

## Stellungnahme

---

**Titel/Anliegen:** Aktueller Arbeitsstand lokaler Nahverkehrsplan 2020 – 2024 vor der zweiten Beteiligungsstufe

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße (FGB) nimmt zu den bisher kommunizierten Planungen und Unterlagen zum lokalen Nahverkehrsplan 2020 – 2024 (NVP) vor der zweiten Beteiligungsstufe wie folgt Stellung:

### 1. Beschlüsse des Fahrgastbeirats zum NVP und Bewertungsgrundlagen

Der FGB hat im Vorfeld und während des Planungsprozesses zum NVP diverse Beschlüsse mit direktem oder indirektem Bezug zum NVP gefasst. Diese Beschlüsse sind dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt und bilden einen Maßstab in der Bewertung der Planungen. Im Einzelnen sind dies (chronologisch sortiert):

- „Empfehlung über die anstehende Entscheidung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes“ vom 7.11.2017 (Anlage 1.A)
- „Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie“ vom 8.11.2018 (Anlage 1.B)
- „Tarifintegration Ruftaxi“ vom 26.10.2018 (Anlage 1.C)
- „Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz“ vom 6.3.2019 (Anlage 1.D)
- „Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Kreis Bergstraße“ vom 6.3.2019 (Anlage 1.E)
- „Tarifumstellung IC-Linie 26“ vom 6.3.2019 (Anlage 1.F)

Gleichwohl die obigen Beschlüsse keine erschöpfende Darstellung der Schwierigkeiten, mit denen ÖPNV-Kunden im Kreis Bergstraße täglich zu kämpfen haben, darstellen können, zeugen sie von diversen grundlegenden Handlungsbedarfen in verschiedenen Bereichen des öffentlichen Verkehrs. Es ist eine gemeinschaftliche Aufgabe des Kreises und der Kommunen diese Handlungsbedarfe ernst zu nehmen und zu beheben, um den ÖPNV zu einer möglichst flächendeckenden attraktiven Alternative zum eigenen Pkw zu entwickeln.

Die Beschlüsse, die sich sowohl mit dem straßengebundenen, als auch dem schienengebundenen ÖPNV (letzterer wird auch als „Schienenpersonennahverkehr“, kurz SPNV, bezeichnet) beschäftigen, wurden bewusst ausgewählt.

Der hier behandelte lokale Nahverkehrsplan befasst sich überwiegend mit dem straßengebundenen ÖPNV, bestehend aus Buslinien und bedarfsge- steuerten Bedienformen (z.B. Ruftaxi, Rufbus o.ä.). Aufgrund der diversen Verflechtungen zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNV er- scheint es angebracht bei der Formulierung von Inhalten für den NVP keine Denkvorbote aufgrund von verschiedenen Zuständigkeiten zu verhängen. Stattdessen soll eine integrierte Gesamtkonzeption des ÖPNV vorangetrie- ben und jede Möglichkeit hierzu aufgegriffen werden. Dies ist möglich, indem auch jene Inhalte in geeigneter Form Eingang in den lokalen NVP finden, die in der Zuständigkeit anderer Planungen oder Verwaltungsebenen liegen.

Im Bewusstsein, dass der lokale NVP für den Kreis das einzige selbstverbind- liche Planungsinstrument für seine gesamte Nahverkehrsentwicklung ist, for- dert der FGB den Kreis Bergstraße dazu auf das im § 14 Abs. 6 des Hessi- schen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) formulierte Gegenstromprinzip inhaltlich aktiv anzuwenden, indem er in seiner Funktion als Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV substanzielle Aussagen zum ge- samten ÖPNV formuliert und diese im Rahmen der jeweiligen Zuständigkei- ten in der Umsetzung koordiniert.

Der Fahrgastbeirat empfiehlt zur eindeutigen Klarstellung, den SPNV-Kapi- teln im lokalen NVP voranzustellen:

*"Der Kreis Bergstraße ist gemäß §5, Abs.1 HÖPNVG Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV, somit gemäß §2 HÖPNVG auch für den SPNV. Der lokale Nahverkehrsplan ist ein geeignetes Instrument, um gemäß §5 Abs. 2 HÖPNVG "verbindliche Vorgaben" seitens des Kreis Bergstraße an den VRN als zuständige Aufgabenträgerorganisation für den SPNV zu formulieren. Diese verbindlichen Vorgaben hat der VRN gemäß §14 Abs. 6 HÖPNVG ("Gegenstromprinzip") in seinem regionalen Nahverkehrsplan zu berücksich- tigen."*

Maßnahmen, die den SPNV betreffen, sind entsprechend zu formulieren und priorisieren, d.h. eine Bewertung lediglich als "PB" ohne jede weitere Vorgabe erscheint aus Sicht des FGB nicht ausreichend.

Vor dem Hintergrund, dass der "Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein- Neckar" in seiner Funktion als verbundweiter Nahverkehrsplan nach §14 Abs. 1 HÖPNVG (auch „regionaler Nahverkehrsplan“ genannt, nachfolgend abgekürzt mit „regionaler NVP“) für den Kreis Bergstraße aus dem Jahr 2006 stammt, empfiehlt der Fahrgastbeirat dem Kreis Bergstraße diesen auf seine Aktualität, die Anforderungen, die sich aus §14 Abs. 4 HÖPNVG ergeben so- wie Relevanz für künftige Planungen zu überprüfen und zugunsten einer Neu- aufstellung des regionalen NVPs für den Kreis Bergstraße (ggf. als Ergän- zungsband) zu entscheiden.

## 2. Bewertung des bisherigen Beteiligungsverfahrens

Am 6.3.2019 wurde der FGB erstmals mit Inhalten zum NVP-Planungsprozess betraut und dabei unter anderem die Online-Beteiligungsplattform für die Bürger vorgestellt, die zwischen Januar und April 2019 online geschaltet gewesen ist. In den Sitzungen am 29.8.2019, 30.9.2019 und 19.11.2019 wurden jeweils aktuelle Zwischenstände der Planung vorgestellt und intensiv diskutiert. Die Details können den jeweiligen Protokollen entnommen werden, die über Homepage des Kreises öffentlich zugänglich sind:

<https://www.kreis-bergstrasse.de/staticsite/staticsite.php?menuid=578&topmenu=56>

Für die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Planungen wurde innerhalb des FGBs ein Arbeitskreis zum NVP (AK NVP) eingerichtet, der am 25.9.2019, 17.12.2019 und 14.1.2020 tagte. Dem AK NVP wurden bis heute (20.1.2020) neben den Unterlagen im Rahmen der oben verlinkten FGB-Sitzungen folgende Unterlagen zur Entscheidungsfindung bereitgestellt:

<b>Unterlage</b>	<b>Bereitstellungszeitpunkt</b>
Rückmeldungen von Bürgern, Kommunen und Fahrgastbeiräten im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe (Unterlagen zur 1. Bet.stufe)	26.8.2019
Mögliche Maßnahmen für den NVP aus erster Beteiligungsstufe (Maßnahmenliste I)	20.9.2019
Textentwurf zum Leitbild für nachhaltige Mobilität (Mobilitätsleitbild)	23.9.2019
Maßnahmenliste I mit erster Priorisierung der Maßnahmen durch den AK NVP	27.9.2019
Mobilitätsleitbild mit Änderungen aus 1. AK NVP Sitzung	27.9.2019
Maßnahmenkonzeption für den NVP mit Priorisierung durch das NVP-Projektteam (Maßnahmenliste II)	11.12.2019 und 13.12.2019
Planungsrelevante Anforderungen (Anforderungsliste)	16.12.2019
Kartenband zur Bestandsaufnahme (Kartenband)	16.12.2019

Grundsätzlich ist es sehr zu begrüßen, dass der Kreis erstmals einen deutlich umfangreicheren Beteiligungsprozess durchführt, als dies bei der Erstellung der vorherigen NVPs der Fall war.

Es ist bedauerlich, dass dem FGB bisher nicht kommuniziert wurde, wie mit nicht in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigten Themennennungen aus dem bisherigen Beteiligungsverfahren umgegangen wurde – darunter auch Themen aus den unter 1. benannten Beschlüssen. Hier wünscht sich der FGB dass diese Nachvollziehbarkeit im ersten Planungsentwurf hergestellt wird.

Trotz dessen und diverser verfahrenstechnischer Schwierigkeiten, die außerhalb dieser Stellungnahme an anderer Stelle thematisiert werden, sieht der FGB das deutlich erkennbare, grundsätzliche Bemühen die Qualität der Planungen auf ein bisher nie dagewesenes Qualitätsniveau zu befördern:

- Im Bemühen um Transparenz erhielt der FGB Zwischeninformationen zum Planungsstand und die Offenbarung der Methodik der angewendeten Potenzialanalyse – einem Thema, das im NVP 2014-18 einer undurchsichtigen Blackbox gleichte.
- Die Anliegen des FGB und der anderen beteiligten Akteure werden im Rahmen des NVP-Prozesses erstmals ernsthaft aufgegriffen und diskutiert. Folglich sind die bisherigen Planungsergebnisse auch offensichtlich stark an Kundenbedürfnissen orientiert, was der FGB sehr begrüßt.
- Am Aufbau des NVP, den bisherigen Zielformulierungen, der Bearbeitungstiefe und den daraus resultierenden Planungsergebnissen lässt sich sehr deutlich eine politische ÖPNV-Offensive mit der Bereitschaft entsprechende Angebote zu schaffen bzw. auszuweiten ablesen. Voraussetzung für die Umsetzung dieser ÖPNV-Offensive ist eine entsprechende Bereitstellung der Finanzmittel durch die Kreisgremien.

Auf Basis der erkennbar hohen Planungsqualität, stellen die unter 3. näher beschriebenen Änderungswünsche Vorschläge dar, die den schon jetzt guten Arbeitsstand inhaltlich weiter verbessern sollen.

### 3. Änderungswünsche des Fahrgastbeirats

Zum aktuellen NVP-Entwurf formuliert der FGB die unten dargestellten Änderungswünsche.

In der Anlage 3 befindet sich eine Tabelle mit drei Checkboxen im grau hinterlegten Bereich. Der FGB bittet das NVP-Projektteam darum unmittelbar nach Fertigstellung des ersten Planungsentwurfs die für jeden Änderungswunsch zutreffende Aussage in dieser Tabelle zu markieren und dem FGB bei nächster Gelegenheit zur Verfügung zu stellen.

3.1. Sofern noch nicht geschehen, sollen alle unter 1. benannten Beschlüsse angemessen im Planungsentwurf berücksichtigt werden. Sofern keine Berücksichtigung erfolgt, soll dies im Planentwurf nachvollziehbar begründet werden.

