht abgestimmt.

*Möchte man z.B. von Auerbach zu den Freizeiteinrichtungen im Gewerbegebiet Stubenwald, bestehen pro Fahrttag nur 4 Verbindungen mit 15-20 Minuten und eine mit 9 Minuten Wartezeit am Bahnhof, sofern man im Einzugsbereich der Linie 671 wohnt. Nicht anders verhält sich die Beziehung zwischen den Linien 672 und 673. Wenn überhaupt Anschlüsse zu Stande kommen, sind diese nur zufällig, so die Erkenntnis, die aus den geschilderten Beobachtungen abzuleiten ist. Nicht erläutert werden muss in diesem Zusammenhang, dass unter Nutzung des ÖPNV nur exorbitant hohe Reisezeiten ggü. dem MIV zu Stande kommen, was die Position des ÖPNV im Konkurrenzverhältnis zum MIV nicht unerheblich schwächt. In Kombination mit der derzeitigen stellenweise mangelhaften Haltestellenabdeckung verschlimmern sich die Reisezeitverhältnisse dramatisch!*

Es ist also keine Systematik erkennbar, sodass die Stadtbusse allenfalls für die Hin- und Rückfahrt zum Bahnhof taugen. Dadurch gehen viele Nutzerpotenziale verloren, wenn man bedenkt, dass im Lauf der Zeit viele neue Einrichtungen, wie Supermärkte und Freizeitzentren außerhalb der Kernstadt eröffnet haben, die mit dem Stadtbus zum Großteil nicht zufriedenstellend angebunden sind: Für innerstädtische Fahrten muss nicht nur umgestiegen werden, es fehlen auch noch die notwendigen Anschlüsse.

<sup>6</sup>) Ein Anschluss gilt hier dann als „abgestimmt“, wenn die Übergangszeit zwischen Busankunft und Bahnabfahrt zwischen 5 und 20 Minuten beträgt; Basis: Fahrplan Winter 2015/2016

Die Stadtbusse scheinen nur einseitig auf die Arbeitszeiten einzelner Unternehmen (?) und die Schulzeiten abgestimmt zu sein (vgl. Linie 673). Wie man außerdem an der Linie 674 gut erkennen kann, kommen **große Fahrplanlücken zwischen den Fahrten** zu Stande, die potenziellen Nutzern ggü. erst erklärt werden müssten, wenn man diese anwerben wollte. Diese Einseitigkeit geschieht auf Kosten des nicht geringen Einkaufs- und Freizeitverkehrs, der sich vor allem auch Vormittags abspielt und mit dem aktuellen Stadtbus nicht adäquat abgewickelt werden kann.

Aus obiger Analyse wird konstatiert, dass ein Großteil der Stadtbusnutzer sogenannte „captive riders“ – also Personen, denen keine anderen Möglichkeiten für die Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse auf längeren Strecken zur Verfügung stehen (z.B. Schüler, Leute ohne Führerschein) – sein müssen.

Im Folgenden die **Taktung der Buslinien in Bezug auf die Bedienung des Planungsraumes** (ohne Abweichungen im Berufs- und Schülerverkehr; Stand März 2016):

Linie	Linienführung	Taktung in Minuten		
		Mo-Fr	Sa	So + Ft.
640	Bensheim - Einhausen	30/60	60	120
641	Bensheim - Lorsch	25/35	60	60*/120*
643	Heppenheim – Bensheim – Lorsch - Lampertheim	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb
646	<i>Schienergänzungsverkehr Nibelungenbahn</i> Bensheim – Lorsch – Einhausen – Bürstadt – Worms	60	60	60
647	Bensheim – Groß-Rohrheim/Wattenheim	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
665	Bensheim - Lautertal - Lindenfels - Reichelsheim	25/35	60	60
669	Heppenheim - Bensheim - Zwingenberg - Alsbach	30	60	60
671	Bahnhof/ZOB - Schillerstraße - Auerbach	60	Kein Betrieb	Kein Betrieb
672	Bahnhof/ZOB - Leimenberg - Waldfriedhof	60	Kein Betrieb	Kein Betrieb
673	Bhf/ZOB - Berliner Ring - Fa. Sirona - Bhf/ZOB	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
674	Bahnhof/ZOB - Gewerbegebiet Stubenwald	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
675	Bensheim - Zell - Gronau	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
676	Bensheim - Fehlheim - Hähnlein - Langwaden	(60)	Kein Betrieb	Kein Betrieb
678	Schwanheim – Fehlheim – Zwingenberg/Alsbach	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb

grau hervorgehoben = Stadtbuslinien;  
 (60) = Nur zu bestimmter Tageszeit vorhandener 60-Minuten-Takt)  
 \* = Vom 1. Mai bis 31. Oktober 60-Minuten-Takt, andernfalls 120-Minuten-Takt

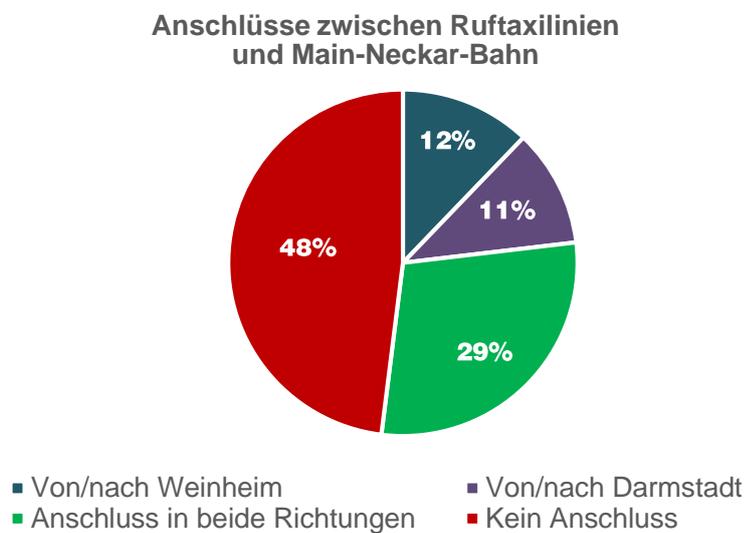
*Tabelle 1: Taktung der Buslinien in Bezug auf die Bedienung des Planungsraumes*

→ Eine Übersicht der aktuellen Linienführungen (sämtliche ÖPNV-Linien) zeigen die Abbildungen 3A bis 3D. Zur genaueren Betrachtung steht mit **ANHANG 2A** eine Darstellung im PDF-Format bereit.

### 2.2.2. Ruftaxi

Neben den unter Kapitel 2.2.1. benannten Buslinien werden auch **Ruftaxilinen** angeboten, welche u.a. als Busergänzung gedacht sind. Zur Fahrt mit einem Ruftaxi muss man dieses spätestens 60 Minuten vor der im Fahrplan aufgeführten Abfahrtszeit bestellen. Dieses Bedarfsprinzip ist im Allgemeinen insbesondere in ländlichen Regionen oder zu Zeiten schwacher Nachfrage vorzufinden; für einen vollständigen Linienersatz im Stadtverkehr zu Zeiten starker Verkehrsnachfrage jedoch als fragwürdig einzustufen.

Eine vom Verfasser dieses Dokuments durchgeführte Anschlussanalyse beschäftigte sich damit, wie gut die 1393 pro Woche angebotenen Ruftaxi-Fahrten an die Nahverkehrszüge der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Mannheim/Heidelberg) abgestimmt sind. Als „erreichter Anschluss“ wurde hierbei eine Übergangszeit zwischen Ankunft und Abfahrt der jeweiligen Fahrten zwischen 5 und 20 Minuten definiert. Das Ergebnis zeigt Abbildung 2:



*Abbildung 2: Anschlusssituation zwischen sämtlichen Ruftaxilinen und Main-Neckar-Bahn*

Deutlich wird, dass fast die Hälfte aller Ruftaxi-Fahrten nicht an Züge der Main-Neckar-Bahn und nur etwa  $\frac{1}{4}$  der Ruftaxis in Beide Richtungen abgestimmt sind. Vor dem Hintergrund, dass Bensheim seit weit über 10 Jahren ein Taktknoten zur vollen Stunde ist (Regionalzüge begegnen sich jede Stunde in Bensheim) sind diese Ergebnisse mit der Note ungenügend zu bewerten. Sicherlich ist ein Anschlusswert von 100% in alle Richtungen aufgrund des aktuellen Betriebskonzeptes der Main-Neckar-Bahn unrealistisch, doch der aktuelle Zustand gibt noch sehr viele Verbesserungspotenziale her.

Ein weiteres Problem des aktuellen Ruftaxis ist, dass es kaum bis gar nicht getaktet ist. Des Weiteren sind die Ruftaxilinen nur teilweise in den Verbundtarif des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) integriert, sodass nur Monats- und Jahreskartennutzer dieses Verbundes ohne Zuschlag befördert werden, während z.B. Tageskarteninhaber oder Nutzer mit Einzelfahrscheinen 2€ zusätzlich zahlen müssen. Wichtig zu erwähnen ist hierbei außerdem, dass Inhaber von Zeitkarten des benachbarten Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), dessen Fahrkarten im Übergangstarif im Kreis Bergstraße gültig sind, Ruftaxis nicht aufpreisfrei nutzen dürfen.

Damit ist das Ruftaxi zwar in der Betrachtung einer einmaligen innerstädtischen Fahrt von den Kosten her mit einer Busfahrt gleichgestellt, möchte man wiederum umsteigen und in der gleichen Wabe zu einer anderen Haltestelle fahren (oder besitzt man eine RMV-Zeitkarte), muss eine zweite Fahrkarte gelöst werden.

Beispiel:

Möchte man von Gronau zu den Einkaufszentren in der Weststadt oder ins Kino, so zahlt man als Nicht-Besitzer einer Monats- bzw. Jahreskarte des VRN einen Preis in Höhe von 4€: 2€ für die Ruftaxi-Fahrt zum Bahnhof und 2€ für die Weiterfahrt mit dem Bus. Auf welches Verkehrsmittel die Wahl für die potenzielle Fahrgastgruppe „Pkw-Besitzer“ fällt, dürfte klar sein.

Vor allem die Gruppe der „Pkw-Besitzer“ betrachtet mit hoher Wahrscheinlichkeit nur die Preise für Einzelfahrten, wenn sie mit dem ÖPNV in Kontakt kommt. Daher sind solche Relationen wenigstens zu integrieren, um diesen potenziellen Kunden einen „ÖPNV aus einem Guss“ zu vermitteln.

Anhand des aufgeführten Beispiels sieht man, dass die Idee eines Verkehrsverbundes noch nicht umfassend umgesetzt und der Übergangstarif zum RMV nicht kundenorientiert gestaltet worden ist. Ein nicht unerheblicher Großteil der Buslinien wird schließlich zeitweise durch Ruftaxiverbindungen ersetzt! Als Pendler nach Darmstadt z.B. müsste man immer Zuschläge zahlen, wenn man mit dem Ruftaxi von/zum Bahnhof gelangen möchte (was mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemand regelmäßig macht).

Das Ruftaxi scheint in Bensheim außerdem **innerstädtische Erschließungsaufgaben** im Kernstadtbereich zu erfüllen. So gibt es etwa Linien, die mehr oder weniger als Ersatz für Stadtbuslinien eingesetzt werden (z.B. Linie 6949 für Linie 674). Hierzu ist jedoch anzumerken, dass an den Haltestellen kein Bezug solcher Ersatzfunktionen anhand von Hinweisen oder aufgeführten Fahrplanfahrten in der Tabelle der Buslinie vorzufinden sind. Vorhanden sind nur Hinweise unterhalb der jeweiligen Kursbuchtafel der Buslinie, sowie Informationen über die Online-Auskunft des VRN.

Überhaupt kann es nur der **Übersichtlichkeit des Angebots** dienen, wenn sich der Fahrgast mit so wenigen Linien wie möglich auseinandersetzen muss, wenn er sich in einer Stadt zurechtfinden will. Bedenkt man, dass es im Planungsraum insgesamt 13 Buslinien gibt, zu denen es wiederum 12 separate Ruftaxilinen gibt, kann von Übersichtlichkeit keine Rede sein. Eine Vereinheitlichung und Systematisierung der größtenteils parallellaufenden Linienfahrten sollte also angestrebt werden.

Die oben beschriebenen Übersichtlichkeits-Kritikpunkte lassen sich durchaus mit dem Argument abschwächen, dass in Zeiten von Online-Fahrplanauskunften und der Verfügbarkeit mobilen Internets eine solche Systematisierung des Angebotes überflüssig scheint. Dem muss entgegengesetzt werden, dass nicht jeder Person mobiles Internet oder gar ein internetfähiges Gerät zur Verfügung steht, um darauf ausweichen zu können. Daher sind Maßnahmen zu treffen, die eine entsprechende Informationsbeschaffung vor Ort gewährleisten.

„Best practice“ ist der Zustand, wenn auch unabhängig jeglicher Elektronik (z.B. Akku leer oder dgl.) die Verfügbarkeit leicht erkennbarer Informationen sichergestellt wird.

**Zusammenfassend wird vor Ort eine unbefriedigende Informationslage festgestellt.**

Aus Sicht des Verfassers wird das Ruftaxi als bedarfsorientierte Bedienform in Bensheim zum Großteil fragwürdig eingesetzt:

Einerseits gibt es Fahrten bis in die Nacht hinein, die Busse in Zeiten schwacher Nachfrage richtigerweise ersetzen, andererseits werden auf stark durch den MIV ausgelasteten Strecken mit vielen Aktivitätsschwerpunkten (z.B. nördlicher Berliner Ring) nur Ruftaxis eingesetzt, anstatt einer vollwertigen Buslinie, für die es durchaus eine Nachfrage zu geben scheint (siehe Auslastung der entsprechenden Parkplätze und Bauentwicklung). Wiederum andere bestimmte Bereiche des Planungsraumes, die mit einem Bus schwer erreichbar wären, (z.B. Hospiz, Klinik Schloss Falkenhof) könnten mit dem kleineren und wendigerem Ruftaxi, sinnvoll erschlossen werden, was heute mit keinem öffentlichen Verkehrsmittel der Fall ist.

Linie	Linienführung	Ergänzung zur Buslinie	Anzahl Fahrtenpaare		
			Mo-Fr	Sa	So+Ft
6911	Bensheim/Heppenheim – Lorsch	641	3-4	4	3
6941	(Bensheim -) Auerbach – Hochstädten	677	24	21	18
6942	Bensheim – Auerbach	669	5	4	5
6943	Bensheim – Fehlheim – Rodau – Langwaden	676	9-12	16	15
6944	Bensheim – Zell – Gronau	675	16-18	18	16
6945	Bensheim – Schönberg – Wilmshausen	665	3	3	3
6946	Auerbach Bahnhof – Auerbach Bergfriedhof	671	6-7	5-6	4
6947	Bahnhof/ZOB – Wohn- & Gewerbepark Auerbach	---	12	7	Kein Betrieb
6948	Bahnhof/ZOB – Gewerbegebiet West	676	10	Kein Betrieb	Kein Betrieb
6949	Bahnhof/ZOB – Berliner Ring – Gew.geb. Stubenwald	674	15	9	Kein Betrieb
6950	Bahnhof/ZOB – Leimenberg – Waldfriedhof	672	2	Kein Betrieb	Kein Betrieb
6951	Bahnhof/ZOB – Weststadt – Bahnhof/ZOB	673	2	Kein Betrieb	Kein Betrieb
6961	Bensheim – Einhausen	640	6*	6	5

grau hervorgehoben = Ruftaxilinen innerhalb der Kernstadt  
 \* = Nur in den Nächten von Freitag auf Samstag

*Tabelle 2: Den Planungsraum bedienende Ruftaxilinen.*

Aufgrund der obigen Tatsachen werden folgende Annahmen getroffen:

- Das Ruftaxi wird vor allem von VRN-Zeitkarteninhabern genutzt. Pendler, die das Ruftaxi auf ihrer Fahrt in Richtung Darmstadt (RMV) regelmäßig nutzen gibt es vermutlich keine oder sehr wenige.
- Die Vorbestellfrist von einer Stunde ist zu lang und dadurch zu unflexibel, insbesondere für innerstädtische Ruftaxilinen. Gerade auf Kurzstrecken ist maximale Flexibilität wichtig!
- Informationen zum Ruftaxi im Sinne einer Busergänzung sind überhaupt nur bedingt (Internet) – vor Ort jedoch kaum bis gar nicht vorhanden.
- Die unüberschaubare Anzahl an Linien bzw. ihre Zuordnung zu den Buslinien, die sie ersetzen, lässt eine optimale Orientierung – insbesondere für potenzielle Kunden – schwerfallen. Eine vereinheitlichte Darstellung der auf einer Strecke insgesamt verkehrenden ÖPNV-Angebote („Bus + Ruftaxi in einem“) ist nicht gegeben.

→ Eine Übersicht der aktuellen Linienführungen (sämtliche ÖPNV-Linien) zeigen die Abbildungen 3A bis 3D. Zur genaueren Betrachtung steht mit **ANHANG 2A** eine Darstellung im PDF-Format bereit.



Kartendaten: (c) OpenStreetMap contributors +++ Lizenz: www.openstreetmap.org/copyright  
 Bearbeitung: Peter Castellanos +++ Stand: März 2016+++ Alle Angaben ohne Gewähr

Abbildung 3A: Aktuelle ÖPNV-Linien im Planungsraum – Stadtteile Auerbach und Hochstädten

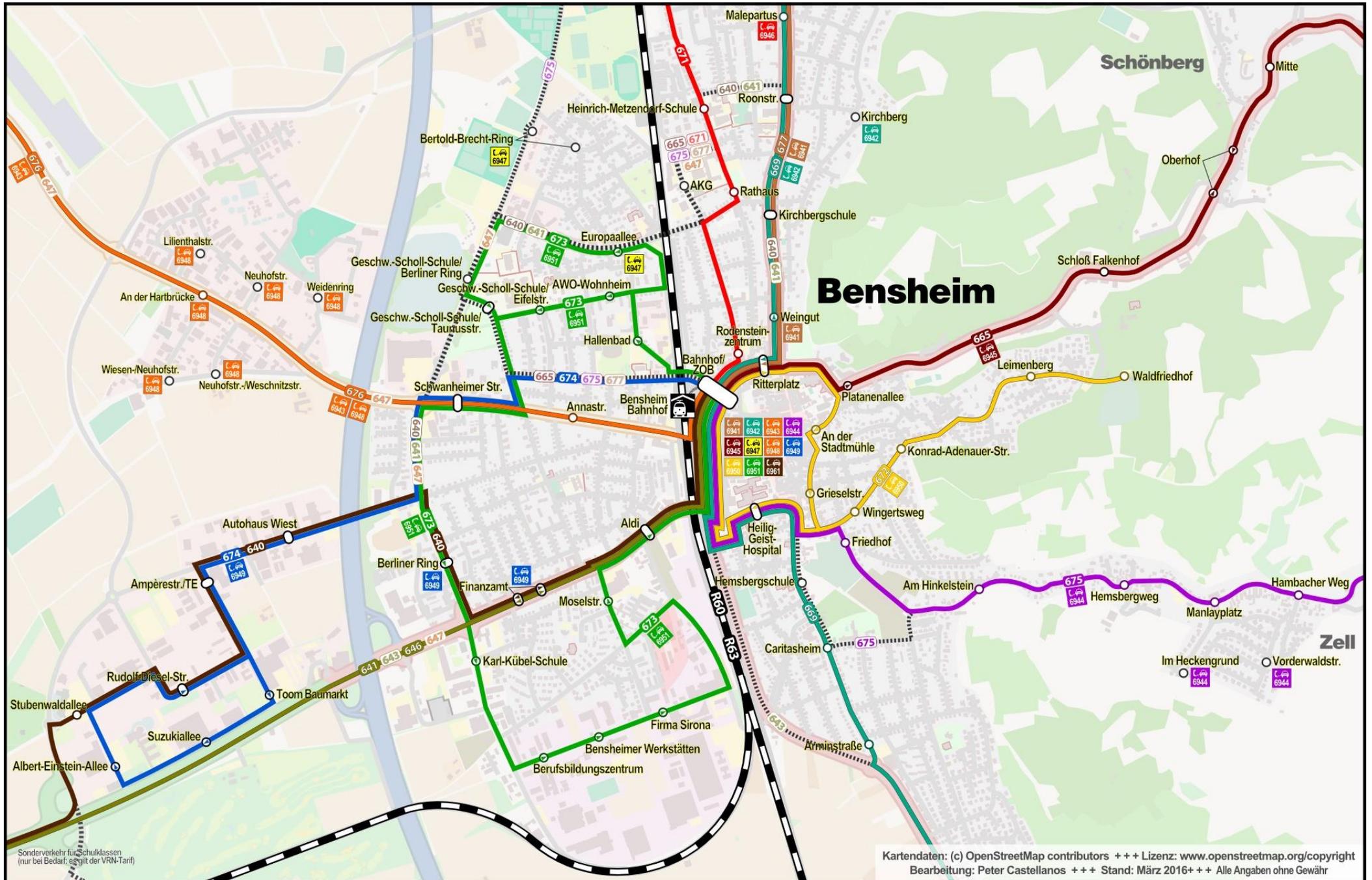


Abbildung 3B: Aktuelle ÖPNV-Linien im Planungsraum – Kernstadt



Abbildung 3C: Aktuelle ÖPNV-Linien – Ried Stadtteile

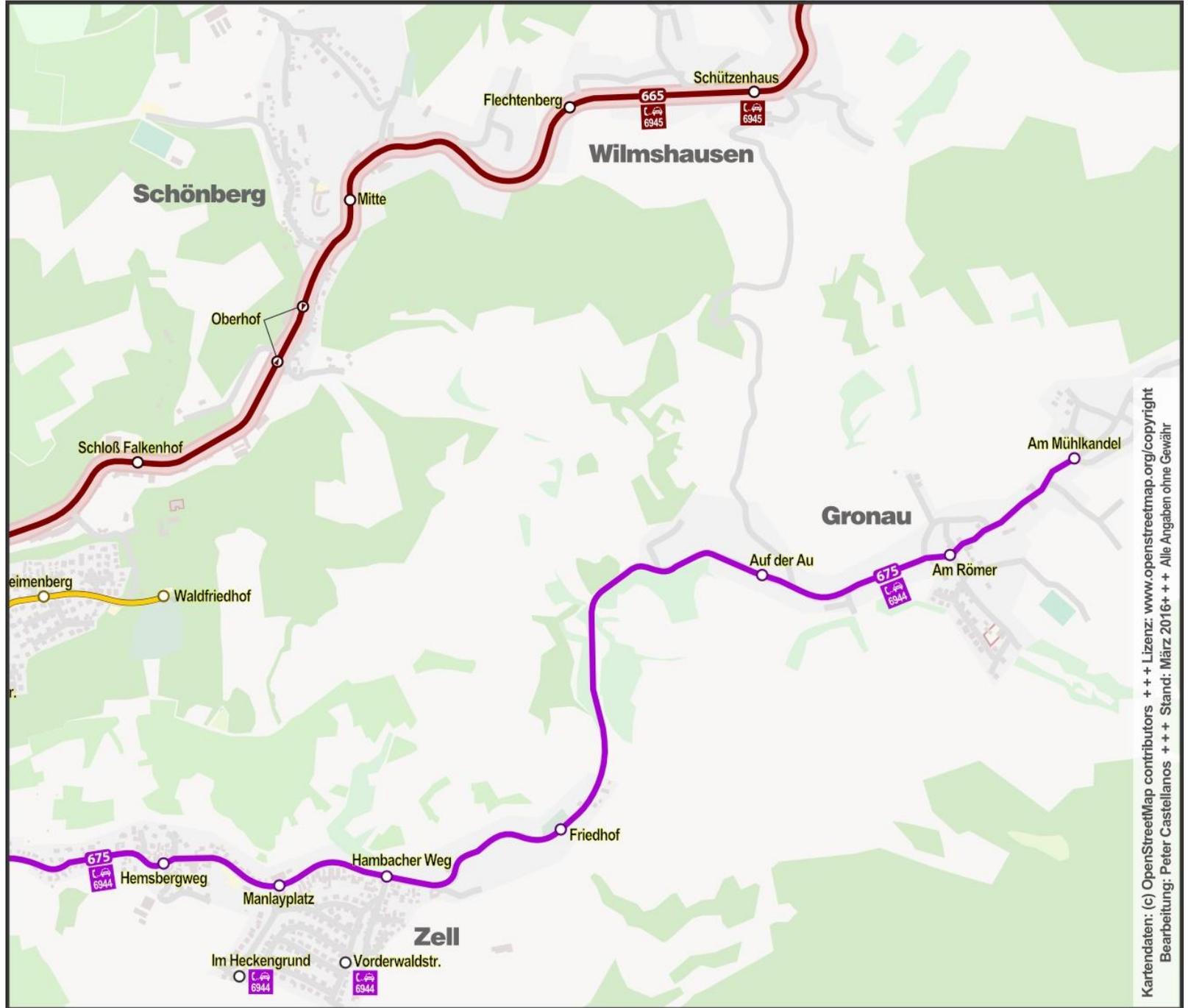


Abbildung 3D: Aktuelle ÖPNV-Linien im Planungsraum – Odenwald Stadtteile (ohne Hochstädten)

## 2.2.3. Haltestelleninfrastruktur

### 2.2.3.1. Allgemeines

Im Planungsraum gibt es zwei **Bahnhalte**.

#### **„Hauptbahnhof“**

Der zentrale Bahnhof nahe der Innenstadt verfügt über vier intakte Bahnsteigkanten und ein stillgelegtes abgebautes fünftes Gleis, welches vor der Zeit der Wendezüge/Triebwagen auf der Nibelungenbahn zur Umsetzung der Lok gedient hat. Der Bahnhof wurde im Zuge des S-Bahn-Ausbaus in der Vergangenheit auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante ausgeführt. Dadurch und durch neueingerichtete Fahrstühle ist der Zugang zur Bahn für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste leichter geworden, als vor dem Umbau.

Mit der Innenstadt ist der Bahnhof über eine breite bedingt barrierefreie Unterführung der vierspurigen Rodensteinstraße verbunden. Ein Blindenleitsystem gibt es ebenfalls, allerdings ist es stellenweise lückenhaft (Bereich Amershamplatz und westlich des Bahndamms (Netto)).

Eine Park & Ride-Anlage befindet sich unter dem Busbahnhof. Bike & Ride-Plätze gibt es ebenfalls. Diese werden sehr gut frequentiert. In der Vergangenheit wurden lobenswerterweise an verschiedenen Stellen Erweiterungen diesbezüglich vorgenommen. Mit der Erweiterung stieg jedoch auch die Nachfrage, sodass die Situation sich dadurch nach eigenen Beobachtungen nur ein wenig entspannt hat.

Im Empfangsgebäude ist ein Reisezentrum der Deutschen Bahn AG, ein Warteraum und Fast-Food-Gastronomie untergebracht, sowie eine Zeitschriftenhandlung, die ebenfalls Snacks und Getränke verkauft. Die zwei Automaten gegenüber dieses Zeitschriftenhandels sind oftmals stark ausgelastet, sodass es zu nicht unerheblichen Wartezeiten kommt. Vor der Modernisierung der Automaten gab es an gleicher Stelle 4 Stück.

#### **Bahnhof Auerbach**

Der zweite Bahnhof liegt im Stadtteil Auerbach und verfügt über drei intakte Bahnsteigkanten, sowie stillgelegte Rangiergleise, wovon eines am Bahnsteig in Fahrtrichtung Darmstadt vor dem Empfangsgebäude als Sackgleis endet.

Dieser Bahnhof wird ebenfalls im Zuge der vermutlich Ende 2017 kommenden S-Bahn entsprechend tauglich gemacht. Aktuell ist er nicht barrierefrei, da einerseits der Zugang zum Bahnsteig in Fahrtrichtung Heidelberg nicht niveaufrei zugänglich ist und die Bahnsteigkanten nicht entsprechend angehoben sind. Blindenleitstreifen fehlen komplett. Eine Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlage ermöglicht das Abstellen von Pkws bzw. Fahrrädern.

Ende 2013 wurde bekannt, dass das derzeit leerstehende unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude durch private Initiative in ein öffentlich zugängliches Café umgestaltet werden soll, was die Aufenthaltsqualität in Zukunft erhöhen würde<sup>7</sup>. Aktuell (Oktober 2015) wird das Empfangsgebäude saniert.

---

<sup>7</sup> „Neustart am Auerbacher Bahnhof“, Bergsträßer Anzeiger, 9.11.2013  
<http://www.morgenweb.de/region/bergstrasser-anzeiger/bensheim/neustart-am-auerbacher-bahnhof-1.1275960>

## Bus- & Ruftaxihaltstellen

Im Planungsraum gibt es insgesamt 173 Haltestellenschilder, wovon 21 ausschließlich durch Ruftaxis bedient werden. 11% (19 Stück) sind nach aktuellem Stand August 2015 barrierefrei ausgebaut bzw. befinden sich in barrierefreiem Ausbau. 13% aller Haltestellenschilder (23 Stück) sind nicht im hellblauen Corporate-Design der Stadt (Schildtyp MABEG-FIS2) ausgeführt.

Die Haltestellendistanz ist in vielen Teilen der Stadt recht hoch, sodass anzunehmen ist, dass viele Nutzergruppen mit großer Wahrscheinlichkeit schon durch fehlende Erschließung verloren gehen (Näheres hierzu siehe Kapitel 3).

*„Neben einem dichten Haltestellennetz sind attraktive und umwegefreie Fußwege zu den Haltestellen und Stationen von großer Bedeutung für die ÖPNV-Nutzung, da die Zu-, Abgangs- und Wartezeiten für viele ÖPNV-Fahrten oft länger sind als die eigentliche Fahrzeit sind“<sup>8</sup>. Darüber hinaus gilt es folgendes zur Kenntnis zu nehmen:*

*„Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels haben einige Städte ihre Haltestellenabstände (im Busverkehr) bereits verringert, so dass der lokale ÖPNV eine bessere Unterstützung der quartiersbezogenen Erschließung und nähräumlichen Vernetzung anbieten kann“<sup>9</sup>.*

Diese Zitate aus aktuellen Regelwerken verdeutlichen, wie wichtig die Nähe/Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV ist. In Bensheim gibt es viele Stellen, an denen dieser Zugang optimiert werden sollte (siehe Kapitel 2.2.3.4., 2.2.3.5. und 3.2.).

Des Weiteren lässt die Haltestelleneinrichtung vielerorts zu wünschen übrig: Zwar ist ein Großteil der Haltestellen lobenswerterweise mit ordentlichen Wartehäuschen ausgestattet, bei der äußeren Erscheinung der Haltestellenschilder gibt es jedoch Mängel, welche ins Auge fallen (siehe Kasten unten und Kapitel 2.2.3.2.).

*Einige Haltestellen sind nicht als MABEG-FIS2-Schild im hellblauen Corporate-Design der Stadt (vgl. Tabelle 3 Abb. „Bahnhof/ZOB“) ausgeführt, wie im übrigen Stadtgebiet, sondern es wurde ein einfaches wenig einladendes Blechschild aufgestellt. Dies ist bei folgenden Haltestellen der Fall: „Bensheimer Werkstätten“, „Toom“, „Stubenwaldallee“ und „Ernst-Moritz-Arndt-Str.“ (Fahrtrichtung Auerbach).*

### 2.2.3.2. Beschriftung

Viele Haltestellen im Planungsraum geben einen **unordentlichen Eindruck** von sich, da sie unsauber (mehrere Schichten überklebter Sticker), falsch und/oder unvollständig beschriftet sind. Dies kann vor allem Neukunden verwirren, die sich auf zuverlässige Informationen an den Haltestellen verlassen müssen. So sind stellenweise nicht alle Ruftaxi- oder Buslinien angegeben und/oder längst nicht mehr an der Haltestelle haltende Buslinien werden immer noch aufgeführt.

Da eine genaue Auflistung aller Haltestellen mit Problembeschreibung den Rahmen dieses Maßnahmenkatalogs sprengen würde und diese Mängel auf einen sehr großen Anteil der Haltestelleninfrastruktur in Bensheim zutrifft, werden hier nur exemplarisch einige Extremfälle dargestellt und an dieser Stelle eine Generalprüfung aller in Bensheim installierten Haltestellen auf Aktualität der Angaben empfohlen.

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene, Ausgabe 2014, Seite 43, <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FGSV%20Hinweise%20zur%20Nahmobilit%C3%A4t.pdf>, (Überprüft am 27.9.2015).

<sup>9</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene, Ausgabe 2014, Seite 17, <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FGSV%20Hinweise%20zur%20Nahmobilit%C3%A4t.pdf>, (Überprüft am 27.9.2015).

Haltestelle	Abbildung	Mängel
<p>„Bahnhof/ZOB“ (alle Bussteige)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unordentliche Beschriftung</li> <li>- Schmutziges Erscheinungsbild</li> <li>- Keine einheitliche Schriftart (Überklebt mit weißen Stickern)</li> <li>- Hier: Beschriftung „Michelstadt – Erbach“ falsch. Diese Linie gibt es seit weit über 20 Jahren nicht mehr.</li> <li>- Nicht genügend Sitzgelegenheiten.</li> <li>- Nicht barrierefrei</li> <li>- Näheres siehe Kapitel 2.2.3.6.</li> </ul>
<p>Bensheimer Werkstätten</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht im Corporate-Design</li> <li>- Kein Fahrplankasten</li> <li>- Wenig einladendes Erscheinungsbild</li> <li>- Keine Sitzbank vorhanden</li> <li>- Nicht barrierefrei</li> </ul>
<p>Schwanheimer Straße</p>		<p><b>Fahrtrichtung Fehlheim (linkes Bild)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschriftung 669 nur schlampig entfernt</li> <li>- Beschriftung uneinheitlich (weiße Sticker)</li> <li>- Schmutziges Erscheinungsbild</li> <li>- Beschriftung Linie 642 gehört auf Haltestelle der Gegenrichtung</li> <li>- nicht barrierefrei</li> </ul> <p><b>Fahrtrichtung Bahnhof (rechtes Bild)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unsauberes Schild</li> <li>- nicht barrierefrei</li> <li>- Beschriftung für Linie 642 fehlt</li> </ul>
<p>Bahnhof Auerbach</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusätzliche Beschriftung nach dem Haltestellennamen „Ostseite“ bzw. „West“ ist in Fahrplanauskünften und Fahrplantabellen nicht aufgeführt und verwirrt bei der Orientierung. Dies ist ein <u>flächendeckendes Problem in Bensheim</u>.</li> <li>- Ruftaxiliniennummern fehlen (linkes Bild)</li> <li>- Unordentliches Erscheinungsbild</li> <li>- nicht barrierefrei</li> <li>- Fahrplan nicht lesbar (Vandalismus)</li> <li>- Schutzfolien exorbitant verschmutzt (Vandalismus)</li> </ul>

**Tabelle 3:** Exemplarische Mängel an Bushaltestellen im Planungsraum

Die Aktualisierung, Richtigstellung und ansehnliche Darstellung der Haltestellenbeschriftung muss schnellstmöglich konsequent korrigiert werden!

