



ÖPNV & Verkehrswende

Zukunft und Entwicklung des ÖPNV im Kreis Bergstraße

Peter Castellanos – GRÜNE RUNDE Bensheim – 07.12.2020



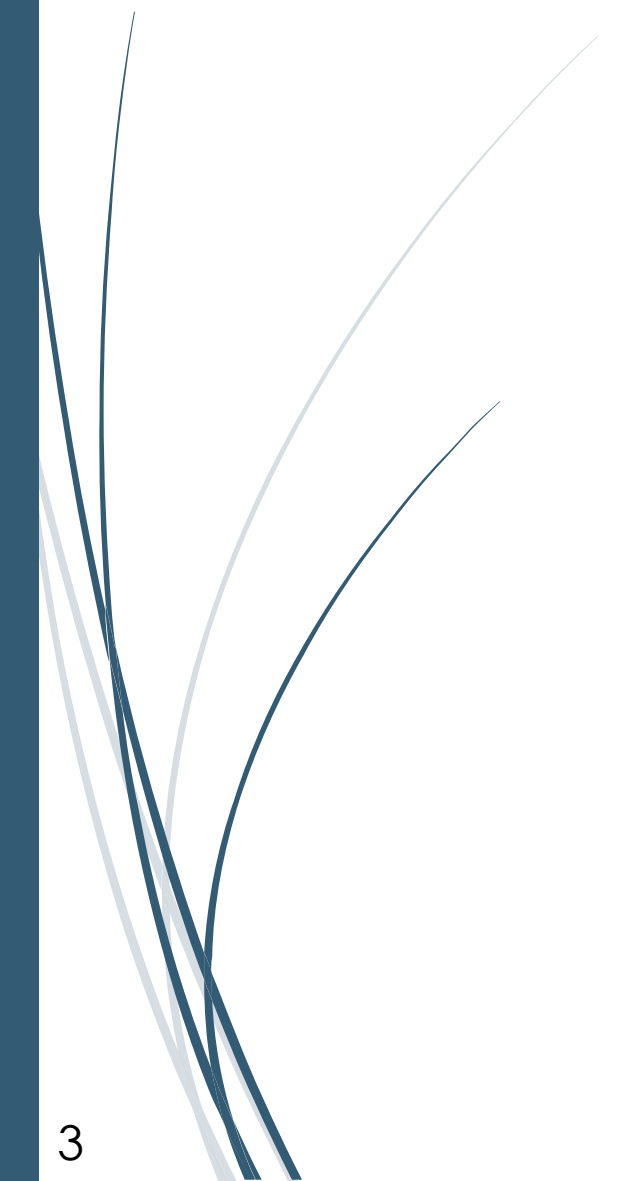
Inhalt

① Grundlagen

- ➔ Wichtige Begriffe, um die Welt des ÖPNV besser zu verstehen
- ➔ Was wollen ÖPNV-Kunden eigentlich?
- ➔ Warum muss der ÖPNV ausgebaut werden?

② ÖPNV im Kreis Bergstraße und in Bensheim

- ➔ Was bringt der nächste Fahrplanwechsel und der Nahverkehrsplan?
- ➔ Kommt die Verkehrswende?



1

Grundlagen

ÖPNV verstehen – wichtige Begriffe

Ö P N V

ÖPNV verstehen – wichtige Begriffe

Ö P N V

öffentlicher

ÖPNV verstehen – wichtige Begriffe

Ö P N V

Öffentlicher

Personen

ÖPNV verstehen – wichtige Begriffe

Ö P N V

Öffentlicher

Nahverkehr

Personen

ÖPNV verstehen – Produkte

Ö P N V

Öffentlicher **P**ersonen **N**ahverkehr

RB

HLB

Ruftaxi

S-Bahn

Bus

VIA

RE

IRE

Rufbus

Ö P F V

Öffentlicher **P**ersonen **F**ernverkehr

Snälltåget

IC

Nightjet

ECE

ICE

Fernbus
(z.B. Flixbus)

NEX

Flixtrain

Alpen Express

① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Produkte

Ö P N V

Öffentlicher **P**ersonen **N**ahverkehr

SPNV

Schienenpersonen-
nahverkehr

RB

HLB

Ruftaxi

S-Bahn

Bus

VIA

RE

IRE

Rufbus

ÖSPV

Öffentlicher Straßen-
personenverkehr

Ö P F V

Öffentlicher **P**ersonen

SPFV

Schienenpersonen-
fernverkehr

Snälltåget

IC

Nightjet

ECE

ICE

Flixtrain

Fernbus
(z.B. Flixbus)

NEX

Alpen Express

ÖPNV verstehen – Akteure

Ö P N V

Öffentlicher **P**ersonen **N**ahverkehr

RMV **VGG** **Kreis**
Kreisfreie **VRN** **RNN**
Stadt **LNVG-GG** **OREG**
DADINA **RNV** **DB Regio**