3.2. Zum Mobilitätsleitbild und den Zielen des Kreises:

3.2.1. Das Ziel für die Bewohner des Kreises *„unabhängig von ihrem Wohnort und ihres sozialen Status Zugang zu einem breiten Mobilitätsangebot [zu] gewährleisten“* ist ausdrücklich zu begrüßen. Dem wird aus Sicht des FGB im Anforderungsprofil zur Angebotskonzeption leider nicht nachgekommen. Die Vorgabe Ortsteile mit über 100 Einwohnern mit 25 Fahrtenpaaren/Woche (Mo-So) zu versorgen, stellt zwar eine erste Verbesserung des gegenwärtigen Mindeststandards (15 Fahrtenpaare pro Woche für Orte mit über 300 Einwohnern) dar. Jedoch kann aus Sicht des FGB bei einem Angebot von durchschnittlich 3,57 Fahrten pro Tag wohl kaum von einem hinreichend flexiblen Angebotsniveau gesprochen werden.

Der FGB sieht es als problematisch an, den Mindeststandard über einen Wochendurchschnitt anstelle von Vorgaben zur Fahrtenanzahl pro Tag zu definieren mit dem Hintergedanken an einigen Tagen ein dichteres Angebot vorzuhalten, als an anderen. Hierdurch wird insbesondere die gesellschaftliche Teilhabe und Flexibilität von sozial schwachen Gruppen – den „Zwangskunden“ des ÖPNV – eingeschränkt (z.B. ist die Findung eines Arzttermins oder die Teilnahme an Veranstaltungen schwierig bis unmöglich, wenn an bestimmten Wochentagen gar kein Angebot existiert!).

Der FGB hält mindestens 8 Fahrten/Werks- tag (Mo-Sa) und 6 Fahrten pro Sonn- und Feiertag als minimal zumutbaren Mindestbedienungsstandard und wünscht diesen im NVP umzusetzen.

Diese starre Mindestvorgabe soll in Zukunft durch neue Möglichkeiten der Angebotsgestaltung (flexible Bedienformen) zu einem kontinuierlichen Angebot über den gesamten Tagesverlauf weiterentwickelt werden.

- 3.2.2. Dem FGB fehlt in den Zielvorgaben zum Anbindungsstandard ein Ansatz, welcher jedem Kreisbewohner eine substantielle Mobilitätsgarantie über den Tagesverlauf gewährleistet. Das alleinige Festlegen von Fahrtenanzahlen (Punkt 3.2.1) ohne Vorgaben zum Bedienzeitraum ist insbesondere vor dem Hintergrund des selbst formulierten Anspruchs den NVP zu einem „Mobilitätsplan“ weiterzuentwickeln, nicht ausreichend. Die Anbindung eines jeden Ortes im Kreis sollte daher um folgende Mindeststandards erweitert werden:

Die unter Punkt 3.2.1 definierten Fahrtenzahlen sollen so über jeden Wochentag verteilt werden, dass für das Verlassen des Ortes mindestens die erste und für das Eintreffen im Ort mindestens die letzte Anschlussverbindung der übergeordneten Netzebene in/aus Hauptlastrichtung erreicht bzw. genutzt werden kann.

Beispiel Albersbach: Erste Abfahrt des Tages soll in Rimbach Anschluss an RB Richtung Weinheim herstellen. Letzte Ankunft des Tages soll in Rimbach Anschluss von RB aus Weinheim annehmen.

Da schon heute vielerorts dieser Mindeststandard umgesetzt ist, besteht nur in sehr wenigen Orten ein entsprechender Handlungsbedarf. Im Sinne einer ambitionierten ÖPNV-Offensive sollten solche Grundlagen im NVP selbstverständlich formuliert werden.

- 3.2.3. Der FGB begrüßt, dass der Kreis endlich Transparenz über Finanzierungsgrundsätze herstellt. Nach den bisher kommunizierten Angaben, soll die Grundversorgung und das definierte Grundnetzkonzept durch den Kreis finanziert werden. Durch den etwas erweiterten Mindestbedienungsstandard (siehe 3.2.1.) entstehen in einigen Kommunen neue finanzielle Spielräume. Der FGB wünscht sich, dass diese zugunsten einer weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots für die Fahrgäste genutzt werden.

- 3.2.4. Nachtfahrten: Es sollte im Anforderungsprofil auf eine nachvollziehbare und systematische Weise deutlich gemacht werden, auf welchen Teilen des ÖPNV-Netzes Nachtfahrten in welchem Umfang eingeführt werden sollen.
- 3.2.5. Das in Präsentationen im FGB kommunizierte Ziel Orte mit 600 Einwohnern mindestens nach dem Standard des „Grundnetzes Region“ im Sinne der Daseinsvorsorge zu bedienen, sollte in das Kapitel 2) aufgenommen werden.
- 3.2.6. Das Mobilitätsleitbild sollte inhaltlich fundierter gestaltet werden, um den Lesenden die Motivation des Kreises zu seinen Zielvorstellungen glaubwürdiger transparent zu machen.  
Der FGB empfiehlt daher im NVP die Aufnahme eines Leitbild-Prozesses zur Weiterentwicklung des Mobilitätsleitbildes und der Ziele des Kreises zu verankern.

Die Zielvorstellungen sollten dabei durch messbare(!) Teilziele zu jedem der benannten Oberziele definiert werden, um darzulegen, wie z.B. *„ÖPNV-Angebote noch stärker als bisher [...] weiterentwickelt werden“* oder *„Anreize für eine verstärkte Nutzung der Angebote des Umweltverbundes als Alternative zum MIV geschaffen werden“* sollen. Ein möglicher Entwurf, der gemeinsam mit dem im NVP dargestellten Mobilitätsleitbild und den Zielen des Kreises als Grundlage für den Leitbild-Prozess berücksichtigt werden kann, wird noch durch den FGB ausgearbeitet und vsl. der Stellungnahme des FGB zum ersten Planentwurf im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe beigelegt.

- 3.2.7. Ergänzend zum Ziel die Siedlungstätigkeit auf Gebiete in fußläufiger Erreichbarkeit zu SPNV-Haltestellen zu lenken, soll im Kapitel 1) ein neuer Punkt zur Verbesserung der regionalen Erschließung für Siedlungen im Bestand eingefügt werden.

Formulierungsvorschlag: *„Bestehende Siedlungsschwerpunkte sollen möglichst in fußläufigem Einzugsbereich von SPNV-Halten liegen. Der Zugang und die Flexibilität des SPNV soll durch die Einrichtung neuer SPNV-Halte verbessert werden.“*

- 3.2.8. Im Kapitel 2) soll ergänzt werden, dass „innovative Konzepte“ auch in den verdichteten Teilen des Kreises zur Umsetzung kommen sollen. Bei den meisten Ruftaxi-Konzepten im Kreis Bergstraße werden bestehende (kostenneutrale) Möglichkeiten von Angebotsoptimierungen nach Einschätzung des FGB nicht hinreichend abgeschöpft – auch außerhalb der „ländlicheren Gebiete“.
- 3.2.9. Im Kapitel 3) sollte das Handlungsfeld „Räumliche Barrierefreiheit“ aufgelistet werden. Die bisherige Auflistung beschränkt sich auf technische Aspekte an Fahrzeugen und Haltestellen und berücksichtigt nicht die Bedürfnisse von Menschen ohne Pkw hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse im Raum.

Allen Bewohnern des Kreises sollte es möglich sein ihre Mobilitätsbedürfnisse in einem zumutbaren Aufwand befriedigen zu können. Leider ist die Beweglichkeit mit dem ÖPNV im Kreisgebiet durch Liniennetzlücken im ÖPNV-Netz vielerorts noch mangelhaft.

Leitfrage: Was nützt einem Menschen ohne Pkw ein technisch vollständig barrierefreier ÖPNV, wenn er ihn aufgrund einer mangelhaften Angebotskonzeption nicht zum Erreichen der nächsten Ortschaft nutzen kann, weil keine zumutbare Verbindung besteht?

Der FGB bittet daher um folgende Ergänzung der Handlungsfelder: *„Herstellung einer räumlichen Barrierefreiheit. Die Beweglichkeit von Menschen im Raum soll durch eine kundenorientierte Angebotsgestaltung bestmöglich gewährleistet werden.“*

- 3.3. Die Netzkategorien des Angebotskonzeptes (vgl. Anlage 1 zum Protokoll der 8. FGB-Sitzung, Folie 27) sollten besser ausdifferenziert werden: Die Buslinie 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim sowie die Buslinie 681, Abschnitte Wald-Michelbach – Grasellenbach sowie Ober-Absteinach – Gornheimertal sollten im NVP in eine Netzkategorie eingeordnet werden, die mindestens(!) dem heutigen Angebotsniveau (Täglich 60'-Takt in Festbedienung) entspricht.

In den bisher vorgelegten Unterlagen ist auf diesen Strecken nur der Standard „Grundnetz 2. Ordnung“ vorgesehen, der gemäß eben genannter Anlage am Wochenende nur einen 2-Stunden-Takt vorsieht, der *„auch durch Rufbedienung sichergestellt sein [kann]“*. Dies würde einer deutlichen Verschlechterung des heutigen Angebotsniveaus auf den o.g. Strecken entsprechen.

Zur Sicherung des Angebotsniveaus im Bestand wünscht der FGB die Einführung einer neuen Netzkategorie mit den Vorgaben Mo-Sa 60'-Takt und Sonn- und Feiertag 60'-Takt, jeweils in Festbedienung. Die o.g. Strecken sollen im Angebotskonzept dieser Netzkategorie zugeordnet werden.

- 3.4. Barrierefreie Fahrzeuge: Die Fahrzeuganforderungen sollen im NVP für künftige Ausschreibungen so festgelegt werden, dass Menschen mit jedweder Mobilitätseinschränkung den Busverkehr nutzen können. Beispielsweise ist es momentan für Menschen, die auf einen Elektro-Rollstuhl angewiesen sind, nicht möglich, alle Busse im Kreis Bergstraße zu nutzen. Problem der aktuellen Busse hierbei ist oft eine zu kleine Standfläche, aber auch nicht klappbare Haltebügel, die es den Rollstuhlfahrern erheblich erschweren bzw. verhindern einzuparken (vgl. Präsentation „ÖPNV barrierefrei“ des Behindertenbeirats der Stadt Lampertheim im Sozialausschuss der Stadt Lampertheim am 16.11.2017 ([https://rim.ekom21.de/lampertheim/tops/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZZLJ2I785sobDySyxmmBNT4](https://rim.ekom21.de/lampertheim/tops/?_UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZZLJ2I785sobDySyxmmBNT4))).
- 3.5. Angesichts des Aussagenumfanges in der Maßnahmenliste II hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung und der – sehr zu begrüßenden – offensichtlichen strategischen Dimension der Planungen empfiehlt der

FGB, eine Aussage im NVP zu verankern, wonach eine Umsetzung aller bis 2025 nicht zu realisierenden Maßnahmen spätestens bis 2030 unter Berücksichtigung der jeweils neu zu vergebenden Verkehrsverträge anzustreben ist. Entsprechend sind die Maßnahmen bzgl. ihrer zeitlichen Umsetzung einzuordnen und in die Fortschreibung des NVP nach 2024 zu überführen.