Dazu gehört außerdem, dass die in Bensheim üblichen **zusätzlichen Angaben zum eigentlichen Haltestellennamen**, wie „Nordwest“, „Südost“ oder „West“ (vgl. Haltestelle „Bahnhof Auerbach“) entfernt werden müssen, da sie weder im Auskunftssystem des VRN noch an den Aushangfahr- und Linienplänen erscheinen und ebenfalls zu Verwirrungen führen können.

Die Stadt Karlsruhe bestellt Ihre Haltestellenschilder - wie Bensheim - bei der Firma MABEG und wendet einen ähnlichen Aufbau bei der Beschriftung an. Hauptunterschied zwischen den Städten ist jedoch die Darstellung der Informationen: Während in Karlsruhe mit Farben für die Linien (die mit denen auf dem Linienetzplan übereinstimmen) und ordentlicher Beschriftung gearbeitet wird (siehe Bilder rechts), findet man in Bensheim leider konzeptlose und unordentlich überklebte Beschriftungen (mit z.T. falschen Informationen) vor (vgl. Bilder in Tabelle 3).



Abbildung 4: Haltestellen in Karlsruhe

### 2.2.3.3. Barrierefreiheit

In der Regel werden im Rahmen von Straßenneubauten und Modernisierungen die sich dort befindlichen Haltestellen auf barrierefreie Standards gebracht, da dies Voraussetzung für die Zuwendung von Fördergeldern ist. So wurden in der Vergangenheit auch in Bensheim an diesen Stellen barrierefreie Haltestellen dadurch errichtet.

Aber auch Ausbaumaßnahmen, die sich nicht hieran orientieren sind im Planungsraum zu finden, wie z.B. bei der Haltestelle „AWO-Wohnheim“ oder „Europaallee“, welche nicht unmittelbar durch die Gesamtmodernisierung der Straße erneuert worden sind.

In Lorsch wurde 2013 eine fast flächendeckende Haltestellenmodernisierung durchgeführt und dabei einige Haltestellen **barrierefrei** ausgebaut<sup>10</sup>. Auch die Stadt Mörfelden-Walldorf hat Vorbildfunktion durch einen nahezu flächendeckenden barrierefreien Haltestellenausbau erlangt. In Auerbach wiederum wurden 2014 die Haltestellen „Behindertenhilfe Bergstraße/Kronepark“ und „Otto-Beck-Straße“ in Bezug auf Barrierefreiheit auf sehr vorbildliche Standards (sogenannte „Kaphaltestellen“) gebracht. An diesen Beispielen sollte man sich weiter orientieren. Weniger empfehlenswert wiederum sind Haltestellen in der Ausführung, wie die Haltestelle „Roonstraße“: Barrierefreie Haltestellen als Buchten sind grundsätzlich zu vermeiden oder so zu gestalten, dass die Schleppkurve des Busses so gering wie möglich ist. Es soll nicht von der Motivation des Busfahrers abhängen, ob der Bus korrekt an der Kante zum Stehen kommt, sodass ein möglichst bequemer Fahrgastwechsel möglich ist.

<sup>10</sup>) „Bus fahren in Lorsch wird bequemer“, Bergsträßer Anzeiger, 6.6.2013  
(<http://www.morgenweb.de/region/bergstrasser-anzeiger/lorsch/bus-fahren-in-lorsch-wird-bequemer-1.1063695>)

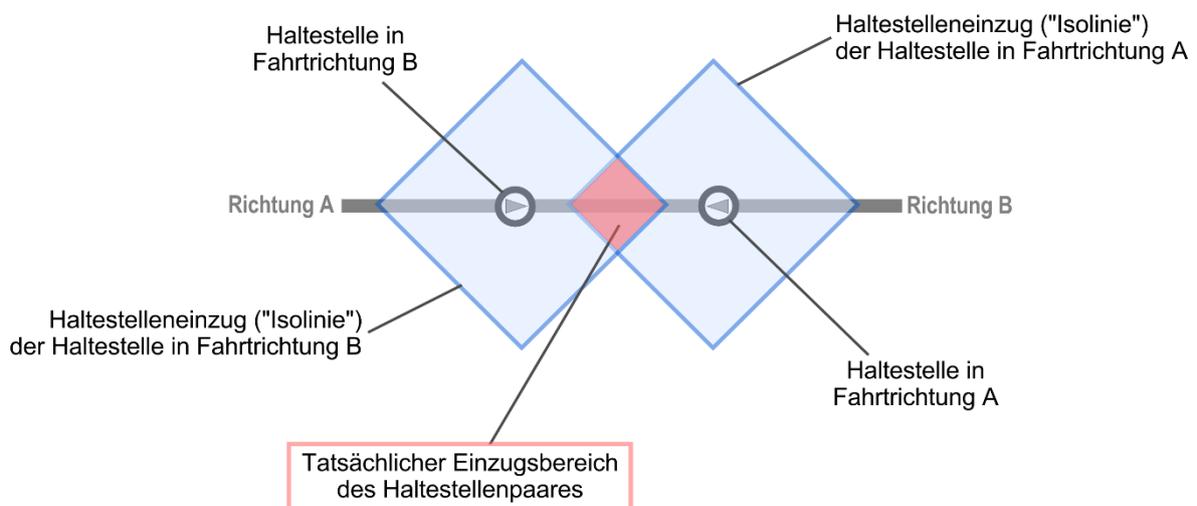
Seit Ende Juni 2015 wird die Bundesstraße 3 im Bereich zwischen Otto-Beck-Straße und der nördlichen Gemarkungsgrenze zu Zwingenberg ausgebaut. Laut Informationen von Hessen mobil und KMB sollen „die vorhandenen Busbuchten [...] erneuert“ werden. Aus dieser Angabe lässt sich ableiten, dass keine zusätzlichen Haltestellen im Bereich des Wohngebietes „Höllberg“ und „Holderhecke“ vorgesehen sind.

Der geschehene **Umbau des Busbahnhofs** mit der Absicht diesen barrierefreier zu gestalten, sollte genauer hinterfragt werden. So ist es beispielsweise nicht möglich, als Rollstuhlfahrer zu den überdachten Bussteigen zu gelangen, wenn ein Gelenkbus oder unter bestimmten Bedingungen Standardbusse in ihrer Haltebucht stehen. Blinde wiederum werden mit Stolperfallen konfrontiert und laufen Gefahr an einen Bus zu stoßen, der plangerecht in der Bucht auf Abfahrt wartet (mehr hierzu unter Kapitel 2.2.3.6.).

#### 2.2.3.4. Definition „tatsächlicher Einzugsbereich“ & Erschließungsqualität

##### „Tatsächlicher Einzugsbereich“

Ein wichtiger Qualitätsaspekt bzgl. Erreichbarkeit einer Haltestelle ist die **Entfernung zwischen den Haltepositionen der verschiedenen Fahrrichtungen**. Der „tatsächliche Einzugsbereich“ einer einzelnen Haltestelle ist definiert als Schnittmenge der (i.d.R. beiden) Haltestellenpositionen in die verschiedenen Fahrrichtungen und gibt den Bereich an, von dem man dieselbe Zeit/Strecke zur Haltestelle benötigt, um eine Linie in beide Fahrrichtungen zu erreichen. Verdeutlichen soll dies Abbildung 4.



**Abbildung 5:** Tatsächlicher Einzugsbereich versetzter Haltestellen

Um den tatsächlichen Einzugsbereich eines Haltestellenpaares so optimal wie möglich zu gestalten, sollten die Haltestellen der unterschiedlichen Fahrrichtungen also so nahe wie möglich einander gegenüberliegen (Absolutes Optimum: Exakt parallele Lage; vgl. Haltestelle „Auerbach, Otto-Beck-Str“).

*Im Planungsraum ist beispielsweise die Haltestelle „Christuskirche“ stark in beide Fahrrichtungen versetzt, was den Einzugsradius effektiv erheblich reduziert (siehe Kapitel 3.2.3.a). Ähnliches gilt auch für die Haltestelle „Finanzamt“ (siehe 3.2.2.e) und „Oberhof“ (siehe 3.2.4.a).*

## Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität einer Haltestelle bestimmt sich darüber, wie gut die Haltestelle erreichbar ist, also wie optimal der Einzugsbereich durch die Zugänglichkeit der Haltestelle ausgenutzt wird und welche Gebiete sie erschließt (z.B. Maisfeld oder Wohngebiet?, Einkaufsschwerpunkt oder raumtrennende Elemente?,...).

Somit sollten Haltestellen grundsätzlich...

- ① ... so nahe wie möglich an Kreuzungen/Einmündungen errichtet werden, damit der Einzugsbereich in so viele Richtungen wie möglich zum Tragen kommt.
- ② ... eine maximale Erschließungswirkung in der lokalen Umgebung erzielen; also die Erschließung „unnützer Gebiete“ – sofern dies möglich ist – sollte vermieden werden.
- ③ ... vorzugsweise so nahe wie möglich an Aktivitätsschwerpunkte platziert werden, was in bestimmten Situationen zu Punkt 1 und/oder 2 in Konflikt stehen kann.

*An vielen Haltestellen im Planungsraum wird der Einzugsradius durch **ungünstige Platzierung in der lokalen Umgebung** nicht optimal ausgenutzt:*

*So befinden sich z.B. zwischen Bahnhof Auerbach und der Saarstraße die Haltestellen in der Wilhelmstraße, und decken nur zur Hälfte ein Wohngebiet ab. Die andere Hälfte des Einzugsbereiches erfasst Pkw-Stellflächen und die raumtrennende Bahnlinie. Hier wäre eine Verlagerung der Linie in die Schillerstraße sinnvoll, um den Einzugsradius besser auszunutzen (Details siehe 3.2.3.g).*

## Wie weit erschließt eine Haltestelle?

Für Erschließungsentfernungen einer Bushaltestelle wählt man in der Regel 300 m im Stadtverkehr und 600 m in Regionalverkehr aus. Die Akzeptanz dieser Werte bei den Fahrgästen in der Realität hängt jedoch entscheidend von der Entfernung ab, die ein (potenzieller) Fahrgast insgesamt bis zu seinem Ziel zurücklegen möchte, sowie von der Siedlungsstruktur (sehr dicht oder dünn besiedelt?), Stadtgröße und Angebotsgestaltung des ÖPNV.

Für Klein- und Mittelstädte wie Bensheim ist der Wert 300 m für den Stadtverkehr zu hoch angesetzt, da meist kürzere innerstädtische Strecken zurückgelegt werden und die Bereitschaft für eine solche kurze Strecken eine solch weite Entfernung<sup>11</sup> zur nächsten Haltestelle (meist zu Fuß) zurückzulegen, als gering einzustufen ist. Hinzu kommt, dass viele Quartiere und Stadtteile im Planungsraum nicht eben liegen, sodass die Anstrengung eine Haltestelle zu erreichen/verlassen – der „Widerstand“ – höher einzustufen ist, als in einem anderen Planungsraum. Die Verfügbarkeit von genügend Parkraum<sup>12</sup> lässt ebenso nicht den Schluss zu, dass eine Abkehr vom eigenen Pkw durch Parkplatzsuchprobleme als Anreiz pro ÖPNV vorhanden ist. Somit sind höhere Anforderungen der potenziellen Klientel (die momentan „von Haus zu Haus“ fährt ohne lange Zu- und Abgangswege oder Wartezeiten einzuplanen) an einen attraktiven ÖPNV anzunehmen.

Bei einer Entfernung von 300 m benötigt man bei einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ca. 6 Minuten zur nächsten Haltestelle. Rechnet man eine gewisse Wartezeit von 2-4 Min. als Puffer hinzu betritt der Fahrgast das Fahrzeug also erst nach 8 bis 10 Min. (unter der Annahme, dass er den Fahrplan minutengenau kennt!).

<sup>11</sup> Mit Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Menschen und den demografischen Wandel wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit für Fußgänger in Höhe von 1,2m/s unterstellt.

<sup>12</sup> Zwischenstand Parkraumkonzept Bensheim, IKS – Ingenieurbüro für Stadt und Mobilitätsplanung, März 2015

Insofern ist die Annahme eines unter den gegebenen Anforderungen zumutbaren kundenorientierten Einzugsbereichs im **Stadtverkehr auf maximal 250m** (Zugang zum haltenden Bus: 7-9 Min.) und im **Regionalverkehr auf 500m** (Zugang zum haltenden Bus: 9-11 Min.) herabzusetzen. Unter der Rahmenbedingung, des demografischen Wandels, ist diese Herabsetzung ebenfalls nachvollziehbar begründbar.

Sicherlich ist eine Abdeckung von 100% weder realistisch, noch finanziell darstellbar. Zu beachten ist aber, dass jene Menschen, die innerhalb der Einzugsbereiche wohnen/arbeiten etc. zu den potenziellen Kunden zählen. Neben anderen Bedingungen gilt: Je mehr potenzielle Kunden erschlossen werden, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass viele Leute den ÖPNV als Verkehrsmittel in Betracht ziehen.

### Darstellung auf Karten (Abbildung 6)

Wegen der eher rasterförmigen Struktur der Straßen im Planungsraum wurde hauptsächlich mit Rauten als genäherte Isodistanzen in der Darstellung gearbeitet<sup>13</sup>.

Für den Busverkehr gilt aufgrund obiger Ausführungen folgende **farbliche Kodierung** der Haltestelleneinzugsbereiche:

Zumutbare Gehzeit bzw. Strecke zur Haltestelle für einen Fahrgast, der sein Ziel...



...im lokalen Umkreis (max. 5 km) vom Startpunkt erreichen möchte.  
→ Einzugsbereich für lokalen Nahverkehr bzw. Stadtverkehr (250m)



...außerhalb des lokalen Umkreises (> 5 km) vom Startpunkt erreichen möchte.  
→ Einzugsbereich für Zwischenortsverkehr 500m

Der Einzugsbereich des Schienepersonennahverkehrs (SPNV) wird aufgrund der Tatsache, dass er längere Distanzen unter höherer Geschwindigkeit zurücklegt mit einem Einzugsbereich i. H. v. 1000 m (~ 14 Min. Gehzeit) angenommen. Aufgrund vergangener Beobachtungen der Verkehrsteilnehmer in den vorhandenen Strukturen ist zu erkennen, dass die Bereitschaft längere Strecken bzw. höhere Zugangszeiten zur (schnelleren) Bahn in Anspruch zu nehmen eher vorhanden sind, als beim (langsameren) Bus<sup>14</sup>.



In Abbildung 5 ist der Einzugsbereich zum SPNV gepunktet mit schwarzem Rand dargestellt (siehe links).

<sup>13</sup> SCHNABEL/LOHSE, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2 Verkehrsplanung, Seite 24f, Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag

<sup>14</sup> SCHNABEL/LOHSE, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2 Verkehrsplanung, Seite 24f, Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag

### 2.2.3.5. Verbindungsqualität

Neben den unter Kapitel 2.2.3.4. benannten Kriterien zur Erschließung muss eine Beurteilung des Einzugsbereichs einer Haltestelle – die Erfassung der Verbindungsqualität (auch „Bedienungsqualität“ genannt) – vorgenommen werden. Sie gibt an welche Attraktivität der Haltestellenabdeckung gemessen an der Bedienungshäufigkeit und Linienkonzeption der haltenden Linien vorliegt.

In diesem Zusammenhang sind in Abbildung 5 ausgefüllte Einzugsbereiche bzgl. Verbindungsstandard „gut angebunden“, während nichtausgefüllte und gestrichelte Einzugsbereiche als nicht „gut angebunden“ eingestuft werden.

Aufgrund der extrem heterogenen Bedienungsqualität im Planungsraum wird eine Haltestelle als „**gut angebunden**“ definiert, wenn wenigstens drei der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- ① Von und zur entsprechenden Haltestelle nahezu gleiche Fahrzeiten bei Hin- und Rückfahrt zu den wichtigsten Zielen einer Linie (z.B. Innenstadt, Einkaufsschwerpunkte, Umsteigehaltestellen).
- ② Regelmäßige Bedienung im Tagesverlauf im Sinne eines Taktverkehrs entsprechend des angenommenen Bedarfs (z.B. 30-Minuten-Takt oder 60-Minuten-Takt)
- ③ Tägliche Bedienung an allen Wochentagen mit mind. 8 Fahrtenpaaren pro Tag
- ④ Flexibilität vorhanden: Vorbestellung des Fahrtwunsches (zumindest Mo-Fr) nicht notwendig (z.B. Bus verkehrt „immer“ <> Ruftaxi nur nach Voranmeldung)

→ Eine besser lesbare Darstellung von Abbildung 6 im PDF-Format steht mit **ANHANG 2B** zur Verfügung.

# Status quo ÖPNV in Bensheim Erschließungs- & Verbindungsqualität

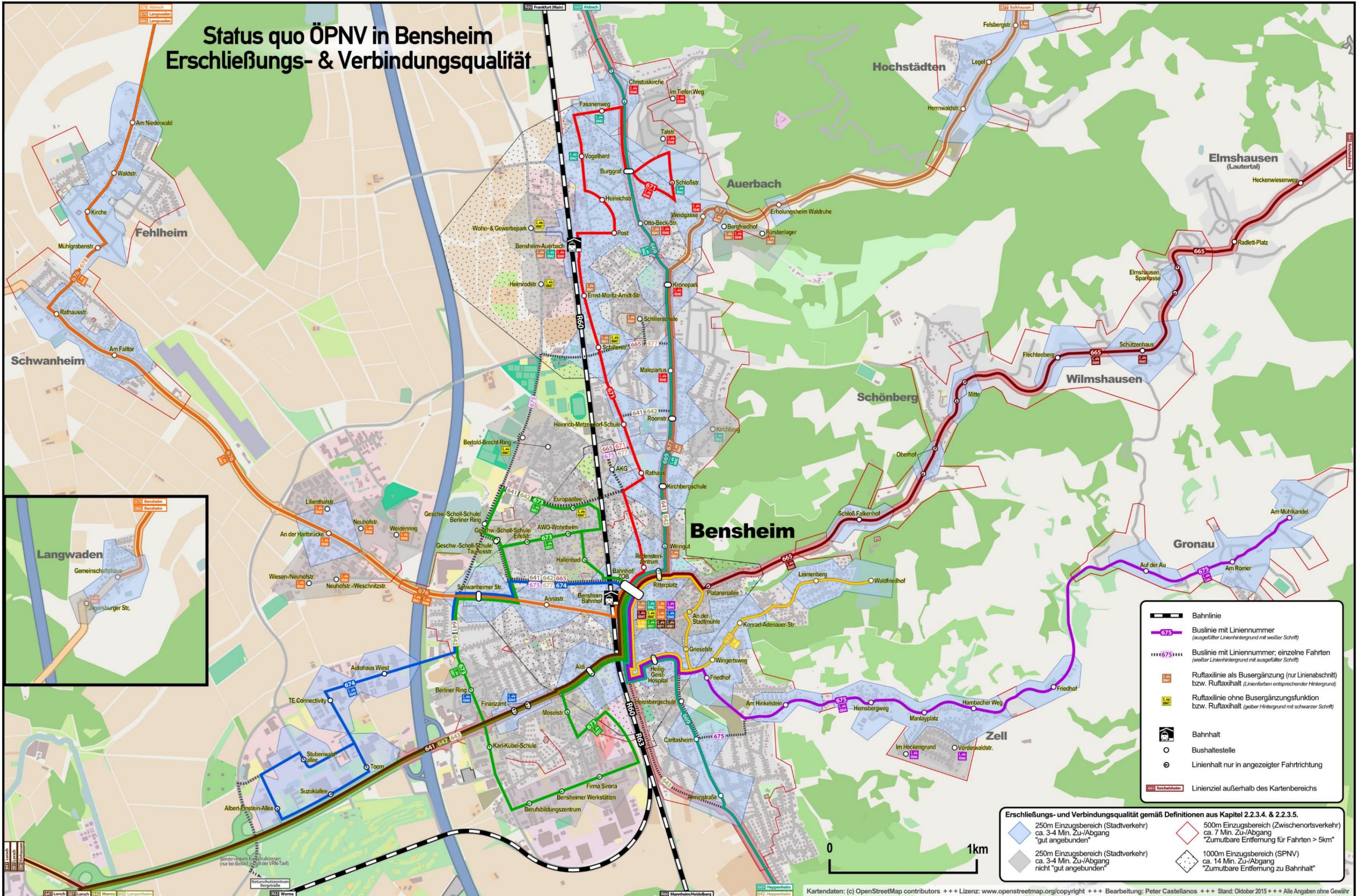


Abbildung 6: Erschließungs- und Verbindungsqualität – Stand Oktober 2015

### 2.2.3.6. Zentraler Omnibusbahnhof

Mit „zentraler Omnibusbahnhof“ ist der Bereich unterhalb der großen Überdachung direkt neben der Sparda-Bank, sowie die unmittelbar daran anliegenden Bushaltestellen (Bussteige 1-7) gemeint.

Der Zentrale Omnibusbahnhof in seiner heutigen Situation ist als Umsteigepunkt sehr wichtig und besteht aus 7 Haltepositionen, wovon 5 sich unmittelbar direkt unter der großen Überdachung befinden. Die übrigen zwei befinden sich an der westlichen und östlichen Kante des Geländes. Durch die direkte Nachbarschaft zum Bahnhof ist der Übergang zur Bahn sehr kurz.

Nicht Bestandteil des Busbahnhofes sind die Haltepositionen 9 und 10 vor der Sparkasse und am Amershamplatz, wo jeweils insbesondere die Linie 669 regelmäßig hält. Mit ca. 80 bis 100 m Fußstrecke ist ein Umsteigen durch die breite bedingt barrierefreie Unterführung zum Busbahnhof relativ gut möglich. Diese Unterführung unter der vierspurigen Rodensteinstraße verbindet den Bahnhof mit der Innenstadt, deren Fußgängerzone unmittelbar an der Unterführung beginnt.

Die Anfahrt zum und Abfahrt vom Zentralen Omnibusbahnhof durch die dort haltenden 12 Buslinien erfolgt über eine einzige Ein- und Ausfahrt über die Gartenstraße, wodurch es während der Hauptverkehrszeit zu kleineren gegenseitigen Behinderungen kommen kann, wenn gleichzeitig Busse Ein- und Ausfahren wollen. Mit Blick auf eine Optimierung der jetzigen Situation und Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs sind Kapazitätserhöhungen angeraten.

Bei großem Passagieraufkommen in der Hauptverkehrszeit stellen sich Fahrgäste weit hinter die Haltefläche hinaus auf die nächste Warteposition der Busse des benachbarten Bussteiges, wodurch es zu schwierigen Situationen kommen kann (fehlende Drängelzonen). Glücklicherweise fahren die Busse langsam ein, sodass Unfälle unwahrscheinlich sind.

Trotz dessen sind die **Warteflächen der Bussteige zu klein bemessen**. Mit nur zwei Sitzhockern pro Bussteig und einer durch die Unterdimensionierung unangenehmen Wartefläche ist der jetzige Busbahnhof in Sachen Warteatmosphäre als absolut unbequem einzuschätzen.

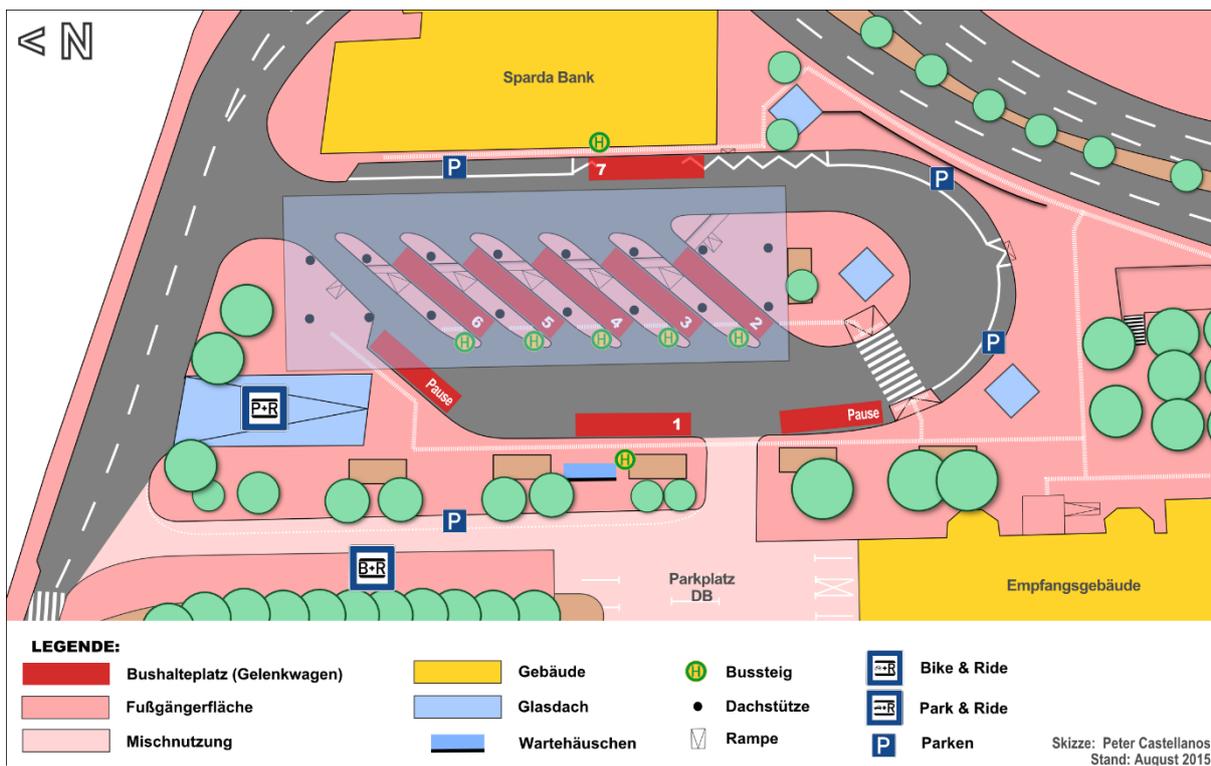


Abbildung 7: Status quo Situation des Zentralen Omnibusbahnhofs Bensheim

Ein barrierefreier Fahrgastwechsel ist nicht möglich. Die Bussteige haben keine speziellen Anfahrkanten, wie z.B. den sogenannten „Kasseler Sonderbord“, um die Reifen der Busse zu schonen, wenn sie unter Reibung an der Bordsteinkante halten. Außerdem beträgt die Höhe der Kante über dem Fahrbahnniveau derzeit nur 15 cm. Für einen barrierefreien Fahrgastwechsel sind jedoch mindestens 20 cm erforderlich und bis zu 24 cm (Optimum) möglich. Ein unter dem Wert von 20cm über Fahrbahnniveau hoher Bordstein ist nur bedingt barrierefrei.

Ein schwerwiegendes Problem ist außerdem die aktuelle Leitführung für Blinde und Rollstuhlfahrer zu den wichtigen Halteplätzen 2 bis 6 unter der großen Überdachung: Steht ein Gelenkbus oder zwei Standard- bzw. Kleinbusse ordnungsgemäß in ihrer Halteposition, ist ein Durchkommen für Rollstuhlfahrer unmöglich und bei laufendem Dieselmotor gesundheitlich fragwürdig, da sich die Absenkungen zu den Bussteigen auf der Ostseite und damit an der Hinterseite der stehenden Fahrzeuge befinden – von den Umwegen, die zurückgelegt werden müssen, um vom Bahnhof zum Bussteig zu gelangen ganz zu schweigen.



**Abbildung 8a:** Für Blinde ist der aktuelle Zugang zu den Bussteigen unakzeptabel (Stolperfalle, an Kante diagonal endender Leitstreifen, Busse im Weg).



**Abbildung 8b:** Stehen Busse im vorgesehenen Halteplatz, haben Rollstuhlfahrer Schwierigkeiten zum Bussteig zu gelangen.



**Abb. 9:** Die Ausführung eines Busbahnhofs als Mittelinsel, wie in Michelstadt, ist in vielerlei Hinsicht vorteilhafter als die Variante mit separaten Inseln pro Bussteig.

Aufgrund der eben geschilderten Beobachtungen lässt sich resümieren, dass der bereits erfolgte Umbau des Busbahnhofs in der Absicht diesen barrierefrei zu gestalten (vermutlich aufgrund von Sparzwängen) nur als mangelhaft einzustufen ist.

Daher kann der Tatbestand „Barrierefreiheit“ also nicht festgestellt werden, da immer mindestens eine Personengruppe (Entweder Blinde oder auf Rampen Angewiesene) benachteiligt ist, wenn ein Fahrzeug „irgendwie“ auf seinem Halteplatz steht.

Interessant sind die Folgen dieses Fiaskos: Gesetzlich geregelt ist, dass bis 2022 die Haltestelleninfrastruktur „vollständig barrierefrei“ sein soll<sup>15</sup>. Diese regional wichtige Anlage ist dies nicht. Im Gesetz stehen aber auch keine Formulierungen zu den Folgen, sodass der weitere Fortgang interessant zu beobachten sein wird.

<sup>15</sup> Personenbeförderungsgesetz §8 Abs. 3

## 2.2.4. Schienenpersonenverkehr

### 2.2.4.1. Verbindungen

Bensheim ist als Bahnknoten zwischen Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Heidelberg) und Nibelungenbahn (Bensheim – Worms) aus Richtung Norden, Süden und Westen per Bahn erreichbar. Hinzu kommen vergleichsweise regelmäßige Intercity-Verbindungen, die einen schnellen Anschluss an den bundesdeutschen Fernverkehr und darüber hinaus herstellen.

In Nord-Süd-Richtung (Main-Neckar-Bahn) bestehen zwischen Bensheim und Mannheim Verbindungen im angenäherten Halbstunden-Takt. Züge in Richtung Darmstadt wiederum fahren im Regionalverkehr i.d.R. lediglich jede Stunde, wobei fast alle zwei Stunden zwischen 6 und 20/21h eine Regionalexpress-Linie zwischen Frankfurt und Mannheim dieses Angebot ergänzt. Die Betriebszeit im Personenverkehr liegt zwischen 5/6h und 1h montags bis freitags; am Wochenende zwischen 6h und 1h.

Nach Worms besteht an Werktagen ein stündlicher Grundtakt (plus einzelnen zusätzlichen Fahrten zur Hauptverkehrszeit) zwischen 5/6h und 21h, an Sonntagen wird seit Dezember 2015 ebenfalls ein Stunden-Takt ab 9h bis 21h angeboten (zuvor wurde am Wochenende im 2h-Takt gefahren plus Busergänzung). Durch die parallel verlaufende Buslinie 646 wird das Angebot in den Abendstunden bis 23h, samstags bis 0h ergänzt.

### 2.2.4.2. Erschließung

Neben dem Bahnhof Bensheim, gibt es noch in Auerbach eine Zustiegsmöglichkeit zur Main-Neckar-Bahn (*genauerer zu den Bahnhöfen, siehe Kapitel 2.2.3.1.*).

Die Siedlungsbebauung in Hanglage entlang des Gebirgszuges erstreckt zum großen Teil in Nord-Süd-Richtung, sodass der Weg zur reinen Bahnlinie (unbeachtet von Zustiegsmöglichkeiten) recht nahe ist. Der Zugang zu dieser wichtigen Linie erfolgt jedoch nur über die vorhandenen beiden Bahnhöfe.

Die Nibelungenbahn hält im Planungsraum nur am Bahnhof in der Innenstadt im Bensheimer Stadtgebiet, obwohl sie aus Richtung Westen kommend ein Naturschutzgebiet, großes Gewerbegebiet, teilweise die Karl-Kübel-Schule und das Meerbachviertel mit naheliegender Firma Sirona passiert.

Der Zugang zur Bahn wird durch die oben erwähnte Schwierigkeit der seltenen Haltemöglichkeiten erschwert, was sich in stark erhöhten Reisezeiten ggü. Pkw niederschlägt.

*Wohnt man beispielsweise im Quartier Hemsberg, ist der nächste Zugang zur Bahn ca. 2 km entfernt. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, denen eine Fahrradfahrt nicht zugemutet werden kann (körperliche Beeinträchtigung, Blinde, Menschen mit vorübergehender Verletzung, ...) entstehen dadurch verlängerte Reisezeiten durch erhöhte Zugangszeiten. Unter diesen Umständen wird der ÖPNV nicht als Verkehrsmittel gewählt. Ein Haltepunkt an der Abzweigung der Nibelungenbahn von der Main-Neckar-Bahn könnte hierbei Abhilfe schaffen und gleichzeitig im Berufsverkehr eine wichtige Rolle spielen (Anbindung Sirona; siehe Kapitel 3.2.6.).*

Ein Teil des Schülerverkehrs aus dem Ried wird über die Nibelungenbahn abgewickelt. Insofern ist die Erreichbarkeit der Karl-Kübel-Schule und der drei weiterführenden Schulen entlang der Main-Neckar-Bahn interessant, da aktuell erhebliche Reisezeiterhöhungen durch Umsteigevorgänge und/oder zu laufende Umwege in Kauf genommen werden, wenn die Schüler über die Bahn zur Schule zu befördert werden (*näheres hierzu unter Kapitel 3.2.6.*).

Für den Schülerverkehr interessant ist in diesem Zusammenhang die Betrachtung des Weges von der Karl-Kübel-Schule zur Nibelungenbahn für die Schüler aus dem Ried:

Bisher beträgt die Entfernung 1,5km. Würde man am Berliner Ring einen Haltepunkt für die Nibelungenbahn einrichten, wäre die Wegstrecke um etwa die Hälfte reduziert (von der Anbindung des anliegenden Gewerbegebietes mit großem Kino ganz zu schweigen).

