



ÖPNV in Bensheim 2019+

Fraktionssitzung SPD Bensheim – 17.1.2017 – Peter Castellanos



Organisation PRO BAHN



- Ehrenamtlich tätiger gemeinnütziger Verein
- Auf allen Ebenen vertreten:

Mitglied im europäischen
Fahrgastverband EPF

**Bundesverband
PRO BAHN e.V.**

Landesverbände

Baden-
Württemberg

Bayern

Bremen

Hessen

Thüringen

Mecklenburg-
Vorpommern

Berlin /
Brandenburg

Mitteldeutschland

Niedersachsen

Nordrhein-
Westfalen

Schleswig-Holstein
/ Hamburg

Rheinland-Pfalz /
Saarland

> 60 regionale bzw. lokale Organisationen

Unsere allgemeinen Ziele



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

→ Regionale Details siehe Verkehrspolitisches Leitbild (www.pro-bahn.de/starkenburgerbahn) → ÜBER UNS



Inhalt

① Rückblick

- ▶ Kurzvorstellung ÖPNV Bensheim
- ▶ Anforderungen an kundenorientierten ÖPNV

② Aktueller Anlass

- ▶ Was ändert sich im Zuge des Konzeptes von plan:mobil?
- ▶ Welche Inhalte decken sich mit Ergebnissen aus AK Stadtbus Bensheim?

③ Bewertung, Fazit & Ausblick

Rückblick

➤ Entwicklung im ÖPNV – kein Stillstand, mehr aber leider nicht...

➤ **Schienenverkehr, S-Bahn, ...** → Siehe [Präsentation „Zukunft Mobilität im Kreis Bergstraße – Bensheim“](#)

➤ **Regionalbuslinien**

+ „Traditionslinie“ 669

➤ Seit 1938 bzw. 1946 durch Verkehrsunternehmen „Auto-Glück“ in Betrieb

➤ Seit Dezember 2010 zwischen 8 und 20h im (fast durchgängigen) Halbstundentakt

+ Steigerung Komfort durch Einsatz von immer mehr Niederflurfahrzeugen (~ seit 2008)

(+) Angebot auf einigen Linien punktuell zaghafte ausgeweitet (z.B. Linie 676)
bzw. erheblich verbessert (z.B. Linie 665)

- Behebung wichtiger Netzlücken im Regionalbusverkehr derzeit nicht in Planung

➤ Z.B. Keine Möglichkeit in angemessenem Aufwand von Bensheim nach Groß-Rohrheim bzw. Gernsheim (Mittelzentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt!) zu kommen



© Peter Castellanos

Rückblick

➤ Entwicklung im ÖPNV – kein Stillstand, mehr aber leider nicht...

➤ **Stadtbuslinien**

- (+) Kleine Werbeaktion zur Bewerbung des „guten Verkehrsangebots“ Linie 674 (Dezember 2007)
(<http://www.vrn.de/vrn/aktuelles/presse/meldungen/2007/104680/>)
→ Nette Idee, wer ÖPNV jedoch wirklich nutzt merkt sofort, dass Bewertung „gut“ nicht mal ansatzweise zugetroffen hat
- Einzelne Fahrten wurden gestrichen und in Ruftaxilinen umgewandelt
(Linie 672 in 6950 & 673 in 6951)
- Seit Dezember 2010 (letzte Ausschreibung) kamen oft Hochflurfahrzeuge zum Einsatz, wenn Kleinbus Sprinter77 ausgefallen ist

➤ **Haltestellen**

- + In den 80/90er Jahren wurde mit Förderprogramm des Landes Hessen Haltestellenmobiliar (Neue Schilder und Wartehäuschen in hellblau) angeschafft
- (+) Zunehmende Anzahl barrierefreier Haltestellen
(Errichtung i.d.R. erst wenn kompletter Straßenzug umgestaltet wird)
- Viele „provisorische“ Haltestellen, die eigentlich keine Provisorien sind → Keiner fühlt sich verantwortlich...
 - z.B. „Bensheimer Werkstätten“, „Friedhof“, „Am Hinkelstein“, „Rudolf-Diesel-Str.“, „Stubenwaldallee“, „Beh.h./Kronepark“...