### 3.6. Zur Anforderungsliste

- 3.6.1. Der FGB begrüßt es sehr, dass das Zustandekommen der Maßnahmenliste II durch die Anforderungsliste sehr gut nachvollziehbar ist. Bei den meisten Anforderungen lassen sich leicht Rückschlüsse auf die zugehörigen Themennennungen in den Unterlagen zur 1. Bet.stufe ziehen.

Dem steht leider gegenüber, dass dem FGB das Zustandekommen der Anforderungsliste nicht nachvollziehbar erläutert wurde. Die Begründungen zur Frage *„Warum wurden Themennennungen der 1. Beteiligungsstufe nicht in die Anforderungsliste aufgenommen?“* sollten unbedingt Bestandteil des ersten Planentwurfs werden. Den FGB interessiert hier insbesondere die erforderliche Potenzialdifferenz bis zu einer Berücksichtigung als planungsrelevante Anforderung.

Durch die momentan noch fehlende Transparenz in diesem Bereich kann eine gewisse Willkür oder Ungleichbehandlung bei der Maßnahmenauswahl zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden. Aus Sicht des FGB ist es daher dringend erforderlich im Planentwurf nachvollziehbar darzulegen, weshalb bestimmte Themennennungen nicht in die Planungen aufgenommen wurden.

- 3.6.2. Es ist methodisch nicht nachvollziehbar und für Lesende irritierend, weshalb die Anforderungsliste sowohl Anforderungen (als solche formuliert), als auch Prüfaufträge (die per Definition schon keine Anforderungen sind) enthält. Letztere wurden größtenteils sogar bereits geprüft und als Maßnahme formuliert – dennoch ist in der Anforderungsliste „nur“ ein Prüfauftrag zu finden. Beispielsweise ist A\_B.3 als Anforderung formuliert (Realisierung ÖPNV-Verbindung nach „Grundnetz Region“ zwischen Zwingenberg und Rodau) und in der Maßnahmenliste II als Maßnahme M\_B.3.a dargestellt. A\_B.6 (Taktverdichtung Bensheim – Einhausen) hingegen wurde – nicht nachvollziehbar – als Prüfauftrag formuliert und wurde dennoch als Maßnahme M\_B.6 aufgenommen. D.h. die Prüfung hat im Rahmen des Nahverkehrsplans mit dem Ergebnis der dargestellten Maßnahme eigentlich stattgefunden (mit dem Prüfergebnis: Potenzial vorhanden, daher Aufnahme in die Maßnahmenliste).

Aus Sicht des FGB sollte die Anforderungsliste keine Prüfaufträge, sondern ausschließlich Anforderungen enthalten, die – bei Vorliegen des entsprechenden Prüfergebnisses – in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen werden oder nicht. Sofern in einer Anforderung noch ein Prüfbedarf verborgen ist, wird er – wie bereits praktiziert – in der Maßnahmenliste als „PB“ (Prüfbedarf) hinreichend klar gekennzeichnet. Die Anforderung selbst bleibt in ihrer Entität davon aber unberührt.

- 3.6.3. A\_NO.16: Der alleinige Verweis auf den Rhein-Neckar-Kreis ist nicht plausibel. Bei kreisüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen sind in der Regel beide Aufgabenträger zuständig.
- 3.6.4. A\_NO.21: Die Aussage „Kommunale Angelegenheit, da Ruftaxi-Angebot“ ist nicht plausibel, da in der Quelle QB\_NO.16 ausdrücklich von der Rufbusverbindung 666 Fürth – Gadernheim die Rede ist. Diese liegt vollständig in der Zuständigkeit des Kreises.
- 3.6.5. A\_NO.27: Der Verweis auf die Zuständigkeit des Rhein-Neckar-Kreises ist unzutreffend, da in QB\_NO.63 die Anbindung von Hirschhorn-Ersheim thematisiert wird (nicht die Anbindung von Heddesbach)
- 3.6.6. A\_NO.28 (bezieht sich vermutlich nicht auf QB\_NO.65, sondern QB\_NO.67(?)): Hierbei handelt es sich um einen Prüfauftrag – keine Anforderung. Der FGB hält es für sehr bedenklich die seit Jahrzehnten bestehende ÖPNV-Verbindung Hirschhorn – Beerfelden „auf ihre Notwendigkeit hin“ zu überprüfen. Der Verweis auf die Zuständigkeit des Odenwaldkreises ist nicht plausibel, da bei kreisüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen i.d.R. beide Aufgabenträger anteilig zuständig sind (oder sein sollten; vgl. Buslinie 45 Grassellenbach – Erbach)!

Der FGB fordert hier eine Formulierung, die mindestens den Fortbestand des bestehenden ÖPNV-Angebots enthält.

### 3.7. Zu den bestehenden Inhalten der Maßnahmenliste II:

- 3.7.1. Allgemeine Anmerkungen zur am 11. und 13.12.2019 vorgelegten Maßnahmenpriorisierung (nach den Kategorien „Vordringlicher Bedarf“ (VB), „Mittelfristiger Bedarf“ (MB), „Weiterer Bedarf“ (WB) und „Prüfbedarf“ (PB)<sup>1</sup>)

- 3.7.1.1. Sobald eine Finanzierung für Maßnahmen der Kategorie „MB“ oder „WB“ vorliegt, sollte eine weitere Priorisierung dieser Maßnahmen innerhalb dieser Kategorien erfolgen. An dieser zunächst inhaltlichen Priorisierung („Was soll umgesetzt werden?“) vor der zeitlichen Priorisierung sollte der FGB frühzeitig beteiligt werden.

---

<sup>1</sup> Erläuterung der einzelnen Kategorien siehe [Anlage 1 zur 8.FGB-Sitzung, Folie 34](#)

Zur Orientierung für eine konkretere zeitliche Priorisierung werden nachfolgend die spätestmöglichen Zeitpunkte für die Vorabbekanntmachung der folgenden Linienbündel bis 2026 aufgelistet. Bis zu diesen sechs Zeitpunkten müssen mögliche größere Maßnahmen des NVP konzeptionell feststehen:

- „Lampertheim“ bis spätestens 06/2021
- „Odenwald Mitte“ bis spät. 09/2022
- „Viernheim“, „LGG Süd“ (Kreis Groß-Gerau; Linie 44) und „Ried“ bis spätestens 09/2023 (noch
- „Odenwald Nord“ bis spätestens 09/2024
- „Bensheim“ und „Nördliche Bergstraße“ bis spätestens 09/2026
- „Odenwald Süd“ bis spätestens 09/2027

- 3.7.1.2. Alle Maßnahmen der Kategorie „MB“ und „WB“ sollten – so wie dies beim Maßnahmenpaar M\_B.10.a/M\_B.10.b im Ansatz vorbildlich praktiziert wurde – dahingehend überprüft werden, ob im Rahmen bestehender Verkehrsverträge (Zu-/Abbestellquote) zumindest eine teilweise Umsetzung des Zielzustandes vor dem nächsten Vergabetermin des betroffenen Linienbündels möglich ist. Es sollen also mögliche Teilmaßnahmen identifiziert und auf eine zügigere Umsetzung hin kategorisiert werden (z.B. statt tagesdurchgängiger Taktverdichtung, Verdichtung zur Hauptverkehrszeit).

Der FGB hat folgende hiervon betroffene Maßnahmen identifiziert: M\_B.3.b, M\_B.10a, M\_B.12, M\_B.18, M\_R.5, M\_R.9

- 3.7.1.3. Die Maßnahmen der Kategorie „PB“ sollten hinsichtlich ihrer Umsetzung weiter differenziert werden. Der FGB schlägt hierzu vor:

- **PB / Prüfbedarf:** *Nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar. Kreis kann eine Prüfung der Umsetzung nicht allein veranlassen, da er von Entscheidungen anderer Fachplanungen abhängig ist.*
- **PA / Prüfauftrag:** *Nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar. Kreis kann substanzielle Bestandteile einer Prüfung/Umsetzung selbst veranlassen und mitgestalten.*

Unter Verweis auf § 2 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG und § 5 Abs. 1 und 2 HÖPNVG weist der FGB darauf hin, dass für die Initialisierung einer Maßnahmenprüfung von SPNV-Maßnahmen allein der Kreis Bergstraße in seiner Rolle als Aufgabenträger für den SPNV zuständig ist. Folglich sollten nach Anwendung der obigen Definitionen sämtliche SPNV-Maßnahmen in die Kategorie „PA“ eingeordnet werden.