Außerdem führt die Main-Neckar-Bahn sehr dicht an 3 Schulen vorbei. Würde man an entsprechender Stelle einen Haltepunkt einrichten, könnten Synergien zwischen Bus und Bahn im Schülerverkehr entstehen und ein großes Wohngebiet besser ans Bahnnetz angeschlossen werden (mehr hierzu unter Kapitel 3.2.6.).

Durch eine veränderte Konzeption der jetzigen Buslinie 642 könnten unter Umständen sogar Fahrten auf dieser eingespart werden und die Schülerströme mehr in die Bahn gelenkt werden. Die zahlreichen Transferbusfahrten zwischen dem Bahnhof und dem AKG, Goethegymnasium und der Heinrich-Metzendorf-Schule könnten reduziert oder gar ganz eingespart werden.

### 3. Optimierungsmaßnahmen

#### 3.1. Allgemeine Grundlagen

Aus dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorhandener Stadtstrukturen lässt sich folgender Satz aufstellen:

Mit wachsender Reisegeschwindigkeit eines Verkehrsmittels erhöhen sich die zumutbaren Gehzeiten. Außerdem verringern sich die zumutbaren Gehzeiten mit wachsender Einwohner- und Arbeitsplatzdichte (z.B. Innenstadtgebiete)<sup>16</sup>.

Extrem wichtig ist es Körperlich beeinträchtigten, Menschen mit Gehhilfen oder Eltern mit Kinderwagen den ÖPNV in Bensheim zu einer positiven Erfahrung werden zu lassen. Daher sollte der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen vorangetrieben werden. Die Priorisierung stark frequentierter Haltestellen (z.B. Heilig-Geist-Hospital, Bahnhof/Sparkasse, Bahnhof/Amershamplatz, Weingut, Ritterplatz,...) sollte hierbei berücksichtigt werden. Darüber hinaus wäre es optimal, wenn die Errichtung solcher Haltestellen **unabhängig von der Sanierung ganzer Straßen** ablaufen würde, da dadurch enorme Verzögerungen zu Stande kommen, wenn man darauf wartet, bis die entsprechenden Straßen erneuert werden. Dies geschieht auf Kosten derjenigen, die auf solche Standards angewiesen sind.

Damit streift das Themenfeld Verkehr die Themen Inklusion und demografischer Wandel.

Allen Menschen sollte es möglich sein den ÖPNV in Bensheim ohne Hürden zu nutzen. In Zukunft ist ein großer Anstieg der Anzahl älterer Menschen zu erwarten, sodass man sich auch hierfür rechtzeitig vorbereiten sollte.

Mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in der Innenstadt wurden für die entsprechende Verknüpfung von Bahn und Bus erste Schritte eingeleitet. In diesem Zusammenhang sollte auch der Busbahnhof einem barrierefreien Ausbau unterzogen werden (*Details unter Kapitel 3.6.*).

Kurze Wege zu den Haltestellen sind in diesem Zusammenhang ebenfalls von großer Bedeutung. Zum Verständnis der Notwendigkeit zusätzlicher Haltestellen (sowohl für Bahn, als auch für Bus!), werden nachfolgend einige grundlegende Begriffe erläutert:

Man unterscheidet zwischen FAHRT- und REISEgeschwindigkeit. Die Fahrtgeschwindigkeit, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit, die ausschließlich während der Fahrt auf einer Strecke mit einem

<sup>16</sup> SCHNABEL/LOHSE, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2 Verkehrsplanung, Seite 24f, Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag

bestimmten Verkehrsmittel entsteht. Die Reisegeschwindigkeit wiederum ist die Durchschnittsgeschwindigkeit, die auf dem gesamten Weg vom Quell- zum Zielpunkt eines Verkehrsteilnehmers entsteht („von Haustür zu Haustür“), wenn er ein bestimmtes Verkehrsmittel benutzt. Die Verringerung Reisegeschwindigkeit spielt im Zusammenhang mit der Reisezeit in der Verkehrsplanung eine weitaus höhere Bedeutung, als die reine Beschleunigung eines bestimmten Verkehrsmittels. Daher sind gerade im Stadtverkehr zusätzliche Haltestellen zur besseren Erschließung/Erreichbarkeit des Nahverkehrsnetzes als stärker zu gewichten, als die reine Fahrtgeschwindigkeit einer Linie durch weniger Haltestellen aufrecht zu erhalten.

Zur besseren Veranschaulichung soll die Bestimmung Reisegeschwindigkeit kurz aufgeführt werden:

$$\text{Reisegeschwindigkeit} = \frac{\text{Strecke von Quelle nach Ziel}}{\text{Reisezeit}}$$

Diese Formel steht unmittelbar in Abhängigkeit zum verwendeten Verkehrsmittel und seiner Reisezeit! Die Reisezeit ergibt sich aus dem Zeitbedarf für folgende Aktionen während des Weges zu:

$$\text{Reisezeit} = \text{Zugang} + \text{Warten} + \text{Fahren} + \text{Umsteigen} + \text{Parken} + \text{Abgang}$$

Je nach Verkehrsmittel entfallen bestimmte Aktionen (z.B. beim ÖPNV die Parkplatzsuche oder beim Pkw die Warte- und Umsteigezeit; vgl. Tabelle 3):

<b>Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>
$\text{Reisezeit}_{\text{ÖV}} =$ $\text{Zugang}_{\text{ÖV}} + \text{Warten}_{\text{ÖV}} + \text{Fahren}_{\text{ÖV}} +$ $\text{Umsteigen}_{\text{ÖV}} + \text{Abgang}_{\text{ÖV}}$	$\text{Reisezeit}_{\text{MIV}} =$ $\text{Zugang}_{\text{MIV}} + \text{Fahren}_{\text{MIV}} + \text{Parken}_{\text{MIV}}$ $+ \text{Abgang}_{\text{MIV}}$

**Tabelle 4:** Ermittlung der Reisezeit für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (IV)

Je nach Raumstruktur und Ausbauzustand des ÖPNV/Straßennetzes/Parkinfrastruktur etc. ergeben sich dadurch Vor- oder Nachteile für bestimmte Verkehrsmittel. So kommt es in Großstädten häufig vor, dass die Kombination aus verringerter Fahrzeit und langer Parkplatzsuchzeit für den MIV ggü. dem ÖPNV größere Reisezeiten entstehen.

Sicherlich lässt sich für die konkrete Situation im Planungsraum keine Reduktion der Reisezeiten im ÖV ggü. anderer Verkehrsmittel für sämtliche Relationen erreichen, was auch nicht Ziel der folgenden Optimierungsmaßnahmen ist. Vielmehr soll neben dem besseren Reisezeitverhältnis auch der Fahrgastkomfort erheblich gesteigert werden. Wenn man es schafft die Reisezeit des ÖV ggü. dem MIV auf einen Faktor von 1,5 („ÖV benötigt 1,5 mal länger als MIV“) zu befördern, bestehen gute Chancen auf einen Umstieg zum ÖV, womit eine nachhaltige Verkehrspolitik möglich wird (siehe Kapitel 4).

Um dies zu erreichen ist es extrem wichtig, die Reisezeitanteile für den öffentlichen Verkehr auf ein Minimum zu reduzieren und den Nutzungskomfort zu steigern. Dazu gehören zahlreiche Maßnahmen, die im folgenden Kapitel näher erläutert werden.

## 3.2. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen

Um den Anteil der Zugangs- und Abgangszeit an der gesamten Reisezeit, sowie den Energieverbrauch des Nutzers im öffentlichen Verkehr zu minimieren, sind zusätzliche Haltestellen im Planungsraum unerlässlich. Wie Abbildung 6 verdeutlicht, gibt es in vielen Teilen der Stadt Erschließungslücken, die ein Zugangshemmnis für den ÖPNV darstellen.

Dieses Kapitel führt sämtliche als notwendig erachtete Haltestellen im Rahmen der unter Kapitel 3.7. aufgeführten Planfälle auf und ist als Nachschlagewerk für die auf den vorigen Karten abgebildeten „neu zu errichtenden Haltestellen“ zu verstehen. Zu jeder Maßnahme bzw. Maßnahmengruppe wird zunächst die konkrete Situation auf einem Kartenausschnitt dargestellt, woraufhin eine Erläuterung folgt, um die bisher allgemein formulierte „Verkürzung der Reisezeit“ auf die Situation bezogen auszuführen.

Direkt aufgeführt ist außerdem der **Bezug zum jeweiligen Planfall**. Das heißt, dass angegeben ist, welche Haltestelle benötigt wird, um einen bestimmten Planfall umsetzen zu können.

 = Planfall 1

 = Planfall 2

 = Planfall 3a

 = Planfall 3b

 = Planfall 3c

Dies soll verdeutlichen, dass der Autor nicht unbedingt auf die Umsetzung sämtlicher in diesem Werk aufgeführter Maßnahmen nach dem Motto „ganz oder gar nicht“ drängt. Im Gegenteil ist diese Arbeit auf langfristige **stufenweise Umsetzung** ausgelegt, wobei die Wirkung (Verlagerungseffekte und Attraktivität des ÖPNV) größer wird, je mehr Maßnahmen auf einmal ausgeführt werden.

*Bei der Modernisierung von Straßen ist die Berücksichtigung „verkehrsverlagernder Aspekte“, wie dem Bau neuer Radwege oder zusätzlicher Haltestellen sehr wichtig! Erst einmal gebaute Infrastruktur darf u.U. 20-30 Jahre nicht verändert werden, da ggf. verwendete Fördermittel zurückgezahlt werden müssten. Daher ist jeder Ausbau sorgfältig mit den langfristigen Vorstellungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik abzuwägen und mit den Bürgern zu diskutieren.*

Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich bei jedem  um eine Haltestelle in BEIDE Fahrrichtungen. **Kartendaten: © openstreetmap contributors, 2015.**

### 3.2.1. Altstadt und innenstadtnahe Quartiere („Bensheim Mitte“)

Kartendaten: © openstreetmap contributors, 2015

#### 3.2.1. a) Wilhelmstraße Fußgängerdurchgang Richard-Strauss-Straße 1 2 3a 3b 3c



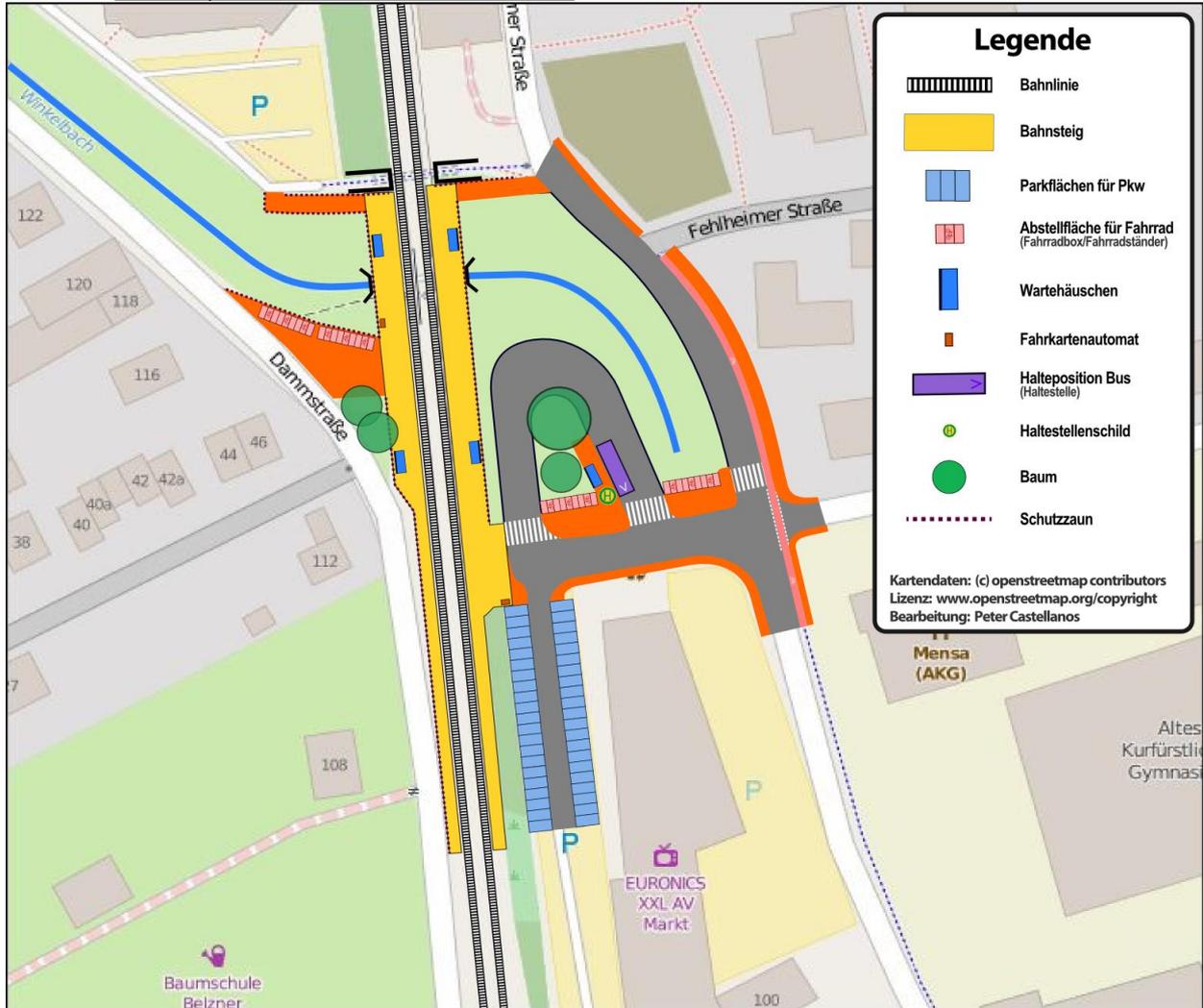
*Vor allem für Bewohner im Bereich der nördlichen Fröbelstraße ist der Weg zu den nächsten Bushaltestellen mit 350 – 400m zu weit. Die dichtbesiedelte Wohngegend entlang der Fehlleimer Straße würde ebenso von einer solchen Haltestelle profitieren.*

#### 3.2.1.b) Stadtbus Kirchberg 3c



*Das in Hanglage befindliche Quartier Hemsberg ist derzeit nur unzureichend erschlossen. Für die Attraktivierung des ÖPNV für kürzere innerstädtische Wege soll daher eine Stadtbuslinie mit drei zusätzlichen Haltestellen (siehe Bild oben) durchgeführt werden.*

### 3.2.1. c) Nördliche Fehlheimer Straße ◇ 3a ◇ 3b ◇ 3c



Da über eine längere Entfernung zwischen Mozartstraße und Grenzweg keine Durchgangsmöglichkeit zur Buslinie 671 existiert, ist der recht dicht besiedelte Bereich nördlich des AV-Marktes/„Euronics“ (und dieser selbst) nicht an das Nahverkehrsnetz angeschlossen. Ein Durchgang zur Haltestelle „Heinrich-Metzendorf-Schule“ ist vermutlich schwer realisierbar (sollte dennoch geprüft werden), sodass langfristig die Errichtung einer Wendeanlage am alten Bahnübergang Fehlleimer Straße angestrebt werden sollte. Heute wird diese zum Teil unbefestigte Fläche als Abstellfläche für parkende Pkw genutzt. Ein Bahnhofspunkt „Bensheim-Schulzentrum“ ist an dieser Stelle ebenfalls denkbar.

### 3.2.1. d) Wilhelmstraße vor Amtsgericht ◇ 1 ◇ 2 ◇ 3a ◇ 3b ◇ 3c



Das Amtsgericht könnte durch eine leichte Änderung der Linienführung der Linie 671 direkt optimal erschlossen werden. Dabei würde man auch die Verkehrsampel Kirchberg-/Fehlleimer Str. umfahren.

### 3.2.1. e) Platanenallee & Guntrum Galerien ◆ ◆ ◆



Um die Innenstadt u.a. aus Richtung Lautertal besser zu erschließen, sollte eine Haltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof installiert werden. Bisher existiert nur eine in Fahrtrichtung Lautertal und dient somit lediglich vor allem dem Einstieg von Besuchern der Innenstadt oder Schülern der Liebfrauenschule. Um die Schule für Schüler aus Richtung Lautertal Vorteile besser erreichbar zu machen (früherer Ausstieg) ist eine neue Haltestelle einrichtenswert. Zusätzlich sollen dadurch die Guntrum-Galerien, die Kirche St. Georg und die Liebfrauenschule ins Stadtbusnetz integriert werden. Hierzu wäre etwa auf Höhe Obergasse eine Haltestelle optimal, die mit derjenigen für die Linie 665 stadteinwärts kombiniert werden könnte. Ggf. müsste hierzu die Ampelschaltung an der Kreuzung angepasst werden.

### 3.2.1.f) Hospiz ◆ ◆ ◆ ◆ ◆



Um das am Fuße des Kirchbergs höher gelegene Hospiz insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar zu machen, sollte dort eine Haltestelle mit Rufaxianbindung errichtet werden.

### 3.2.1. g) Altstadt (Rinntor und Hauptstraße) 1 2 3a 3b 3c



Damit die Altstadt samt Fußgängerzone, Einzelhandel und Gastronomie erstklassig mit dem ÖPNV erreicht werden und ein „Schaufensterbummel mit dem Linienbus“ zu Stande kommen kann, sollte eine Buslinie (optimalerweise Linie 672) über die Gerbergasse von der Heidelberger Straße zum Rinntor geführt werden und dabei zwei Haltestellen „Hauptstraße“ und „Rinntor“ bedienen.

Ob das Konzept aus Planfall 2 oder Planfall 3 umgesetzt wird, es würden insgesamt maximal 4 Fahrten pro Stunde über diese Strecke laufen.

Die Erschließung durch Nutzung der Fußgängerzone selbst für den ÖPNV wird unter anderem in Bruchsal, Lemgo, Bad-Salzuflen, Darmstadt, Mannheim und Ludwigshafen praktiziert.

### 3.2.1.h) Reaktivierung Haltestelle in Neckarstraße 1 2 3a 3b 3c



An der Kreuzung Mathildenstr./Neckarstr. sollte die Haltestelle zwecks besserer Innenstadterschließung wiedererrichtet werden. Für einen neukonzipierten Stadtbusspielt sie eine sehr wichtige Rolle. Darüber hinaus ist die Führung der Linien 669 und 675 über die Neckarstraße weniger Verspätungsanfällig, als über die stark ausgelasteten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen entlang der B3.

### 3.2.1. i) Klinik Schloss Falkenhof 1 2 3a 3b 3c



Um die Klinik Schloss Falkenhof per ÖPNV erreichbar machen zu können, soll eine Ruf-taxi-Verbindung dorthin eingerichtet werden. Der jetzige (unpassende) Name der ehemaligen Haltestelle „Firma Fuchs“ sollte in „Mozen-rechweg“ geändert werden.

3.2.1. j) Konrad-Adenauer-Straße Ecke Narzissenweg     



Bewohner der Theodor-Heuss-Str. müssen einen Fußweg von ca. 350 – 400m zur nächsten Haltestelle zurücklegen. Eine zusätzliche Haltestelle würde diesen Weg, sowie den der Tulpenstraßen-Bewohner, deutlich erleichtern.

3.2.1. k) Hemsberg und Kleingärten     



Um den südlichen Teil des Quartiers „Hemsberg“ ansatzweise an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs anzuschließen, wäre eine Haltestelle neben den Kleingärten mit Halt für die Linie 669 zwischen Kreisel und Einmündung Arminstraße eine notwendige Maßnahme. Aus dem Bereich Hemsbergstraße/Arminstraße (mehr als 100 Haushalte im Umkreis) muss man ca. 550m zurücklegen, wenn man mit dem Bus fahren wollte.

3.2.1.l) Stadtbus Hemsberg    



Die in Hanglage liegenden Wohngebiete des Quartiers „Hemsberg“ (nördlicher Teil) sind derzeit für den Stadtverkehr unerschlossen (siehe Abb. 5). Die Erschließung anhand einer Stadtbuslinie sollte daher angestrebt werden, wofür zusätzliche Haltestellen erforderlich sind.

### 3.2.2. Weststadt, Gewerbegebiet Süd, Gewerbegebiet West & Stubenwald

Kartendaten: © openstreetmap contributors, 2015

#### 3.2.2. a) Weststadthalle/Badesee in der Europaallee 1 2 3a 3b 3c



Anbindung der Freizeitziele und des Alleehotel-Europas („Points of public interest“). Der 450m lange Weg zu den nächsten Haltestellen ist eindeutig als zu weit einzustufen.

#### 3.2.2. b) GGEW 1 2 3a 3b 3c



Mitarbeiter der GGEW könnten anhand einer neuen Haltestelle nahe der Eifelstraße im Stadtverkehr bequem ihren Arbeitsplatz, Kunden ihre Beratungsstelle erreichen.

#### 3.2.2. c) Taunusstraße Ecke Gartenstraße 3a 3b 3c



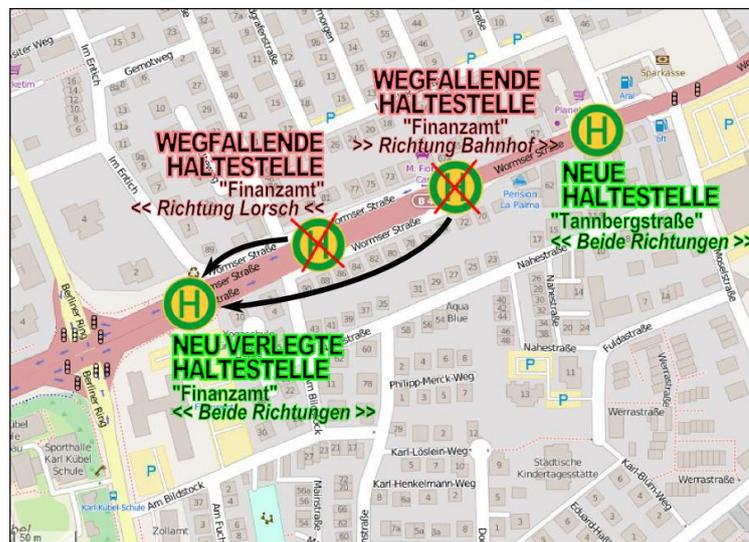
Verkürzung Fußwege zum ÖPNV von Wohnbebauung in Sudetenstraße, westlicher Gartenstraße und der dichten Wohnbebauung in der südlichen Freiherr-vom-Stein-Straße.

3.2.2. d) Weststadt Bereich zwischen Schwanheimer- & Wormser Straße 1 2 3a 3b 3c



Viele Wege von verschiedenen Punkten der Weststadt zu den nächsten Bushaltestellen sind zu weit (z.B. Wohnblöcke Tannbergstraße: 450 – 500m). Durch drei zusätzliche Haltestellen und eine Umschwenkung der Linie 674 ließe sich auch dieses „schwarze Loch“ schließen.

3.2.2. e) Wormser Straße/Finanzamt 1 2 3a 3b 3c



Die heutige Haltestelle „Finanzamt“ ist sehr ungünstig gelegen, da von den Seitenstraßen der Zugang durch die mittige Lage zwischen Tannberg- und Volkerstraße bzw. Am Bildstock erschwert wird. Eine Querung der stark befahrenen B47 ist nur sicher, wenn man die Unterführung nahe des Finanzamtes oder die Ampel am heutigen EDEKA nutzt. Demnach deckt diese von den Linien 641 und 642 recht gut bediente Haltestelle leider nur einen kleinen Bereich ab. Um dies zu ändern sollte man die Haltestellen beidseitig auf gleicher Höhe direkt an der Unterführung platzieren. Dadurch würde sich auch der Weg von der Karl-Kübel-Schule für Schüler aus dem Ried verkürzen. Auch die dicht bebaute Gegend nördlich der Wormser Straße am Berliner Ring wäre durch diese Maßnahme zusammen mit der Linie 673 hervorragend angeschlossen. Gleiches gilt für die Umgebung an der Straße „Am Bildstock“. Des Weiteren sollte eine Haltestelle nahe der Kreuzung Tannberg-/Wormser Straße (ARAL Tankstelle) errichtet werden, um auch in dieser Umgebung den Zugang zum Nahverkehr zu erleichtern.

### 3.2.2. f) Robert-Bosch-Straße/Feuerwehr 1 2 3a 3b 3c



*Bessere Anbindung des Bereichs Henri-Dunant-Straße & der Wohnanlagen an der östlichen Robert-Bosch-Straße. Derzeitige Entfernung Mitte Henri-Dunant-Str. zur nächsten Haltestelle: 480m.*

### 3.2.2. g) Regionalbusanschluss Riedwiese & Stubenwald 1 2 3a 3b 3c



**Bild Rechts:** Anschluss des Gewerbegebietes „an der Riedwiese“ durch Errichtung einer Haltestelle nahe der Kreuzung An der Riedwiese/Wormser Straße. Damit verbunden müsste eine Querungsmöglichkeit durch Anpassung der dortigen Ampelanlage erfolgen, um eine Haltestelle Richtung Lorsch/Einhausen erreichen zu können. Arbeitnehmer der Firma Sartorius würden von einer solchen Haltestelle eventuell ebenfalls profitieren.

**Bild links:** Zugangsmöglichkeit zur Linie 641 und 642 für Kunden des Einkaufszentrums und der Freizeitanlagen im Gewerbegebiet Stubenwald aus Einhausen und Lorsch. Auch hier müsste eine Querungsmöglichkeit zu den Haltestellen stadteinwärts erfolgen, was durch die Anpassung der Ampelanlage am Autobahnanschluss und einer Unterführung bzw. Kombination mit Straßenbrücke der K31 realisierbar sein dürfte.

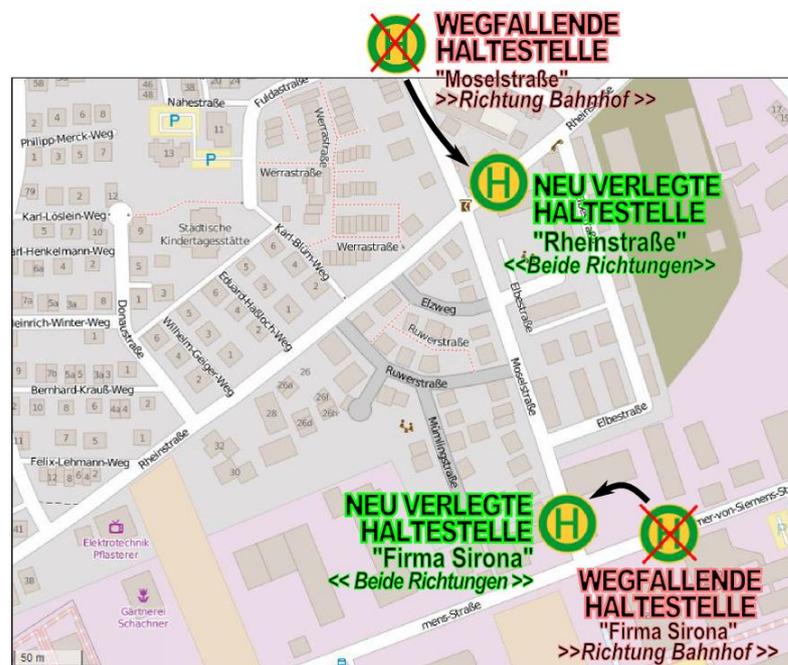
Es handelt sich hierbei um Haltestellen an einer vierspurigen Kraftfahrstraße, wie es eine solche auch in Weiterstadt-Riedbahn an der Haltestelle „Robert-Bosch-Straße“ gibt.

### 3.2.2. h) Berliner Ring Ecke Rheinstraße (vor „Luxor Filmpalast“)



*Nicht nur den Besucherströmen zum Kino wäre die Nutzung des ÖPNV durch eine solche Haltestelle leichter, auch Bewohner der südlichen Mainstraße oder Kunden und Angestellte des umliegenden Gewerbes würden möglicherweise die Nutzung des Stadtbusses in Betracht ziehen.*

### 3.2.2. i) „Marokko Viertel“ & Haltestelle „Firma Sirona“



*Optimale Anbindung des Neubaugebietes (Elzweg/Ruwerstr.), erleichterte Erreichbarkeit des dicht bebauten Gebietes im Bereich Mosel-/Elbestraße, sowie Mitte Rheinstraße. (Abstand zwischen neuer & vorhandener Haltestelle „Moselstraße“: 240m). Der Linienweg der Linie 673 würde durch die Anpassung direkter werden, sodass die Fahrzeit etwas beschleunigt und - im Gegensatz zu heute - ein schnellerer Transport der Schüler aus der KKS und den Angestellten aus dem Gewerbegebiet Süd zum Bahnhof ermöglicht werden könnte. In diesem Zusammenhang müsste die Haltestelle „Firma Sirona“ direkt an die Einmündung Moselstr./Werner-von-Siemens-Straße (optimalerweise in der Moselstr.) platziert werden.*

### 3.2.2. j) Einkaufszentrum am alten Güterbahnhof 1 2 3a 3b 3c



*Im Rahmen der unter 3.2.2.i) erläuterten Maßnahmen, ist es sinnvoll beim neueröffneten Einkaufszentrum am alten Güterbahnhof eine zusätzliche Haltestelle zur besseren Erschließung zu installieren. Diese zum Einkaufen günstig gelegene Haltestelle könnte man aktiv bewerben („Einkauf auch mit Stadtbus möglich“) und verdeutlichen, dass man nicht weit mit vollgepackten Einkaufstaschen laufen muss, um den Stadtbus zu erreichen.*

### 3.2.2. k) Wellness- und Fitnesscenter („Pfitzenmeier“) 1 2 3a 3b 3c



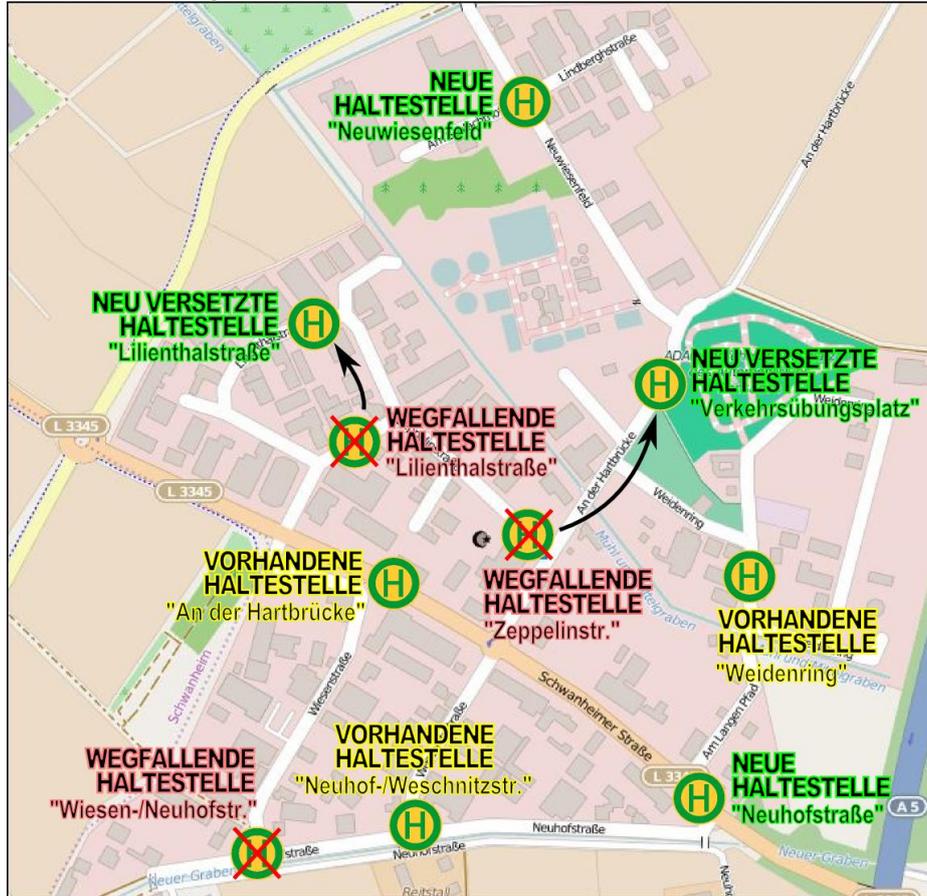
*Das Wellness- & Fitnesscenter ist ein „Point of public interest“ mit viel Potenzial für die Linie 674. Mit einer zusätzlichen Haltestelle könnte man besser für diese Linie werben. (Abstand zwischen neuer & vorhandener Haltestelle „Albert-Einstein-Allee“: 230m)*

### 3.2.2. l) Einkaufszentrum Stubenwald 1 2 3a 3b 3c



*Um längere Fahrtzeiten/Umwege durch „Rundfahrten über das Gewerbegebiet“ zu vermeiden, soll Kunden des Einkaufszentrums Stubenwald die Möglichkeit eines weiteren Zustiegs gegeben werden. Zur Feinerschließung des Gewerbegebietes Stubenwald verkehrt die Linie 674 in einer Häuserblockschleife, die an der Einmündung Ampèrestraße/Rudolf-Diesel-Straße zur „Stammlinie“ zurückkehrt. An dieser Stelle sollte die neue Haltestelle liegen. Die Haltestelle an der B47 (genaueres siehe 3.2.2.g.) dient zur Erreichbarkeit im Regionalverkehr, während die Haltestellen der Linie 674 denselben Zweck für den Stadtverkehr erfüllen soll.*

### 3.2.2. m) Gewerbegebiet West 1 2 3a 3b 3c



Um das Gewerbegebiet West besser zu erschließen und Parallelbedienungen zur Buslinie 676 zu vermeiden, sollen Haltestellen neu errichtet, wegfallen bzw. verschoben werden. Deutlich zu erkennen ist des Weiteren, dass in diesem Gebiet eine „absolute Optimalverteilung“ der Haltestellen nicht möglich ist, was etwa durch fehlende Fußgängerdurchgänge hervorgerufen wird. Daher ist die dort verkehrende Ruffaxilinie optimalerweise so flexibel zu gestalten, dass zumindest ein Ausstieg an einer beliebigen Stelle in sämtlichen Straßen möglich ist, nach deren Namen eine Haltestelle benannt wurde.