© Peter Castellanos



ÖPNV Status quo



➤ Ruftaxi

➤ Ruftaxi

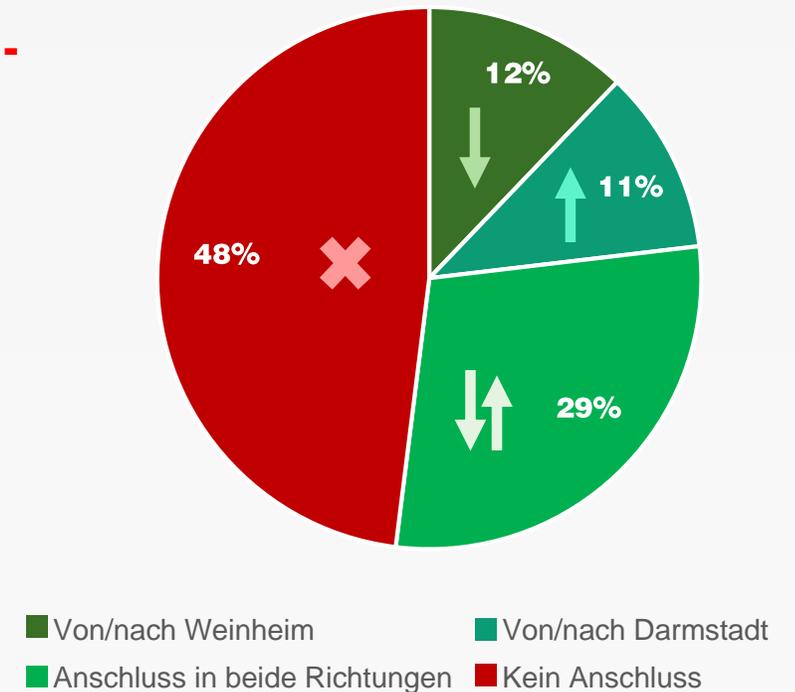
- 1393 Fahrten pro Woche
- Liniengebunden (12 verschiedene Linien)
- Vorbestellfrist 1h (zu lange für attraktives Angebot) -
- Kein Takt -
- Anschlusssituation zur Bahn (siehe Grafik) -

Fazit:

- ➔ „Konzept für Zwangskunden“
- ➔ Bisher keine Entwicklung erkennbar

➔ **Aktuell: Auftrag zur Ausarbeitung eines Ruftaxi-Konzeptes (Bestandteil SPD-Antrag) +**

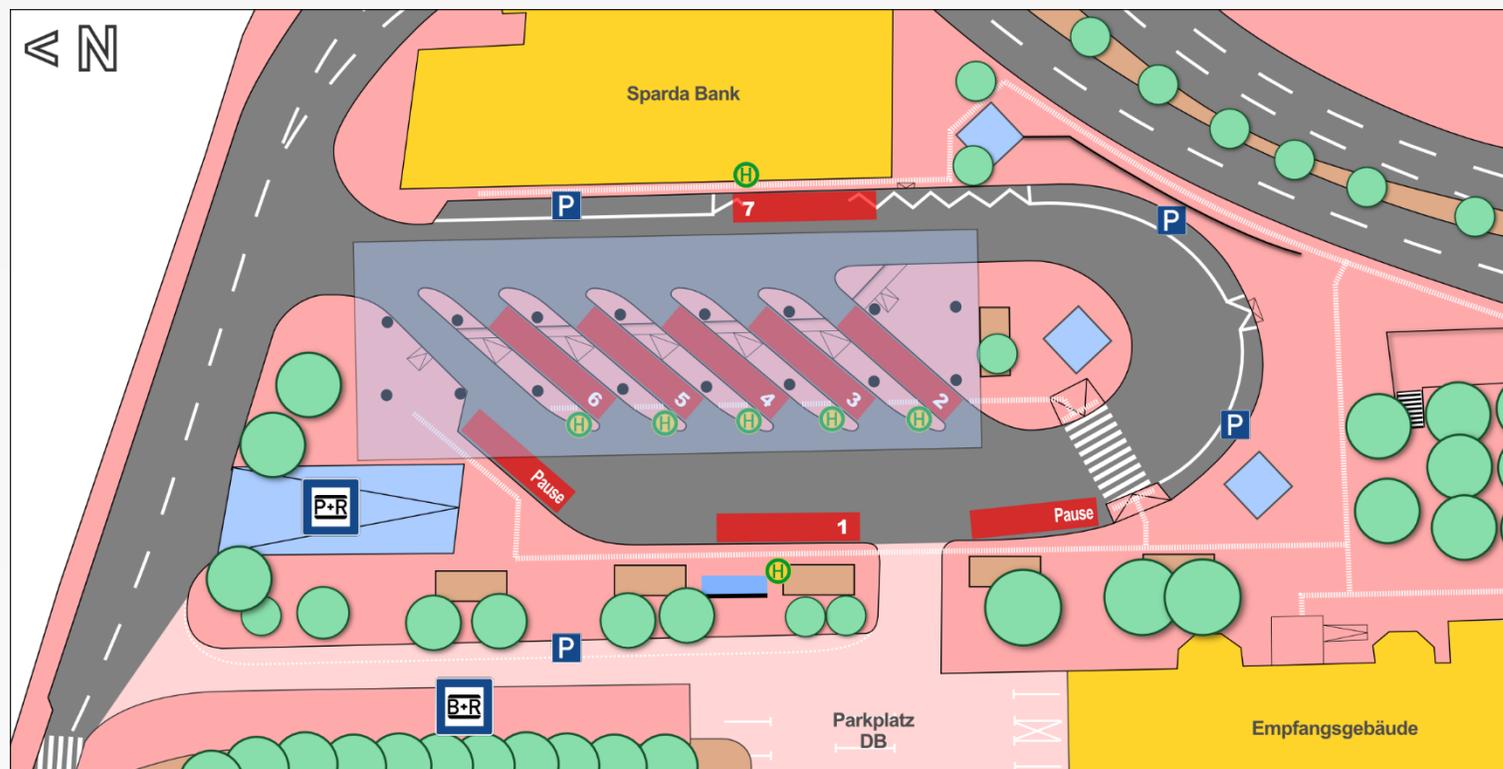
Anschlüsse zwischen Ruftaxilini
und Main-Neckar-Bahn



ÖPNV Status quo

➔ Zentraler Busbahnhof – Status quo nicht barrierefrei!