- 3.7.2. Die am 11. und 13.12.2019 vorgelegte Maßnahmenpriorisierung wird mit Ausnahme der nachfolgenden Punkte unterstützt:

- 3.7.2.1. M.5.a-g: Sollten mindestens mit „MB“ priorisiert werden. Ggf. ist eine schrittweise Umsetzung bis 2025 möglich (Zeitplan bitte in den NVP aufnehmen). Auf Grundlage der laufenden Verträge können schon jetzt Angebote eingeholt werden. Ggf. macht es Sinn, statt mit zwei Fahrten nur mit einer ersten Nachtfahrt zu starten und bis 2025 (abhängig von der Finanzierung) die zweite Nachtfahrt umzusetzen und/oder alternative, flexible Bedienformen für den Nachtverkehr zu prüfen (OnDemand-Verkehre)
- Zur Konkretisierung schlägt der FGB vor die Maßnahmen mit „Anbindung an Nachtfahrten des Zugverkehrs“ zu ergänzen, damit klar wird, dass die Anschlüsse herzustellen sind.
- 3.7.2.2. M.6.a, M.6.c bis M.6.t, M.6.v bis M.6.z und M\_B.9: Die Priorisierung dieser Maßnahmen mit „PB“ (= Prüfbedarf, nicht innerhalb lokaler Nahverkehrspläne überprüfbar) ist unlogisch, da im Rahmen der Erschließungsanalyse (vgl. Präsentation des VRN in der FGB-Sitzung vom 19.11.2019) für jede Kommune eine Prüfung über die Erforderlichkeit von Haltestellen in bestimmten bisher unerschlossenen Gebieten vorgenommen wurde.
- 3.7.2.3. M.9: Der Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an ein verkehrsunternehmensunabhängiges Intermodal Transport Control System (ITCS) bzw. Rechnergestützte Betriebsleitstelle (RBL) ist in vielen Regionen schon seit Jahren ein Grundstandard. Daher hält der FGB es für dringend notwendig hier möglichst zeitnah „nachzuziehen“ und wünscht diese Maßnahme nicht nur mit „WB“, sondern mind. mit „MB“ zu priorisieren.
- 3.7.2.4. M\_B.2: Auch auf wiederholten Wunsch des AK FGB hin wurde dieses Thema nicht durch Kreis und VRN für eine abschließende Abwägung in der Facharbeit aufbereitet. Der FGB hält diesen Anschluss nach eigener Abwägung der Sachlage für sehr wichtig (und mit „0€“ für mehr als erschwinglich). Daher soll diese Maßnahme bis auf Weiteres mit der Priorität „VB“ eingestuft werden.
- 3.7.2.5. M\_B.6 und M\_B.7 sollten aufgrund ihrer sehr starken Potenziale mit „MB“, statt mit „WB“ priorisiert werden. Ggf. sollte eine schrittweise Umsetzung (z.B. mit zunächst einzelnen Fahrten in HVZ im Rahmen von Zubestellquoten in bestehenden Verträgen) als Teilmaßnahmen mit höherer Priorität ausgewiesen werden.
- 3.7.2.6. M\_NO.2: Nach Vorliegen entsprechender Ergebnisse aus der Fahrplan-/Machbarkeitsstudie sollte eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden. Der letzte Satz sollte daher wie folgt gefasst werden: „Im Falle eines positiven Ergebnisses zugunsten einer Reaktivierung, sollen im

Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung einzelne oder regelmäßige Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden.

- 3.7.2.7. M\_NO.12: Der Vermerk „Umgesetzt“ erscheint hier nicht richtig. Derzeit besteht täglich „nur“ ein reines Rufbusangebot mit deutlich unter 69 Fahrtenpaaren pro Woche. Der Standard „Grundnetz Region“ umfasst aber Festbedienung montags bis freitags mit möglicher Rufbedienung am Wochenende.

Der FGB schlägt daher vor, die in M\_NO.12 beschriebene Maßnahme als neue Maßnahme „M\_NO.12.a“ zu benennen und mindestens mit „MB“ zu kennzeichnen. Eine weitere Maßnahme „M\_NO.12.b“ kann den heutigen Umsetzungsstand (tägliches Rufbus mit 54 Fahrtenpaaren pro Woche) als „umgesetzt“ ausweisen.

- 3.7.2.8. Die Maßnahme M\_NO.22 sollte aufgespalten werden in N\_NO.22.a und b: M\_NO.22.a umfasst zusätzliche Abfahrt ab Fürth um 20.05 Uhr, M\_NO.22.b umfasst eine Ausweitung des Angebots mindestens bis 00 Uhr. Beides sollte im Rahmen der Zu- und Abbestellquote des laufenden Verkehrsvertrags mit DB Regio umgesetzt und – abweichend von den Ausführungen unter 3.7.1.3. – entsprechend priorisiert werden (mindestens „MB“).

- 3.7.2.9. M\_NO.27: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die mit ausreichendem Potenzial für „Grundnetz Region“ bewertete (also bereits innerhalb des lokalen NVP geprüfte!) Verbindung Hirschhorn – Beerfelden im Unterschied zu den anderen kreisübergreifenden Angeboten in den Odenwaldkreis (vgl. M\_NO.13 und M\_NO.14 jeweils mit „MB“), nur als „PB“ (= „nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar“) deklariert wurde.

Diese (vermutlich versehentliche) Unlogik sollte durch Heraufstufung der Priorisierung mindestens auf „WB“ oder „MB“ aufgelöst werden.

- 3.7.2.10. Die Maßnahmen M\_R.3.a und b sind vor dem Hintergrund einer möglichst hohen Resilienz<sup>2</sup> des ÖPNV-Netzes zu betrachten und daher gleichstark (beide „MB“) zu priorisieren.

### 3.8. Ergänzungen bzw. Modifikationen zur Maßnahmenliste II:

---

<sup>2</sup> Resilienz = Fähigkeit, tatsächliche oder potenziell widrige Ereignisse abzuwehren, sich darauf vorzubereiten, [...] sie zu verkraften [und] sich davon zu erholen [...]. Widrige Ereignisse sind menschlich, technisch sowie natürlich verursachte Katastrophen oder Veränderungsprozesse, die katastrophale Folgen haben. (Quelle: Scharte et. al., 2014)

- 3.8.1. M.7 Gegenstand dieser Maßnahme sollte eine „Ausweitung der Fahrradmitnahme“ sein. Unter einer „gezielten Fahrradmitnahme“ kann sich der FGB nichts Substanzielles vorstellen.
- 3.8.2. M.8: Ein Liniennetzplan sollte an allen Haltestellen ausgehängt werden, nicht nur an Haltestellen von zentralen Orten oder nur an Verknüpfungspunkten.
- 3.8.3. Bei vielen Maßnahmen ist nicht klar, welche Maßnahmenvariante Gegenstand der Kostenermittlung ist. Hierfür erforderlich ist mindestens die angedachte Linienführung und der zugrunde gelegte Angebotsstandard erforderlich. Bitte entsprechend ausformulieren.  
Dies betrifft die Maßnahmen M\_B.4, M\_B.20 (Bus), M\_R.1, M\_R.4:
- 3.8.4. Die Maßnahmen M\_B.20 (Bahn) und M\_R.10 hängen inhaltlich zusammen (betrifft gesamte Nibelungenbahn) und sollten daher zusammengefasst und zusammen untersucht werden.
- 3.8.5. Die Ruftaxilinien 6960 Fürth – Steinbach und 6993 Fürth – Kröckelbach sollen in Fürth nicht nur den Marktplatz bedienen, sondern zusätzlich auch den Bahnhof sowie Haltestellen an publikumswirksamen Orten (z.B. „Siedlung“, „Finanzamt“ und „Freibad“). Dadurch soll die Erreichbarkeit dieser Orte mit dem ÖPNV von Steinbach und Kröckelbach aus verbessert werden.
- 3.8.6. Die Ruftaxilinien 6961 Rimbach – Mitlechtern und 6968 Heppenheim – Wald-Erlenbach sollen miteinander verknüpft und um Nachtfahrten außerhalb der Fahrzeiten der Buslinie 667 ergänzt werden.
- 3.8.7. Die Ruftaxilinien 6963 Rimbach – Unter-Mengelbach und 6990 Wald-Michelbach – Ober-Mengelbach sollen miteinander verknüpft und so ausgestaltet werden, dass der unter 3.2.1. definierten Mindeststandard erfüllt werden.
- 3.8.8. Die nach Winterkasten fahrenden Kurse der Buslinie 665 sollen über Winterkasten, Laudenu und Klein-Gumpen nach Reichelsheim geführt und auch unter der Woche bis Erbach verlängert werden.  
Durch diese Maßnahme soll die kleinräumige Erreichbarkeit von Winterkasten, Laudenu und Klein-Gumpen (zusammen 1 800 Einwohner) zum Kleinzentrum Lindenfels, zum Grundzentrum Reichelsheim und den Mittelzentren Bensheim und Erbach/Michelstadt verbessert werden. Sie ist ohne Fahrzeugmehraufwand umsetzbar, wenn eine Durchbindung der Linie 665 auf die Linie ERB 30 (künftig 10) an allen Wochentagen bis Erbach realisiert würde. Hierzu sollen Gespräche mit dem hierfür zuständigen Odenwaldkreis (OREG) aufgenommen werden.
- 3.8.9. Die Stadt Zwingenberg soll mittel- bis langfristig dafür Sorge tragen, dass die Straßenunterführung Walter-Möller-Str. am Bahnhof bau-

lich so angepasst wird, dass sie von Standardbussen genutzt werden kann. Dies sollte als Maßnahme in den NVP-Entwurf aufgenommen werden.

Derzeit ist die lichte Durchfahrhöhe nicht ausreichend für eine Durchfahrt von Solobussen und sorgt im Umleitungsfall (wie derzeit) zu starken Beeinträchtigungen der Attraktivität der Buslinie 669.

Neben der Nutzung dieser Unterführung im Umleitungsfall der Buslinie 669, sollte auch die Möglichkeit geschaffen werden eine neue reguläre Buslinie nach Rodau durch diese Unterführung zu führen.

3.8.10. Der FGB unterstützt die Forderung der Gemeinde Lautertal die DA-DINA-Buslinie O über Brandau hinaus bis Gadernheim zu verlängern (QB\_Lau.4). Dies sollte in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen werden. Es ist für den Bürger nicht nachvollziehbar, weshalb diese Lücke von nur 3 Kilometern zwischen zwei im 30-Minuten-Takt bedienten Linien aufrechterhalten wird. Wird dies umgesetzt, sollen in Gadernheim möglichst viele Anschlüsse zwischen der Buslinie O und den Buslinien 665 und 666 hergestellt werden.

3.8.11. Das ÖPNV-Angebot zwischen Gadernheim und Schlierbach soll so umgestaltet werden, dass keine schwer kommunizierbaren Parallelbedienungen zwischen Ruftaxi (Linie 6966) und Rufbus (Linie 666) bestehen (das Angebot sollte in einer Linie abgebildet werden; vorzugsweise Linie 666).

Zwischen der Linie 666 und der Linie 665 Richtung Bensheim sollten in Gadernheim häufigere Anschlüsse mit Wartezeiten deutlich unter 15 Minuten in beide Fahrtrichtungen hergestellt werden.

Durch die unglückliche Ringkonzeption der Linie 666 im Bereich Gadernheim sind große Umwege notwendig, wenn man von Bensheim und Reichenbach nach Knoden, Schannenbach, Seidenbuch, Winkel oder Glattbach möchte. In die Gegenrichtung bestehen in Gadernheim in der Regel Wartezeiten von mindestens 20 Minuten, die wohl kaum zur Attraktivität des Angebots beitragen.

3.9. Da die auf jede Kommune ortsbezogenen Ergebnisse der Erschließungsanalyse im bisherigen Beteiligungsverfahren nur am Rande thematisiert wurden, äußert sich der FGB erst nach Vorlage des ersten Planungsentwurfs dazu.