### 3.2.2. n) Segelflugplatz 1 2 3a 3b 3c



Die Segelfluggruppe Bensheim veranstaltet regelmäßig besucherintensive Events. Bisher ist eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV nur über die Haltestelle „An der Hartbrücke“ mit einer Entfernung von ca. 700m möglich (nicht attraktiv).

### 3.2.2. o) An der Erlache 1 2 3a 3b 3c



Aktuell ist das Naturschutzzentrum Bergstraße mit dem ÖPNV nur für Schulklassen einmal pro Tag vom/zum Bahnhof aus erreichbar. Zusätzlich hierzu vorgeschlagen wird eine Anbindung per Rufbus (für alle ÖPNV-Nutzer). Das nahegelegene Kinderreitsportzentrum und das Kieswerk Rohr könnten anhand dieser flexiblen Bedienform ebenfalls angebunden werden. Der Rufbus soll den Transport von Kleingruppen bis 8, aber auch mehr Personen ermöglichen (vgl. Rufbus-Konzept im Odenwaldkreis) und ist beispielsweise in die Buslinie 674 integrierbar („Richtungsband-Bedienung“).

### 3.2.3. Auerbach

Kartendaten: © openstreetmap contributors, 2015

#### 3.2.3. a) Nördliche Darmstädter Str. Haltestelle Christuskirche 1 2 3a 3b 3c



Die beiden Haltestellen in die verschiedenen Fahrrichtungen sind 220m voneinander entfernt, so dass der reale Abdeckungsbereich der Haltestelle in dieser Form erheblich eingeschränkt ist (siehe Erläuterungen Kapitel 2.2.3.4.).

So sind Bewohner der Straße „Im Tiefen Weg“ zwar von Richtung Innenstadt mit ca. 100m Fußweg von der Haltestelle recht gut angeschlossen, während bei der Hinfahrt die dreifache Strecke von der Haltestelle an der Wolfgangstraße mit einer kleinen Steigung zurückgelegt werden muss. Eine Vereinheitlichung – auch Zwecks Übersichtlichkeit – sollte daher angestrebt werden. Darüber hinaus bestehen Erschließungsdefizite der Wohngebiete „Holderhecke“ und „Höllberg“. Daher ist eine Neuorganisation dieses Bereiches, wie links abgebildet anzustreben.

### 3.2.3. b) Neubaugebiet „In den Zeilbäumen“



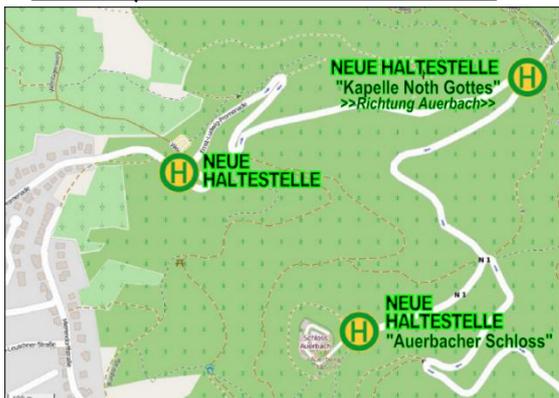
Die Bewohner des erst kürzlich neugebauten Gebiets „In den Zeilbäumen“ sollen einen adäquaten Zugang zum ÖPNV erhalten. Um lange Fußwege zu den nächstgelegenen Haltestellen „Fasanenweg“ (> 230m) und „Vogelherd“ (> 320m) zu vermeiden, soll an der Ecke Fasanenweg/Schillerstraße eine neue Haltemöglichkeit für den Stadtbuss errichtet werden, der dieses eher abseits gelegene Gebiet direkt mit Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhof und Innenstadt, sowie bei den Planfällen 2 und 3 auch die Weststadt mit EKZ und Kino).

### 3.2.3. c) Wohn- und Gewerbepark Auerbach



Die vorhandene Haltestelle sollte näher an ALDI herangeführt werden, um zu lange Fußwege mit Gepäck (Einkäufe) zu vermeiden. Ein möglicher Übergang zur Bahn (Bahnhof Auerbach) gestaltet sich durch den dortigen Fußgänger-durchgang ebenfalls leichter. An der Einmündung Berliner Ring/Zwischen den Bächen, sollte eine weitere Haltestelle eingerichtet werden, wodurch sich neben der besseren Erschließung des nördlichen Gewerbes auch der Zugang zum Weingut Roth und der Gärtnerei „Lindenhof Blumen“ verbessert.

### 3.2.3. d) Bereich Auerbacher Schloss



Neben der durch nebenstehende Maßnahmen erstmaligen touristischen Erschließung der Sehenswürdigkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wird der Parkplatz am Weinlagenweg bedient. Dieser ist nicht nur für Wanderer interessant, sondern bietet dem Anwesen Außerhalb 31 eine gewisse Daseinsvorsorge mit Verkehrsangeboten.

### 3.2.3. e) Fürstenlager ◆ ◆ ◆



Vom Fürstenlager zum Parkplatz beträgt der Fußweg ca. 450m, zur nächsten Bushaltestelle das Doppelte. Die vorhandene Ruftaxibedienung ist für ein Touristenziel, welches auch gerne in Gruppen besucht wird, unzureichend. Vorgeschlagen wird hier entweder ein Haltepunkt an den bereits vorhandenen Buchten in der Bachgasse für die Buslinie 677 zur Verkürzung der Wegstrecke um 200m und/oder ein städtischer Freizeitverkehr mit Kleinbussen (z.B. Sprinter 65), welcher an der Einfahrt zum Parkplatz beim „Jagdhaus“ wenden könnte.

### 3.2.3. f) Steinweg & Ludwigstraße ◆ ◆ ◆ ◆



Optimaler Standort für eine Haltestelle ist hier eine Kreuzung an der Bachgasse, da an dieser Stelle der Einzugsradius in alle Richtungen voll ausgenutzt werden kann. Durch die Errichtung würde sich der Fußweg von den Wohngebieten zur nächstgelegenen Haltestelle erheblich verkürzen und die Synagoge, sowie die umliegenden Gastronomie als Aktivitätsschwerpunkt erschlossen.

### 3.2.3. g) Südliche Schillerstraße



Derzeit ist die dicht bebaute südliche Schillerstraße nur durch die Haltestellen Bahnhof Auerbach und Ernst-Moritz-Str. erschlossen. Bei letzterer ist der Einzugsbereich nur sehr gering, da die Bahnlinie den Raum trennt und westlich nur Autostellplätze bestehen. Um den Einzugsbereich effektiver zu gestalten, sollte die Linienführung der Linie 671 in die Schillerstraße gelegt werden und die vorhandenen Haltestellen entsprechend verlagert werden. Eine neue Haltestelle an der Ringgartenstraße würde das dortige (bisher unerschlossene) Neubaugebiet ins ÖPNV-Netz integrieren.

### 3.2.3. h) Schönberger Straße



Durch die versetzte Haltestellenlage der Haltestelle Malepartus entsteht ein Erschließungsdefizit im Bereich Schönberger Straße. Aufgrund der dortigen Steigung lassen sich ÖPNV-Nutzeranteile aus Erschließungsperspektive leichter gewinnen, als in flachem Gebiet, wo das Fahrrad zum ÖPNV konkurriert. Gerade in solch steigungsreichen Stadtgebieten wie hier oder im Quartier „Leimenberg“ ist der Pkw-Nutzeranteil als sehr hoch anzunehmen und daher die Verkehrsvermeidungs/-verlagerungspotenziale ebenfalls besonders hoch.

### 3.2.4. Odenwald-Stadteile

Kartendaten: © openstreetmap contributors, 2015

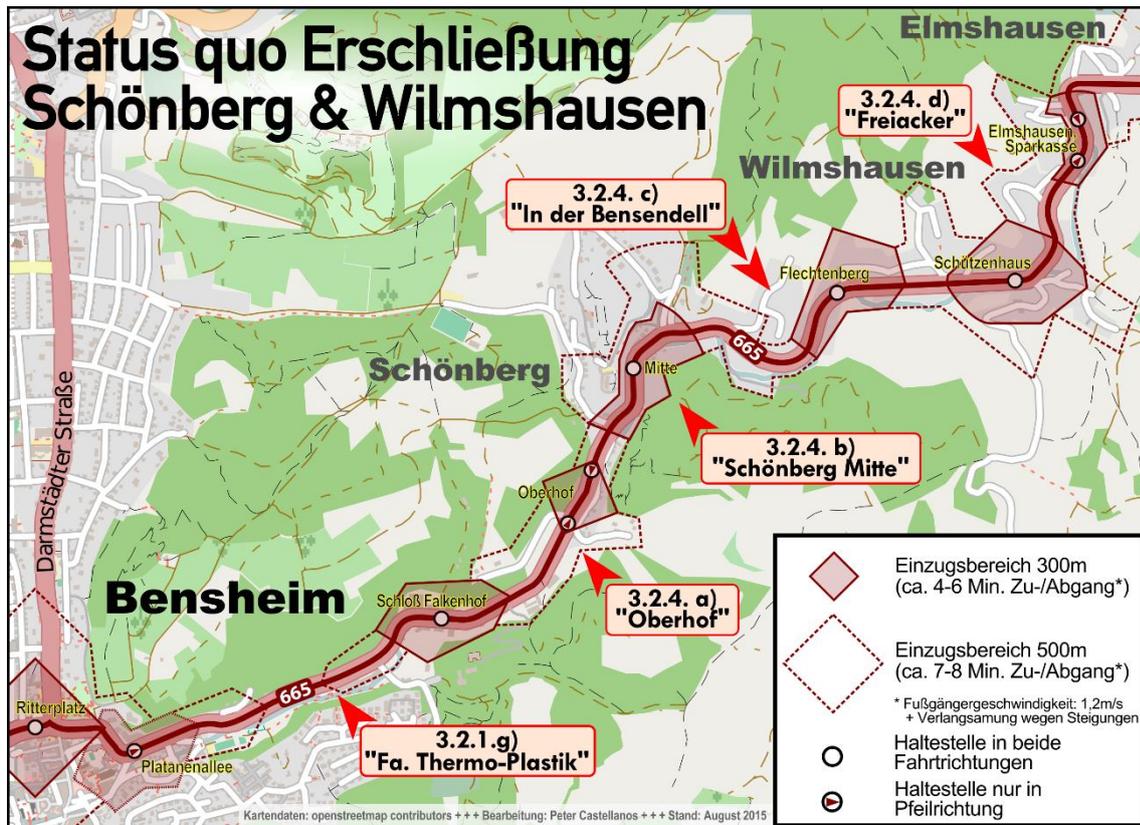


Abbildung 10A: Status quo Erschließung Schönberg & Wilmshausen



Abbildung 10B: Erschließung nach Optimierung

#### 3.2.4. a) Schönberg, Oberhof

*Bei der Haltestelle „Oberhof“ handelt es sich um eine um 200m (!) versetzte Haltestelle mit entsprechend geringerer Erschließungsattraktivität. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Lautertal befindet sich in einer optimalen Lage nahe der Christoffel Blindenmission und den anliegenden Wohnhäusern der Straßen „Am Seeberg“, „Am Oberhof“ und „Alter Weg“, welche dort in die B47 münden. Die Haltestelle in Richtung Bensheim wiederum liegt eher suboptimal an einer Stelle, an der keine Einmündung o.ä. vorhanden ist und die anliegenden Wohnhäuser durch die Lauter getrennt werden. Aus diesem Grund sollte die Haltestelle in Fahrtrichtung Bensheim etwa auf die gleiche Höhe, wie diejenige in Richtung Lautertal gesetzt werden, um die Anbindung des Wohngebietes attraktiv herzustellen.*

#### 3.2.4. b) Neuordnung Schönberg Mitte

*Um die Erschließungswirkung des Ortskerns zu optimieren sollte eine Neuordnung der Haltestellen erfolgen. Nicht zufriedenstellend eingestuft werden kann die aktuelle Lage der Haltestelle „Schönberg, Mitte“, da einem künftigen barrierefreien Ausbau die ungünstige Lage der Haltestelle in Fahrtrichtung Bensheim in einer Kurve entgegensteht (Einrichtung einer Kaphaltestelle oder barrierefreier Haltebucht praktisch unmöglich). Die Wohngebiete entlang der Nußalle, sowie der nah gelegene Friedhof würden besser erschlossen, wenn die Haltestelle „Mitte“ in beide Richtungen zum Bereich nahe der freiwilligen Feuerwehr und Sparkassen-Filiale verschoben werden würde. Eine neu einzurichtende Haltestelle „Schönberg, Schloss“ an der Einmündung des Hofweges in die B47 erschließt bisher schlecht erschlossene Gebiete und macht eine Anfahrt zum Schlosspark oder Sportplatz/Wambolter Sand mit dem ÖPNV leichter.*

#### 3.2.4. c) Schönberg, In der Bensendell

*Das Wohngebiet entlang der Straße „In der Bensendell“ besteht aus rund 30 Häusern, welche nur schlecht anhand der vorhandenen Haltestellen angebunden sind. Gemessen von der Straße „Zum Ratswäldchen“ beträgt der Fußweg zu den nächstgelegenen Haltestellen „Flechtenberg“ bzw. „Schönberg, Mitte“ mehr als 600m. Von einer Haltestelle an der B47 nahe der Einmündung „In der Bensendell“ würden außerdem die (vorhin nicht mitgerechneten) 15 Haushalte südlich der B47 profitieren. In diesem Fall dürfte die durch den ÖPNV zu realisierende Daseinsvorsorge eine Rolle spielen.*

#### 3.2.4. d) Wilmshausen, Freiacker

*Etwa in der Mitte zwischen den beiden Haltestellen „Elmshausen, Sparkasse“ und „Wilmshausen, Schützenhaus“ befindet sich das Wohngebiet Freiacker. Eine zusätzliche Haltestelle an der Einmündung der Straße Im Freiacker/B47 würde den Bewohnern der dortigen 21 Häuser den Weg zum ÖPNV um ca. 300-350m erleichtern.*

#### 3.2.4. e) Firma Thermoplastik & Nibelungenstraße

*Um die Firma Thermoplastik und die an der Nibelungenstraße gelegenen Wohnhäuser zu erschließen, sollte nahe des Firmengeländes eine Haltestelle errichtet werden.*

### 3.2.5. Schwanheim

#### 3.2.5. a) Schwanheim, Tankstelle 1 2 3a 3b 3c



Von der mittleren Weyrichstraße beträgt die Fußläufige Entfernung zur nächsten Haltestelle „Rathausstraße“ ca. 400m. Der Zugang ist durch die enge Straße „Am Junkergarten“ ebenfalls als Hemmnis zu betrachten, diesen Weg häufiger zurückzulegen. Viel größer ist die Entfernung zum Gemeinschaftshaus, das durch eine neue Haltestelle „Tankstelle“ nur noch 150m von einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr entfernt wäre (heute ca. 420m). Der Wohnbereich an der Straße „am Falltor ist mit dem ÖPNV ebenfalls nur schwer erreichbar, da direkte Durchgänge zur Haltestelle „Rathausstraße“ fehlen.

#### 3.2.5.b) Sportplatz Schwanheim 2 3a 3b 3c

Um dieses Freizeitziel mit dem ÖPNV erreichen zu können, sollte an der Landesstraße 3345 nahe der Gemarkungsgrenze zur Gemeinde Einhausen eine Haltestelle errichtet werden.

### 3.2.6. Bahnhofpunkte

#### 3.2.6. a) Schulzentrum 1 2 3a 3b 3c

Neben drei Schulen (AKG, Heinrich-Metzendorf-Schule und Goethe-Gymnasium) und einer dichten Wohnbebauung (vgl. Kapitel 3.2.1.c) würde ein solcher Haltepunkt auch die Agentur für Arbeit und einem Einkaufsschwerpunkt („Euronics“) regional besser erreichbar machen.

#### 3.2.6. b) Meerbach/Sirona 1 2 3a 3b 3c

Um den Berufsverkehr der Firma Sirona und anderer Firmen des anliegenden Gewerbegebietes auf die Schiene zu verlagern, sowie die südlichen Stadtviertel an das regionale Bahnnetz einzubinden, sollte an der Abzweigung der Nibelungenbahn von der Main-Neckar-Bahn einen Bahnhofpunkt für beide Bahnlinien errichtet werden (Abbildung 11).

### 3.2.6. c) Karl-Kübel-Schule/Gewerbegebiet Süd („Bensheim Südwest“) 1 2 3a 3b 3c

*Schülern der Karl-Kübel-Schule aus dem Ried könnte der Zugang zur Nibelungenbahn erheblich erleichtert werden, wenn am Berliner Ring für diese ein zusätzlicher Einstieg geschaffen werden könnte. Im Berufsverkehr kann ein solcher Haltepunkt auch eine Rolle spielen, wenn man die dichte Gewerbebebauung betrachtet (Abbildung 11).*

*Auch sind Potenziale im Freizeitverkehr ausschöpfbar, wenn man die umliegenden Erholungsmöglichkeiten betrachtet (Naturschutzzentrum, Erlache, Reitsportzentrum z.B. mit Fahrrad schnell erreichbar). Auch hier würde sich die Erreichbarkeit aus dem Ried – wie bei der Karl-Kübel-Schule – erheblich verbessern.*

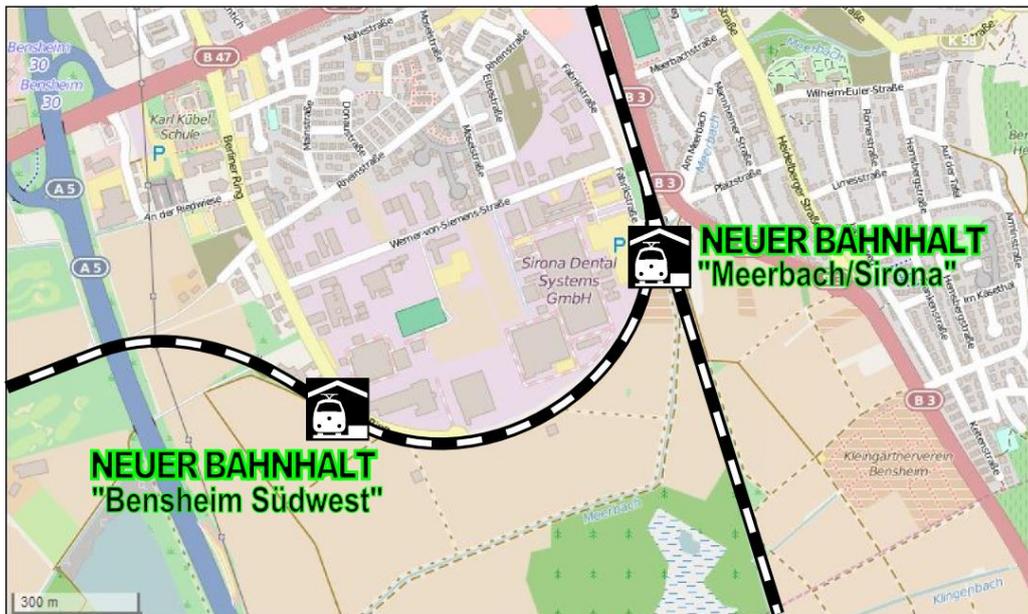


Abbildung 11: Zusätzliche Bahnhaltepunkte im südlichen Bereich des Planungsraums

## 3.3. Fahrtzeiten

### 3.3.1. Taktung

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich neben einer guten Zugänglichkeit (Kapitel 3.2.) durch eine gewisse **Bedienungsqualität** aus. Das Haltestellennetz kann noch so dicht sein, ohne eine „vernünftige“ Taktung entfaltet die errichtete Haltestelleninfrastruktur nicht ihren vollen Nutzen. Das gilt für Bushaltestellen gleichermaßen, wie für Bahnhaltepunkte.

Für eine Stadt in den Dimensionen Bensheims stellen über den Tag fest eingestellte Taktzeiten von 20 oder 30 Minuten-Rhythmen eine hinreichende Flexibilität für den ÖPNV-Nutzer zur Verfügung, damit er/sie „sorglos einsteigen“ kann, ohne detaillierte Fahrpläne mit dutzenden Fußnoten studieren zu müssen und ohne lange Wartezeiten seinen Rückweg antreten zu können. Dieses Prinzip wird im Halbstunden-Takt seit einigen Jahren auf der Linie 669 (Heppenheim – Bensheim – Alsbach) konsequent umgesetzt und stellt insofern grundsätzlich keine außergewöhnliche Besonderheit für Bensheim dar.

Wie aus Tabelle 1 und den Ausführungen unter Kapitel 2.2.1. hervorgeht, sind nur wenige Linien im Planungsraum ausreichend getaktet, um im Gesamtergebnis das Prädikat „befriedigend“ vergeben zu können.

Eine Planungsprämisse ist daher die Fahrtzeiten der Busse durch **festen leicht merkbaren Taktzeiten** zu systematisieren. Für Bensheim eignet sich aufgrund des bereits weitestgehend stündlich bzw. genähert halbstündlich verkehrenden Bahnverkehrs ein Halbstunden-Takt besonders gut, der in der Hauptlastzeit (z.B. Schülerverkehr) ggf. auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden kann, um auch optimale Anschlüsse zur Nibelungenbahn herstellen zu können.

### 3.3.2. Verkehrstage

Am Wochenende ist insbesondere beim Stadtbus unter allen Umständen ein Linienverkehr zu gewährleisten. Ein Großteil des schwer einschätzbaren Freizeitverkehrs spielt sich an diesen Tagen ab. Der Unberechenbarkeit dieser Tatsache muss man „Folge leisten“, indem am Wochenende (mindestens halbtags) ein Taktverkehr angeboten wird, der so viele Linien wie möglich an so vielen Taktknoten wie möglich miteinander verknüpft.

*Wenigstens an **Samstagen** sollte unbedingt ein akzeptables Stadtbusangebot vorhanden sein, um innerstädtische Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können. Bisher gibt es nur wenig bekannte Ruftaxiliniien auf einzelnen Abschnitten. Diese könnten unter Berücksichtigung eines Wochenendbetriebes reduziert werden. Innerstädtische Ruftaxibedienung als Ersatz für eine Stadtbuslinie im Regelbetrieb ist nicht sinnvoll. Solche Systeme sind vorrangig für Nachtverkehre und Erschließung dünn besiedelter Gebiete – also Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage – vorgesehen. Diese Situation ist insbesondere im Kernbereich des Planungsraumes tagsüber nicht gegeben!*

### 3.3.3. Beschleunigungsmaßnahmen

Da die Fahrtzeit einen gewissen Einfluss auf die Reisezeit und damit auf die Reisegeschwindigkeit (*Ausführungen hierzu unter Kapitel 3.1.*) haben, sollte es oberstes Ziel sein den ÖPNV durch bestimmte Maßnahmen zu beschleunigen. Doch ebenso spielen solche Maßnahmen für die **Zuverlässigkeit** eines Nahverkehrssystems eine unverzichtbare Rolle, was sich auch auf das Image auswirken kann.

Hierzu stehen allgemein folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

- a) Busspuren
- b) ÖPNV-Vorrangschaltung an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten
- c) Beschleunigung des Fahrgastwechsels durch...
  - Barrierefreie Haltestellen
  - Niederflurfahrzeuge
  - Einsatz von Fahrzeugen mit drei (anstatt zwei) Türen
- d) Schaffung zusätzlicher Durchfahrten an bestimmten Stellen
- e) Umfahrung stark ausgelasteter Knotenpunkte.

#### 3.3.3. a) Busspuren

Die Einrichtung von Busspuren wäre im Planungsraum – wenn überhaupt – nur in der derzeit vierspurigen Rodensteinstraße möglich. In dieser verkehren im Bereich zwischen Ritterplatz und Schwanheimer Straße aktuell immerhin 11 regelmäßig verkehrende Buslinien, sodass eine entsprechende Umfunktionierung von Fahrspuren durchaus gerechtfertigt wäre. Im Sinne einer „Push & Pull-Verkehrsplanung“ ist dieser Vorschlag durchaus untersuchens- und überlegenswert.

#### 3.3.3. b) ÖPNV-Vorrangschaltung an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten

Diese Art der Beschleunigung betrifft die Änderung von Signalprogrammen an Lichtsignalanlagen (Umgspr. „Ampel“), indem ein sich näherndes Fahrzeug für sich eine entsprechende Freigabezeit anfordert, um den Knoten schnell passieren zu können, ohne sich durch den MIV beeinträchtigen zu lassen. Eine solche Anlage wurde im Zuge der Stadtbusoptimierung in Weinheim an der Ausfahrt vom zentralen Busbahnhof eingerichtet und ist ansonsten in zahlreichen großen Städten.

Im Planungsraum eignen sich grundsätzlich insbesondere Knoten, die die gut ausgelastete Buslinie 669 passieren als vorrangige Kandidaten für eine solche Schaltung.

Grundsätzlich sollte jeder Knoten mit ÖV-Linie optimalerweise eine solche Vorrangschaltung besitzen. Je nach Planfall ist die Priorisierung unterschiedlicher Knoten sinnvoll. Unter Berücksichtigung jedes Planfalles (1=Planfall 1; 2= Planfall 2; 3a= Planfall 3a; 3b= Planfall 3b; 3c= Planfall 3c) werden untenstehend folgende prioritär auszustattende Knoten in einer Rangfolge vorgeschlagen, wobei die Anzahl der aktuell betroffenen Buslinien abhängig vom Planfall aufgeführt wird:

<p><b>1. Rodensteinstraße/Gartenstraße</b> (Ein- &amp; Ausfahrt des Zentralen Busbahnhofs)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 11 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 9 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 6 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 9 Linien</li> </ul>	<p><b>7. Wormser Str./Berliner Ring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 3 Linien.</li> <li>&gt;&gt; 1 3 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 2 Linien</li> </ul>
<p><b>2. Rodensteinstraße/Schwanheimer Str.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 7 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 7 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 4 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 6 Linien</li> </ul>	<p><b>8. Wormser Str./Fabrikstraße</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 3 Linien.</li> <li>&gt;&gt; 1 3 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 2 Linien</li> </ul>
<p><b>3. Rodensteinstraße/Wormser Str.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 6 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 3 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 2 Linien</li> </ul>	<p><b>9. Darmstädter Str./Bachgasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 2 Linien &gt;&gt; 3a 3b 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 2 Linien &gt;&gt; 3c 3 Linien</li> </ul>
<p><b>4. Rodensteinstraße/Fehlheimer Str.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 5 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 6 Linien &gt;&gt; 3a 6 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 6 Linien &gt;&gt; 3b 3c 7 Linien</li> </ul>	<p><b>10. Darmstädter Str./Brückweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 2 Linien &gt;&gt; 3a 3b 3c 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 2 Linien</li> </ul>
<p><b>5. Rodensteinstraße/Nibelungenstr.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 4 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 5 Linien &gt;&gt; 3a 3c 1 Linie</li> <li>&gt;&gt; 2 5 Linien &gt;&gt; 3b 2 Linien</li> </ul>	<p><b>11. Nibelungenstraße/Platanenallee</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 2 Linien</li> <li>&gt;&gt; 1 3 Linien &gt;&gt; 3a 3c 1 Linie</li> <li>&gt;&gt; 2 3 Linien &gt;&gt; 3b 2 Linien</li> </ul>
<p><b>6. Rodensteinstraße/Hermannstraße</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Aktuell: 3 Linien.</li> <li>&gt;&gt; 1 1 Linie &gt;&gt; 3a 3b 3c 1 Linien</li> <li>&gt;&gt; 2 1 Linie</li> </ul>	

*Tabelle 5: Übersicht möglicher Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage zur Umrüstung auf ÖPNV-Vorrangschaltung*

### 3.3.3.c) Beschleunigung des Fahrgastwechsels

Barrierefreie Haltestellen bringen neben wichtigen Inklusionsaspekten aus betriebliche Vorteile mit sich, da der Fahrgastwechsel durch möglichst niveaugleichen Einstieg erheblich beschleunigen lässt. Zum barrierefreien Ausbau bestehen konkrete Planungen seitens der Stadt (Prioritätenliste), welche allerdings öffentlich nicht bekannt sind. Weiteres Informationen zum Thema Barrierefreiheit im Planungsraum unter Kapitel 3.8..

Fahrzeugseitig sind die wichtigsten Regionalbuslinien mit Niederflurfahrzeugen ausgeschrieben worden, was positiv zu bewerten ist. Beim Stadtbusverkehr ist dies vermutlich auch der Fall. Detaillierte Angaben sind Kapitel 3.4. zu entnehmen.

### 3.3.3.d) Schaffung zusätzlicher Durchfahrten

Dieser Beschleunigungsaspekt findet im Planungsraum an zwei Stellen mögliche Anwendung:

Zum ersten infrastrukturell am **Busbahnhof**, wo eine zusätzliche Ausfahrt in die Rodensteinstraße Wartezeiten an der Lichtsignalanlage Gartenstr./Rodensteinstr. wegfallen ließe. Wie genau dies aussehen könnte, kann auf Abbildung 14 betrachtet werden. Dadurch würde dem bekannten Problem der gegenseitigen Behinderung in der HVZ bei

der Ausfahrt aus dem Busbahnhof über die aktuell einzige Ausfahrt in die Gartenstraße begegnet.

Entwickelt man den aktuellen Fahrplan hin zu einem Integralen Taktfahrplan, bei dem in Bensheim zwischen allen Buslinien in alle Richtungen abgestimmte Umsteigemöglichkeiten bestehen, sollte es ebenfalls zusätzliche Ausfahrkapazitäten geben, um eine störungsfreie gleichzeitige Ausfahrt mehrerer Busse zu ermöglichen.

Zum zweiten wäre die Schaffung einer **Durchfahrt durch die Gerbergasse und Hauptstraße** für eine Stadtbuslinie sinnvoll. Neben der Vermeidung stark durch den MIV belasteter Straßen, würde dadurch auch ein Maximum an Erschließung für einen Großteil der Altstadt entstehen, was den Geschäftsstandort Innenstadt stärken und den Zugang für Mobilitätseingeschränkte verbessern würde. Infrastrukturell müsste lediglich entweder die Führung der Radfahrer in der Gerbergasse und Hauptstraße neu markiert werden, oder optimaler, eine Aufgabe des Radfahrstreifens und Umwandlung in eine zur gleichberechtigten Nutzung freigegebener verkehrsberuhigter Bereich (gemäß Zeichen 325.1 StVO). Alternativ lässt sich die Fußgängerzone auch mit Zusatzzeichen (z.B. Zeichen 806 StVO bzw. „Linienverkehr & Radfahrer frei“) vom Linienverkehr (und Radverkehr) befahren.



Abb. 12A: Zeichen 242 mit Zusatzzeichen „Linienverkehr und Radverkehr frei“



Abb. 12B: Zeichen 325.1. („verkehrsberuhigter Bereich“)

### 3.3.3.e) Umfahrung stark ausgelasteter Knotenpunkte.

Wenn möglich, sollten ÖPNV-Linien nicht an durch den MIV überlasteten Knotenpunkten vorbeiführen, um den ÖPNV nicht zu verlangsamen. Hierzu sind alternative Routen zu suchen, die eine nicht länger dauernde Umfahrung ermöglichen.

Im Planungsraum könnte die Linie 671 über eine neue Haltestelle Amtsgericht geführt werden, um zum einen die Erschließung zu verbessern und zum anderen die Lichtsignalanlage Fehlheimer Straße/Kirchbergstraße zu umfahren (Kapitel 3.2.1.d).

Für die Linien 674 und 676 wäre eine Führung von/zur Schwanheimer Str. über die Schützenstraße (wie vor wenigen Jahren bereits praktiziert) optimaler, um die stark belasteten Knoten an der Rodensteinstraße (Schwanheimer Str. und Gartenstr.) zu umfahren. Dadurch ließen sich bis zu 2-3 Minuten pro Fahrt einsparen, was insbesondere für eine optimierte Linie 676 sehr wesentlich von Belang ist!

Ebenfalls eine bessere Erschließung durch eine zusätzliche Haltestelle und andere Führung unter Umfahrung zweier stark belasteter Knoten ist für die Linien 669 und 675 möglich: Anstatt über die Hermannstraße zur Rodensteinstraße zu gelangen, sollten diese Linien über die Neckarstraße geführt werden. Durch den zusätzlichen Halt in der Neckarstraße (Kapitel 3.2.1.h) wird zwar relativ wenig Zeit eingespart, dafür wird der Nutzen vergrößert, da die Altstadt durch die Regionallinien 669 und 675 besser erreichbar wäre.

## 3.4. Fahrzeugeinsatz

### 3.4.1. Fahrzeugtypen

Derzeit sind im **Stadtbusverkehr** verschiedene Fahrzeugtypen im Einsatz. So verkehrt beispielsweise auf den Linien 671 und 672 hauptsächlich ein Mercedes Benz Sprinter. Die Linien 673 und 673 wiederum werden hauptsächlich von Standardlinienbussen in Niederflerbauweise bedient, wobei zu bestimmten Tageszeiten auch hier der Mercedes Benz Sprinter eingesetzt wird. In der Vergangenheit kamen Hochflur-Überlandfahrzeuge zum Einsatz die nicht den Ansprüchen an Barrierefreiheit gerecht werden, falls der Sprinter ausgefallen ist, was u.a. teilweise lange Ein- und Aussteigezeiten zur Folge hatte.

Dies erfüllt die Anforderungen eines kundenfreundlichen effizienten Stadtbusses keinesfalls. Daher sollte ein möglichst einheitlicher Fahrzeugtyp für den Stadtbusbetrieb ausgeschrieben werden, um Qualitätsstandards auch bei Ersatzfahrzeugen gewährleisten zu können.

Im **Regionalbusverkehr** wiederum kommen zum überwiegenden Teil lobenswerterweise Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, auf einigen Linien auch Gelenkwagen. So regelmäßig auf der Linie 669 und vereinzelt zur Schülerbeförderung auf den Linien 641, 665 und 676.

Um in engeren Straßen eine hohe Wendigkeit zu erreichen und eine über den Tag verteilte akzeptable wirtschaftliche Kapazität zu gewährleisten, werden sogenannte „**Midibusse**“ (siehe *Abbildungen 13A und 13B*) vorgeschlagen. Es handelt sich hierbei um Fahrzeuge die kürzer, manchmal auch schmaler als Standardlinienbusse, sowie größer als Kleinbusse (z.B. Sprinter) sind. In schwächer ausgelasteten Zeiten sind sie dank des geringeren Schadstoffausstoßes nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch wirtschaftlicher, da weniger Treibstoff benötigt wird.