- U.a. Thema bei AK Inklusion der Kreistellhabekonferenz ➔ [Siehe Präsentation „Inklusion & ÖPNV“](#)



© Peter Castellanos, 2015

LEGENDE:

- Bushalteplatz (Gelenkwagen)
- Fußgängerfläche
- Mischnutzung

- Gebäude
- Glasdach
- Wartehäuschen

- Bussteig
- Dachstütze
- Rampe

- Bike & Ride
- Park & Ride
- Parken

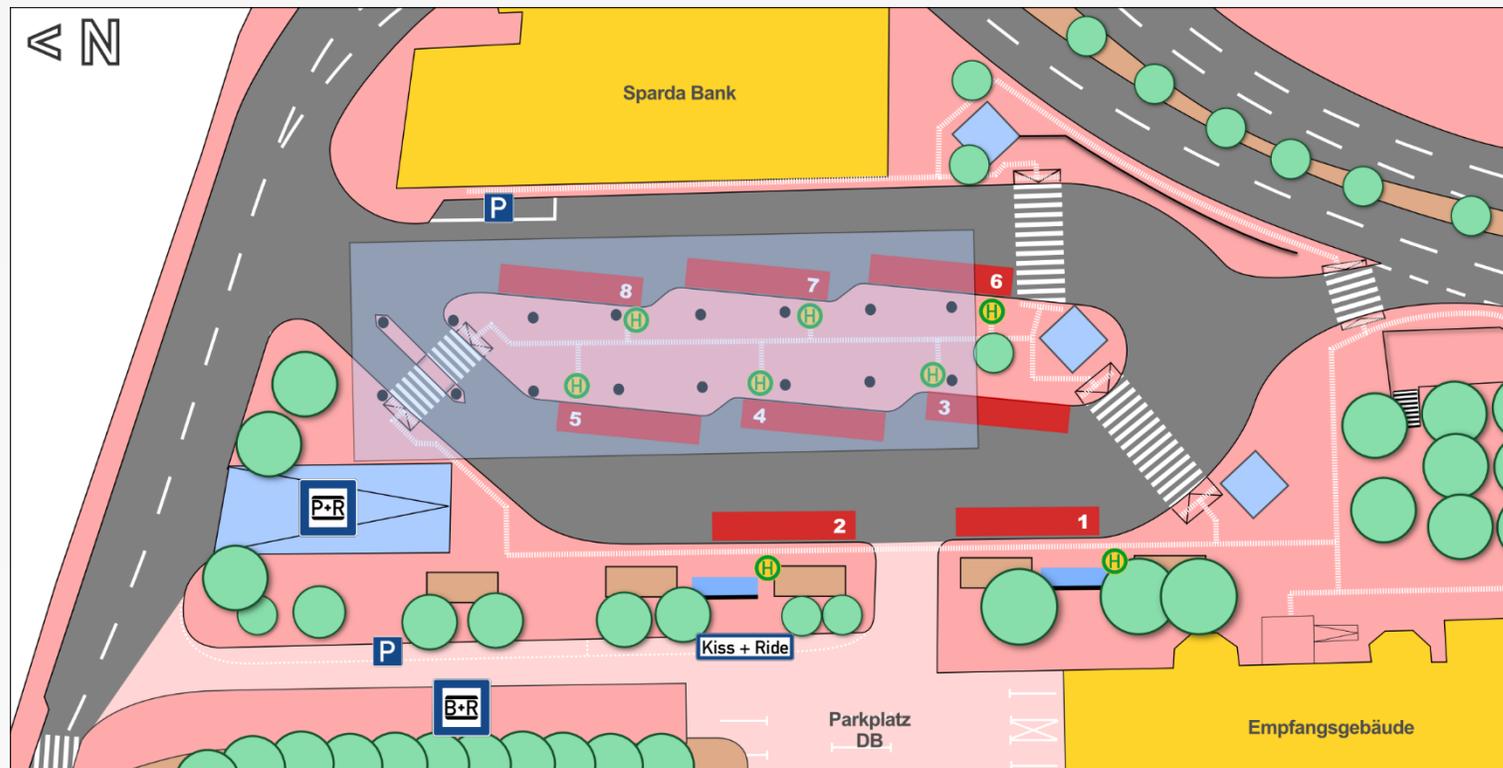
Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015



ÖPNV Status quo

➔ Zentraler Busbahnhof – Vorschlag für barrierefreie Ausführung

- U.a. Thema bei AK Inklusion der Kreisteilhabekonferenz ➔ [Siehe Präsentation „Inklusion & ÖPNV“](#)