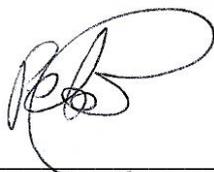
Zu den bisher präsentierten Inhalten regt der FGB an bei der Analyse der fußläufigen Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖPNV nicht die Luftlinienentfernung als alleinigen Bewertungsmaßstab anzuwenden.

In der Praxis vor Ort wird die Erschließungsqualität viel stärker durch die für Fußgänger tatsächlich nutzbaren, ggü. der Luftlinienentfernung deutlich längeren Fußwege im Wegenetz sowie die topografischen Rahmenbedingungen bestimmt. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ein wichtiger Aspekt.

Der FGB wünscht sich, dass wenigstens sowohl bei der Beschreibung der Methodik, als auch bei der Bewertung der Ergebnisse der Erschließungsanalyse im NVP-Entwurf auf diesen Sachverhalt hingewiesen wird, sofern die Aktualisierung auf netz- und gelände-feine Kartendarstellungen nicht mehr realisierbar erscheint.

In jedem Fall empfiehlt der FGB dem Kreis in seiner nächsten Entscheidung über eine Fortschreibung des NVP eine netz- und gelände-feine Erschließungsanalyse zum fußläufigen Einzugsbereich von Bushaltestellen zu beauftragen, um eine Bewertung auf Basis realitätsnäherer Ergebnisse vorzunehmen.

Im Auftrag des AK NVP



---

Peter Castellanos, den 20.1.2020

**Sprecher Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße**

#### Anlagen

- 1.A Beschluss des FGB „Empfehlung über die anstehende Entscheidung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes“ vom 7.11.2017
- 1.B Beschluss des FGB „Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie“ vom 8.11.2018
- 1.C Beschluss des FGB „Tarifintegration Ruftaxi“ vom 26.10.2018
- 1.D „Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz“ vom 6.3.2019
- 1.E Beschluss des FGB „Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Kreis Bergstraße“ vom 6.3.2019
- 1.F Beschluss des FGB „Tarifumstellung IC-Linie 26“ vom 6.3.2019
- 3 Erledigungsvermerk

# Anlage 1A

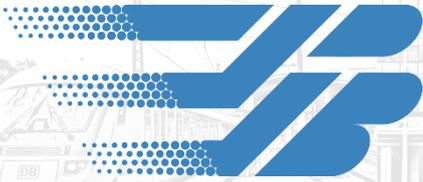
Der Fahrgastbeirat empfiehlt dem Kreistag unter Bezug auf die anstehende Entscheidung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sich für eine Fortschreibung unter folgenden Schwerpunkten zu entscheiden:

- Evaluation der Ziele / Festsetzungen des Nahverkehrsplans 2014 - 2018
- Analyse (IST) und Bewertung des aktuellen Mobilitätsangebotes im Kreis (ÖPNV und SPNV)
- Übernahme und ggf. Weiterentwicklung der Grundkonzeption des bestehenden Liniennetzes (Linienbündel, Netzhierarchie, Integraler Taktfahrplan, Erschließungs- und Verbindungsstandards)
- Barrierefreiheit / Priorisierung von Haltestellen / Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Absatz 3 Satz 4 PBefG<sup>1</sup>
- Ergänzende Mobilität (Fahrrad und ÖPNV, Fahrradvermietsystem „VRNnextbike“, Carsharing, E-Mobilität, flexible Angebote, alternative Angebote)
- Mobilitätsmanagement (Kommunales- und betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Einrichtung von Mobilitätszentralen und weiteren Beratungsangeboten
- Verknüpfungspunkte (P&R bzw. B&R Anlagen)
- Weiterentwicklung der Tarifsituation
- Marketing

Des Weiteren wird empfohlen Aussagen zur Weiterentwicklung des Angebotes im Schienenverkehr zu treffen.

---

<sup>1</sup> „Die [...] Frist [vollständige Barrierefreiheit bis 1. Januar 2022] gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“



### Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

---

**Antragsteller:** Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

**Titel/Anliegen:** Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

**Die Kreisverwaltung des Kreises Bergstraße soll die VRN GmbH damit beauftragen die Marketing-Aktivitäten für die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie sowie deren Geltungsbereich wenigstens auf Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs auszuweiten. Eine Ausweitung auf Tages-, Mehrfahrtenkarten, Einzelfahrscheine sollte ebenfalls geprüft werden.**

**Für Inhaber von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs ist ebenfalls eine Mobilitätsgarantie zu schaffen.**

---

#### **Begründung:**

Für von Anschlussversäumnissen betroffenen Fahrgästen besteht im gesamten VRN-Gebiet (und damit auch im Kreis Bergstraße) die unter den Sitzungsteilnehmern bislang kaum bekannte VRN-Mobilitätsgarantie. Nach Angaben auf der VRN-Homepage haben Inhaber von VRN-Wochen-, Jahres- und Halbjahreskarten oder eines Schwerbehindertenausweises mit Freifahrtberechtigung unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit sich eine Ersatzbeförderung mit dem Taxi erstatten zu lassen. Nach §10 Abschnitt 2 Absatz 1 der VRN-Beförderungsbedingungen gilt die VRN-Mobilitätsgarantie jedoch nicht für *„Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (Wochen-, Monats- und Jahreskarten des Ausbildungsverkehrs, MAXX-Ticket, SuperMAXX-Ticket, Semester-Ticket, Semester-Ticket+Westpfalz und Anschluss-Semester-Ticket und Westpfalz-Anschluss-Semester-Ticket)“*

Im VRN Verbundbericht 2017/18 sind für 2017 durchschnittlich 330 042 verkaufte Zeitkarten ausgewiesen, davon

- 148 351 MAXX-Tickets (45%)
- 53 777 Semestertickets (6%)
- Rest (49%): Job-Ticket, Rhein-Neckar-Ticket, Karte ab 60

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb über die Hälfte der angegebenen ÖPNV-Zeitkarteninhaber von der Mobilitätsgarantie ausgeschlossen werden. ÖPNV-

Kunden sollten in der Nutzungsmöglichkeit so wichtiger Dienstleistungen, wie der Mobilitätsgarantie grundsätzlich nicht gegenüber anderen Kundengruppen benachteiligt werden. Dies widerspricht dem Grundgedanken eines für alle Kundengruppen möglichst einfach nutzbaren ÖPNV-Systems. Für Studierende, die mit ihrem Semesterbeitrag eine wichtige Säule der ÖPNV-Finanzierung bilden, ist der Ausschluss von der Mobilitätsgarantie besonders nicht erklärbar.

Ebenso schwer zu kommunizieren ist der Ausschluss von Kunden mit Fahrschein nach RMV-VRN-Übergangstarif. Obwohl diese ÖPNV-Nutzer wie „reine VRN-Kunden“ tagtäglich mit denselben potenziellen Störfaktoren rechnen müssen, besteht für sie keine Rückfallebene oder Erstattungsregelung bei Anschlussversäumnissen. Weder die VRN-Mobilitätsgarantie noch die RMV 10-Minuten-Garantie können von Kunden des Übergangstarifs genutzt werden. Allein die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr greifen für Kunden des RMV-VRN-Übergangstarifs – allerdings nur wenn die Verspätung aus einer Bahnfahrt herrührt.

Die bisherige Diskussion im Fahrgastbeirat zeigte, dass die VRN-Mobilitätsgarantie selbst unter Stammkunden des VRN kaum bekannt ist. Somit muss damit gerechnet werden, dass treue Dauerkunden im Falle eines Anschlussversäumnisses möglicherweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen, da sie die VRN-Mobilitätsgarantie einfach nicht kennen.

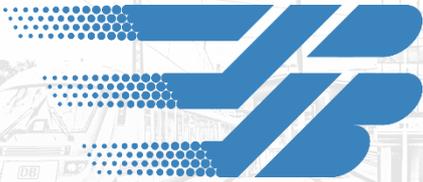
Insbesondere an Bahnhöfen und Bushaltestellen vor Ort muss aktiv für die Mobilitätsgarantie geworben werden. Allen „gestrandeten“ Fahrgästen muss schnell kommuniziert werden, dass es eine Möglichkeit des Weiterkommens ohne unzumutbare Wartezeiten oder die Hilfe dritter Personen gibt.



---

Peter Castellanos, den 26.10.2018

**PRO BAHN Starkenburg e.V.**



### Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

---

**Antragsteller:** Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

**Titel/Anliegen:** Tarifintegration Ruftaxi

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

**Die Kreisverwaltung des Kreises Bergstraße soll darauf hinwirken, dass Ruftaxis im Kreis Bergstraße vollständig in den VRN-Tarif, sowie in den RMV-VRN-Übergangstarif integriert werden.**

---

#### **Begründung:**

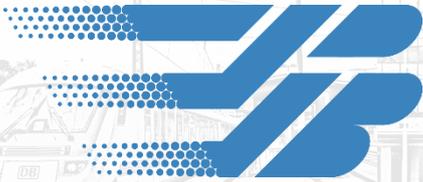
Das Ruftaxi stellt auf vielen Verbindungen entweder ganz (z.B. Anbindung Ober-Liebersbach) oder in Teilen (z.B. Anbindung Ried-Stadtteile Bensheim in Abendstunden und am Wochenende neben Buslinie 676) die einzige Möglichkeit dar, um einen Ort zu erreichen. Während in Bussen und der Rufbuslinie 666 innerhalb des Kreises Bergstraße der VRN-Tarif vollständig anerkannt wird, besteht bei den Ruftaxiliniien ein Flickenteppich aus Individualregelungen in der Fahrpreishöhe sowie grundsätzlich eine fehlende Anerkennung von Fahrscheinen des RMV-VRN Übergangstarifs.

Dies führt dazu, dass weite Teile des Kreises Bergstraße für viele Nutzer des RMV-VRN Übergangstarifs – aber auch reinen VRN-Angeboten, wie der Tageskarte – nur mit Zuschlägen erreichbar sind. Insbesondere für (potenzielle) regelmäßige Nutzer ist diese Situation als unattraktiv und schwer kommunizierbar zu bewerten. Der Verbundgedanke „ein Fahrschein für den gesamten ÖPNV“ sollte für alle Bestandteile des ÖPNV im Kreis Bergstraße zutreffen.