© Peter Castellanos



**Abb. 13A:** Midibus des Herstellers Mercedes Benz in Weinheim

© Peter Castellanos



**Abb. 13B:** Midibus des Herstellers MAN/Göppel in Bruchsal

Für die Stadtbuslinien werden zwei- oder dreitürige Midi-Fahrzeuge empfohlen und bei den Betrachtungen in den Planfällen unterstellt. Auf einigen Linien, wie der Linie 673, sollten dennoch – zumindest während der Schulzeit – weiterhin Standardbusse zum Einsatz kommen, um den starken Andrang im Schülerverkehr bewältigen zu können. Als Alternative hierzu besteht im Einsatz sogenannter „**Bus-Züge**“ (= Busse mit Personenanhänger) als überlegenswerte Option Midibusse kapazitativ (temporär) zu vergrößern, anstatt Standardbusse (über den ganzen Tag) einzusetzen. Bus-Züge werden bspw. bei der Münchener Verkehrsgesellschaft eingesetzt.

### 3.4.2. Erscheinungsbild

Neben dem Fassungsvermögen eines Fahrzeuges zählt als weiteres Qualitätskriterium ein **einheitliches Erscheinungsbild** (*mehr dazu unter Kapitel 3.5.*). Die derzeitigen Stadtbus-Fahrzeuge sind werden mit einem reinen weißen Lack als farblos oder gar „nichtssagend“ eingeschätzt. In erfolgreichen Stadtbus-Städten, wie Lemgo oder Detmold, wurde ein Design ausgewählt, welches auf alle Fahrzeuge und Haltestellen übertragen wurde und somit eine Marke „Stadtbus“

darstellen. Für Bensheim wäre ein solches Design bspw. in einem Blauton denkbar, da bereits ein Großteil der Haltestellen in einem blauen Corporate-Design gehalten wird.

Die Regionalbusse tragen individuelle Lackierungen der entsprechenden Verkehrsunternehmen, wobei festgelegt ist, dass äußerlich wenigstens das Logo des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar angebracht sein muss. Hier wäre ein einheitlicher Lack sicherlich auch im Sinne einer Marke wünschenswert – im Vergleich zum Stadtbus und mit Blick auf die Wichtigkeit der übrigen Maßnahmen wird dies jedoch mit Fokus auf den Planungsraum eher nachrangig eingestuft.

### 3.5. Marketing, Service & Fahrgastinformation

- Für den Stadtbus sollten **Webflyer**, sowie **Taschenfahrpläne** (vgl. Stadt Landau und Umgebung) produziert werden, um den Fahrgästen kostenloses Werbe- und Informationsmaterial vor Ort in den Bussen zur Verfügung zu stellen.

*Bei der am 6.4.2014 stattgefundenen Stadtbusoptimierung in Weinheim wurden kleine Fahrplanhefte mit Linienplänen ausgegeben. In Bensheim fehlt so etwas in Bezug auf Buslinien gänzlich...*

- Das in der Vergangenheit verfolgte **Veröffentlichen des Liniennetzes anhand von Stadtplänen** zur besseren Orientierung sollte fortgeführt werden, mit der Erweiterung auf Veröffentlichung anhand von **Flyern** bzw. **Faltplänen** zum Ausgeben. An jeder Haltestelle sollte solch ein Plan, sowie **Umgebungspläne** der jeweiligen Haltestelle zu finden sein.

Aktuell (Oktober 2015) gibt es keinen einheitlichen Linienplan speziell für den Planungsraum an den Haltestellen und in den Bussen. Zur Verfügung steht lediglich das Kartenmaterial des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, auf dem alle Buslinien die gleichen Farben aufweisen, welches ausschließlich online bezogen werden kann, sowie die **unterschiedlichen Linienpläne zu den Linienbündeln** der einzelnen Unternehmen. Auf diesen Linienbündel-Plänen sind nicht alle Linien abgebildet, was nicht nur die Orientierung erschwert, sondern auch zu Verwirrungen führen kann.

*Hier merkt man das Fehlen einer lokalen (!) Nahverkehrsgesellschaft, die sich normalerweise um solche Angelegenheiten kümmert, sehr. Zuständig für die Einrichtung eines solchen Unternehmens ist laut hessischem ÖPNV-Gesetz der Kreis Bergstraße. Aktuell übernimmt der VRN diese Aufgabe. Allerdings ist nach über 20 jähriger Arbeit nach außen hin (also ggü. dem Kunden) keinerlei adäquater lokaler Bezug zum Kreis Bergstraße feststellbar.*

*Man kann schon fast sagen, dass der Nahverkehr im Kreis nicht mehr ist als ein Teil des gigantischen Netzes des VRNs. Das Erstellen von lokalen Liniennetzplänen, einer auf den kleinräumigen Bereich abgestimmten Informationszufuhr über verschiedene Vertriebskanäle, wie z.B. Prospekte über das ÖPNV-Angebot, Internet (vgl. die hervorragende Webpräsenz des Nahverkehrs im Odenwaldkreis [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de)) wurden nicht durchgeführt...*

*Sollte das reine Thema „Erstellung eines Linienplans“ aufgrund von Erstellungskosten scheitern, stellt der Autor dieses Werkes der Stadt gerne seinen selbst erstellten Linienplan (Anhang 2A) zur Verfügung und aktualisiert diesen von Zeit zu Zeit entsprechend.*

- **Einheitliches Fahrzeugdesign:** Um eine Identifikation der Bevölkerung mit „ihrem Stadtbus“ zu erreichen, sollte man einen Einheitslack mit lokalem Bezug entwickeln, sodass der Kunde sofort weiß welches Fahrzeug ein Stadtbus ist (siehe Stadtbus Viernheim oder Michelstadt/Erbach).

### - Übersichtliche Liniennummerierung

Die dreistelligen Liniennummern, welche aufgrund der Einordnung in den Verkehrsverbund zu Stande kommen, sollten (zumindest lokal und beim Stadtbus) auf **einstellige, leicht merkbare und farblich erkennbare Linien** verändert werden. Dass dies möglich ist zeigen Beispiele wie der Stadtbus Erbach/Michelstadt oder Lemgo (beide in einem Verkehrsverbund). Gerade potenziellen Fahrgästen würde dadurch die Orientierung (Wahrnehmung der Linien) erleichtert – insbesondere dann, wenn die Linienfarben an den Haltestellen mit denen auf dem Netzplan übereinstimmen (vgl. *Abbildung 4*).

- Das **Ruftaxi** sollte im Rahmen einer **Stadtbus-Werbekampagne** ebenfalls als wichtiger Bestandteil des ÖPNV beworben werden, um Kunden besser zu informieren bzw. neu zu gewinnen.

- Es sollte ein **Fahrgastbeirat** eingerichtet werden, oder der AK-Stadtbus-Bensheim als solcher organisiert und beworben werden, um Fahrgästen eine Möglichkeit der direkten Mitteilung von Beschwerden, sowie einen ersten Anlaufpunkt bei Problemen zu ermöglichen. Dadurch soll dem Fahrgast gezeigt werden, dass man sich um Probleme kümmert, was eine nicht zu unterschätzende Wirkung für das Image des Stadtbusses und der Stadt selbst haben kann (Mundpropaganda, Eigenwerbung etc.). Darüber hinaus haben Stadt, Kreis und Unternehmen mithilfe eines Fahrgastbeirates die Möglichkeit Neuerungen/Veränderungen vorzustellen bzw. zu bewerben und damit transparentes Vorgehen zu praktizieren.

- An jeder Haltestelle sollte eine einheitliche **Service-Nummer** deutlich veröffentlicht werden. Bei Problemen soll somit schnell geholfen und bei Störungen schnell Auskunft erteilt werden können. Momentan ist auf dem Linienfahrplan in sehr kleiner Schrift nur die Telefonnummer des jeweiligen Verkehrsunternehmens abgebildet.

- In **Informationskampagnen** in Form von **Vorträgen** oder ähnlichem sollten das Stadtbussystem, Fahrplanlesen, Fahrkarten kaufen etc. dem ÖPNV-unsicheren Bürger im persönlichen Gespräch erklärt werden. Der Verkehrsverbund bzw. die Verkehrsunternehmen sollten ggü. dem Kunden eine aktive Bringpflicht von Informationen wahrnehmen.

- **Dynamische Fahrgastinformation** (optimalerweise in Echtzeit) spielt eine wichtige Rolle bei der Orientierung und Information insbesondere bei Störungen. Im Planungsraum sollten daher prioritär an stark frequentierten und von vielen Linien bedienten Haltestellen solche Systeme installiert werden, die neben den Abfahrtszeiten der Busse in der Lage sein sollten Verspätungen und Abweichungen vom normalen Betriebsablauf anzuzeigen.

- **Einrichtung eines Kundenzentrums:** Kundennähe lässt sich am besten durch lokale Präsenz vor Ort herstellen. Vor allem potenzielle Neukunden brauchen eine lokale Anlaufstelle, um Beratung bei Unklarheiten einholen, sich über das Angebot informieren und – nicht zuletzt – um Fahrkarten kaufen zu können. Die Vorbestellung eines Ruftaxis sollte dort ebenso möglich sein, wie der Kauf von Verbundfahrtscheinen des RMV (Übergangstarif) oder VRN.

Da sich der VRN derzeit zu einem Mobilitätsverbund wandelt, werden im Sinne einiger der eben beschriebenen Aspekte in Zukunft schrittweise im Verbundgebiet Mobilitätszentralen errichtet. In Bensheim soll aller Voraussicht nach wahrscheinlich ebenfalls eine entstehen, wie das Engagement der Politik und Angaben des VRN in der Vergangenheit vermuten lassen<sup>17</sup>. Neben Informationen und Fahrkarten für den Nahverkehr sollen verkehrsmittelübergreifende Angebote (z.B. Carsharing, Fahrradverleih) dort zur Verfügung stehen.

*Vor allem aufgrund der besonderen Lage des Kreises Bergstraße „zwischen“ zwei Verkehrsverbänden entstehen schnell Missverständnisse und Unklarheiten beim Verstehen der Nahverkehrsorganisation/des Fahrkartenkaufs. In diesem Zusammenhang spielen die vorgeschlagenen Informationsveranstaltungen und das Kundenzentrum eine extrem wichtige Rolle für das Image des ÖPNV.*

<sup>17</sup> [Einladung zur 26. Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bensheim, Punkt 3a\), 17.7.2014](#)

### 3.6. Zentraler Omnibusbahnhof

Aufgrund der Analyse aus Kapitel 2.2.3.6. wird eine **Modernisierung des Busbahnhofes** hin zu einem integralen Umsteigeknoten mit Bussteigen, an denen sich die Busse direkt gegenüber stehen für notwendig erachtet. Ebenso soll damit für körperlich Beeinträchtigte ein bequemer Zugang und Umstieg (vgl. *Michelstadt*; *Abbildung 9*) möglich und die Warteatmosphäre erheblich verbessert werden. Die Fläche für eine solche Änderung ist vorhanden. Lediglich die Bussteige und die Verkehrsführung müssten angepasst werden.

Vorgeschlagen wird also eine veränderte Verkehrsführung, mit Durchfahrt der Busse ohne Einbahnstraßenregelung (außer Ausfahrt zur Rodensteinstraße), wodurch eventuell die Parkflächen im südlichen Kurvenbereich entfernt werden müssten, um störungsfreies Durchfahren der Busse zu ermöglichen. Ersatzflächen für die eventuell wegfallenden Parkmöglichkeiten, sowie speziellen „Kiss & Ride“-Plätze stehen am ehemaligen Taxistand auf der westlichen Seite des Busbahnhofs zur Verfügung.

Darüber hinaus sollte zwecks ÖPNV-Beschleunigung und der Beseitigung des jetzigen Problems der gegenseitigen Behinderung der Busse bei der Ein-/Ausfahrt eine **zweite Ausfahrt in die Rodensteinstraße** für die Busse der (aktuellen) Linien 641, 642, 675 und 676 errichtet werden. Damit können verlängerte Fahrtzeiten durch Warten an Ampeln oder Umwege vermieden werden.

Abbildung 14 skizziert die eben benannten Optimierungsmaßnahmen für den Busbahnhof.

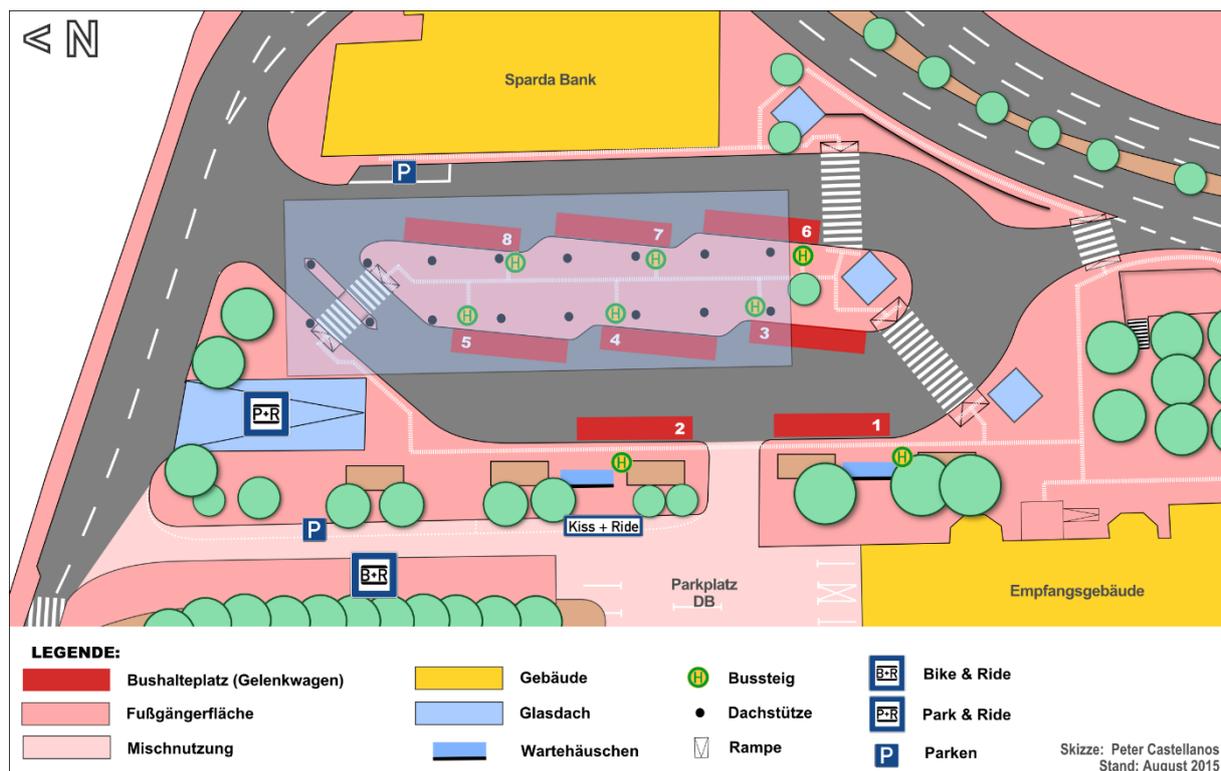


Abbildung 14: Vorschlag zur Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Bensheim

## 3.7. Linien- & Fahrplankonzeption

In diesem Kapitel werden die drei Planfälle vorgestellt, mit denen der ÖPNV bezüglich Linien- und Fahrplansystematik unter den unter Kapitel 3.2. und 3.3.3. benannten infrastrukturellen Bedingungen optimiert werden kann. Beachtet wurden hierbei einerseits bestimmte Rahmenbedingungen, wie die finanzielle Lage der Stadt zur Bewältigung der Betriebskosten und andererseits, wie unter diesen angenommenen unterschiedlichen Bedingungen eine maximale Effizienz zu erreichen ist.

Stets zu berücksichtigen ist, dass alle Planfälle zusammen in Summe als **Stufenkonzept** zu betrachten sind. Das bedeutet, dass – sofern z.B. gerade kaum finanzieller Spielraum besteht – erste Änderungen durchgeführt werden können (Planfall 1), woraufhin sich die Stadt zu einem späteren Zeitpunkt überlegen kann, wie weit man das leicht optimierte kurzfristige Konzept aus Planfall 1 „upgraden“ kann (Planfall 2 und 3A bzw. 3B).

Der **Schienenpersonenverkehr** wird in allen Planfällen optimiert dargestellt, da es sich bei diesen Optimierungsmaßnahmen um zusätzliche Haltepunkte handelt, die weitestgehend unabhängig von der Entwicklung im Stadtverkehr zu betrachten sind. Diese Maßnahmen sind für einen zukunftsfähigen regionalen ÖPNV jedoch unverzichtbar und sollten dringlichst berücksichtigt werden!

### 3.7.1. Planfall 1 „kurzfristige Optimierungen“

#### 3.7.1.1. Beschreibung

Mit dem weitestgehend aktuell vorhandenen Liniennetz soll durch einige Linienänderungen und zusätzlichen Haltestellen erste Besserungen erzielt werden. Der Fahrplan bleibt bis auf punktuelle Harmonisierungen in etwa der gleiche, sodass keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Es können nur einige abgestimmte Fahrtrelationen entstehen, da mit dem aktuell vorhandenen Fahrzeug-/Personalkontingent gearbeitet wurde. Das bisherige Ruftaxi als Ergänzung für die Regionalbuslinien wird neu konzipiert, vereinfacht und in die Linientabellen integriert. Für den Binnenverkehr im Planungsraum wird eine vollständige Neukonzeption anhand einer flexiblen Bedienform implementiert. Im Wesentlichen soll sich dadurch die Situation für die Zwangsnutzer („captive riders“) des Nahverkehrs verbessern und punktuell neue Kunden ansprechen, indem das System leichter merkbar/verständlich wird.

*Diese Maßnahmen sind dringend notwendig, um ein nachhaltiges „Grundgerüst“ für den ÖPNV zu schaffen, das den Anforderungen an potenzielle Fahrgäste und Rahmenbedingungen durch den demografischen Wandel im Grundansatz gerecht wird.*

#### 3.7.1.2. Linienkonzeption

Gegenüber den heutigen Linienführungen (siehe Abbildung 3A bis 3D bzw. Anhang 2A) werden folgende Linienänderungen bzw. Besonderheiten vorgestellt, welche sämtlich in Abbildung 16A bis 16D bzw. Anhang 3A abgebildet sind. Es werden alle zusätzlichen Haltestellen im Planungsraum bedient, welche unter Kapitel 3.2. mit  gekennzeichnet worden sind.

### 3.7.1.2.a) Stadtbuslinien

#### **671:**

- Verbindung der Linien 671 und 672 an der Haltestelle „Auerbach Nord“ (heute „Fasanenweg“), sodass ein **Linienwechsel** entsteht, der u.a. direkte Fahrten von Auerbach Mitte in Richtung der Aktivitätenschwerpunkte am nördlichen Berliner Ring ermöglicht.
- Durchbindung über Bahnhof/ZOB hinaus in die Weststadt (Karl-Kübel-Schule). Währenddessen wird die zusätzliche Haltestelle „Neckarstraße“ bedient, sodass die Innenstadt von Auerbach und der Weststadt aus direkt erreicht werden kann. An der Haltestelle Karl-Kübel-Schule entsteht ein Linienwechsel zur neukonzipierten Linie 673. Deren bisheriger südlicher Ringabschnitt entspricht im Wesentlichen der neukonzipierten Linie 671.
- Führung über **Amtsgericht** (siehe 3.2.1.d) und **Ringgartenstraße** (siehe 3.2.3.g)
- Wegfall Haltestelle „Schloßstraße“, zugunsten neuer Führung dieser Linie über **Stadteilzentrum Auerbach** (Ersatz durch Ruftaxilinie 6941 oder durch Buslinie 674 in Planfall 3b (Kapitel 3.7.2.)).

#### **672:**

- **Durchbindung ab Bahnhof** über Europa Allee zum Wohn- und Gewerbepark und weiter nach Auerbach Nord. Dort **Linienwechsel** auf Linie 671.
- Auf der Relation Waldfriedhof - Bahnhof erfolgt die Linienführung **in Fahrtrichtung Bahnhof über die Gerbergasse und Straße „Am Rinnentor“**, nicht wie jetzt über die stark befahrene B3/B47 (siehe 3.2.1.h)

#### **673:**

- **Linienführung in beide Richtungen**, um Ziele in der Weststadt untereinander besser erreichen zu können und um die Orientierung für Fahrgäste zu erleichtern.
- **Direktere Führung über Mosel- und Rheinstraße**  
Die aktuelle Führung über die Fabrikstraße, dann Rhein- und Moselstraße soll zugunsten einer direkteren Führung entsprechend der unter Kapitel 3.2.2.i. und 3.2.2.j. benannten Haltestellenpositionen optimiert werden und hierbei das neue Einkaufszentrum am alten Güterbahnhof erschließen.
- **Aufspaltung in zwei Linien:**  
Der südliche Teil der bisherigen Ringlinie ist eine Durchbindung der Linie 671 aus Auerbach, der nördliche Teil ist die neukonzipierte Linie 673.

#### **674:**

- Führung über Adolf-Kolping-Straße zur besseren **Erschließung der Weststadt** (siehe 3.2.2.d).
- Optimierung **Einfahrt in Busbahnhof** [siehe 3.7.1.2.b) Linie 676 oder Kapitel 3.6.]
- Bedarfsorientierte Bedienung des Naturschutzzentrums im 2-Stunden-Takt für größere Gruppen ab 4 Personen.

### 3.7.1.2.b) Regionalbuslinien

#### **640, 641, 643, 646, 647, 665, 677:**

Keine Änderungen der Linienführung. Diese Linien bedienen lediglich die entsprechend durch  unter Kapitel 3.2. gekennzeichneten optimierten bzw. zusätzlichen Haltestellen. Fahrplanänderungen außerhalb des Schülerverkehrs werden dadurch nicht erwartet.

#### **669, 675:**

Führung über Neckarstraße, anstatt Hermannstraße unter zusätzlicher Bedienung der neuen Haltestelle „Neckarstraße“ (Kapitel 3.2.1.h).

#### **676:**

Um die stark ausgelasteten lichtsignalgesteuerten Knoten Rodensteinstr./Schwanheimer Str. und Rodensteinstr./Gartenstr. zu umfahren, wird diese Linie über die Schützenstraße zum zentralen Busbahnhof geführt.

Alternativ lässt sich eine Beschleunigung durch eine ÖPNV-Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen, sowie der unter Kapitel 3.6. benannten zusätzlichen Ausfahrt am Busbahnhof erreichen.

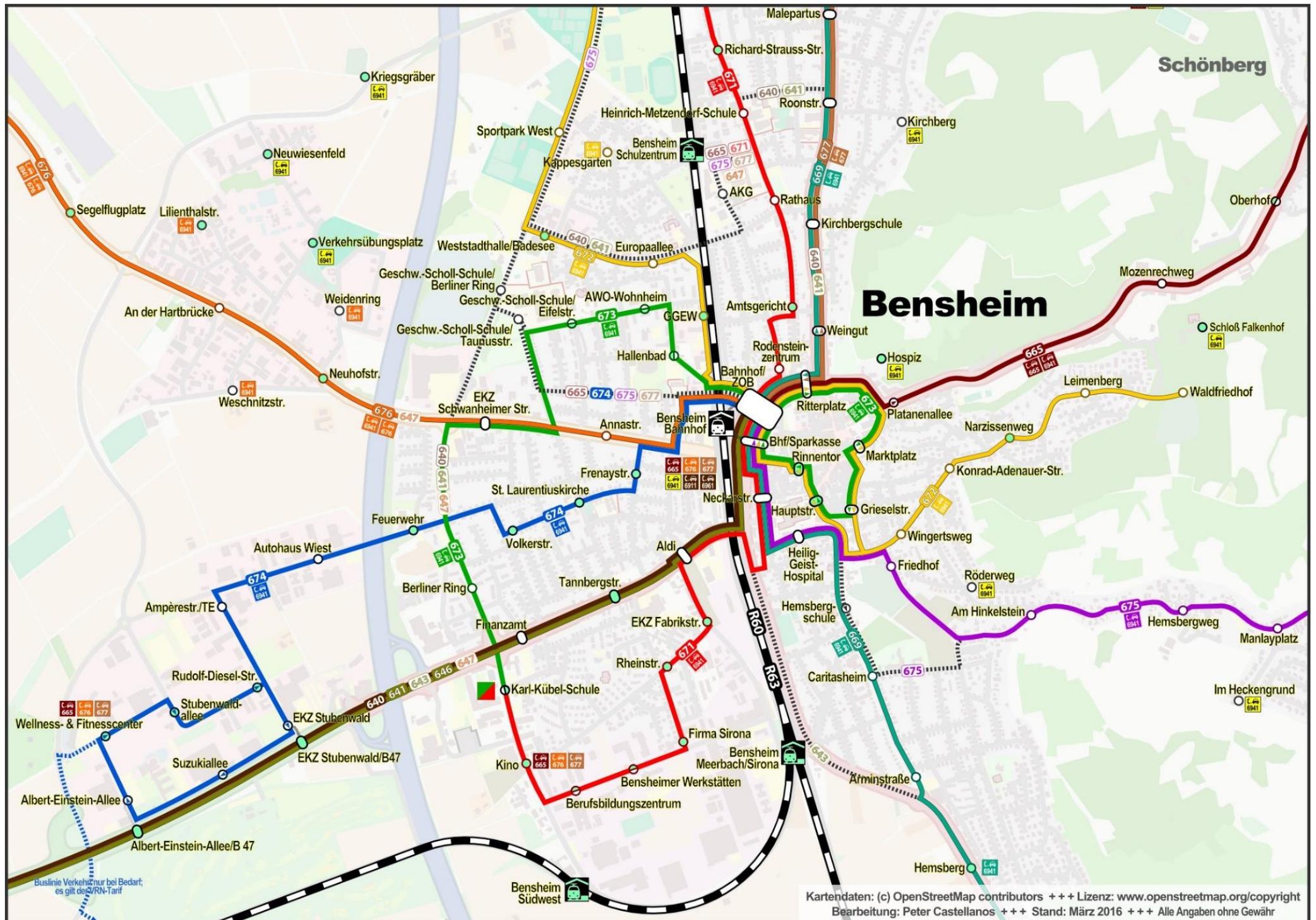


**Abbildung 15:**

Legende zu Karten der folgenden Abbildungen 16A bis 16D, 17A und 17B, sowie 18A bis 18D



Abbildung 16A: Linienkonzept Planfall 1 - Stadtteile Auerbach und Hochstädten



Kartendaten: (c) OpenStreetMap contributors +++ Lizenz: [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright)  
 Bearbeitung: Peter Castellanos +++ Stand: März 2016 +++ Alle Angaben ohne Gewähr

Abbildung 16B: Linienkonzept Planfall 1 - Kernstadt



Abbildung 16C: Linienkonzept Planfall 1 - Ried-Stadtteile

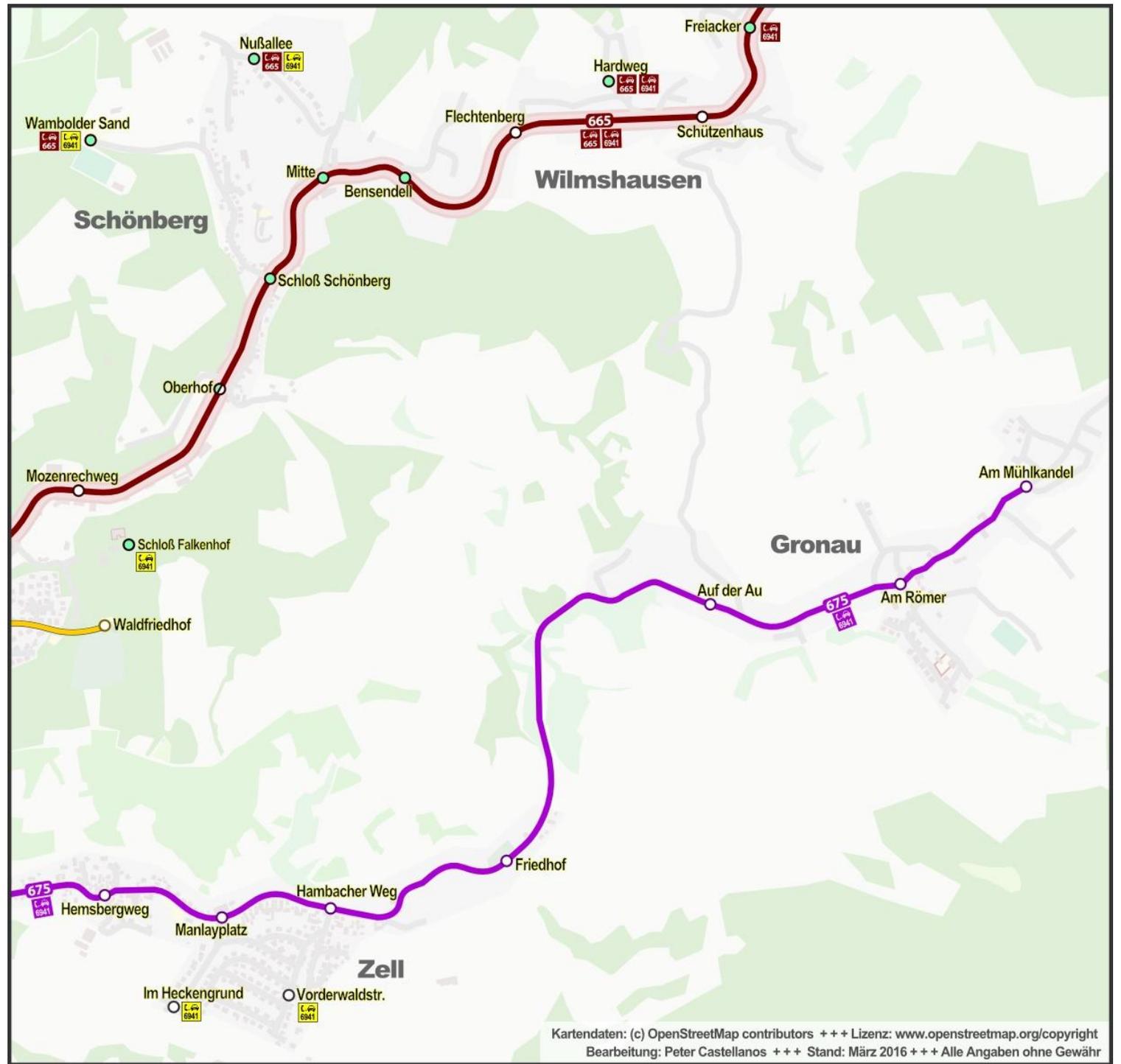


Abbildung 16D: Linienkonzept Planfall 1 – Odenwald Stadtteile (ohne Hochstädten)

### 3.7.1.3. Fahrpläne

Unter der Planungsprämisse der ausschließlichen Nutzung des aktuell (03/2016) vorhandenen Fahrzeug- und Personalkontingents werden die unter Kapitel 3.7.1.2. benannten Linien gemäß den Angaben in Tabelle 3 bedient. Bei den Linienführungen/Taktungen der Regionallinien sind künftige Änderungen gemäß des vom Kreistag verabschiedeten Nahverkehrsplans 2014-2019 berücksichtigt.