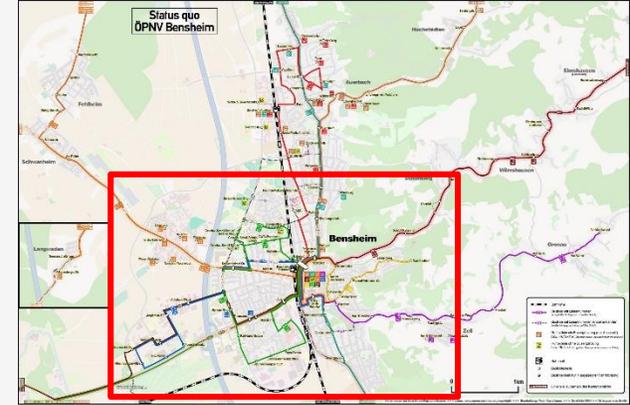
© Peter Castellanos, 2015

LEGENDE:

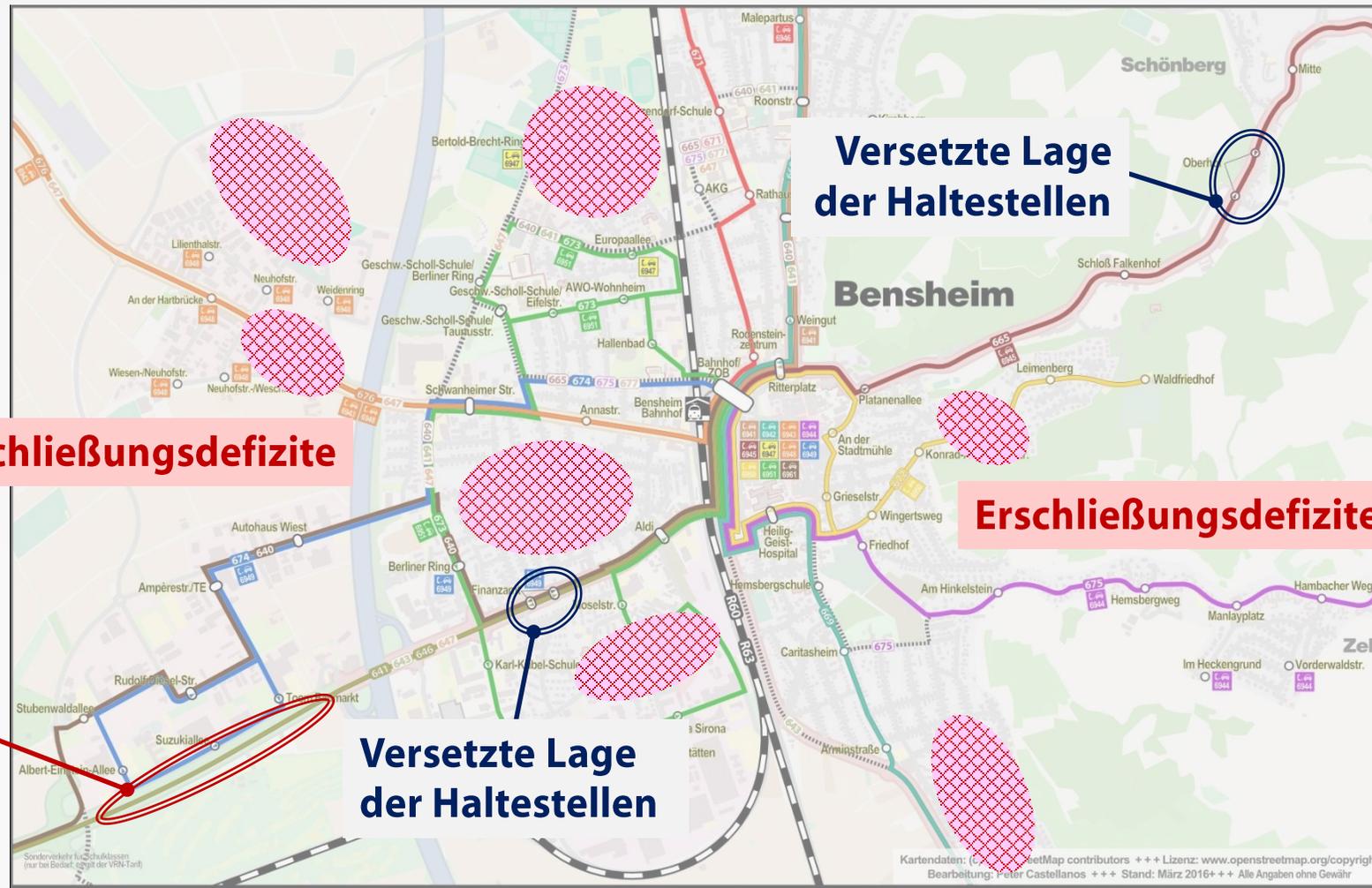
Bushalteplatz (Gelenkwagen)	Gebäude	Bussteig	Bike & Ride
Fußgängerfläche	Glasdach	Dachstütze	Park & Ride
Mischnutzung	Wartehäuschen	Rampe	Parken

Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015

ÖPNV Status quo



➤ Aktuelles Liniennetz – Beispiel Kernstadt



ÖPNV Status quo

➤ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

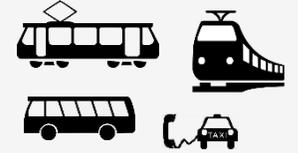
➤ Anforderungen Fahrgäste an ÖPNV (Grundlagen!)

- + Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden
- + Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr
- + Leichte Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)
- + Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)
- + Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)
- + Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)
- + Fokus von Angebot und Planung liegt auf **allen** gesellschaftlichen Gruppen (also nicht „AAAA*-Ansatz“)
- + Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote
- + Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen



➔ **Subventioniert VON Öffentlichkeit mit größtmöglichem Nutzen FÜR Öffentlichkeit**

ÖPNV Status quo



➤ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

➤ Angebot ÖPNV an Fahrgäste in Bensheim – bisher

+/- Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden

- Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr
- Leichte(!) Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)
- Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)

+/- Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)

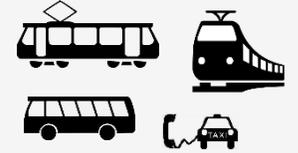
+/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)

- Fokus von Angebot und Planung liegt auf **allen gesellschaftlichen Gruppen** (also nicht „AAAA*-Ansatz“)
- Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote

+/- Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen

➔ **Subventioniert VON Öffentlichkeit mit geringfügigem Nutzen FÜR Öffentlichkeit**

ÖPNV Status quo



➤ Grundlegende Probleme aus (potenzieller) Nutzersicht

➤ Angebot ÖPNV an Fahrgäste in Bensheim – Prognose°

(+) Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden

+/- Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr

- Leichte(!) Informationsbeschaffung (Extrem wichtig für Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)
- Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)

+/- Abgestimmte Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)

+/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung (Radial- und/oder Durchmesserlinien)

+/- Fokus von Angebot und Planung liegt auf **allen gesellschaftlichen Gruppen** (also nicht „AAAA-Ansatz“*)

- Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote

+/- Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen

➔ Subventioniert VON Öffentlichkeit mit geringfügigem Nutzen FÜR Öffentlichkeit

ÖPNV Status quo

➤ Zwischenfazit aus Fahrgastsicht

- Großteil des ÖPNV in Bensheim bedient nur Zwangskunden „captive riders“ („AAAA“)
- Erheblicher Handlungsbedarf vorhanden, wenn Verkehrsverlagerung bzw. „Verkehrswende“ gewollt

➤ Angebotsabbau nicht die richtige Strategie!

- Immer wieder Aussagen, wie „*schwächer ausgelastete Linien zugunsten anderer Linien kürzen*“
- Woher soll Nachfrage aus Verkehrsverlagerung kommen, wenn Angebot nicht stimmt??

➤ Vergegenwärtigung: Multimodalität ohne ÖPNV nicht möglich!



Carsharing, Fuß- und Radverkehr kann man „puschen“ wie man will; ohne ÖPNV als „Rückfallebene“, wenn Carsharing/Bikesharing nicht verfügbar, ist jedes Engagement diesbezüglich unsystematisch und wenig effizient

Rückblick

- **2012: SPD-Initiative für Arbeitskreis Stadtbus Bensheim**
 - Fraktionsübergreifend und offen für Interessierte
 - „Runder Tisch“ mit Stadtverwaltung, Fachabteilung ÖPNV Kreis Bergstraße, Politik, Interessierten MitbürgerInnen, Interessensverbänden, später auch VRN
- **Ausarbeitung „Maßnahmenkatalog zur Optimierung des ÖPNV in Bensheim“**
 - Motivation „ÖPNV“ - nicht nur Stadtbus
 - Zuarbeiten von Verbesserungsvorschlägen im Lauf der Zeit
 - Ergebnis nach 3 Jahren: 90-seitige Dokumentation mit Kartendarstellungen und weiteren Anhängen
 - Erreichbar unter: http://www.pro-bahn.de/starkenburger/wp/?page_id=54

➔ **Mängel sind dokumentiert und durch AK der Stadtverwaltung mittlerweile bekannt!**



Rückblick

➤ Masterplan Klimaneutrale Stadt 2050

- Zitat aus Endbericht Seite 60:

„Aktuell ist das Busnetz im Vergleich mit ähnlichen Städten eher unterdurchschnittlich ausgebaut.“

- **Potenzialanalyse**

➔ **Handlungsbedarf und -möglichkeiten
beschrieben & beschlossen**

5. Potenzialanalyse Verkehrsvermeidung und -verlagerung

A

Verkehrsvermeidung

Reduktion des Verkehrsbedarfs & Verkürzung der Wegestrecken (z.B. Konzept der „Stadt der kurzen Wege“)

B

Verkehrsverlagerung

Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln auf andere Verkehrsmittel (z.B. von Pkw auf Fahrrad)

C

Verkehrsoptimierung

Effizientere Nutzung der Verkehrsmittel (Einsatz alternativer Antriebstechnologien, bauliche Maßnahmen usw.)

Klimaschutz im Verkehrssektor hat drei Hauptansatzebenen

AS&P

K.GREENTECH

Quelle:

[Abschlussbericht Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Bensheim](#), S.68

Abbildung 43: Drei Hauptansatzebenen für Klimaschutz im Verkehr

Aktueller Anlass

- **Arbeitskreis Stadtbuss hat mittlerweile Arbeit eingestellt**
 - Mangelndes Interesse der Stadtverwaltung sich weiter diesbezüglich zu betätigen??
- **Ausschreibung Linienbündel „Stadtverkehr Bensheim“ und „Nördliche Bergstraße“**
- **Festlegung Linienkonzept für Vorabbekanntmachung**
 - Formulierung grundlegender Anforderungen seitens der Stadt für ihren zukünftigen ÖPNV

3.10 Betriebsleistung der einzelnen Linienbündel

In Tabelle 1 sind die Betriebsleistungen der einzelnen Linienbündel und deren Laufzeit zusammengefasst dargestellt.