---

Peter Castellanos, den 25.10.2018

**PRO BAHN Starkenburg e.V.**



### Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

---

**Antragsteller:** Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

**Titel/Anliegen:** Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans 2019-23 sollen folgende Relationen hinsichtlich der Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden:

- 1) Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim
- 2) Bensheim/Heppenheim – Groß-Rohrheim – Gernsheim
- 3) Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach
- 4) Heppenheim – Laudенbach
- 5) Lorsch/Einhausen – Hüttenfeld – Viernheim
- 6) Lampertheim – MA-Sandhofen/MA-Blumenau
- 7) Lampertheim – Bürstadt (z.B. Verknüpfung der Stadtbussysteme)
- 8) Bobstadt – Hofheim – Worms
- 9) Fürth – Gadernheim – Ernsthofen – Ober-Ramstadt – Darmstadt  
(Ober-Ramstadt Bahnhof sollte nach Möglichkeit mitbedient werden)
- 10) Reichenbach – Brandau – Groß-Bieberau – Reinheim
- 11) Lindenfels – Winterkasten – Reichelsheim – Michelstadt/Erbach
- 12) Lindenfels – Modautal
- 13) Grasellenbach – Reichelsheim
- 14) Wald-Michelbach/Grasellenbach – Beerfelden
- 15) Grasellenbach – Mossautal – Michelstadt/Erbach
- 16) Hirschhorn – Moosbrunn
- 17) Absteinach – Heiligkreuzsteinach

Bei der Untersuchung der obigen Relationen/Untersuchungskorridore sind verschiedene denkbare Bedienformen in Betracht zu ziehen. Neben dem bekannten Bus- oder Ruftaxi-/Rufbuslinienbetrieb sind auch innovative Bedienformen im Sinne einer strategischen Planung einzubeziehen. Es wird ausdrücklich nicht gefordert auf den obigen Relationen ausschließlich Busdirektverbindungen zu untersuchen, sondern Verbindungen (ggf. Umsteigerverbindungen) mit der vor Ort herrschenden Nachfrage geeigneten Verkehrsmitteln zu realisieren.

**Das Ergebnis der Untersuchung soll den Mitgliedern des Fahrgastbeirats möglichst während der Erstellung des künftigen Nahverkehrsplans schriftlich zu jeder oben beschriebenen Relation zur Bewertung vorgelegt werden. Ebenso wird um eine plausible Darstellung der Bewertungssystematik, nach der die Potenziale einer Relation ermittelt werden, gebeten.**

---

### **Begründung:**

Der ÖPNV im Kreis Bergstraße ist auf einigen Strecken schon heute gut ausgebaut, etwa zwischen Worms, Lampertheim und Viernheim, Bensheim und Reichelsheim, Heppenheim und Fürth oder Weinheim und Wald-Michelbach. Die Diskussionen in den vergangenen Fahrgastbeiratssitzungen zeigten jedoch, dass es viele Relationen gibt, an denen unzumutbare Verhältnisse hinsichtlich des Reisezeitaufwands und/oder des Reisekomforts vorliegen.

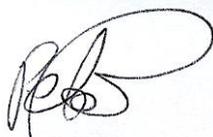
So besteht etwa zwischen Lampertheim und Heppenheim keine dicht getaktete direkte ÖPNV-Verbindung, sodass Fahrgästen mehrmaliges Umsteigen und mehr als doppelt so lange Fahrzeiten, ggü. einer Pkw-Fahrt zugemutet werden. Diese und ähnliche Zustände herrschen nicht nur auf einigen wenigen Strecken vor, sondern können auf allen der oben beschriebenen 16 Relationen ganz oder in Teilen festgestellt werden, wobei – besonders auffällig – insbesondere kreisübergreifende Relationen dominieren.

Doppelte oder stellenweise sogar dreifache Reisezeiten ggü. einer Pkw-Fahrt und häufige Umstiege tragen nicht zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Kreis Bergstraße bei und müssen daher möglichst überall abgebaut werden. Der ÖPNV muss wo möglich als Alternative zum eigenen Pkw ausgebaut werden oder zumindest in der Lage sein einen Zweitwagen in Mehrpersonenhaushalten ersetzen zu können.

Dass dieser avisierte ideale Zielzustand mangels Nachfrage nicht auf jeder der oben benannten Relationen zu realisieren sein wird, ist bewusst. Dies sollte jedoch nicht Anlass für eine Unterlassung von Verbesserungen ggü. dem Status quo für Zwangskunden des ÖPNV sein, um diesen ein Mobilitätsgrundnetz im Sinne einer zumutbaren Daseinsvorsorge anzubieten. In diesem Sinne sollte auf jeder der oben benannten Relationen eine Untersuchung denkbarer Bedienformen erfolgen, bei der politisch zu entscheiden ist, inwieweit durch welche Maßnahmen eine Mobilitätsalternative zum Privat-Pkw bzw. eine Verbesserung der Situation für ÖPNV-Zwangskunden hergestellt werden soll.

Bei niedriger zu erwartender Nachfrage können Ruftaxis oder andere bedarfsgesteuerte Bedienformen für ein Mobilitätsgrundangebot eingesetzt werden, während auf Relationen mit höheren Potenzialen ein im Verkehrsträgervergleich wettbewerbsfähiger getakteter und anschlussoptimierter Buslinienbetrieb in Betracht zu ziehen ist.

Mögliche Einsatzbereiche für innovative Bedienformen (z.B. Ridesharing oder autonome Kleinbusse) können mit Blick auf einen strategischen Umsetzungshorizont ebenfalls in die Betrachtung einfließen.



---

Peter Castellanos, den 18.2.2019

**PRO BAHN Starkenburg e.V.**



### Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

---

**Antragsteller:** Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

**Titel/Anliegen:** Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Kreis Bergstraße

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

**Der Kreis Bergstraße soll den VRN in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) damit beauftragen Entwicklungspotenziale für den SPNV zu untersuchen. Konkret sollen neben der in Arbeit befindlichen Fahrplan-/Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Überwaldbahn und Überlegungen für eine häufigere Durchbindung der Weschnitztalbahn nach Mannheim folgende Maßnahmen untersucht werden:**

#### 1. Zusätzliche Bahnhofpunkte

- **Bensheim-Schulzentrum (Main-Neckar-Bahn bzw. Nibelungenbahn; Höhe Euronics-Markt)**
- **Bensheim-Sirona (Nibelungenbahn und nach Möglichkeit auch Main-Neckar-Bahn; Höhe Pfalzstr.)**
- **Bensheim-Gewerbegebiet Süd (Nibelungenbahn; Höhe Berliner Ring)**
- **Bürstadt-Freizeitzentrum (Nibelungenbahn; Höhe Freibad und Wasserwerkstr.)**
- **Hofheim-Gewerbegebiet (Nibelungenbahn; Höhe Bensheimer Str.)**
- **Birkenau-Hornbach (Weschnitztalbahn; Höhe Hornbacher Str.)**
- **Mörtenbach-Bettenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Josef-Loroch-Str.)**
- **Mörtenbach-Rathaus (Weschnitztalbahn; Höhe Schulstraße)**
- **Mörtenbach-Groß-Breitenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Groß-Breitenbach)**
- **Rimbach-Stadion (Weschnitztalbahn; Höhe Kleiststr.)**

**Sofern nicht alle hier dargestellten Bahnhalte realisierbar sind, sollte eine Prioritätenliste sortiert nach der Höhe der neu zu erschließenden Fahrgastpotenziale aufgestellt werden.**

#### 2. Taktverdichtungen auf den bestehenden Bahnlinien

- **RE60 auf 60'-Takt,**

- RE70 gemeinsam mit RB 2 zwischen Groß-Rohrheim und Riedstadt-Goddelau auf 30'-Takt,
  - RB63 auf mind. 2 Fahrten pro Std. zwischen Bensheim und Worms sowie einen 20'-Takt zwischen Bürstadt und Worms. Diese Maßnahme ist auch vor dem Hintergrund einer stabilen Anbindung von Worms an die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu betrachten.
  - RB67/68 zwischen Bensheim und Darmstadt auf mind. 30'-Takt
3. Verlängerung der Nibelungenbahn bis Bensheim Auerbach zu schulverkehrsrelevanten Zeiten im Zusammenhang mit einem neuen Bahnhof „Bensheim-Schulzentrum“ auf Höhe des Euronics-Marktes (vgl. Punkt 1).
  4. Elektrifizierung der Nibelungenbahn Bensheim – Worms (RB63) sowie der Weschnitztalbahn Weinheim – Fürth (RB69)
  5. Kosteneffizientere Ausgestaltung des laufenden Bahnbetriebs der Linie RB69 (Weschnitztalbahn) und Optimierung der Anschlussbeziehungen der Buslinien im Weschnitztal zu dieser Bahnlinie. Hierbei sollte eine Betriebsvariante mit einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach untersucht werden, eine Betrachtung im Zusammenhang mit einer möglichen Elektrifizierung (vgl. Punkt 4) sowie im Vergleich zu den heute eingesetzten beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen erfolgen. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung der Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn Rücksicht zu nehmen.
  6. Neue Regionalexpress-Linie Worms – Hofheim – Biblis – Groß-Rohrheim – Gernsheim – ... – Darmstadt. Die Einrichtung einer solchen Verbindung sollte im Zusammenhang mit einer Taktverdichtung auf der Linie RE70 bzw. RB 2 (siehe Punkt 2) und ggf. perspektivisch mit einer Realisierung der in Planung befindlichen Fernverkehrsneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, welche u.a. Kapazitäten für den Regionalverkehr verspricht, betrachtet werden.

**Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen den Mitgliedern des Fahrgastbeirats jeweils schriftlich zur Verfügung gestellt werden.**

**Die obigen Maßnahmen sollen auch in den in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-23 als Prüfaufträge aufgenommen werden.**

---

#### **Begründung:**

Die hier beschriebenen Maßnahmen bieten Potenziale den liniengebundenen Schienenverkehr nutzergerechter zu gestalten:

Zu 1)

Bahnhaltepunkte sind – ähnlich wie Autobahnanschlüsse – wichtige Zugangsstellen zum Regional- und Fernverkehr. Vom Bahnverkehr unerschlossene Siedlungsgebiete sind häufig regional schlechter erreichbar, als nahe an Bahnhöfen

gelegene Bereiche. Als „schwer erreichbar“ gelten hier Siedlungen bzw. Siedlungsteile, die über 1km von Bahnhaltepunkten entfernt liegen. Durch Buszubringer zu diesen Gebieten kann die Problemlage zwar etwas entschärft werden, jedoch sollten Umsteigezwänge (und damit verbundene Ängste insbesondere bei Gelegenheitskunden) nicht unterschätzt werden. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung von neuen direkten Zugangsstellen zum schnellen öffentlichen Nahverkehr ein wichtiges Element zur Attraktivitätssteigerung desselben.

Insbesondere im Weschnitztal fährt die RB69 (Weschnitztalbahn) an sehr vielen Potenzialen vorbei und könnte vor allem in Schwachlastzeiten durch eine ergiebigere Erschließung besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher betrieben werden.