Linie	Linienführung	Taktung in Minuten		
		Mo-Fr	Sa	So + Ft.
640	Bensheim - Einhausen	30/60	60	120
641	Bensheim - Lorsch	25/35	60	60*/120*
643	Heppenheim – Bensheim – Lorsch - Lampertheim	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb
646	<i>Schienergänzungsverkehr Nibelungenbahn</i> Bensheim – Lorsch – Einhausen – Bürstadt – Worms	60	60	60
647	Bensheim – Groß-Rohrheim/Wattenheim	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
665	Bensheim - Lautertal - Lindenfels - Reichelsheim	25/35	60	60
669	Heppenheim - Bensheim - Zwingenberg - Alsbach	30	60	60
671	Karl-Kübel-Sch. – Bhf/ZOB – Schillerstr. – Auerbach	30-60*	Kein Betrieb	Kein Betrieb
672	Auerbach – Bhf/Spark. - Leimenberg - Waldfriedhof	60	Kein Betrieb	Kein Betrieb
673	Bhf/ZOB – Berliner Ring – Karl-Kübel-Schule	30	Kein Betrieb	Kein Betrieb
674	Bahnhof/ZOB - Gewerbegebiet Stubenwald	30^	Kein Betrieb	Kein Betrieb
675	Bensheim - Zell - Gronau	Keine Taktung	Kein Betrieb	Kein Betrieb
676	Bensheim - Fehlheim - Hähnlein - Langwaden	(60)	Kein Betrieb	Kein Betrieb
678	Schwanheim – Fehlheim – Zwingenberg/Alsbach	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb

grau hervorgehoben = Stadtbuslinien;  
 (60) = Nur zu bestimmter Tageszeit vorhandener 60-Minuten-Takt)  
 ^ = Nicht tagesdurchgängig  
 ..... \* = 30 Minuten-Takt zwischen Bahnhof/Sparkasse und Karl-Kübel-Schule  
 60-Minuten-Takt zwischen Bahnhof/Sparkasse und Auerbach

*Tabelle 6: Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 1*

Der Stadtbusverkehr wird soweit wie möglich gemäß der nachfolgenden Übersicht (Tabelle 4A) getaktet. Ausnahmen außerhalb dieses Schemas können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit vorkommen. Tabelle 4B gibt eine Übersicht über die zu Stande kommenden Umsteigerelationen. Mit dem Zustandekommen von abgestimmten Anschlüssen zwischen Stadt- und Regionalverkehr wird dem entsprechenden Planziel aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 Rechnung getragen<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-2018, Kapitel 5, Abschnitt „Stadtbusverkehr“ (Seite 47)

**– Fahrzeiten Mo-Fr 6 - 20 Uhr, Sa + Sonn- und Feiertag kein Betrieb–**

**Gelb markiert: Haltestellen mit abgestimmten Anschlüssen zwischen Buslinien bzw. Bahnlinien**

671		672		673	
Haltestelle	Min.	Haltestelle	Min.	Haltestelle	Min.
→ VON LINIE 673 (AN)	17 / 47	→ VON LINIE 671 (AN)	10	→ VON LINIE 671 (AN)	13 / 43
Karl-Kübel-Schule (AB)	17 / 47	Auerbach Nord (AB)	10	Karl-Kübel-Schule (AB)	13 / 43
Kino	17 / 47	In den Zeilbäumen	10	Berliner Ring	15 / 45
Berufsbildungszentrum	18 / 48	Vogelherd	11	EKZ Schwanheimer Straße	17 / 47
Bensheimer Werkstätten	19 / 49	Zwischen den Bächen	12	Taanusstraße	18 / 48
Firma Sirona	19 / 49	Wohn- & Gewerbepark	12	Geschw.-Scholl-Sch./Eifelstraße	19 / 49
Rheinstraße	20 / 50	Heimrodstraße	13	AWO-Wohnheim	20 / 50
EKZ Fabrikstraße	21 / 51	Weiherhaus	14	Hallenbad	21 / 51
Frankensteinstraße	22 / 52	Sportpark West	15	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>22 / 52</b>
Neckarstraße	25 / 55	Weststadthalle/Badesee	16	Ritterplatz	24 / 54
<b>Bahnhof/Sparkasse (AN)</b>	<b>27 / 57</b>	Europaallee	17	Marktplatz	25 / 55
<b>Bahnhof/Sparkasse (AB)</b>	<b>59</b>	GGEW	18	Grieselstraße	26 / 56
Rodensteinzentrum	00	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>19</b>	<b>Hauptstraße (AN)</b>	<b>28 / 58</b>
Amtsgericht	11	Ritterplatz	21	<b>Hauptstraße (AB)</b>	<b>33 / 03</b>
Rathaus	02	Marktplatz	22	Rinnentor	34 / 04
Heinrich-Metzendorf-Schule	03	Grieselstraße	23	Bahnhof/Sparkasse	36 / 06
Richard-Strauss-Straße	03	Wingertsweg	24	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>38 / 08</b>
EKZ Wilhelmstraße	04	Konrad-Adenauer-Straße	25	Hallenbad	39 / 09
Brüder-Grimm-Straße	05	Narzissenweg	26	AWO-Wohnheim	40 / 10
Ringgartenstraße	05	Leimenberg	27	Geschw.-Scholl-Sch./Eifelstraße	41 / 11
Bhf Auerbach/Schillerstraße	06	<b>Waldfriedhof (AN)</b>	<b>28</b>	Taanusstraße	42 / 12
Post	07	<b>Waldfriedhof (AB)</b>	<b>30</b>	EKZ Schwanheimer Straße	43 / 13
<b>Otto-Beck-Straße</b>	<b>08</b>	Leimenberg	31	Berliner Ring	45 / 15
Burggraf	09	Narzissenweg	32	<b>Karl-Kübel-Schule (AB)</b>	<b>47 / 17</b>
<b>Auerbach Nord (AN)</b>	<b>10</b>	Konrad-Adenauer-Straße	33	→ WEITER ALS LINIE 671 (AB)	47 / 17
→ WEITER ALS LINIE 672 (AB)	10	Wingertsweg	34		
→ VON LINIE 672 (AN)	49	Hauptstraße	36		
<b>Auerbach Nord (AB)</b>	<b>50</b>	Rinnentor	36		
Burggraf	51	<b>Bahnhof/Sparkasse</b>	<b>38</b>		
<b>Otto-Beck-Straße</b>	<b>52</b>	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>40</b>		
Post	53	GGEW	41		
Bhf Auerbach/Schillerstraße	53	Europaallee	42		
Ringgartenstraße	54	Weststadthalle/Badesee	43		
Brüder-Grimm-Straße	55	Sportpark West	44		
EKZ Wilhelmstraße	56	Weiherhaus	45		
Richard-Strauss-Straße	57	Heimrodstraße	46		
Heinrich-Metzendorf-Schule	57	Wohn- & Gewerbepark	47		
Rathaus	58	Zwischen den Bächen	47		
Amtsgericht	59	Vogelherd	48		
Rodensteinzentrum	00	In den Zeilbäumen	49		
<b>Bahnhof/Amershamplatz (AN)</b>	<b>01</b>	<b>Auerbach Nord (AN)</b>	<b>49</b>		
<b>Bahnhof/Amershamplatz (AB)</b>	<b>03 / 33</b>	→ WEITER ALS LINIE 671 (AB)	<b>50</b>		
Neckarstraße	05 / 35				
Frankensteinstraße	08 / 38				
EKZ Fabrikstraße	09 / 39				
Rheinstraße	10 / 40				
Firma Sirona	11 / 41				
Bensheimer Werkstätten	11 / 41				
Berufsbildungszentrum	12 / 42				
Kino	13 / 43				
<b>Karl-Kübel-Schule (AN)</b>	<b>13 / 43</b>				
→ WEITER ALS LINIE 673 (AB)	<b>13 / 43</b>				

674	
Haltestelle	Min.
<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AB)</b>	<b>12 / 45</b>
Frenaystraße	15 / 48
St. Laurentiuskirche	16 / 49
Volkerstraße	17 / 50
Feuerwehr	19 / 52
Autohaus Wiest	20 / 53
TE Connectivity	21 / 54
Toom	22 / 55
Suzukiallee	23 / 56
Albert-Einstein-Allee	24 / 57
Naturschutzzentrum Bergstraße <sup>R</sup>	28 / ---
<b>Wellness- &amp; Fitnesscenter (AN)</b>	<b>32 / 57</b>
<b>Wellness- &amp; Fitnesscenter (AB)</b>	<b>32 / 59</b>
Stubenwaldallee	33 / 00
Rudolf-Diesel-Str.	34 / 01
TE Connectivity	35 / 02
Autohaus Wiest	36 / 03
Feuerwehr	37 / 04
Volkerstraße	39 / 06
St. Laurentiuskirche	40 / 07
Frenaystraße	41 / 08
<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AN)</b>	<b>44 / 11</b>

<sup>R</sup> = Hält nur bei Bedarf (Bedienung alle 2 Std.)

Tabelle 7A: Fahrplanvorschlag für Stadtbushaltestellen gemäß Planfall 1

## Umsteigerelationen Planfall 1

Haltestelle	Von	→ → → →	Richtung	Umsteigezeit	Häufigkeit	
<b>Bahnhof</b>	669	Alsbach	671	Karl-Kübel-Sch.	12 Min.	alle 30 Min.
	665	Lautertal	671	Karl-Kübel-Sch.	10 Min.	alle 60 Min.
	R63	Worms	671	Karl-Kübel-Sch.	18 Min.	alle 60 Min.
	R60	DA bzw. HD	673	Karl-Kübel-Sch.	8 Min.	alle 60 Min.
	R60	Mannheim	673	Karl-Kübel-Sch.	8-13 Min.	alle 30 Min.
	671	Karl-Kübel-Sch.	669	Alsbach	9 Min.	alle 30 Min.
	671	Karl-Kübel-Sch.	665	Lautertal	8-13 Min.	2 x pro Std.*
	671	Karl-Kübel-Sch.	R63	Worms	15 Min.	alle 60 Min.
	673	Karl-Kübel-Sch.	R60	DA bzw. HD	8 Min.	alle 60 Min.
	673	Karl-Kübel-Sch.	R60	Mannheim	8-10 Min.	alle 30 Min.
<b>Auerbach</b>	665	Lautertal	671	Auerbach	5-6 Min.	alle 60 Min.
	R60	Mannheim	672	Auerbach	15 Min.	alle 60 Min.
	671	Auerbach	665	Lautertal	9 Min.	alle 60 Min.
	672	Auerbach	R60	Mannheim	13 Min.	alle 60 Min.
<b>Stubenwald</b>	R60	DA bzw. MA/HD	674	Stubenwald	6-13 Min.	alle 60 Min.
	669	Heppenheim	674	Stubenwald	6-9 Min.	alle 30 Min.
	671	Auerbach	674	Stubenwald	11 Min.	alle 60 Min.
	672	Waldfriedhof	674	Stubenwald	5 Min.	alle 60 Min.
	674	Stubenwald	R60	DA bzw. MA/HD	8-15 Min.	alle 60 Min.
	674	Stubenwald	669	Heppenheim	8-13 Min.	alle 30 Min.
	674	Stubenwald	671	Auerbach	15 Min.	alle 60 Min.
	674	Stubenwald	672	Waldfriedhof	8 Min.	alle 60 Min.
<b>Otto-Beck-Str.</b>	669	Alsbach	671	Schillerstr.	9 Min.	alle 60 Min.
	671	Schillerstr.	669	Alsbach	6 Min.	alle 60 Min.

\* = Aufgrund des aktuell unvollständig getakteten Fahrplans der Linie 665 keine Taktung in Umsteigerelation.

Tabelle 7B: Umsteigerelationen für Stadtverkehr gemäß Planfall 1

### 3.7.1.4. Neukonzeptionierung Ruftaxi

#### **Aktuelle Mängel**

Wie in Kapitel 2.2.2. analysiert worden ist, gibt es entscheidende Aspekte, die das aktuelle Ruftaxi im Planungsraum unattraktiv machen:

- Zu lange Vorbestellfrist (eine Stunde vor gewünschter Abfahrt)
- Fehlende Tarifkonformität zur Weiterfahrt mit Bus/Bahn außerhalb der VRN-Zeitkarten
- Linien- und Fahrplangebundenheit auf kurzen Fahrtstrecken (Innerstädtische Linien)
- Unübersichtliches „Linienchaos“: 13 Ruftaxilinen, von denen viele parallel als Busergänzung laufen.

Um diese Mängel im Planungsraum zu beseitigen wird eine vollständige Neukonzeptionierung des Ruftaxis vorgeschlagen und im Folgenden vorgestellt. Zu beachten ist, dass neben den Ruftaxilinen, die aktuell von der Stadt Bensheim betrieben werden (6941 bis 6951) noch jeweils eine Ruftaxilinie der Gemeinden Lorsch (6911) und Einhausen (6961) den Planungsraum bedienen. Letztgenannte Linien dienen als Busergänzung zur Linie 641 und halten im Planungsraum ausschließlich am Bahnhof Bensheim (ohne Kennzeichnung an der Haltestelle!).

#### **Eingrenzung „Ruftaxi“**

Das in diesem Maßnahmenkatalog vorgestellte Ruftaxikonzept beschränkt sich vor allem auf den Binnenverkehr im Planungsraum (Stadt Bensheim + Stadtteile). Daher ist mit der Nennung von „Ruftaxi“ im Folgenden dasjenige gemeint, welches Binnenverkehre im Planungsraum umfasst!

Für die ein- und ausbrechenden Verkehre gelten jedoch ähnliche Mängel, wie sie oben geschildert wurden.

*Im Rahmen einer Planung auf Kreisebene sollte eine Neukonzeptionierung des momentanen „Ruftaxi-Dschungels“ der einzelnen Gemeinden erfolgen, um beispielsweise vor Gemeindegrenzen endende Ruftaxilinen zu vermeiden. Der Kreis Bergstraße als Aufgabenträger der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Gemeinden (und darüber hinaus) sollte sich mit einem entsprechenden Planungsauftrag hierzu engagieren.*

#### **Neukonzeption**

Das neue Ruftaxi ist an **keine feste Linienführung** gebunden und verkehrt **ohne Vorgabe fester Fahrzeiten**. Das heißt, dass jederzeit in einem bestimmten Zeitraum das Ruftaxi angefordert und **von jeder Haltestelle zu jeder Haltestelle im Planungsraum** gefahren werden kann. Dies löst zumindest im Binnenverkehr zum Teil die Tarifproblematik, sofern das aktuelle Tarifkonzept beibehalten wird.

Bei den **Haltestellen** ist außerdem zu unterscheiden zwischen jenen, die von Buslinien bedient werden und denjenigen bei denen dies nicht der Fall ist. In Abbildung 15 bzw. Anhang 3A ist diese Unterscheidung entsprechend gekennzeichnet.

Haltestellen, die ausschließlich per Ruftaxi („(H) ohne Bus“) bedient werden, sollen grundsätzlich den ganzen Tag über bedient werden. Haltestellen an denen Buslinien halten („(H) mit Bus“), sollen zur Vermeidung von Parallelbedienungen zwischen Bus und Ruftaxi nur zu Zeiten bedient werden, an denen die Buslinien nicht verkehren.

Genauer: Von (H) ohne Bus ist die Beförderung zu (H) mit Bus den ganzen Tag über möglich. Umgekehrt, also von (H) mit Bus zu (H) ohne Bus gilt ebenfalls die ganztägliche Bedienung. Von (H) mit Bus zu (H) mit Bus ist eine Beförderung außerhalb der Busfahrzeiten nicht möglich.

Die eben beschriebene, möglicherweise etwas komplexe Systematik, soll dem Kunden durch umfassendes Marketing und eine einfache überschaubare Darstellung an den Haltestellen vermittelt werden. Eine mögliche Variante liefert ANHANG 6.

Im Grunde soll diese Regelung zum einen Umsteigevorgänge zwischen Bus und Ruftaxi mit den einhergehenden Reisezeitverlängerungen vermeiden und andererseits das vorhandene (neu konzipierte) Busangebot stärken.

Zu beachten ist ferner, dass zu den vorhandenen Buslinien ein „**Rufbus**“ (gleiche Liniennummer und -führung, wie Bus; Planung auf Kreisebene) unterstellt wurde, der Verkehre zwischen den Gemeinden ohne Innerortsbedienung (also nur Ein- und Ausbrechende Verkehre) durchführt. Dieser ist an Linienführung und Fahrplan gebunden und verkehrt nur nach Anforderung außerhalb der Fahrzeiten der regulären Busse. Ein solches übergeordnetes Konzept besteht aktuell (März 2016) nicht und ist nicht detaillierter Bestandteil dieser Planung.

Durch eine **Zentrale Leitstelle**, in der sowohl die Fahrtwünsche für fahrplangebundenen Rufbus und innerörtliches flexibles Ruftaxi angefordert werden, sollen diesbezügliche Verwechslungen vermieden und schnelle Beratung ermöglicht werden. In diesem Zusammenhang muss eine entsprechende Stelle errichtet bzw. der Funktionsraum bestehender Einrichtungen erweitert werden.

### **Tarifkonformität**

Wenn das Ruftaxi als erfolgreiche Ergänzung funktionieren soll, muss es vollständig in den VRN-Tarif eingebunden werden (ähnlich wie Rufbus im Odenwaldkreis). Der Kunde sollte sich keine Gedanken über die Gültigkeit seiner Fahrkarte bei der Bestellung eines Ruftaxis machen müssen. Bisher werden nur Jahres- und Halbjahreskarten anerkannt. Kunden mit RMV-Zeitkarte müssen trotzdem einen Zuschlag zahlen, da der Übergangstarif zwischen RMV und VRN nicht auf die Ruftaxis angewandt wird.

Eine Mindestlösung wäre eine „Ruftaxi-Ergänzungskarte“ für RMV-Jahreskartennutzer und Inhaber von Tages-, Wochen- und Mehrfahrtenkarten etc. anzubieten, die eine vergünstigte Nutzung ermöglichen soll. Durch die durch die Neukonzeptionierung hervorgerufene Attraktivitätssteigerung wäre ein solcher Aufpreis ggü. dem heutigen Betrieb begründbar.

### **Ziele des neuen Ruftaxikonzpts**

Das neue Ruftaxikonzpt dient einerseits als Busergänzung in Zeiten schwacher Nachfrage und erschließt andererseits im Rahmen der Daseinsvorsorge bzw. ergänzendem Service Räume, in denen ein Linienbetrieb vermutlich keine nennenswerte Auslastung aufweisen würde.

Hierzu muss jedoch bemerkt werden, dass diese Klassifizierung zwischen den Planfällen variiert, da unterschiedliche Rahmenbedingungen berücksichtigt worden sind. So sind beispielsweise im Planfall 1 mehr (H) ohne Bus zu finden, als im Planfall 3. Auf eine allgemeine Klassifizierung nach bestimmten Kriterien wird aufgrund des großen Umfangs und der ohnehin vorhandenen Abhängigkeiten zu bestimmten von planerischen Aspekten unabhängigen Rahmenbedingungen verzichtet.

### 3.7.1.5. Vorteile gegenüber aktuellem Betrieb

#### **- Systematisierung des Betriebs mit vorhandenem Fahrzeugeinsatz**

Durch die abgestimmten Anschlüsse kommen ggü. heute regelmäßige Anschlüsse zwischen Stadtbuslinien untereinander, zwischen Stadt- und Regionalbus, sowie zwischen den Bus- und Bahnlinien zu Stande. Eine vollständige Vertaktung der Stadtbuslinien wurde unter den vorhandenen Mitteln vorgenommen.

#### **- Neukonzipiertes Ruftaxi**

Die bisherigen elf städtischen Ruftaxilinen werden in eine einzige „Linie“ zusammengefasst, die eine flexible Bedienform ermöglicht, ohne dass der Fahrgast sich komplexe Linienführungen und Fahrtzeiten/Vorbestellfristen merken muss.

#### **- Durchgehende Verbindungen**

Durch die Neukonzeption und Durchbindung der vorhandenen Linien ist es den Einwohnern in Bensheim direkt möglich u.a. von ihren Wohnquartieren zur Innenstadt und zu den Einkaufszentren zu gelangen. Verbindungen wie z.B. Auerbach – Kino oder Leimenberg – Badeseen kommen dadurch zu Stande, vermeiden Umstiege, wodurch die Reisezeit minimiert und der Nutzen des ÖPNV für den (potenziellen) Fahrgast und nicht zuletzt für die Stadt erhöht wird.

#### **- Stärkung der Innenstadt**

Die Innenstadt wird durch drei regelmäßig verkehrende Stadtbuslinien mit den verschiedenen Quartieren verbunden und durch die neue Haltestelle „Neckarstraße“ von den bereits bestehenden Regionallinien besser erschlossen. Die direkte Durchfahrt der Linien 672 und 673 durch die südliche Hauptstraße und Gerbergasse ermöglicht neben Reisezeitvorteilen für den ÖPNV auch für mobilitätseingeschränkte Menschen einen leichteren Zugang zur Innenstadt.

## **3.7.2. Planfall 2 „mittelfristige Maßnahmen“**

### 3.7.2.1. Beschreibung

Zusätzlich zu den Maßnahmen aus Planfall 1 wird Takt **aller Stadtbuslinien** auf einen tagesdurchgängigen Halbstunden-Takt systematisiert. Zwischen den Bus- und Bahnlinien werden – wie in Planfall 1 – einige relationsbezogene Anschlüsse realisiert. In Planfall 2 kommen aufgrund der Verdichtung des Fahrplankontaktes jedoch zusätzlich neue, sowie weitaus häufigere Anschlüsse zu Stande, als dies bei Planfall 1 der Fall ist. Um diese Änderungen umsetzen zu können wird ggü. des heutigen Fahrzeugbedarfs für den Stadtbus (4 Fahrzeuge) ein weiteres benötigt. Das Ruftaxikonzept aus Planfall 1 (Kapitel 3.7.1.4.) wird übernommen. Durch diese Maßnahmen soll ein größerer Attraktivitätsschub und dadurch signifikante Steigerungen der Fahrgastzahlen herbeigeführt werden („Ein ÖPNV für den geworben werden kann“).

### 3.7.2.2. Linienkonzeption

Das Linienkonzept ist nahezu identisch mit dem aus Planfall 1. Daher wird an dieser Stelle auf die detaillierten Ausführungen in Kapitel 3.7.1.2. verwiesen.

Die einzige Änderung in der Linienkonzeption ggü. Planfall 1 betrifft die Verkehre im Ried (Regionalbuslinien) und wirkt sich im Planungsraum selbst nur in den Ried-Stadtteilen und geringfügig in der Kernstadt aus:

Die Linie **676** verkehrt über Hähnlein hinaus nach Alsbach zur Endstelle der HEAG-Straßenbahnlinien 6 und 8 und stellt dabei auch noch Anschlüsse am Bahnhof Hähnlein-Alsbach an die Main-Neckar-Bahn in Richtung Darmstadt her. **Langwaden** wird durch die Buslinie 676 nicht mehr bedient, dafür erfolgt eine direktere Anbindung an Bensheim anhand einer neukonzipierten Linie 642 mit der Linienführung Bensheim – Schwanheim – Langwaden – Groß-Rohrheim –

Gernsheim – Biebesheim. Durch die Bedienung der derzeitigen Ruftaxi-Haltestelle „Jägersburger Straße“ kommt zusätzlich eine bessere Erschließung Langwadens zu Stande.

Diese notwendigen Änderungen, welche in eine übergeordnete Planung eines „Integralen Taktfahrplans für den Kreis Bergstraße“ des Verfassers dieses Werkes eingebunden sind, müssen mit dem Kreis Bergstraße, der Aufgabenträger dieser Linien sein würde, abgestimmt werden.

Das Linienkonzept des Planfalls 2 in den relevanten Teilbereichen „Kernstadt“ und „Ried-Stadtteile“ zeigen die Abbildungen 17A und 17B (Legende hierzu siehe Abb. 15).

Die Teilbereiche „Auerbach“ und „Odenwald-Stadtteile“ bleiben ggü. Planfall 1 unverändert und sind daher Abbildung 16A und 16D zu entnehmen.



➔ Eine einheitliche Darstellung im PDF-Format liefert **ANHANG 4A**.

**Abbildung 17A:**  
Linienkonzept Planfall 2 - Ried-Stadtteile

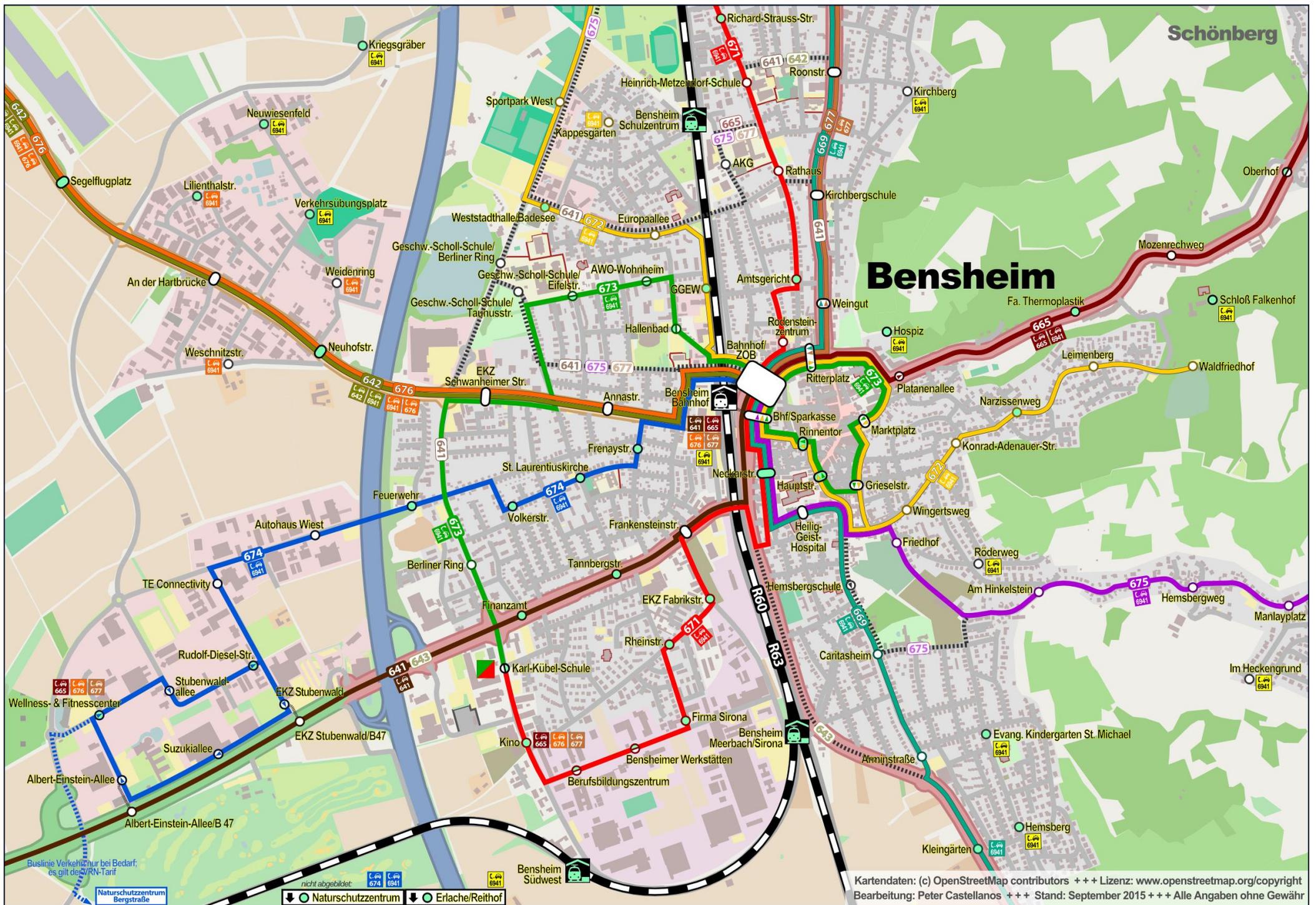


Abbildung 17B: Linienkonzept Planfall 2 – Kernstadt

### 3.7.2.3. Fahrpläne

Unter der Planungsprämisse eines kundenorientierten ÖPNV, bei dem insbesondere alle Stadtbuslinien im Halbstundentakt verkehren und dadurch weitaus häufigere Anschlüsse zwischen Stadtbus, Regionalbus und Bahn zu Stande kommen werden fünf anstatt aktuell (09/2015) vier Fahrzeugen für den Stadtbusbetrieb benötigt. Als sehr hoch prioritär und vordringlich wird ein Wochenendbetrieb auf den Stadtbuslinien eingeführt, sodass Potenziale vor allem im Freizeitverkehr ausgeschöpft werden können.

Die unter Kapitel 3.7.2.2. benannten Linien werden gemäß den Angaben in Tabelle 8 bedient. Bei den Angaben zur Linienführung/Taktung der Regionallinien sind künftige Änderungen gemäß des vom Kreistag verabschiedeten Nahverkehrsplans 2014-2018 weitestgehend berücksichtigt, wobei zusätzlich ein Optimierungsvorschlag der Linienkonzeption der Linien 642 und 676 vorgenommen worden ist (näheres hierzu unter Kapitel 3.7.2.2.).

Linie	Linienführung	Taktung in Minuten		
		Mo-Fr	Sa	So + Ft.
641	Bensheim – Einhausen/Lorsch	30*	60	60
642	Bensheim - Langwaden – Groß-Rohrheim –Biblis – ...	60	60	120
643	Heppenheim – Bensheim – Lorsch - Lampertheim	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb
665	Bensheim - Lautertal - Lindenfels - Reichelsheim	30	60	60
669	Heppenheim - Bensheim - Zwingenberg - Alsbach	30	60	60
671	Karl-Kübel-Sch. – Bhf/ZOB – Schillerstr. – Auerbach	30	30	60
672	Auerbach – Bhf/Spark. - Leimenberg - Waldfriedhof	30	30	60
673	Bhf/ZOB – Berliner Ring – Karl-Kübel-Schule	30	30	60
674	Bahnhof/ZOB - Gewerbegebiet Stubenwald	30	30	60
675	Bensheim - Zell - Gronau	30s/60f	60	Kein Betrieb
676	Bensheim - Fehlheim - Rodau – Alsbach/Zwingenberg	30s/60f	60	120
678	Schwanheim – Fehlheim – Zwingenberg/Alsbach	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb

grau hervorgehoben = Stadtbuslinien;

30s/60f = An Schultagen 30-Minuten-Takt zu Stoßzeiten; ansonsten 60 Minuten-Takt

\* = Im Planungsraum alle 30 Minuten. Lorsch und Einhausen jeweils alle 60 Min.

Tabelle 8: Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 2

Dadurch, dass die Linien 675 und 676 in diesem Planfall **an Schultagen im Halbstundentakt** verkehren, sind Taktabweichungen aufgrund von Schulendzeiten und dgl. (vor allem außerhalb des morgendlichen Schülerverkehrs) bei den Busfahrplänen nicht notwendig. Die Wartezeit nach Schulende beträgt somit – egal zu welcher Stunde Schulschluss ist – niemals mehr als 30 Minuten.

Vor allem vor dem Hintergrund ausgeweiteter Nachmittagsangebote, bei denen nie klar ist, wie viele Schüler wann in welche Richtung befördert werden müssen, ist eine Systematisierung – die nicht nur Schülern zugutekommt – wichtig, um eine höhere Wirtschaftlichkeit durch neuzugewinnende Kunden zu erreichen.

Punktuell können Taktabweichungen im Schülerverkehr dennoch sinnvoll sein, um lange Wartezeiten zu vermeiden (etwa wenn der Bus identisch zur Läutezeit der abschließenden Stunde abfährt). Hier sind die Abweichungen jedoch so gering wie möglich zu halten und ggf. Stundenplanänderungen zu erwägen, sofern eine geringfügige Fahrplananpassung nicht ausreichend ist und kürzere Wartezeiten gewünscht werden.

Zusammengefasst lautet das Prinzip im Schülerverkehr (stärker als dies heute der Fall ist) „Stadtbus befördert zum Regionalbus“. Wenn beide Komponenten aufeinander abgestimmt sind, entfallen unwirtschaftliche separate Fahrten der Regionalbuslinien und nicht nur Schüler profitieren von den besseren Verbindungen. Das damit einhergehende Mehrangebot im Busverkehr (sowohl Stadt- als auch Regionalbus) an Schultagen ist durch Landeszuschüsse in der Schülerbeförderung finanzierbar (vgl. §45a PBefG).