Linienbündel	Betriebsleistung (Tkm/Jahr)	Laufzeit bis
Odenwald Mitte	520	März 2015
Ried und Linie 644	1.000	Juni 2016
Odenwald Nord	640	Dezember 2016
Nördliche Bergstraße	570	Dezember 2018
Odenwald Süd	880	Dezember 2019
Stadtverkehr Bensheim	103	Dezember 2018
Stadtverkehr Bürstadt	60	Dezember 2018
Stadtverkehr Heppenheim	62	Dezember 2018
Stadtverkehr Lampertheim	350	September 2015
Stadtverkehr Viernheim	220	Dezember 2015

Tabelle 1: Betriebsleistung und Laufzeit je Linienbündel

Quelle: Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2014-2019, S.12

Aktueller Planungsstand

- **Was wurde von plan:mobil im Auftrag der Stadt ausgearbeitet?**
 - **In erster Linie: Kommunikationsbasis für weiteren Entscheidungsprozess**
 - **Neues Linienkonzept für Stadtverkehr und Linien 675 (Zell & Gronau), 676 (Ried-Stadtteile) und 677 (Hochstädten & Balkhausen)**
 - „Pflichtprogramm“ für Ausschreibung – mehr aber auch nicht
 - Module für Entscheidung über Art und Weise der Ergänzung des bestehenden Stadtbusses
- **Wesentliche Ergebnisse**
 - **Bis Dato kostet der gesamte ÖPNV die Stadt Bensheim ca. 200 000 €**
 - **Lediglich ~ kostenneutrale Umverteilung vorhandener Kapazitäten**
 - Stärkung aktuell gut nachgefragter Linien
 - Einstellung mit Blick auf Status quo(!) angeblich überflüssiger Linien

Aktueller Planungsstand

► Inhalt (Stand Januar 2017 – Nach Beschluss der Module durch STVV 2016)

► STADTBUS (671, 672, 673)

+ Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf Linie 671 (Bahnhof – Auerbach)

(+) Bedienung der Ringlinie 673 (Bahnhof – Weststadt – Bahnhof)
in beide Richtungen im 60-Minuten-Takt

(+/-) Dadurch an einigen Haltestellen Halbstunden-Rhythmus zum Bahnhof
(kein 30-Minuten-Takt!)

(+) Samstagsbetrieb auf Linien 671 und 673 – Sonntags weiterhin stillstand...

- Nur 60-Minuten-Takt (Ganztags, oder nur vormittags?)

- Linie 673 dann nur in einer Richtung

- Linie 672 (Bahnhof – Leimenberg – Waldfriedhof) wird durch Ruftaxi ersetzt

- Aufgaben des Stadtbusses wurden nicht konkret definiert

(z.B. Erreichbarkeit Altstadt von den verschiedenen Stadtquartieren)

Aktueller Planungsstand

- ▶ **Inhalt** (Stand Januar 2017 – Nach Beschluss der Module durch STVV 2016)
 - ▶ „UMLANDLINIEN“ (675, 676, 677)
 - + Einführung eines grundsätzlich einheitlichen Taktschemas (Auffüllung auf 60-Minuten-Takt)
 - + Vereinheitlichung von Linienwegen
 - Weiterhin kein Wochenendbetrieb
 - ▶ Option von STVV verworfen
 - ▶ Weiterhin nur Wochenendbedienung durch Ruftaxi

Aktueller Planungsstand

➤ Inhalt (Stand Januar 2017 – Nach Beschluss der Module durch STVV 2016)

➤ ÖPNV-ERREICHBARKEIT

(+) Einrichtung einiger zusätzlicher Haltestellen bzw. Herstellung von Richtungs- haltepositionen gemäß Maßnahmenkatalog (Auswahl einiger besonders wichtiger Fälle)

- „Hemsberg“ (Einmündung Arminstr./B3 am Ortsausgang)
- „Weststadthalle/Badeseesee“ (Einmündung Europaallee/Peter-Krenkel-Str.)
- „EKZ Fabrikstraße“ (Gegenüber von Bensheimer Tafel)
- „Brüder-Grimm-Straße“, „Ringgartenstraße“, „Bhf Auerbach/Schillerstr.“ (alle in Schillerstraße)
- Viele Haltestellen fehlen aber auch (z.B. „Richard-Strauss-Straße“ in Wilhelmstraße)

+ Verlegung von Haltestellen an günstigere Positionen (Erschließung, direktere Linienführungen)

- „Sirona“ und „Moselstraße“ um Linie 673 besser führen zu können und EKZ besser anzubinden
- „Auerbach-Bahnhof“ in Schillerstraße, um bessere Erschließung der Linie 671 zu gewährleisten

Aktueller Planungsstand

➤ **Inhalt** (Stand Januar 2017 – Nach Beschluss der Module durch STVV 2016)