Auf der Nibelungenbahn ist es z.B. besonders für aus dem Ried kommende Berufspendler zur Sirona und dem anliegenden Gewerbe psychologisch und zeitökonomisch unsinnig am Ziel vorbeizufahren, um dann die gleiche Strecke im Stadtverkehr erneut zurückzulegen.

Durch zusätzliche Zugangsstellen zur Bahn wird der liniengebundene SPNV flexibler und damit kundenorientierter. Die Bahn sollte also zu den Bürgern kommen und nicht umgekehrt. Insofern ist es Teil einer konsequenten Kundenorientierung neue Möglichkeiten zu eröffnen, um den Zugang zur Bahn zu verbessern.

Zu 2)

Der Kreis Bergstraße befindet sich an der Schnittstelle zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar mit ihren Oberzentren und umfangreichen Verflechtungen. Es wäre blamabel zu behaupten, dass ein Stundentakt auf der Riedbahn nördlich Biblis (bzw. künftig Groß-Rohrheim) und südlich Riedstadt-Goddelau (magischerweise kurz vor der Verbundgrenze) und ein um einzelne Regionalexpress-Züge ergänztes stündliches RB-Angebot nördlich von Bensheim ausreicht, um potenziellen Kunden ein hinreichend flexibles Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Im Falle eines Zugausfalls oder Anschlussversäumnissen sind viele Ziele durch die unzureichende Taktung nur durch langwieriges Warten erreichbar, was auf solch wichtigen Strecken, wie der Main-Neckar- und Riedbahn nur als kundenfern deklariert werden kann.

Die Nibelungenbahn ist die einzige Nebenbahn im Kreis Bergstraße, die nur im Stundentakt (ergänzt um wenige Verstärker zur Hauptlastzeit) bedient wird. Und das obwohl sie vier(!) Mittelzentren miteinander verbindet und der Verkehr auf der B47 mittlerweile so stark zugenommen hat, dass seit Längerem ein vollständiger 4-spuriger Ausbau derselben vorangetrieben wird. Durch die unzureichende Bedienungshäufigkeit sind am Kreuzungsbahnhof Bürstadt derzeit nicht alle Anschlüsse zur Riedbahn (z.B. Relation Lorsch – Bürstadt – Mannheim) realisierbar. Mit Anschlusszeiten von ca. 30 Minuten ist der Umstieg auf der Relation Lorsch – Bürstadt – Gernsheim als unzumutbar zu bezeichnen. Potenzialverluste für den nördlich von Bürstadt liegenden Abschnitt der Riedbahn können daher ebenso nicht ausgeschlossen werden. Eine intelligente Taktverdichtung kann hier ohne zusätzliche Infrastruktur Abhilfe schaffen. Auch mit Blick auf die zukünftige Anbindung des in Bau befindlichen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn sind damit neue attraktive Verbindungen und Standortvorteile für den Kreis herstellbar.

Zu 3)

Obwohl das Alte Kurfürstliche Gymnasium, das Goethe-Gymnasium und die Heinrich-Metzendorf-Schule in fußläufiger Erreichbarkeit zur Main-Neckar-Bahn liegen, ist eine sinnvolle Verlagerung von Schülerpendlerströmen auf die im Vergleich zum Bus leistungsfähigere Bahn nicht oder nur unzureichend realisierbar. Insbesondere Schülereinpender aus Bürstadt, Hofheim, Lorsch und den Bibliser Ortsteilen Nordheim und Wattenheim würden durch einen zusätzlichen Bahnhalteteppunkt hinter dem Euronics-Markt in Kombination mit einer Verlängerung der RB63 bis Bensheim-Auerbach profitieren. Dadurch würde als Nebeneffekt auch das Weiherhausstadion (an einzelnen Tagen im Jahr großer Verkehrsaufkommensschwerpunkt) besser per ÖPNV erschlossen. Ebenso das sehr dicht bebaute Wohngebiet nördlich des Euronics-Marktes (nördliche Fehlheimer Str.) und die Wohnbebauung „in den Kappesgärten“ (Bereich Bertold-Brecht-Ring/Leo-Grewenig-Straße), die nach Einschätzung des Verfassers im ÖPNV gegenwärtig dramatisch unterversorgt sind.

Zu 4)

Vor dem Hintergrund einer umweltfreundlicheren Ausgestaltung des Verkehrs sowie einer Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Nebenbahnen im Kreis Bergstraße, drängt sich gegenwärtig die Untersuchung alternativer Antriebstechnologien auf diesen Strecken auf. Eine 2017 veröffentlichte Studie der TU Dresden, die im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft alternative Antriebstechnologien für nichtelektrifizierte Strecken untersucht hat [1], kommt auf S.41f zu folgender Betriebswirtschaftlichen Bewertung der Untersuchungsergebnisse:

*„Wird der Betrieb mit hohen Taktzahlen (ab einem Angebot im Stundentakt) durchgeführt, so zeigen die Ergebnisse in Tabelle 3-6 einen deutlichen Vorteil der Elektrotraktion. Das Ergebnis entspricht somit den Erwartungen, dass sich bei großem Verkehrsaufkommen die Elektrotraktion aufgrund günstigerer Traktionsenergiekosten und günstigerer Instandhaltungskosten durchsetzt.“*

Auf Seite 44f werden die Ergebnisse der Studie zusammengefasst. Darin heißt es unter anderem:

*„Zu den Hybridkonzepten kann festgehalten werden:*

- *Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge sind bei erschwerter Elektrifizierung vorteilhaft*
- *Ohne Elektrifizierungsperspektive ist Diesel-/Batterie-Hybrid wirtschaftlich, wenn an Endpunkten vorrangig aus der Oberleitung nachgeladen werden kann.*
- *Brennstoffzelle-/Batterie-Hybrid ist nahezu in allen Szenarien am teuersten (trotz H2-günstiger Ansätze der Fahrzeugbeschaffung, Re-Invest für Brennstoffzelle und H2-Beschaffungspreis)*

*Bezüglich der Elektrifizierungswürdigkeit bleibt festzuhalten:*

- *Bei Taktfahrten < 1h Regio lohnt sich langfristig immer die Elektrifizierung. Bei größerer Verkehrsleistung (höherer Betriebsdauer oder Doppeltraktion) trifft dies auch schon bei 1h-Takt zu. [Anm.: Gegenwärtig werden RB63 (Nibelungenbahn) und RB69 (Weschnitztalbahn) täglich mindestens im 60-Minuten-Takt und zeitweise auch in Doppeltraktion bedient]*

- Eine teure Oberleitungsinfrastruktur amortisiert sich über deutlich günstigere Fahrzeugbetriebskosten
- Die Oberleitungsinfrastruktur steht auch für andere Verkehre (Cargo, Fernverkehr) zur Verfügung.
- Szenarien mit vorhandener Teilelektrifizierung sind günstig für Hybridkonzepte mit oberleitungsabhängiger E-Traktion (Oberleitung-/Batteriehybrid, Oberleitung-/Dieselhybrid).“

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse soll der Landkreis Bergstraße die VRN GmbH in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträgerorganisation mit einer strategischen Planung für einen zukunftsfähigen wirtschaftlichen Betrieb der Weschnitztal- und Nibelungenbahn nach Ablauf des gegenwärtigen Verkehrsvertrags (Linienbündel „Dieselnetz Südwest“) beauftragen. Die Untersuchung sollte technologieoffen durchgeführt werden; nach erster Einschätzung des Verfassers dieses Antrags stellen diverse Elektrifizierungskonzepte realistische Perspektiven dar. Bei der Untersuchung sollte auch ein Planfall „Mit reaktivierter Überwaldbahn“ und betrachtet werden.

**Quelle [1]** Müller 2017, Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte, Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik der TU Dresden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) → **Verfügbar unter** <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aktuelles/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern?file=files/media/corporate-portal/aktuelles/2018/Technische%20und%20wirtschaftliche%20Bewertung%20alternativer%20Antriebskonzepte%281%29.pdf>

Zu 5)

Das gegenwärtige Betriebskonzept auf der Weschnitztalbahn erfordert im werktäglichen 30-Minuten-Takt drei, am Wochenende (60-Minuten-Takt) zwei Fahrzeuge. In einer Untersuchung von Ulrich Grosse im Auftrag des Kreises Bergstraße und des VRN aus dem Jahr 2000 [2] wird auf S.41 eine Betriebsvariante der Weschnitztalbahn unter der Annahme einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach analysiert:

*„Die Wiedereinführung einer Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach im Taktverkehr und gleichzeitigem Einsatz von spurtarken Dieselleichttriebwagen würde für die Weschnitztalbahn einen Quantensprung beim Angebot bedeuten. Mit dem Einsatz von nur 2 Triebwagen [...] und dem entsprechenden Fahrpersonal könnte durchgehend ein 30-Minuten-Takt angeboten werden [...]. Für den 30-Minuten-Takt werden heute drei Züge benötigt. Die Differenz von einem Zug entspricht den überlangen Standzeiten insbesondere in Fürth, aber auch in Weinheim. Eine Kreuzungsverlagerung nach Mörlenbach würde also schienenseitig effizienzsteigernd wirken.*

*Zugleich wäre mit den Kreuzungszeiten [...] in Mörlenbach, den Wenden [...] in Fürth und in Weinheim eine hervorragende Basis für die Erarbeitung eines integralen Bedienungssystems nicht nur im Untersuchungsraum, sondern auch hinsichtlich der vertaketen Nahverkehre auf der Main-Neckar-Bahn gelegt.“*

Unverständlicherweise wurden aus diesen Erkenntnissen keine politischen Konsequenzen für die Weschnitztalbahn (Investition in Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach) gezogen, sodass weiterhin ein äußerst ineffizientes Betriebskonzept gefahren wird. Aus Grundsätzen der Sparsamkeit und einem verantwortlichen Umgang mit öffentlichen Mitteln sollten daher Planungen für eine Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach aufgenommen werden. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn

Rücksicht zu nehmen. Der Standort für die Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach sollte so gewählt werden, dass eine Begegnung von Zügen der Überwaldbahn und Weschnitztalbahn, sowie eine Flügelung (An-/Abkoppeln von Zugteilen im Bahnhof mit anschließender Weiterfahrt der Zugteile in verschiedene Richtungen) möglich bleibt.