Der Stadtbusverkehr wird gemäß der nachfolgenden Übersicht (Tabelle 9A und 9B) getaktet. Ausnahmen außerhalb dieses Schemas können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit vorkommen. Tabelle 9C gibt eine Übersicht über die zu Stande kommenden Umsteigerelationen. Mit dem Zustandekommen von abgestimmten Anschlüssen zwischen Stadt- und Regionalverkehr wird dem entsprechenden Planziel aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 Rechnung getragen<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-2018, Kapitel 5, Abschnitt „Stadtbusverkehr“ (Seite 47)

**– Fahrzeiten Mo-Fr 6 - 20 Uhr; Sa 8-16h ; Sonn- und Feiertag 9-16h (Stundentakt)–**

**Gelb markiert: Haltestellen mit abgestimmten Anschlüssen zwischen Buslinien bzw. Bahnlinien**

671		672		673	
Haltestelle	Min.	Haltestelle	Min.	Haltestelle	Min.
<b>→ VON LINIE 673 (AN)</b>		<b>→ VON LINIE 671 (AN)</b>		<b>→ VON LINIE 671 (AN)</b>	
Karl-Kübel-Schule (AB)	47 / 17	Auerbach Nord (AB)	10 / 40	Karl-Kübel-Schule (AB)	13 / 43
Kino	47 / 17	In den Zeilbäumen	10 / 40	Berliner Ring	15 / 45
Berufsbildungszentrum	48 / 18	Vogelherd	11 / 41	EKZ Schwanheimer Straße	17 / 47
Bensheimer Werkstätten	49 / 19	Zwischen den Bächen	12 / 42	Taunusstraße	18 / 48
Firma Sirona	49 / 19	Wohn- & Gewerbepark	12 / 42	Geschw.-Scholl-Sch./Eifelstraße	19 / 49
Rheinstraße	50 / 20	Heimrodstraße	13 / 43	AWO-Wohnheim	20 / 50
EKZ am alten Güterbahnhof	51 / 21	Weiherhaus	14 / 44	Hallenbad	21 / 51
Aldi	52 / 22	Sportpark West	15 / 45	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AN)</b>	<b>22 / 52</b>
Neckarstraße	55 / 25	Weststadthalle/Badesee	16 / 46	Ritterplatz	24 / 54
<b>Bahnhof/Sparkasse (AN)</b>	<b>57 / 27</b>	Europaallee	17 / 47	Marktplatz	25 / 55
<b>Bahnhof/Sparkasse (AB)</b>	<b>59 / 29</b>	GGEW	18 / 48	Grieselstraße	26 / 56
Rodensteinzentrum	00 / 30	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>19 / 49</b>	<b>Hauptstraße</b>	<b>28 / 58</b>
Amtsgericht	01 / 31	Ritterplatz	21 / 51	<b>Hauptstraße</b>	<b>33 / 03</b>
Rathaus	02 / 32	Marktplatz	22 / 52	Rinnentor	34 / 04
Heinrich-Metzendorf-Schule	03 / 33	Grieselstraße	23 / 53	Bahnhof/Sparkasse	36 / 06
Richard-Strauss-Straße	03 / 33	Wingertsweg	24 / 54	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AB)</b>	<b>38 / 08</b>
Saar-/Wilhelmstraße	04 / 34	Konrad-Adenauer-Straße	25 / 55	Hallenbad	39 / 09
Brüder-Grimm-Straße	05 / 35	Narzissenweg	26 / 56	AWO-Wohnheim	40 / 10
Ringgartenstraße	06 / 36	Leimenberg	27 / 57	Geschw.-Scholl-Sch./Eifelstraße	41 / 11
Bhf Auerbach/Schillerstraße	06 / 36	<b>Waldfriedhof (AN)</b>	<b>28 / 58</b>	Taunusstraße	42 / 12
Post	07 / 37	<b>Waldfriedhof (AB)</b>	<b>30 / 00</b>	EKZ Schwanheimer Straße	43 / 13
<b>Otto-Beck-Straße</b>	<b>08 / 38</b>	Leimenberg	31 / 01	Berliner Ring	45 / 15
Burggraf	09 / 39	Narzissenweg	32 / 02	<b>Karl-Kübel-Schule (AN)</b>	<b>47 / 17</b>
<b>Auerbach Nord (AN)</b>	<b>10 / 40</b>	Konrad-Adenauer-Straße	33 / 03	<b>→ WEITER ALS LINIE 671 (AB)</b>	<b>47 / 17</b>
<b>→ WEITER ALS LINIE 672 (AB)</b>	<b>10 / 40</b>	Wingertsweg	34 / 04		
<b>→ VON LINIE 672 (AN)</b>	<b>19 / 49</b>	Hauptstraße	36 / 06		
<b>Auerbach Nord (AB)</b>	<b>20 / 50</b>	Rinnentor	36 / 06		
Burggraf	21 / 51	<b>Bahnhof/Sparkasse</b>	<b>38 / 08</b>		
<b>Otto-Beck-Straße</b>	<b>22 / 52</b>	<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2)</b>	<b>40 / 10</b>		
Post	23 / 53	GGEW	41 / 11		
Bhf Auerbach/Schillerstraße	23 / 53	Europaallee	42 / 12		
Ringgartenstraße	24 / 54	Weststadthalle/Badesee	43 / 13		
Brüder-Grimm-Straße	25 / 55	Sportpark West	44 / 14		
Saar-/Wilhelmstraße	26 / 56	Weiherhaus	45 / 15		
Richard-Strauss-Straße	27 / 57	Heimrodstraße	46 / 16		
Heinrich-Metzendorf-Schule	27 / 57	Wohn- & Gewerbepark	47 / 17		
Rathaus	28 / 58	Zwischen den Bächen	47 / 17		
Amtsgericht	29 / 59	Vogelherd	48 / 18		
Rodensteinzentrum	30 / 00	In den Zeilbäumen	49 / 19		
<b>Bahnhof/Amershamplatz (AN)</b>	<b>31 / 01</b>	<b>Auerbach Nord (AN)</b>	<b>49 / 19</b>		
<b>Bahnhof/Amershamplatz (AB)</b>	<b>33 / 03</b>	<b>→ WEITER ALS LINIE 671 (AB)</b>	<b>50 / 20</b>		
Neckarstraße	35 / 05				
Aldi	38 / 08				
EKZ am alten Güterbahnhof	39 / 09				
Rheinstraße	40 / 10				
Firma Sirona	41 / 11				
Bensheimer Werkstätten	41 / 11				
Berufsbildungszentrum	42 / 12				
Kino	43 / 13				
<b>Karl-Kübel-Schule (AN)</b>	<b>43 / 13</b>				
<b>→ WEITER ALS LINIE 673 (AB)</b>	<b>43 / 13</b>				

674	
Haltestelle	Min.
<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AB)</b>	<b>12 / 45</b>
Frenaystraße	15 / 48
St. Laurentiuskirche	16 / 49
Volkerstraße	17 / 50
Feuerwehr	19 / 52
Autohaus Wiest	20 / 53
TE Connectivity	21 / 54
EKZ Stubenwald	22 / 55
Suzukiallee	23 / 56
Albert-Einstein-Allee	24 / 57
Wellness- & Fitnesscent. (Ausstieg)	24 / ---
Naturschutzzentrum Bergstraße <sup>R</sup>	28 / ---
<b>Wellness- &amp; Fitnesscenter (AN)</b>	<b>32 / 57</b>
<b>Wellness- &amp; Fitnesscenter (AB)</b>	<b>32 / 59</b>
Stubenwaldallee	33 / 00
Rudolf-Diesel-Straße	34 / 01
TE Connectivity	35 / 02
Autohaus Wiest	36 / 03
Feuerwehr	37 / 04
Volkerstraße	39 / 06
St. Laurentiuskirche	40 / 07
Frenaystraße	41 / 08
<b>Bahnhof/ZOB (Steig 2) (AN)</b>	<b>44 / 11</b>

<sup>R</sup> = Hält nur bei Bedarf

Tabelle 9A: Fahrplanvorschlag für Stadtbuslinien gemäß Planfall 2



## Umsteigerelationen Planfall 2

Haltestelle	Von	→ → → →	Richtung	Umsteigezeit	Häufigkeit	
<b><u>Bahnhof</u></b>						
Weststadt	<i>Siehe Planfall 1 (Tabelle 7B)</i>					
Auerbach	665	Lautertal	671	Auerbach	5-6 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	R60	Mannheim	672	Auerbach	15 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	671	Auerbach	665	Lautertal	ca. 9 Min.	2 x pro Std. <sup>°</sup>
	672	Auerbach	R60	Mannheim	13 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
Stubenwald	R60	DA bzw. MA/HD	674	Stubenwald	6-13 Min.	alle 60 Min.
	669	Heppenheim	674	Stubenwald	6-9 Min.	alle 30 Min.
	671	Auerbach	674	Stubenwald	11-14 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	672	Waldfriedhof	674	Stubenwald	2-5 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	674	Stubenwald	R60	DA bzw. MA/HD	8-15 Min.	alle 60 Min.
	674	Stubenwald	669	Heppenheim	8-13 Min.	alle 30 Min.
	674	Stubenwald	671	Auerbach	15 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	674	Stubenwald	672	Waldfriedhof	5-8 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
Gronau, Zell & Ried Stadtteile ^	R60	DA bzw. HD	675	Gronau	10 Min.	alle 60 Min. <sup>°</sup>
	R60	Mannheim	675	Gronau	10-15 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	671	Auerbach	675	Gronau	9 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	671	Karl-Kübel-Sch.	675	Gronau	13 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	675	Gronau	R60	DA bzw. HD	9-10 Min.	alle 60 Min.
	675	Gronau	R60	Mannheim	9-12 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	675	Gronau	671	Auerbach	9 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	675	Gronau	671	Karl-Kübel-Sch.	13 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
<b><u>Heilig-Geist-Hospital</u></b>	669	Heppenheim	675	Gronau	14 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
	675	Gronau	669	Heppenheim	9 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup> *
<b><u>Otto-Beck-Str.</u></b>	669	Alsbach	671	Schillerstr.	9 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>
	671	Schillerstr.	669	Alsbach	6 Min.	alle 30 Min. <sup>°</sup>

<sup>°</sup> = Ggü. Planfall 1 optimiert.

\* = An Schultagen alle 30 Minuten, an schulfreien Tagen alle 60 Minuten

^ = Für Linie 676 gelten ähnliche Umsteigebeziehungen zu den hier aufgeführten Linien R60 und 671

*Table 9C: Umsteigerelationen für Stadtverkehr und alle Stadtteile (außer Hochstädten) gemäß Planfall 2*

#### 3.7.2.4. Vorteile ggü. Planfall 1

Zusätzlich zu den unter Kapitel 3.7.1.5. benannten Vorteilen kommen folgende Aspekte hinzu:

##### **- Dichterer Takt durch minimal höheren Fahrzeugeinsatz**

Es wird neben den bereits eingesetzten Fahrzeugen ein weiteres benötigt (also 5), um attraktive Anschlussbeziehungen zwischen Bahn & Bus sowie einen Halbstunden-Takt auf den Stadtbuslinien zu ermöglichen. *Details unter Kapitel 3.7.2.3. .*

##### **- Häufigere Anschlüsse von/nach Auerbach und Stubenwald**

Durch den dichteren Takt entstehen häufigere Umsteigebeziehungen zwischen den Linien, was die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erhöht. Der Fahrgast weiß also „wenn ich in den Bus steige, gibt’s auf jeden Fall einen Anschluss“.

##### **- Wochenendbetrieb**

Um Potenziale im Freizeitverkehr ausschöpfen zu können und einen Besuch der Innenstadt auch samstags zu ermöglichen/erleichtern, wird (erstmalig) ein Betrieb der Stadtbuslinien am Wochenende eingeführt, was einen erheblichen Qualitätsschub für den Bensheimer ÖPNV darstellt und mitunter neben dem vollständigen Halbstundentakt eine der wichtigsten Maßnahmen darstellt.

##### **- Verbesserte Anbindung Ried-Stadteile und Umland nordwestlich des Planungsraumes**

Derzeit (10/2015) wird ein sehr großer Umweg in Kauf genommen, um Langwaden anhand der Linie 676 an Bensheim anzubinden, was dazu führt, dass ca. 25 Minuten Fahrzeit zum Bahnhof zu Stande kommen. Hinzu kommt, dass durch das aktuelle Liniennetz der Linie 676 keine attraktiven Anschlüsse am Taktnoten Bensheim zu Stande kommen können. Durch die Neukonzeption im Ried gewinnt einerseits Langwaden und andererseits die Gemeinden Groß-Rohrheim, Gernsheim und Biebesheim durch eine neue Linie 642.

Damit werden eben benannte Orte direkt umsteigefrei mit dem jetzigen Bahnknoten Bensheim (abgestimmte Anschlüsse) und der Bergstraße verbunden, was zahlreiche Synergieeffekte mit sich bringt. Aktuell müssen lange Wartezeiten in Bürstadt in Kauf genommen werden, wenn diese Orte mit dem (schienengebundenen) Nahverkehr erreicht werden wollen.

Die Linie 676 wird mit der Straßenbahndstelle und dem DB-Bahnhof in Alsbach verbunden, sodass bessere Anschlüsse und direktere Verbindungen in Richtung Darmstadt für Fehlheim, Rodau und Hähnlein zu Stande kommen, was den Wohnstandort attraktiver macht.

### **3.7.3. Planfall 3 „langfristige Maßnahmen“**

#### 3.7.3.1. Beschreibung

Planfall 3 beschreibt einen Optimalzustand, bei dem aktuelle und zukünftige Anforderungen an einen kundenorientierten Nahverkehr Berücksichtigung finden. Für das politische Ziel einer „Klimaneutralen Stadt“, bei der die Verkehrsbedürfnisse fast ausschließlich über sozial verträgliche und klimafreundliche Verkehrsmittel befriedigt werden sollen, wird mit diesem Planfall Rechnung getragen.

Zu unterscheiden ist zwischen den Planfällen 3A, 3B und 3C, die vor allem zur besseren Beschreibung der modular aufgebauten Linien- bzw. Fahrplanbezogenen Maßnahmen unterteilt wurden.

##### **Planfall 3A**

Das Liniennetz und die Fahrplanung aus Planfall 2 wird als sog. „Rendezvous-System“ ausgeführt. Hierbei handelt es sich um ein Fahrplan- und Liniennetzkonzept welches zwischen sämtlichen Stadtbuslinien untereinander an einem festen Punkt (optimalerweise stadt- und bahnhofsnahe) regelmäßige Anschlüsse (optimalerweise alle 30 Minuten) in alle Fahrtrichtungen vorsieht.

Zum Regionalbusnetz werden systematische Anschlüsse an einigen Haltestellen im Planungsraum hergestellt; zum Bahnverkehr besteht von und zu allen Stadtbuslinien grundsätzlich alle halbe Stunde Anschluss am Bahnhof. Ggü. Planfall 2 werden die Anschlüsse der Stadtbuslinien speziell auf die schnellen Zuglinien („Regionalexpress“ und „Intercity“) abgestimmt. Das Ruftaxi-Konzept entspricht dem aus Planfall 1 mit dem Unterschied, dass einige Haltestellen die zuvor ausschließlich per Ruftaxi bedient wurden, nun in das Busliniennetz aufgenommen worden sind.

Insgesamt soll mit diesem Konzept das in Planfall 2 aufgebaute Konzept für eine noch breitere Nutzerzahl optimiert werden. Es wird ggü. Planfall 2 ein weiteres Fahrzeug benötigt (also 6 Fahrzeuge). Um bessere Anschlüsse für den Schülerverkehr herzustellen sind darüber hinaus einzelne taktverdichtende Fahrten notwendig.

### **Planfall 3B**

Grundsätzlich entspricht Planfall 3B im Wesentlichen allen Inhalten aus Planfall 3A. Im Gegensatz zum Planfall 3A wird der Ast der Linie 672 zwischen Rendezvous und Waldfriedhof nur alle 60 Minuten bedient. Dies geschieht zugunsten der Erschließung des Quartiers „Hemsberg“, welches dadurch anhand der neukonzipierten Linie 673, ebenfalls alle 60 Minuten angebonden werden kann. Der Fahrzeugbedarf bleibt derselbe, wie in Planfall 3A (6 Fahrzeuge).

Um beide Quartiere Leimenberg und Hemsberg im attraktiven Halbstundentakt anbinden zu können, sind 7 Fahrzeuge erforderlich. Das zusätzliche Fahrzeug kann fahrplantechnisch jederzeit zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt werden, um den Halbstundentakt dort zu ermöglichen.

### **Planfall 3C**

Zusätzlich zu sämtlichen Maßnahmen aus Planfall 3A und 3B werden zum errichteten „Rendezvous-Konzept“ ein neuer Linienabschnitt für den Stadtbus zum Quartier „Kirchberg“ und dem Kurviertel Auerbach eingerichtet, um die dortigen in diesen Hanglagen befindlichen Wohngebiete (und Freizeitpunkte) in das Stadtbusnetz einzubinden. Damit dies geschehen kann muss ggü. Planfall 3A bzw. 3B zusätzlich ein Fahrzeug eingesetzt werden, sodass in Summe 7 bzw. 8 Fahrzeuge benötigt werden.

#### 3.7.3.2. Linienkonzeption

Die Linienkonzeption des Stadtbusse entspricht derjenigen aus Planfall 2 mit dem Unterschied, dass das Naturschutzzentrum nicht mehr mit der Buslinie 674 bedient wird. Hierzu und zur Erschließung des Auerbacher Schlosses an Veranstaltungen wird eine bedarfsorientierte Freizeitlinie 670 eingeführt. Diese verkehrt nur bei Veranstaltungen auf dem Auerbacher Schloss als Zubringer und bei Gruppenanmeldungen zum Naturschutzzentrum, die mit der Linie 6941 nicht abgewickelt werden können (diese Ruftaxi-Linie kann maximal 8 Personen befördern).

Je nach Option 3A, 3B oder 3C (unter 3.7.3.1. beschrieben) werden ggü. Planfall 2 zusätzlich Quartiere durch neue Linienäste mit dem Stadtbus bedient.

Die Linienführung der Regionalbuslinien im Planungsraum entspricht derjenigen aus Planfall 2. Hier sind lediglich ergänzend neue Angaben zu den Linienzielen außerhalb des Planungsraumes hinzugekommen. Diese stimmen mit einer übergeordneten Planung des Verfassers für einen integralen Taktfahrplan im Kreis Bergstraße überein und stellen somit in der separaten Betrachtung des Planungsraumes keinen besonderen „Umsetzungszwang“ besonderer Maßnahmen im Planungsraum dar. Die Linienkonzeption ist auf den Abbildungen 18A bis 18D bzw. ANHANG 5A dargestellt (Legende hierzu siehe Abb. 14).

→ Eine PDF-Ausführung der Abbildungen 18A bis 18D bietet **ANHANG 5A**.



Abbildung 18A: Linienkonzept Planfall 3 - Stadtteile Auerbach und Hochstädten

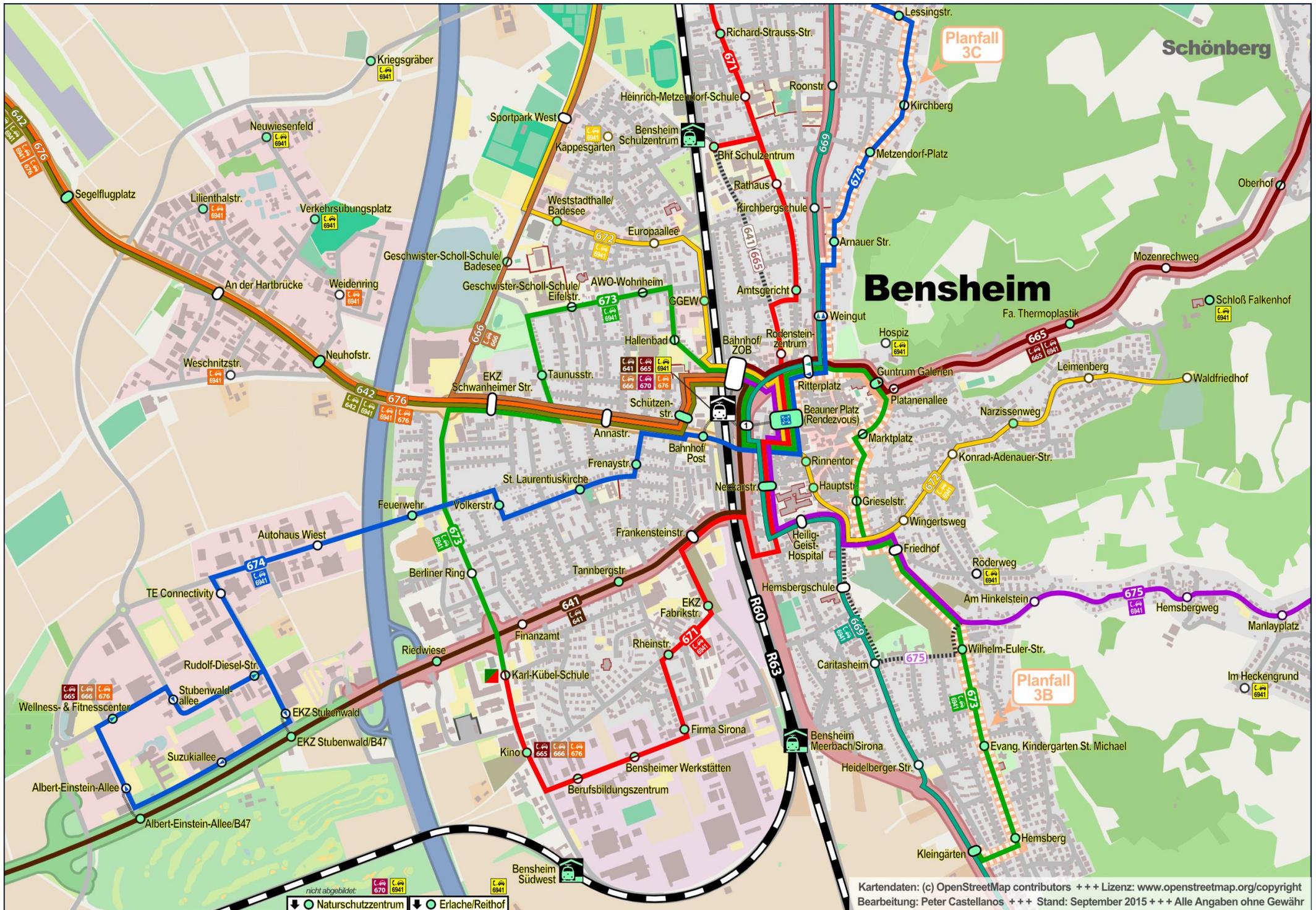


Abbildung 18B: Linienkonzept Planfall 3 - Kernstadt



Abbildung 18C: Linienkonzept Planfall 3 - Ried-Stadtteile

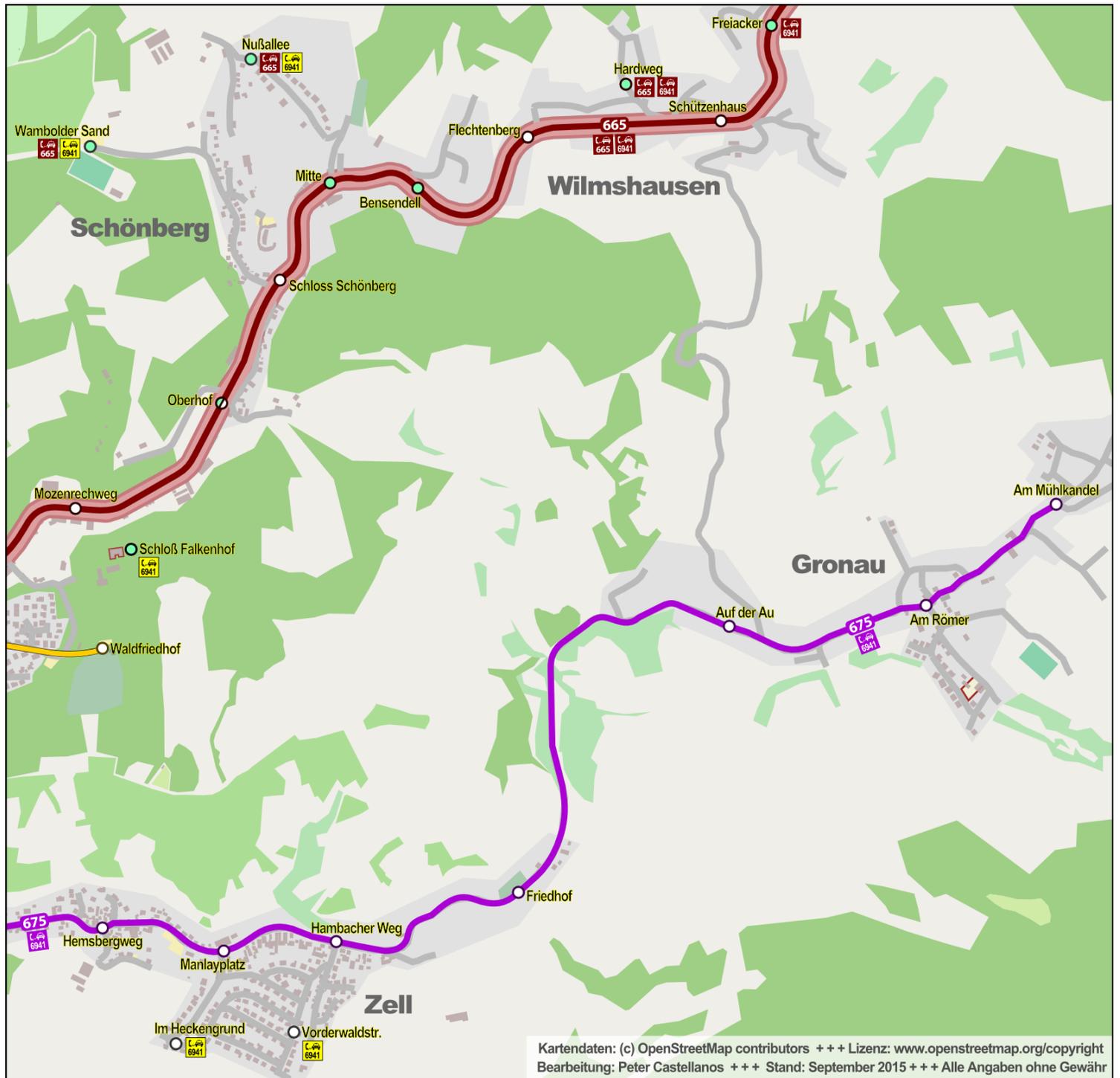


Abbildung 18D: Linienkonzept Planfall 3 - Odenwald Stadtteile (ohne Hochstädten)

### 3.7.3.3. Fahrpläne

Die Fahrplankonzeption wird auf ein Rendezvous-System umgestellt, bei dem regelmäßig (hier alle 30 Minuten) zwischen sämtlichen Stadtbuslinien innerhalb kurzer Zeit an einer zentralen Umsteigehaltestelle (hier „Beauner Platz“) umgestiegen werden kann. Je nach Ausführungsgrad des Planfalls 3B kann es beim Quartier Leimenberg zu einer Änderung der Bedienungshäufigkeit kommen (statt 30-Minuten-Takt nur 60-Minuten-Takt), um das Quartier Hemsberg anzubinden.

Unter der Planungsprämisse eines kundenorientierten ÖPNV, bei dem insbesondere alle Stadtbuslinien im Halbstundentakt verkehren, unter ihnen Anschlüsse in alle Richtungen, sowie zwischen allen Stadtbuslinien, Regionalbus und Bahn einheitliche leicht merkbare Verbindungen zu Stande kommen, werden – je nach Ausprägung des Planfalls 3 (3A, 3B oder 3C) – zwischen sechs und acht Fahrzeugen anstatt aktuell (09/2015) vier Fahrzeugen für den Stadtbusbetrieb benötigt. Empfohlen wird ein Halbstundentakt auf allen Linienästen (Einsatz von 8 Fahrzeugen für den Stadtbusbetrieb). Als sehr hoch prioritär und vordringlich wird, wie in Planfall 2, ein Wochenendbetrieb auf den Stadtbuslinien eingeführt, sodass Potenziale vor allem im Freizeitverkehr ausgeschöpft werden können.

Die unter Kapitel 3.7.3.2. dargestellten Linien werden gemäß den Angaben in Tabelle 7 bedient. Bei den Angaben zur Linienführung/Taktung der Regionallinien wurden Optimierungsvorschläge für die Linien 642 und 676 vorgenommen (näheres hierzu unter Planfall 2, Kapitel 3.7.2.2.).

Zusätzlich wurden im Regionalbusverkehr einige weitere Angaben gemäß einer übergeordneten Planung für einen integralen Taktfahrplan im Kreis Bergstraße (und angrenzenden Orten) aufgeführt. Solange diese Linien im Planungsraum, wie in Abbildung 17 bzw. ANLAGE 5A geführt und auf den Taktknoten Bensheim Bahnhof abgestimmt werden, sind die Linienendpunkte generell unerheblich. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass eine Vielzahl der (insbesondere Pkw-) Fahrten auch von/nach außerhalb des Planungsraumes zu Stande kommen (sog. „Quell- und Zielverkehr“ und „Durchgangsverkehr“) und für eine Begutachtung/Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen hierfür eine Umland-Betrachtung unbedingt erforderlich ist, um für Bensheim selbst eine optimale Verkehrssituation zu erreichen. Dies kann im Rahmen dieses Werkes jedoch nicht umfassend getan werden, sodass die hier getroffenen Angaben als Vorschläge im Rahmen einer nachhaltigen Betrachtung dessen zu sehen sind.

Zusammengefasst lautet das Prinzip im Schülerverkehr (stärker als dies heute der Fall ist) *„Stadtbus befördert zum Regionalbus“*. Wenn beide Komponenten aufeinander abgestimmt sind, entfallen unwirtschaftliche separate Fahrten der Regionalbuslinien und nicht nur Schüler profitieren von den besseren Verbindungen. Das damit einhergehende Mehrangebot im Busverkehr (sowohl Stadt- als auch Regionalbus) an Schultagen ist durch Landeszuschüsse in der Schülerbeförderung finanzierbar (vgl. §45a PBefG).

Der Stadtbusverkehr und die Regionallinien 642, 675 und 676 werden gemäß den Angaben in Tabelle 10, 11A und 11B) getaktet. Ausnahmen außerhalb dieses Schemas können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit vorkommen, sollten jedoch vermieden werden. Tabelle 11C gibt eine Übersicht über die zu Stande kommenden Umsteigerelationen. Mit dem Zustandekommen von abgestimmten Anschlüssen zwischen Stadt- und Regionalverkehr wird dem entsprechenden Planziel aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 Rechnung getragen<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-2018, Kapitel 5, Abschnitt „Stadtbusverkehr“ (Seite 47)

Linie	Linienführung	Taktung in Minuten		
		Mo-Fr	Sa	So + Ft.
641	Bensh. – Einhausen – Lorsch – Viernheim/Heppenh.	30*	30	60
642	Bensheim - Langwaden – Groß-Rohrheim – Biebesheim	60	60	120
665	Bensheim - Lindenfels – Reichelsheim – Erbach (Odw)	30	60	60
669	Heppenheim - Bensheim - Zwingenberg - Alsbach	30	60	60
670	Bhf Auerbach – Schloss Auerbach <i>und/oder</i> Bahnhof/ZOB - Naturschutzzentrum	Bei Bedarf	Bei Bedarf	Bei Bedarf
671	Karl-Kübel-Sch. – Bhf/ZOB – Schillerstr. – Auerbach	30	30	60
672	Auerbach – Bhf/Spark. - Leimenberg - Waldfriedhof	30	30	60
673	Bhf/ZOB – Berliner Ring – Karl-Kübel-Schule	30	30	60
674	Bahnhof/ZOB - Gewerbegebiet Stubenwald	30	30	60
675	Bensheim - Zell - Gronau	30s/60f	60	Kein Betrieb
676	Bensheim - Fehlheim - Rodau – Alsbach/Zwingenberg	30s/60f	60	120
678	Schwanheim – Fehlheim – Zwingenberg/Alsbach	Eine Fahrt	Kein Betrieb	Kein Betrieb

grau hervorgehoben = Stadtbuslinien;  
 30s/60f = An Schultagen 30-Minuten-Takt zu Stoßzeiten; ansonsten 60 Minuten-Takt  
 \* = Bensheim – Einhausen – Lorsch alle 30 Minuten zur Hauptverkehrszeit;  
 Ab Lorsch nach Heppenheim und Viernheim jeweils alle 60 Min.

*Tabelle 10: Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 3*

### Umsteigerelationen zum Stadtbus

Da die Stadtbusse durch das Rendezvous-Konzept untereinander, vereinzelt auf Regionalbusse und die „schnellen Bahnlinien“ (Regionalexpress, Intercity) abgestimmt werden, kommen punktuell höhere Wartezeiten zu Stande, wenn man von den Stadtbusen zu den „langsamen Regionalzügen“ (Regionalbahn, S-Bahn [ab 2017]) umsteigen möchte.

So ändern sich beispielsweise die Anschlüsse zur Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Heidelberg/Mannheim) von/zur Linie 673 auf 15-20 Minuten, von zuvor (Planfall 2) 8 Minuten.

Dafür entstehen im Gegensatz zu Planfall 2 bessere Anschlüsse von/zum Quartier Leimenberg und die Ausführung des Stadtbusse insgesamt als leicht verständliches System baut Zugangshemmnisse ab.

Wichtig ist jedoch die Relevanz der „verlorengehenden“ Anschlüsse, unter der Bedingung, dass die Regionalbuslinien genauso verkehren, wie in Planfall 3 im Sinne eines integralen Taktfahrplans mit Taktknoten Bensheim und unter Berücksichtigung der neugeschaffenen Haltestellen für die Regionalbuslinien im Planungsraum.

Zu bemerken ist also, dass die Regionalbuslinien aufgrund ihrer Funktion auf die regelmäßigen langsamen Bahnanschlüsse abgestimmt werden müssen. Damit ergibt sich für Bensheim der Vorteil, dass ein Großteil der Stadt anhand der Regionallinien an die langsamen Bahnlinien abgestimmt ist.

Durch die zusätzlichen Bahnhaltunkte (siehe Kapitel 3.2.6.) wird außerdem das Erfordernis von/zur Stadtbuslinien umzusteigen geringer, da eben genau die langsamen Bahnlinien an diesen zusätzlichen Bahnhaltunkten einen Halt einlegen (siehe nachfolgenden Kasten)!

Zubringerfahrten im Berufsverkehr zwischen der Firma Sirona/Gewerbegebiet Süd und dem Bahnhof werden durch den zusätzlichen Bahnhof „Meerbach/Sirona“ (Kapitel 3.2.5.b) überflüssig. Fahrten von der Karl-Kübel-Schule zum Bahnhof mit Anschluss an die Nibelungenbahn (Bensheim – Worms) werden durch den Bahnhof „Südwest“ (Kapitel 3.2.5.c) ersetzt. Selbiges gilt für die drei großen Schulen, die mit dem Bahnhalt „Schulzentrum“ (Kapitel 3.2.5.a) erschlossen werden. Somit könnten u.a. die drei Schulen direkt an die Main-Neckar-Bahn und in der Hauptverkehrszeit auch direkt an die Nibelungenbahn angebunden werden. Letztgenannter zusätzlicher Bahnhof sorgt also dafür, dass die Linie 671 nicht an den „langsamen Bahnverkehr“ abgestimmt werden muss.

Der Stadtbus soll also als Verkehrsmittel betrachtet werden, dass es ermöglicht...

- 1) ... von fast allen Teilen der Stadt zum schnellen Bahnverkehr zu gelangen
- 2) ... von einem Punkt in der Stadt schnell zu einem anderen Punkt in der Stadt zu gelangen
- 3) ... von nahezu allen Teilen der Stadt schnell ins Stadtzentrum zu gelangen

Diesen Aufgaben kann der Regionalverkehr zumindest im innerstädtischen Bereich nicht nachkommen, da er einzig und allein auf die Gewährleistung weiterreichender Anschlüsse zur (langsamen) Bahn hinzufügen ist.

Damit eine einheitliche Anschlussicherung zum Regionalbusverkehr am Busbahnhof dennoch gewährleistet bleibt, bieten sich taktverdichtende Zusatzfahrten für die Stadtbuslinien an, die zu den Minuten 25 und 55 am Beauer Platz/Rendezvous eintreffen und somit zu sämtlichen Regionalbuslinien am Bahnhof Anschlüsse herstellen, welche kurz nach der Minute 00 abfahren. Diese Zusatzfahrten, die dann einen 15-Minuten-Takt auf besonders nachfragestarken Stadtbuslinien bilden würden, setzen jedoch weitere Fahrzeugeinsätze (über die benannte Anzahl von acht Fahrzeugen) voraus. Diese können unter Umständen als Linienverlängerung andernfalls ohnehin am Bahnhof stehender Regionalbusfahrzeuge bereitgestellt werden, sodass sich in Summe kein neuer Fahrzeugmehreinsatz ergeben würde.

Die Notwendigkeit solcher Zusatzfahrten in Anbetracht einer vollständigen Ausführung des Planfalls 3 müsste allerdings zunächst separat untersucht werden. In diesem Zusammenhang sind auch – falls erforderlich – die Läutezeiten der Schulen, sowie der 45-Minuten-Rhythmus der Schulstunden (von dem sich einige Schulen bereits getrennt haben)<sup>21</sup> in Frage zu stellen, um einen effizienten Betriebsablauf zu ermöglichen.