➤ **ÖPNV-ERREICHBARKEIT**

- Weiterhin erhebliche Erschließungsdefizite vorhanden
 - „Schwarzes Loch“ Weststadt (Bereich um St. Laurentiuskirche/Joseph-Heckler-Schule)
 - Stubenwald: Baumarkt und Dänisches Bettenlager nicht erschlossen
 - Bereich Neuwiesenfeld
 - „Finanzamt“, „Schönberg-Oberhof“, „Christuskirche“:
Schwierige Erreichbarkeit der verschiedenen Richtungshaltestellen
 - Leimenberg: Bereich Narzissenweg



Gerade für mobilitätseingeschränkte Personen ist kurze Zuwegung zur Haltestelle wichtig.
Daher ist jede zusätzliche Haltestelle ggü. heute als Erleichterung des Alltags dieser Menschen zu werten.
Jeder Meter zählt!!!

Bewertung

➤ Konzept von plan:mobil

➤ **Auf Grundlage von bescheidenen Rahmenbedingungen ausgearbeitet**

- Wie bereits gesagt: In erster Linie als Kommunikationsbasis für Ausschreibung zu sehen
- Erster Eindruck Meinung Stadt: „Förderung des ÖPNV Ja – Es darf aber bloß nichts kosten“
- Einige Vorschläge aus Maßnahmenkatalog berücksichtigt...
- ... aber trotzdem nur „Pflichtprogramm“ für Neuausschreibung und kein umfassendes ÖPNV-Konzept (Es fehlt Marketing, Ziele des Konzeptes, Haltestellenstandards, Anforderungen für Versorgung der Quartiere mit ÖPNV-Angeboten u.v.a.)

➤ **Konzept gegen „Ruftaxi-Chaos“ soll folgen (Bestandteil SDP-Antrag vom 25.10.2016) +**

➤ **Stadt hat zu keinem Zeitpunkt Kontakt für Erörterungen oder dgl. Während der Konzepterstellung mit uns aufgenommen (anders als im AK Stadtbus vereinbart)!**

- Ausgearbeitet – präsentiert – fertig → Keine Stellungnahmen, Eingeschränkte Änderungsmöglichkeiten...

Bewertung

► Persönlicher Eindruck zu Diskussion & Verfahren

► Alternativen zum „weiter so“ werden von einigen pauschal als unbezahlbar abgestempelt

- Aussagen ohne weitere Ausführung, wie „nicht alles Wünschenswerte ist bezahlbar“ diskreditieren langjährige ehrenamtliche Arbeit

→ Politik und gemeinsame Diskussion definiert „Wünschenswertes“!

- Kein Nachweis darüber, welcher Nutzen den im Maßnahmenkatalog benannten (oder jetzt beschlossenen) Kosten gegenübersteht

► Viele offene Fragen

- Wann kommt Öffentlichkeitsbeteiligung Verkehrsentwicklungsplan Teilplan ÖPNV ??

- Kein Interesse an Weiterarbeit im AK Stadtbus??

– dort wurden nur sehr wenige Maßnahmen ernsthaft fachlich diskutiert

- Bisher war nur die Rede vom Busverkehr – ÖPNV besteht aber aus mehr Teilen (z.B. Schienenverkehr, Tarife,...). Wann werden diese Thematisiert??

- Positionen der Parteien zu Maßnahmenkatalog??

Bewertung

- **Diskussionsanregungen zum Thema „ÖPNV“ als Ganzes**
 - **Bisher nicht bzw. nicht ausreichend angesprochene wichtige Themen:**
 - Zusätzliche Bahnhaltepunkte
 - Konkrete Ziele der Stadt hinsichtlich Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens o.ä.
 - Marketing/Äußeres Erscheinungsbild
 - Tarife (z.B. Integration Ruftaxi in Übergangstarif RMV-VRN, Verbundgrenzenunabhängige Tickets)
 - **Maßnahmenkatalog als solches wurde von Stadt oder politischen Parteien bislang nicht öffentlich kommentiert/bewertet**
 - **Konkrete Positionierung vieler Parteien zu ÖPNV-Themen:**
 - Was ist mit „Förderung des ÖPNV“ im Konkreten gemeint?
 - ➔ Auseinandersetzung auch mit Detailthemen notwendig
 - These: ÖPNV wird in Bensheim hauptsächlich von sozial schwachen Gruppen genutzt, die sich nicht artikulieren können bzw. nicht die Möglichkeiten der politischen Einflussnahme kennen. ➔ Folge: Status quo wird als Gegeben hingenommen

Bewertung

- ▶ **... und wenn mal über ÖPNV diskutiert wird: Diskussion ohne Sachverstand**
 - ▶ **Pauschale Urteile auf Grundlage von Daten in kundenfernem Status quo**
 - ▶ z.B. „Linie wird kaum genutzt, also muss sie eingestellt werden“
 - ▶ Fehlschlüsse auf Basis dafür ungeeigneter Daten eines kundenfernen Status quo
 - Fällen von Entscheidungen auf Basis ungeeigneter Daten!
 - ▶ **Stadt bzw. Regierungsparteien suchen in Sachen ÖPNV selten Gespräch mit Verkehrsverbänden (z.B. VCD, PRO BAHN etc.) oder anderen Stellen**
 - Geringes Interesse an öffentlicher Diskussion zum Thema ÖPNV ?
 - Ohne Kommunikation keine Kooperation!
 - ...dann wundern sich viele Verantwortliche am Jahresende über Politikverdrossenheit bzw. negative Kritik