**Quelle [2]** Grosse 2000, Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn Mörlenbach – Wald-Michelbach (– Wahlen), im Auftrag von Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH und Kreis Bergstraße

Zu 6)

Im Gegensatz zu den Städten Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim entlang der Bergstraße, sind die Gemeinden und Orte im Ried nur unzureichend mit Umstiegen und langen Reisezeiten an das Oberzentrum Darmstadt angebunden. Zwar gibt es z.B. mit der Umsteigemöglichkeit zu Bussen in Riedstadt-Goddelau durchaus regelmäßige Verbindungen über die Riedbahn nach Darmstadt, jedoch sind diese in der Regel einerseits sehr zeitraubend, andererseits führt die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu einer Abneigung der Kunden solche Umsteigeverbindungen zu nutzen, da ein Stranden in Riedstadt-Goddelau im schlimmsten Fall verständlicherweise abschreckt.

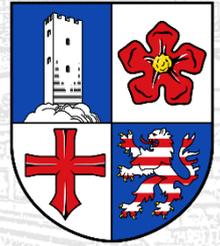
Durch eine schnelle Direktverbindung Worms – Darmstadt über Biblis, Groß-Gerau Dornberg und Weiterstadt können Anschlussängste genommen und neue leistungsfähige Verbindungen (z.B. zum Gewerbegebiet in Weiterstadt-Riedbahn, u.a. mit EKZ „Loop 5“) realisiert werden, die im Status quo nicht oder nur umständlich bestehen. Insbesondere für Studierende der TU Darmstadt, Hochschule Darmstadt oder in Darmstadt arbeitende Berufstätige, die in Hofheim, Biblis und Groß-Rohrheim wohnen, böte eine solche anschlussangstbefreite Verbindung eine konkurrenzfähige Alternative zum eigenen Pkw.



---

Peter Castellanos, den 18.2.2019

**PRO BAHN Starkenburg e.V.**



## Resolution

---

**Titel/Anliegen:** Tarifumstellung IC-Linie 26

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße stellt fest:

Im Dezember 2018 wurde die IC-Linie 26 Karlsruhe – Heidelberg – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt – Kassel – Hamburg – Stralsund auf ICE-Fahrzeuge umgestellt. Die IC-Linie 26 stellt auf dem Abschnitt Frankfurt – Heidelberg zusammen mit der IC-Linie 62 Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg ein Fernzugangebot im 60-Minuten-Takt bereit.

Mit der Umstellung der IC-Linie 26 auf die neuen ICE-Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG auch den Tarif umgestellt (bisher „Produktklasse IC/EC“, jetzt „Produktklasse ICE“). Durch diese Umstellung können Inhaber von Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC die ICE-Züge nicht nutzen, da diese i.d.R. nicht in den Zügen der Produktklasse ICE gültig sind. Bis zum 31.3.2019 räumt die DB eine Übergangszeit für die Nutzung von ICE-Zügen für Kunden mit Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC ein. Ab dem 1.4.2019 ist es jedoch vollständig verboten ICE-Züge mit IC/EC-Fahrscheinen zu nutzen.

Durch die eben beschriebene Tarifumstellung ergeben sich große Nachteile für Inhaber von Fahrkarten für die Produktklasse IC/EC:

- Fahrkarten der Produktklasse ICE sind erheblich teurer, als jene der Produktklasse IC/EC. Da sich am Grundangebot (Reisezeit und Reisekomfort) keine bis unwesentliche Verbesserungen durch den Einsatz von modernisierten ICE-T-Triebzügen ergeben, sind die zusätzlichen Kosten für die Kunden als unverhältnismäßig zu bezeichnen. Für Inhaber von Verbundzeitkarten des RMV und VRN, die neben Bussen und Straßenbahnen bisher alle Fernverkehrszüge entlang der Bergstraße über den sehr preiswerten IC-Zuschlag mitnutzen konnten, ergeben sich besonders schwerwiegende finanzielle Nachteile ohne spürbaren Komfortgewinn. Unter gleichem Angebot führt die Tarifumstellung zu unverhältnismäßigen Preissteigerungen von bis zu 72%<sup>1</sup>.
- Die Nutzbarkeit des Fernverkehrs wird erschwert, indem zwischen Heidelberg und Frankfurt nur noch ca. jeder zweite Fernzug – im Wesentlichen die verbliebenen Regelzüge der IC-Linie 62 – genutzt werden können, was

---

<sup>1</sup> PRO BAHN Starkenburg, Pressemitteilung vom 3.12.2018, <https://www.pro-bahn.de/starkenburger/nur-noch-alle-2h-zuschlagsfrei/>

die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes und damit die Flexibilität für Kunden erheblich einschränkt. Vor allem IC-Pendlern nach Heidelberg oder Walldorf stehen künftig neben den verbliebenen langsameren Regionalbahnen im 60-Minuten-Takt nur noch die verbliebenen IC-Züge zur Verfügung, was auf die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes ebenfalls einschränkend, für Fahrgäste folglich unattraktiv wirkt

- Ein Ausweichen auf die verbliebenen IC- und Regionalzüge ist angesichts schon heute angespannter Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit und stellenweise längeren Reisezeiten durch häufigeres Halten oder Umsteigezwänge – die IC-Linie 62 hält i.d.R. nicht in Walldorf – keine hinreichende Alternative. Erschwerend hinzu kommt, dass die Regionalzüge in Stoßzeiten oft fast überfüllt sind und ihr Fahrtenangebot zum 1.4.2019 nicht ausgeweitet wird. Es ist anzunehmen, dass sich ab dem 1.4.2019 erhebliche Kapazitätsprobleme auf einzelnen Fahrten im Regionalverkehr auf der Main-Neckar-Bahn einstellen werden.

Es steht zu erwarten, dass die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen, nach denen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ausschließlich eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, kein Interesse an einer kundenorientierten Tarifregelung zugunsten einer Nutzung von ICE-Zügen durch Verbundzeitkarteninhaber haben wird.

Für einen wirksamen Eingriff in die Tarifhoheit der eigenwirtschaftlich agierenden DB Fernverkehr AG existieren derzeit keine rechtlichen Grundlagen. Insofern sollte seitens der Bundespolitik der durch den Bundesrat geforderte und bisher im Deutschen Bundestag noch nicht diskutierte Entwurf für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018) zur Debatte gestellt werden. Durch das im benannten Entwurf für ein SPFV-Gesetz benannte Instrumentarium des SPFV-Plans könnte ein geregelter Einfluss des Bundes auf die Gestaltung von SPFV-Angeboten und -Tarifen ermöglicht werden.

Damit könnte eine Grundlage dafür geschaffen werden, gemeinwirtschaftlichen Interessen (Kundenbedürfnisse, Daseinsvorsorge) in der Gestaltung von SPFV-Tarifen ggü. den gewinnorientierten Interessen der derzeit privatwirtschaftlich agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, mehr Gewicht zu verleihen. Um dies zu erreichen sind die Bundestagsabgeordneten aus dem Kreis Bergstraße gefragt die hier geschilderten Interessen der Fahrgäste ggü. der Bundesregierung entsprechend zu artikulieren und wenigstens eine Behandlung im Bundestag innerhalb der aktuellen Legislaturperiode herbeizuführen.

Vor diesem Hintergrund erklärt der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße:

### **Die DB Fernverkehr AG ist kurz- bis mittelfristig aufgefordert ...**

- 1. ... für Inhaber von Verbundzeitkarten mindestens ein preiswertes ICE-Zuschlagsticket anzubieten, damit die für die Kunden unverhältnismäßig hohen Zusatzkosten für das neue Angebot im Vergleich zur Situation vor der Umstellung der IC-Linie 26 auf ICE-Fahrzeuge, ausgeräumt werden. Wünschenswert wäre eine Anerkennung von Verbundfahrausweisen mit IC-Zuschlag ohne Zusatzkosten.**

2. ... im Einvernehmen mit der VRN GmbH und der RMV GmbH eine kundenorientierte Anschlussregelung für die Nutzung von ICE-Zügen für Verbundzeitkarteninhaber mit IC-Zuschlag oder einem vergleichbaren Angebot zu vereinbaren, sofern die unter 1. benannten (Teil-)Forderungen nicht als erfüllbar angesehen werden. Noch vor Ablauf der Kulanzfrist am 31.3.2019 sollten Verhandlungen hierzu aufgenommen werden.

Sofern die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht bereit ist auf die unter 1. und 2. beschriebenen Forderungen einzugehen, sind die Bundestagsabgeordneten Dr. Michael Meister, Christine Lambrecht und Till Mansmann aufgefordert die Bundesratsinitiative zugunsten eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes (Bundestags-Drucksache 19/2074) noch in dieser Legislatur aufzugreifen und zur Diskussion in den Bundestag zu bringen. Der Bundesrat wird im selben Fall ebenfalls dazu aufgefordert eine Behandlung seines oben erwähnten Entwurfs für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz im Bundestag einzufordern. Langfristig sollen sowohl die hier angesprochenen Bundestagsabgeordneten, als auch der Bundesrat auf gemeinwirtschaftlich orientierte rechtliche Rahmenbedingungen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Akteuren im SPFV hinwirken, um eine tarifliche Integration zwischen ÖPNV (einschließlich Schienenpersonennahverkehr) und SPFV zu erreichen.



---

Peter Castellanos, den 18.2.2019  
Sprecher Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße

ANLAGE:

- Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018

**ANLAGE 3:**

**Erledigungsvermerk zu Änderungswünschen des FGB zum NVP (Stand 01/2020)**

Änderungswunsch (Abschnittsnr. in der Stellungnahme)		<u>Erledigungsvermerk</u>		
		Änderungswunsch wurde im Erstentwurf des NVP...		
		... vollständig berücksichtigt	... teilweise berücksichtigt	...nicht berücksichtigt. Begründung wird dem FGB schriftlich zur Verfügung gestellt.
	3.1.			
Mobilitätsleitbild und Ziele	3.2.1.			
	3.2.2.			
	3.2.3.			
	3.2.4.			
	3.2.5.			
	3.2.6.			
	3.2.7.			
	3.2.8.			
	3.2.9.			
	3.3.			
	3.4.			
	3.5.			
Anforderungs- liste	3.6.1.			
	3.6.2.			
	3.6.3.			
	3.6.4.			
	3.6.5.			
	3.6.6.			
Maßnahmenpriorisierung	3.7.1.1.			
	3.7.1.2.			
	3.7.1.3.			
	3.7.2.1.			
	3.7.2.2.			
	3.7.2.3.			
	3.7.2.4.			
	3.7.2.5.			
	3.7.2.6.			
	3.7.2.7.			
	3.7.2.8.			
3.7.2.9.				
3.7.2.10.				
Ergänzungen/Modifikationen Maßnahmenliste II	3.8.1.			
	3.8.2.			
	3.8.3.			
	3.8.4.			
	3.8.5.			
	3.8.6.			
	3.8.7.			
	3.8.8.			
	3.8.9.			
	3.8.10.			
	3.8.11.			
	3.9.			