---

<sup>21</sup> „Militärische Pünktlichkeit“, DER SPIEGEL 08/2012, 18.2.2012, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-84061012.html> (Abgerufen am 12.9.2015)





### Umsteigerelationen Planfall 3

Haltestelle	Von	→ → → →	Richtung	Umsteigezeit	Häufigkeit
<b><u>Bahnhof &amp; Beauer Pl.</u></b>					
Bahn	R60	Frankfurt (M)	671 672 673 674 Alle Richtungen	8-15 Min.	alle 60 Min.
	IC/R60	Heidelberg	671 672 673 674 Alle Richtungen	8-15 Min.	alle 60 Min.
	R60	Mannheim	671 672 673 674 Alle Richtungen	16-20 Min.	alle 30 Min.
	671 672 673 674	Alle Richtungen	R60 Frankfurt (M)	11-20 Min.	alle 60 Min.
	671 672 673 674	Alle Richtungen	IC/R60 Heidelberg	9-20 Min.	alle 60 Min.
	671 672 673 674	Alle Richtungen	R60 Mannheim	5 Min.°   20 Min.	alle 30 Min.
Stadtbus	671 672 673 674	Alle Richtungen	671 672 673 674 Alle Richtungen	5 Min.	alle 30 Min.
Regionalbus	665	Lautertal	671 672 673 674 Alle Richtungen	8 Min.°   23 Min.	alle 30 Min.
	669	Heppenheim	671 672 673 674 Alle Richtungen	10 Min.	alle 30 Min.
	675	Gronau	671 672 673 674 Alle Richtungen	10 Min.°   25 Min.	alle 30 Min.*
	676	Alsb./Zwingenb.	671 672 673 674 Alle Richtungen	7 Min.°   22 Min.	alle 30 Min.*
	671 672 673 674	Alle Richtungen	665 Lautertal	15 Min.°   30 Min.*	alle 30 Min.
	671 672 673 674	Alle Richtungen	669 Heppenheim	12 Min.	alle 30 Min.
	671 672 673 674	Alle Richtungen	675 Gronau	15 Min.°   30 Min.	alle 30 Min.*
	671 672 673 674	Alle Richtungen	676 Alsb./Zwingenb.	11 Min.°   26 Min.	alle 30 Min.*
Ried Stadtteile, Gronau & Zell	R60	DA bzw. HD	675 Gronau	10 Min.	alle 60 Min.
	R60	Mannheim	675 Gronau	10 Min.	alle 30 Min.*
	R60	DA bzw. HD	676 Alsb./Zwingenb.	11 Min.	alle 60 Min.
	R60	Mannheim	676 Alsb./Zwingenb.	11 Min.	alle 30 Min.*
	675	Gronau	R60 DA bzw. HD	9-10 Min.	alle 60 Min.
	675	Gronau	R60 Mannheim	10 Min.	alle 30 Min.*
	676	Alsb./Zwingenb.	R60 DA bzw. HD	7 Min.	alle 60 Min.
	676	Alsb./Zwingenb.	R60 Mannheim	7-11 Min.	alle 30 Min.*

<b>Heilig-Geist-Hospital</b>	<b>669</b> Heppenheim	<b>675</b> Gronau	12 Min.	alle 30 Min.*
	<b>675</b> Gronau	<b>669</b> Heppenheim	9 Min.	alle 30 Min.*
<b>Schwanheimer Str.</b>	<b>676</b> Alsb./Zwingenb.	<b>673</b> Karl-Kübel-Sch.	7 Min.	alle 30 Min.*
	<b>673</b> Karl-Kübel-Sch.	<b>676</b> Alsb./Zwingenb.	5 Min.	alle 30 Min.*

° = Unter Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge für Stadtbus auf gewünschten Linien (mehr als 6-8 Wagen)  
 \* = Zur Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten, ansonsten alle 60 Minuten.

**Tabelle 11C:** Umsteigerelationen von/zum Stadtverkehr und zu Stadtteilen Zell, Gronau und Ried-Stadtteilen gem. Planfall 3

### 3.7.3.4. Vorteile ggü. Planfall 2

Neben den bereits in den vorhergehenden Planfällen benannten Verbesserungen (z.B. attraktive Taktung, durchgehende Verbindungen) schafft eine Besonderheit dieses Konzeptes enorme Orientierungserleichterungen: Seine **Einfachheit**.

An einer zentralen Haltestelle nahe der Innenstadt und des Bahnhofes (z.B. Beauer Platz in der Promenadenstraße) treffen sich alle halbe Stunde für 5 Minuten sämtliche Stadtbuslinien (671-674) und stellen Anschlüsse untereinander her. Ein Umstieg ist durch die Bauweise der Haltestelle als Mittelinsel auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bequem und zügig möglich. Mit einer solchen zentralen Haltestelle besteht somit die Möglichkeit von einem beliebigen Punkt der Stadt zum anderen mit dem Bus zu gelangen. Der Fahrgast muss sich nur merken zu welchen Minuten das sogenannte „Rendezvous“ stattfindet (z.B. 10-15) und kann seinen Aktivitäten im Stadtzentrum gemächlich nachgehen, da alle halbe Stunde ein Bus kommt.



**Abbildung 19:** Vorbild für ein Rendezvouskonzept: In Lemgo treffen sich halbstündlich (zur Hauptverkehrszeit sogar alle 15 Minuten\*) sämtliche Stadtbuslinien an der Treffpunkt-Haltestelle – dem sogenannten „Rendezvous“ – und stellen Anschlüsse untereinander her. Quelle: Peter Castellanos, 10.5.2013

\* Nachdem die Einführung des modernisierten Stadtbusses eine höhere Nachfrage herbeiführte, musste eine solche Taktverdichtung eingeführt werden, um die Fahrgastmengen abwickeln zu können.

## Anschlussituation Stadtbus zu Regionalverkehr

Dadurch, dass sämtliche Stadtbuslinien zur selben Zeit nahe des Bahnhofes abfahren, ergibt sich eine Einheitlichkeit, die zum einen zum allgemeinen leichteren Verständnis für die Fahrgäste beiträgt und zum anderen auf die Anschlüsse wirkt. So bestehen zwischen allen Stadtbuslinien und dem Regionalverkehr generell immer dieselben Anschlüsse, sodass man sich merken kann „zu einer bestimmten Zeit komme ich vom Bahnhof/Stadtzentrum in alle Richtungen innerhalb der Stadt“. Die genauen Umsteigezeiten können Tabelle 11C entnommen werden.

Die Anschlüsse zwischen Stadtbus und Bahn sind im Gegensatz zu den vorhergehenden Planfällen auf die schnellen Bahnverbindungen konzentriert:

Kommen die Stadtbusse zur Minute 40 am Bahnhof an, haben sie zum einen Anschlüsse an den RE nach Frankfurt am Main (Abfahrt alle 2 Std. zur Minute 52) und zu den Intercitys Richtung Heidelberg (Abfahrt stündlich zur Minute 49). Zur stündlich verkehrenden Regionalbahn in Richtung Darmstadt und Heidelberg entstehen Übergangszeiten von 15-20 Minuten, die jedoch anhand einer Taktverdichtung auf wichtigen Stadtbuslinien in der Hauptverkehrszeit auf 5-15 Minuten reduziert werden können, wenn dies als notwendig erachtet wird.

*Mit Einführung der S-Bahn Rhein-Neckar wird die Nachfrage nach Fahrmöglichkeiten zum Bahnhof sicherlich steigen. Da zusätzliche Park+Ride bzw. Bike+Ride-Stellplätze aus Platzgründen nicht mehr einrichtbar sind, bieten sich die unter Kapitel 3.2.6. beschriebenen zusätzlichen Bahnhaltdepunkte als weitere Anlaufstellen zur Bahn an. Dort können zur Förderung von intermodaler Mobilität sogenannte „Mobilitäts-Hubs“ eingerichtet werden.*

Die Stadtteile Zell und Gronau können ebenfalls in das Rendezvous-Konzept integriert werden, sodass auch dieser nicht unerhebliche Bevölkerungsteil den Komfort kurzer Umsteigezeiten in alle Richtungen innerhalb der Stadt genießen kann. Hierzu müssten jedoch weiterreichende Maßnahmen, wie Parkverbote in der Gronauer Straße an einzelnen Stellen umgesetzt werden, um die notwendige Fahrplanstabilität für diese Linie gewährleisten zu können.

## 3.8. Barrierefreiheit

### 3.8.1. Allgemeines

Für körperlich beeinträchtigte Menschen mit Gehhilfen oder Eltern mit Kinderwagen sollte der ÖPNV in Bensheim zu einer positiven Erfahrung werden. Daher sollte der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen vorangetrieben werden. Die Priorisierung stark frequentierter Haltestellen (z.B. Heilig-Geist-Hospital, Bahnhof/Sparkasse, Bahnhof/Amershamplatz, Weingut, Ritterplatz,...) sollte hierbei dringlichst berücksichtigt werden. Darüber hinaus wäre es optimal, wenn die Errichtung solcher Haltestellen **unabhängig von der Sanierung ganzer Straßen** ablaufen würde, da dadurch enorme Verzögerungen zu Stande kommen, wenn man darauf wartet, bis die entsprechenden Straßen erneuert werden. Dies geschieht auf Kosten derjenigen, die auf solche Standards angewiesen sind.

*Damit streift das Themenfeld Verkehr die Themen Inklusion und den demografischer Wandel. Allen Menschen sollte es möglich sein den ÖPNV ohne Hürden nutzen zu können, um somit in den Genuss gesellschaftlicher Teilhabe zu kommen (Erinnerung: Aktivität wird ermöglicht durch Mobilität). Dies trifft auf körperlich Beeinträchtigte genauso zu, wie auf Ältere und andere zu berücksichtigende Gruppen.*

Mit dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige in der Innenstadt wurden für die entsprechende Verknüpfung von Bahn und Bus erste Schritte eingeleitet. In diesem Zusammenhang sollte auch der Busbahnhof einem barrierefreien Ausbau unterzogen werden (*mehr dazu unter Kapitel 3.6.*).

### 3.8.2. Zentraler Omnibusbahnhof

Der Zentrale Omnibusbahnhof erfüllt durch seine Verknüpfungsfunktion zwischen Bahn und Bus eine außerordentlich wichtige Rolle. Daher ist es als vordringliches Ziel zu sehen diesen barrierefrei und als attraktiven Umsteigepunkt zu gestalten. Details hierzu unter Kapitel 3.6.

## 4. Nachhaltige Verkehrspolitik mithilfe des ÖPNV

### 4.1. Ausgaben

*„Eher viel Geld mit Nutzen, als wenig Geld ohne wirklichen Nutzen investieren.“  
→ Zuschussbedarf pro Fahrgast senken.*

Die heutigen Finanzierungsmethoden des ÖPNV sind größtenteils intransparent. Dennoch ermöglichen etwa Zuschüsse vom Bund die Umsetzung kommunaler Verkehrsprojekte. Die bis vor kurzem anhaltende Unsicherheit zur kommunalen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (GVFG) konnte Ende September 2015 für die nächsten 15 Jahre ausgeräumt werden.<sup>22</sup>

Als „freiwillige Leistung“ wird dem ÖPNV durch Sparauflagen aufgrund der Schuldenbremse eine geringe Priorität eingeräumt. Ohne Zweifel stellen die aktuellen Rahmenbedingungen ein Hemmnis für wesentliche Änderungen dar. So sind Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV einerseits in erster Linie Mehrkosten, die eine Kommune/der Kreis zu tragen hat, sodass gar keine finanziellen Anreize bestehen, um die in diesem Werk beschriebenen Vorschläge umzusetzen. Andererseits müssen die Ausgaben für den Verkehr allgemein einer Prüfung unterzogen werden, und gegebenenfalls neu verteilt werden, damit dem ÖPNV auch in dieser Hinsicht eine Verbesserung zugutekommt.

Leider wird bei der Kostenbetrachtung selten ein Blick auf den **Nutzen** bzw. der **volkswirtschaftlichen Wertschöpfung** geworfen. So ist der ÖPNV – sofern umfassend ausgebaut – auch ein wirksames Mittel um volkswirtschaftliche Kosten, welche durch den Straßenverkehr (insbesondere Pkw) verursacht werden, zu senken. Arbeitsplätze werden mithilfe des ÖPNV ebenfalls gesichert bzw. geschaffen<sup>23</sup>. Außerdem kann er den Parkdruck in Städten senken und entlastet somit die Parksituation indem Parksuchverkehr reduziert wird. Nicht zuletzt fördert ein gut ausgebauter Nahverkehr die Nutzung von Rad und Fuß zur Fortbewegung und erhöht entsprechend den modal split (= Verkehrsmittelanteile am gesamten Verkehrsaufkommen) für diese Verkehrsmittel, womit wichtige Klimaziele erreicht werden können (z.B. Reduktion CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich).

Als Beispiel für eine Vielzahl der obigen Ausführungen in Bezug auf Salzburg, kann die Wertschöpfung des Verkehrsbereichs der Salzburg AG betrachtet werden, welche mithilfe einer Studie dargestellt wurde<sup>24</sup>.

Nichtsdestoweniger sollen im Folgenden Ideen zur alternativen ÖPNV-Finanzierung aufgeführt und der in vielen Diskussionen wenig beachtete Nutzen des ÖPNV (sowie seine Nutznießer) als **Diskussionsanregungen** vorgestellt werden.

<sup>22</sup> „Mehr Geld vom Bund“, Frankfurter Allgemeine, 27.9.2015

<http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/regionalverkehr-mehr-geld-vom-bund-13824497.html>

<sup>23</sup> „Busse & Bahnen für eine nachhaltige Mobilität“, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2014, S.29

<https://www.vdv.de/nachhaltigkeit-2014.pdf?forced=true>, geprüft am 20.10.2015

<sup>24</sup> Präsentation zur Studie (Salzburg AG):

[https://www.salzburg-ag.at/fileadmin/user\\_upload/content/download/Wertschoepfung-SLB.pdf](https://www.salzburg-ag.at/fileadmin/user_upload/content/download/Wertschoepfung-SLB.pdf), geprüft am 20.10.2015

## 4.2. Nutznießer des öffentlichen Nahverkehrs

### Innenstadt

Innenstädte können durch eine verbesserte Erreichbarkeit durch ein Stadtbussystem profitieren. So zeigen Untersuchungen, dass ÖPNV-Kunden durch eine höhere Besucherfrequenz mehr Geschäfte besuchen, als MIV-Nutzer, und damit von einer gewissen Belebung von Geschäften insbesondere in Haltestellennähe gesprochen werden kann. Genaueres hierzu ist einer Studie der PGN im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr zu entnehmen<sup>25</sup>.

Des Weiteren ergaben nach der Stadtbusoptimierung in Lemgo und Bad Salzuflen durchgeführte Befragungen, dass der Stadtbus nicht nur subjektiv die Mobilität der Bürger erhöhe, sondern auch positive Effekte bei der Innenstadtfrequentierung herbeigeführt haben soll<sup>26</sup>.

Vor allem Menschen ohne Pkw oder mit Mobilitätseinschränkungen erhalten durch eine entsprechende ÖPNV-Verfügbarkeit die Möglichkeit Erledigungen in der Innenstadt ohne großen Aufwand zu tätigen.

Bei Betrachtung eben genannter Aspekte kann der Schluss gezogen werden, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in gewissen Maßen zur Belebung der Innenstadt beitragen kann.

### Wirtschaft

Ein attraktiver ÖPNV ist für viele Firmen ein Standortfaktor, da unter anderem der Bau von Parkplätzen eingespart werden und Verkehrsentlastung dem straßengebundenen Wirtschaftsverkehr zu Gute kommen kann<sup>27</sup>.

In diesem Zusammenhang ist eine finanzielle Beteiligung der Unternehmen am ÖPNV durch einen „ÖPNV-Beitrag“ überlegenswert – Grundstückspreise werden auch von der ÖPNV-Erreichbarkeit beeinflusst – und eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung zu empfehlen (Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit reduzieren). Auch Job-Tickets und betriebliches Mobilitätsmanagement sollten durch die Stadt bei den Unternehmen aktiv beworben werden, um so im Berufsverkehr Verkehrsentlastung zu erzielen (Anreize u.a. pro ÖPNV schaffen) und die Vorteile, die sich daraus ergeben zu kommunizieren.

### Stadt, Mensch & Umwelt

Dass der ÖPNV im Normalfall ggü. dem durchschnittlich besetzten Pkw einen wesentlich geringeren Flächenverbrauch hat ist allgemein anerkannte Tatsache. Somit bietet eine Verkehrsverlagerung weg vom privaten Pkw Chancen für die Stadtplanung öffentliche Flächen für einen angenehmeren Aufenthalt zurückzugewinnen. Der mit einer umfassenden Verkehrsverlagerung verbundene geringere Energieverbrauch im Verkehrssektor trägt wesentlich mit zur Umsetzung von Klimazielen (Lärm- & Schadstoffreduktion) bei und fördert somit gleichzeitig eine lebenswerte Wohnumgebung.

---

<sup>25</sup>) PGN Planungsgruppe Nord (Hrsg.): Der Beitrag von Stadtbussystemen zur Verbesserung von Mobilität und Standortqualität in Klein- und Mittelstädten, Kurzfassung des Anschlussberichts zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen FE-Nr. 70.0714/2003, Kassel 2006.

<http://www.pgn-kassel.de/tag/stadtverkehr/>

<sup>26</sup>) Neue Chancen für den Bus, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Nordrhein-Westfalen, 1999, Seite 12, [http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user\\_upload/dokumente/03\\_Angebot\\_und\\_Technik/Angebot\\_und\\_Planung/Stadtbus/publikationen\\_1\\_PDF\\_d.pdf](http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/dokumente/03_Angebot_und_Technik/Angebot_und_Planung/Stadtbus/publikationen_1_PDF_d.pdf)

<sup>27</sup>) Eine bundesweite Umfrage der Prognos-AG aus dem Jahr 2000 unter 600 Firmen ergab, dass ein gut ausgebauter ÖPNV zweitwichtigster Standortfaktor ist und damit bei der Ansiedlung von Unternehmen eine tragende Rolle spielt.

## 4.3. Möglichkeiten zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV

### **Stärkere Nutzerfinanzierung im motorisierten Individualverkehr**

Der Unterhalt von Kraftfahrstraßen und Parkbauten erfordert erhebliche finanzielle kommunale, wie staatliche Investitionen. Ähnlich wie im öffentlichen Nahverkehr sollten vom Staat zur Verfügung gestellte Dienstleistungen (Bau & Unterhalt von Straßen, Parkbauten) stärker von ihren Nutzern finanziert werden.

Weit verbreitete und kostspielige staatliche Subventionierung stellen ermäßigte Parkgebühren oder kostenfreies Parken dar. Hier könnte durch entsprechende Anpassung der Gebührensätze zugunsten einer stärkeren Nutzerfinanzierung reguliert werden.

Indirekte Ausgaben, die etwa aus Stau, Umweltbelastung und Unfällen resultieren („volkswirtschaftliche Kosten“) können durch Verkehrsverlagerung reduziert werden. Um diese umfassend zu ermöglichen sind jedoch insbesondere seit Jahrzehnten aufgeschobene Investitionen in den Umweltverbund dringend erforderlich.

Die Einführung einer umfassenden Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet bietet sich daher aus kommunaler Sicht als Option an, um die Ausgaben entsprechend zu kompensieren (und nebenbei gleichzeitig Kostengerechtigkeit im Verkehrsbereich herzustellen). In Zukunft sollen lediglich Stellplätze im öffentlichen Raum in Altstadtnähe bewirtschaftet werden. Damit werden etwa mit dem Pkw einreisende Pendler, die nicht die vorgesehenen P+R-Anlagen nutzen, gar nicht in die Nutzerfinanzierung einbezogen.

### **Querverbund mit Stadtwerken**

Um das Defizit im ÖPNV durch Einnahmen anderer Bereiche (z.B. Energie) anhand von Steuervorteilen zu kompensieren, bedienen sich viele Städte der Möglichkeit des Querverbundes. Am in Bensheim ansässigen lokalen Energieversorger GGEW, hält die Stadt mit einigen Nachbargemeinden Anteile. Würde man die Idee des Querverbundes auch auf Bensheim übertragen wollen, müsste man eine Rekommunalisierung in Betracht ziehen.

### **Werbung**

Durch mäßige Platzierung von Werbung an den Haltestellen lassen sich gewisse Einnahmen erzielen. Nicht unterschätzt werden sollte außerdem die Möglichkeit für Eigenwerbung, um Neukunden zu gewinnen.

### **Privates Engagement**

Die Patenschaft von Bushaltestellen kann eine Möglichkeit sein, um den Aufenthaltskomfort einer Haltestelle durch privates Engagement zu verbessern. Dies könnte beispielsweise von Unternehmen durchgeführt werden. Dabei entsteht eine „win-win“-Situation: Das Unternehmen, welches für eine Haltestelle verantwortlich ist, darf in gewissen Maßen für sich an „seiner“ Haltestelle repräsentativ werben und kümmert sich im Gegenzug um den Aufenthaltskomfort. Die Stadt wiederum muss sich nicht mehr finanziell an der Haltestelle beteiligen. Das Unternehmen wiederum erfreut sich dadurch einer guten Publicity (vgl. Beispiel Areva in Offenbach<sup>28</sup>).

Eine andere Möglichkeit wäre das Engagement durch Fahrgäste, die sich einfach aus Spaß an der Freude oder Unzufriedenheit an den aktuellen Verhältnissen ihrer Haltestelle annehmen wollen, wie ein Beispiel aus Bochum zeigt<sup>29</sup>. Dadurch wird die persönliche Bindung zum ÖPNV gestärkt, indem man selbst Teil der Ausgestaltung wird.

<sup>28</sup>) „Haltestelle heißt Areva“, Frankfurter Rundschau vom 13.12.2008, <http://www.fr-online.de/offenbach/patenschaft-haltestelle-heisst-areva,1472856,3172010.html> (überprüft am 25.9.2015)

<sup>29</sup>) „Haltestellenpaten gesucht“, Bereich „News“ Webpräsenz der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG, <http://www.bogestra.de/news-liste/news/article/haltestellenpaten-gesucht.html> (überprüft am 25.9.2015)

### **Bürgerticket**

Eine beitragsfinanzierte Lösung für notwendigen Investitionen in den öffentlichen Verkehr stellt die Einführung eines Bürgertickets dar, das ähnlich wie die Rundfunkgebühr funktioniert: Die Unterhalts- und Betriebskosten werden auf die Bevölkerung und Firmen nach ihrer jeweiligen individuellen finanziellen Leistungsfähigkeit umgelegt, sodass Planungssicherheit für Investitionen in den ÖPNV entsteht. Der unter Kapitel 4.2. erwähnte gesellschaftliche Nutzen des Umweltverbundes mit dem ÖPNV als unverzichtbaren Baustein würde eine Beitragsfinanzierung rechtfertigen.

Sinnvoll ist diese Idee nur, wenn sie auf einen großen Aktionsradius (z.B. beide Verkehrsverbünde RMV + VRN) umgesetzt wird, damit möglichst viele Menschen in ihrem Mobilitätsalltag davon profitieren. Des Weiteren müsste mit der Einführung eine erhebliche Verbesserung des Angebots einhergehen, um mit möglichst gleichwertigen Verhältnissen eine große gesellschaftliche Akzeptanz zu erzielen.

Neben der Rundfunkgebühr, den Krankenkassenbeiträgen und den Erschließungsbeiträgen, die bei Straßenausbau anfallen, existiert im öffentlichen Verkehr mit dem „Semesterticket“ seit den 1980er Jahren in vielen deutschen Städten bereits ein solches Finanzierungsmodell. Ein beitragsfinanziertes Bürgerticket darf nicht mit einem „Nulltarif“ verwechselt werden, bei dem über das Steueraufkommen eine kostenfreie Nutzung ermöglicht werden soll.

## **4.4. Nutzen eines attraktiven ÖPNV**

**Verkehrsreduktion** (Abgas- und Lärmreduktion, Verlagerungseffekte).

Eine Verkehrsverlagerung u.a. hin zum ÖPNV fördert die Lebensqualität einer Stadt, indem viele Verkehrsbedürfnisse gebündelt abgewickelt werden und die Nutzung von „sanften Verkehrsmitteln“ (Fuß, Rad, ...) erleichtert wird. Damit spielt der ÖPNV eine tragende Rolle beim Klimaschutz. Aus diesen und ähnlichen Gründen wird zudem explizit im Klimaschutzkonzept der Stadt eine Förderung des ÖPNV angeraten<sup>30</sup>.

Eine Erhöhung der Kapazität des Umweltverbundes, etwa durch zusätzliche Haltepunkte, um bspw. mehr Bike+Ride-Stellplätze anbieten zu können, ist daher zwingend notwendige Voraussetzung, um Verlagerungseffekte zu bewirken.

### **Gesundheit**

Die Nutzung des ÖPNV ist nicht nur um ein vielfaches sicherer als eine Autofahrt (geringere Unfallgefahr, wenn man im Bus sitzt), er trägt auch zur Stressminderung bei, wenn statt einer konzentrationsbedürftigen Autofahrt einfach etwa im Bus sitzt und entspannt (Lesen, Handy etc.). Damit leistet der ÖPNV wertvolle Beiträge zur gemeinen Gesundheit, nicht zuletzt durch aktive Reduktion der Unfallgefahr für den MIV (weniger Pkw = geringere Unfallgefahr) und der mit der Verkehrsreduktion einhergehenden Abgasreduktion, die das Risiko an Atemwegsproblemen zu erkranken senkt.

Eine britische Studie kommt des Weiteren zum Schluss, dass sich Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel mindestens genauso viel bewegen wie Radfahrer und durch die alltägliche Bewegung ein deutlich geringeres Risiko für Übergewicht vorweisen, als Pkw-Nutzer.<sup>31</sup> Insofern können dem ÖPNV auch wertvolle Beiträge zur Förderung der Gesundheit der Bevölkerung zugeschrieben werden.

---

<sup>30</sup>) Abschlussbericht Masterplan 100% Klimaschutz für die Stadt Bensheim, April 2014, S.153f

[http://www.bensheim.de/sv\\_bensheim/de/Klima,%20Umwelt%20und%20Energie/Klimaschutz/Masterplan/800201\\_11\\_Endbericht\\_Bensheim\\_Masterplan\\_April\\_2014.pdf](http://www.bensheim.de/sv_bensheim/de/Klima,%20Umwelt%20und%20Energie/Klimaschutz/Masterplan/800201_11_Endbericht_Bensheim_Masterplan_April_2014.pdf) (überprüft am 25.9.2015)

<sup>31</sup> Wer mit Bus und Bahn pendelt ist schlanker“, Der Spiegel, 20.8.2014

<http://www.spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/kein-auto-wer-mit-bus-und-bahn-pendelt-ist-schlanker-a-986744.html> (überprüft am 25.9.2015)

### **Synergien durch koordinierte Fahrpläne Stadtbus/Regionalbus:**

Für den über den Planungsraum reichenden Verkehr kann der Stadtbus, koordiniert mit den Regionalbussen, auch im Schülerverkehr Synergien schaffen. So werden z.B. nachmittägliche Schleifenfahrten der Regionalbusse zu den Schulen unnötig, da eine regelmäßige Verbindung zum zentralen Busbahnhof besteht, von wo aus Verbindungen in alle Richtungen angeboten werden. Neben der Vermeidung zum großen Teil leer fahrender Busse (insbesondere bei den vielen verschiedenen Schulendzeiten) könnten dadurch eventuell Kapazitäten im Regionalverkehr frei und anderswo effizienter genutzt werden. In diesem Zusammenhang nimmt die Bedeutung der zusätzlichen Bahnhaltunkte, die im Kapitel 3.2.6. behandelt werden, wichtige Züge an.

## **5. Schlusswort**

Langfristig gesehen erzeugt ein gut ausgebauter ÖPNV einen hohen Nutzen. Da dieser Nutzen wirtschaftlich den Kosten oftmals nicht gegenüber gestellt wird, werden Optimierungen in dieser Hinsicht leider viel zu oft vernachlässigt. Ebenso ist oft zu beobachten, dass Angebotsverbesserungen mit dem Argument der „mangelnden Nachfrage“ auf vorhandenen oder kurzzeitig in betrieb gewesenen Linien verworfen werden. Hierzu lässt sich mit Blick auf die konkrete Situation und Raumstruktur in Bensheim und Umgebung nur sagen:  
**„Wo kein (attraktives) Angebot, da keine Nachfrage“.**

Um eine „mangelnden Nachfrage“ zu identifizieren, müssen Verkehrsuntersuchungen über den ÖPNV hinaus (z.B. Verkehrsmengenzählungen für den MIV) durchgeführt werden, um sachliche Grundlagen zu schaffen. Ebenso muss zur Beurteilung der Nachfragesituation einer ehemals existierenden Linie ein Blick auf das Angebot geworfen werden, das bedient wurde. Allein schon dieses recht einfache Beispiel zeigt, dass Verkehr zu komplex ist, um pauschale Aussagen über eine Situation zu treffen...

„Kritik ist der Grundstein für Fortschritt“: Es ist wichtig jede Kritik, die von Fahrgästen (oder anderen) zum Nahverkehr geäußert wird ernst zu nehmen und sachlich abzuwägen. Nur wenn fundiert argumentiert wird und die abzuwägenden Aspekte klar kommuniziert werden kann man Menschen von anderen Meinungen/Sachverhalten überzeugen, um somit berechnete von unberechneter Kritik zu unterscheiden. Insofern nimmt eine stärkere Bürgerbeteiligung im Umsetzungsprozess eine wichtige Rolle ein – auch damit sich die Bürger mit „ihrem ÖPNV“ identifizieren können.

Sicherlich ist dem Autor bekannt, dass es vielerorts einen schlechteren ÖPNV gibt, als den hiesigen und dass man sich irgendwo glücklich schätzen sollte „wenigstens“ diesen als gar keinen zu haben. Doch immer nur auf dem Vorhandenen festzuhalten kann nicht sinnvoll sein im Sinne einer sich weiterentwickelnden Gesellschaft.

Bei der Entscheidung „Beibehaltung oder Weiterentwicklung des ÖPNV?“, gilt es die in diesem Werk vorgestellten Maßnahmen abzuwägen. Des Weiteren ist bei dieser Abwägung zu beachten, ob es (wirtschaftlich) sinnvoll ist ein veraltetes Konzept mit weitaus weniger Passagieren zu betreiben (höherer Zuschussbedarf pro Fahrgast), oder ob ein modernes System mit verstärkter Nutzung und positivem Image, das dann ebenfalls mit der Stadt selbst verbunden werden könnte, angeboten wird.

**Viele Städte haben die Vorzüge eines attraktiven ÖPNV bereits erkannt.  
Die „lebendige Stadt an der Bergstraße“ verdient einen ebensolchen!**

## 6. Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Raumstruktur und Haltestellenoptimierung gemäß Kapitel 3.2. im Planungsraum .....	5
<b>Abbildung 2:</b> Anschlusssituation zwischen sämtlichen Ruftaxilinen und Main-Neckar-Bahn.....	8
<b>Abbildung 3A-D:</b> Aktuelle ÖPNV-Linien im Planungsraum .....	11
<b>Abbildung 4:</b> Haltestellen in Karlsruhe .....	17
<b>Abbildung 5:</b> Tatsächlicher Einzugsbereich versetzter Haltestellen.....	18
<b>Abbildung 6:</b> Erschließungs- und Verbindungsqualität – Stand Oktober 2015 .....	22
<b>Abbildung 7:</b> Skizze Status quo Situation des Zentralen Omnibusbahnhofs Bensheim .....	23
<b>Abbildung 8a-b:</b> Barrierefreiheit des Zentralen Omnibusbahnhofs Bensheim. ....	24
<b>Abbildung 9:</b> Beispiel für Ausführung eines Busbahnhofs als Mittelinsel in Sägezahnordnung.....	24
<b>Abbildung 10A:</b> Status quo Erschließung Schönberg und Wilmshausen.....	44
<b>Abbildung 10B:</b> Erschließung Schönberg und Wilmshausen nach Optimierung.....	44
<b>Abbildung 11:</b> Zusätzliche Bahnhaltepunkte im südlichen Bereich des Planungsraums.....	47
<b>Abbildung 12a,b:</b> Möglichkeiten zur Genehmigung von Linienverkehr in sensiblen Bereichen lt. StVO.....	50
<b>Abbildung 13a,b:</b> Midibusse verschiedener Hersteller.....	51
<b>Abbildung 14:</b> Vorschlag zur Umgestaltung des zentralen Onnibusbahnhofs in Bensheim.....	54
<b>Abbildung 15:</b> Legende zu Karten der Abbildungen 15A bis 15D, 16A und 16B und 17A bis 17D.....	57
<b>Abbildung 16A-D:</b> Linienkonzept Planfall 1 .....	58ff
<b>Abbildung 17A-B:</b> Linienkonzept Planfall 2.....	67f
<b>Abbildung 18A-D:</b> Linienkonzept Planfall 3.....	76ff
<b>Abbildung 19:</b> Beispiel für Rendezvous in Lemgo.....	85

## 7. Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b> Taktung der Buslinien in Bezug auf die Bedienung des Planungsraumes.....	7
<b>Tabelle 2:</b> Den Planungsraum bedienende Ruftaxilinen.....	10
<b>Tabelle 3:</b> Exemplarische Mängel an Bushaltestellen im Planungsraum.....	16
<b>Tabelle 4:</b> Ermittlung der Reisezeit für öffentlichen Nahverkehr und motorisierten Individualverkehr.....	27
<b>Tabelle 5:</b> Übersicht möglicher Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage zur Umrüstung auf ÖPNV- Vorrangschaltung.....	49
<b>Tabelle 6:</b> Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 1 .....	61
<b>Tabelle 7A:</b> Fahrplanvorschlag für Stadtbuslinien gemäß Planfall 1 .....	62
<b>Tabelle 7B:</b> Umsteigerelationen im Stadtverkehr gemäß Planfall 1 .....	63
<b>Tabelle 8:</b> Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 2.....	69
<b>Tabelle 9A-B:</b> Fahrplanvorschlag für Buslinien gemäß Planfall 2.....	71 f
<b>Tabelle 9C:</b> Umsteigerelationen für Stadtverkehr und alle Stadtteile (außer Hochstädten) gemäß Planfall 2.....	73
<b>Tabelle 10:</b> Linien- und Fahrplankonzept gemäß Planfall 3.....	80
<b>Tabelle 11A-B:</b> Fahrplanvorschlag für Buslinien gemäß Planfall 3C.....	82f
<b>Tabelle 11C:</b> Umsteigerelationen von/zum Stadtverkehr und zu Stadtteilen Zell, Gronau und Ried-Stadtteilen gem. Planfall 3.....	84f

## 8. Anhänge

**ANHANG 1:** Raumstruktur mit Haltestellenoptimierung (

**ANHANG 2A:** Status quo ÖPNV in Bensheim

**ANHANG 2B:** Erschließungs- und Verbindungsqualität - Stand Oktober 2015

**ANHANG 3A:** Planfall 1 ÖPNV in Bensheim

**ANHANG 4A:** Planfall 2 ÖPNV in Bensheim

**ANHANG 5A:** Planfall 3 ÖPNV in Bensheim

**ANHANG 6:** Gestaltungsvorschlag Fahrplan neukonzipiertes Ruftaxi

**Die Anhänge können wie folgt bezogen werden:**

>> Folgenden Link aufrufen: [http://www.pro-bahn.de/starkenburg/fach\\_nach\\_jahr.htm](http://www.pro-bahn.de/starkenburg/fach_nach_jahr.htm)

>> Dort in der Spalte „2016“

>> „Maßnahmenkatalog zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bensheim“ (31.3.2016)