Fazit & Ausblick

- ▶ **Bensheim braucht Mobilitätskonzept aus einem Guss!**
 - ▶ „Nächste Iteration“ für größere Änderungen im ÖPNV ist übernächste Ausschreibung (ca. Dezember 2025)
 - Vorbereitungen sollten frühestmöglich begonnen werden!
 - ▶ **Wenn Konzept „Klimaneutrale Stadt Bensheim 2050“ ernst gemeint sein sollte, müssen Emissionen im Verkehr erheblich reduziert werden**
 - ▶ Einbettung von ÖPNV und andere Verkehrsarten in übergeordnetes Mobilitätskonzept!
 - ▶ Aktuell: Suche nach möglichst günstigen Ergebnis durch „Herumschrauben im Status quo“
 - ▶ Wichtiger Bestandteil eines Mobilitätskonzeptes:
ÖPNV-Strategie der Stadt unter Einbezug des Bus- und Schienenverkehrs
 - ▶ STVV muss ein solches Konzept als Kommunikationsbasis beschließen, damit Stadtverwaltung einen Leitfaden zur Umsetzung vor sich hat!
(Verkehrsentwicklungsplan allein kann das nicht leisten!)

Fazit & Ausblick

► Finanzen

- **Auch mit begrenzten finanziellen Ressourcen lassen sich langfristig wichtige Elemente eines attraktiven Konzeptes umsetzen (Modulare Vorgehensweise)**
 - Nicht alle Maßnahmen sind teuer und mit höheren Betriebskosten oder dgl. verbunden!
 - Maßnahmenkatalog ist nach wie vor gültige Diskussionsgrundlage und muss nicht 1:1 umgesetzt werden
 - Die meisten Barrieren liegen nicht in klammer Stadtkasse, sondern in Köpfen vieler Entscheidungsträger
- **Bsp. Im Status quo „liegt Infrastruktur sinnlos rum“ anstatt sie ohne nennenswerte Kosten nutzbar zu machen (z.B. Barrierefreie Haltestelle am Kreisel Weiherhausstadion)**



Fazit & Ausblick

➤ Konzept von plan:mobil nach aktuellem Stand

- **Vorstufe zu gutem Konzept mit wichtigen Infrastruktur-Basics**
- **Rahmenbedingungen der Stadt haben Handlungsmöglichkeit für fundierte Fachplanung erheblich eingeschränkt** – Aktuelles „Pflichtprogramm“ erfordert auch nicht mehr...
- **Gute Diskussionsbasis** – nach Umsetzung dieser Maßnahmen müssen weitere angegangen werden (Stichwort: Stufenkonzept)
- **Gibt es Zeitplan für infrastrukturelle Maßnahmen (zusätzliche Haltestellen etc.) ?**

➤ Vorschläge für zukünftiges Vorgehen

- **Bilden einer Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit unabhängiger Stelle, die Diskussionsprozess begleitet und Ergebnisse dokumentiert – „Mobilitätsbeirat“**
(vgl. z.B. [Stadt Hamburg](#) im Zuge des dortigen VEP)
- **Ausführliches Durcharbeiten/Positionieren zu allen Mängel mit Kommentaren/Bewertungen von allen Beteiligten**
→ Langfristige Aufgabe – nicht in einer Sitzung zu leisten



H₂-Shuttle: Ich fahre emissionsfrei

www.kit.edu

Zukunft
tanken

KIT Ich fahre emissionsfrei
www.kit.edu/H2Shuttle

CITARO

Gefördert und begleitet durch
das Ministerium für Umwelt, Klima
und Energiewirtschaft

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMA UND ENERGIEWIRTSCHAFT

KA-IT 10668

*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Weitere Informationen



➤ PRO BAHN-Pressemitteilungen (Auswahl der Aktuellsten aus der Region)

➤ www.pro-bahn.de/starkenburg → PRESSEARCHIV

- ...zum neuen Linienbündel „Odenwald Nord“:
<http://www.pro-bahn.de/starkenburg/?p=619>
- ...zur Diskussion in der Stadtverordnetenversammlung Bensheim (Nov 2016):
<http://www.pro-bahn.de/starkenburg/?p=613>
- ...zu Tarifquerelen zwischen RMV und VRN:
<http://www.pro-bahn.de/starkenburg/?p=484>
- ...zur Einführung des Fahrradvermietsystems in Bensheim:
<http://www.pro-bahn.de/starkenburg/?p=480>
- ...zum Heppenheimer Stadtbus: <http://www.pro-bahn.de/starkenburg/?p=482>

➤ Maßnahmenkatalog zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bensheim

➤ www.pro-bahn.de/starkenburg → FACHBEITRÄGE → KONZEPTE

- [Dokument](#) (Stand März 2016)
- [Anhänge](#) (Stand März 2016)