Ö P F V

Öffentlicher **P**ersonen **F**ernverkehr

BahnTouristikExpress **Transdev**
Bundesrepublik
Deutschland
Leo Express
DB Fernverkehr

① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Akteure

ÖPNV

Öffentlicher **P**ersonen **N**ahverkehr

Verkehrs-
verbünde

Verkehrs-
unternehmen

Aufgabenträger

LNO

Lokale Nahverkehrs-
organisation

RMV

VGG

Kreis

VRN

RNN

Kreisfreie
Stadt

LNVG-GG

OREG

DADINA

RNV

DB Regio

ÖPFV

Öffentlicher **P**ersonen **F**ernverkehr

BahnTouristikExpress Transdev

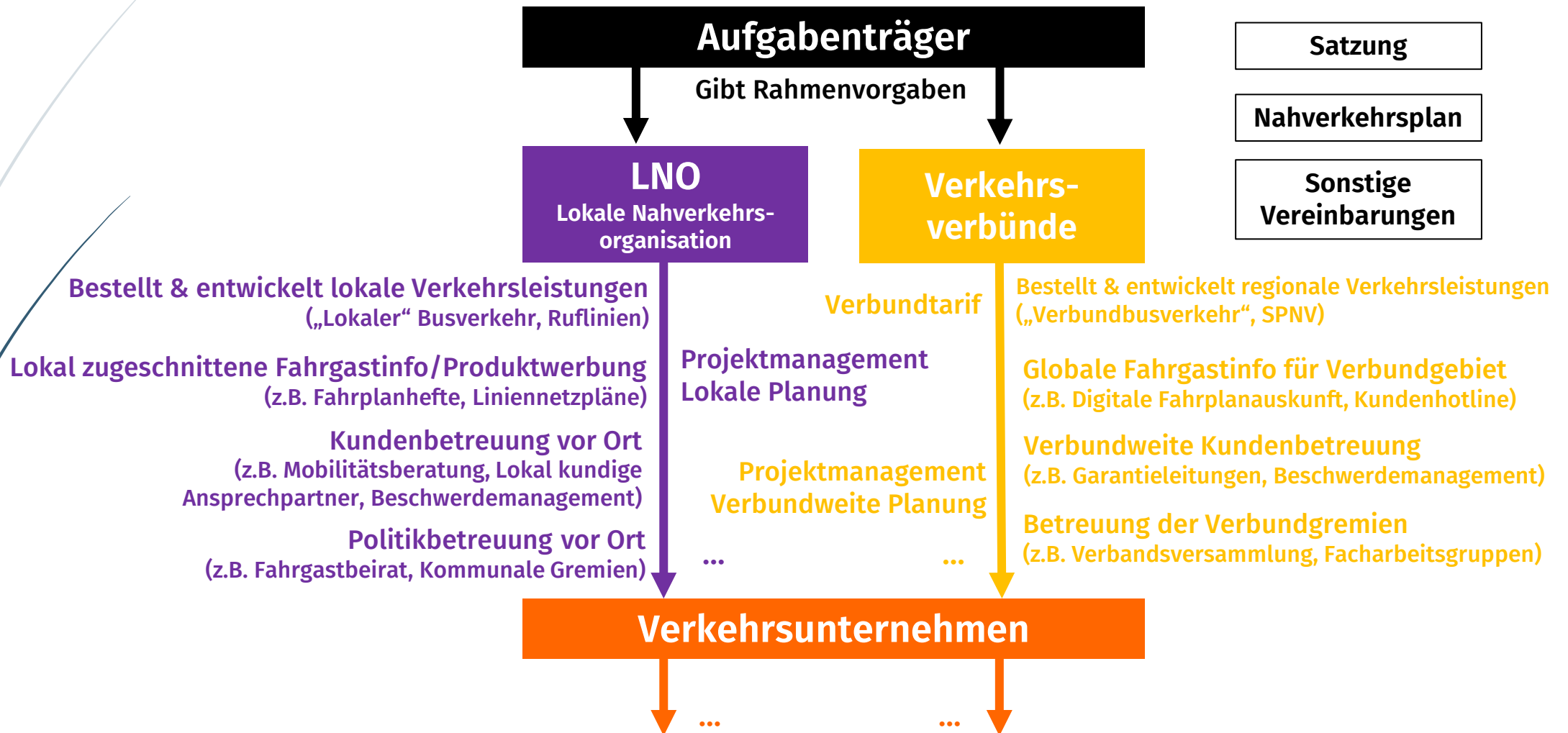
Bundesrepublik
Deutschland

Leo Express

DB Fernverkehr

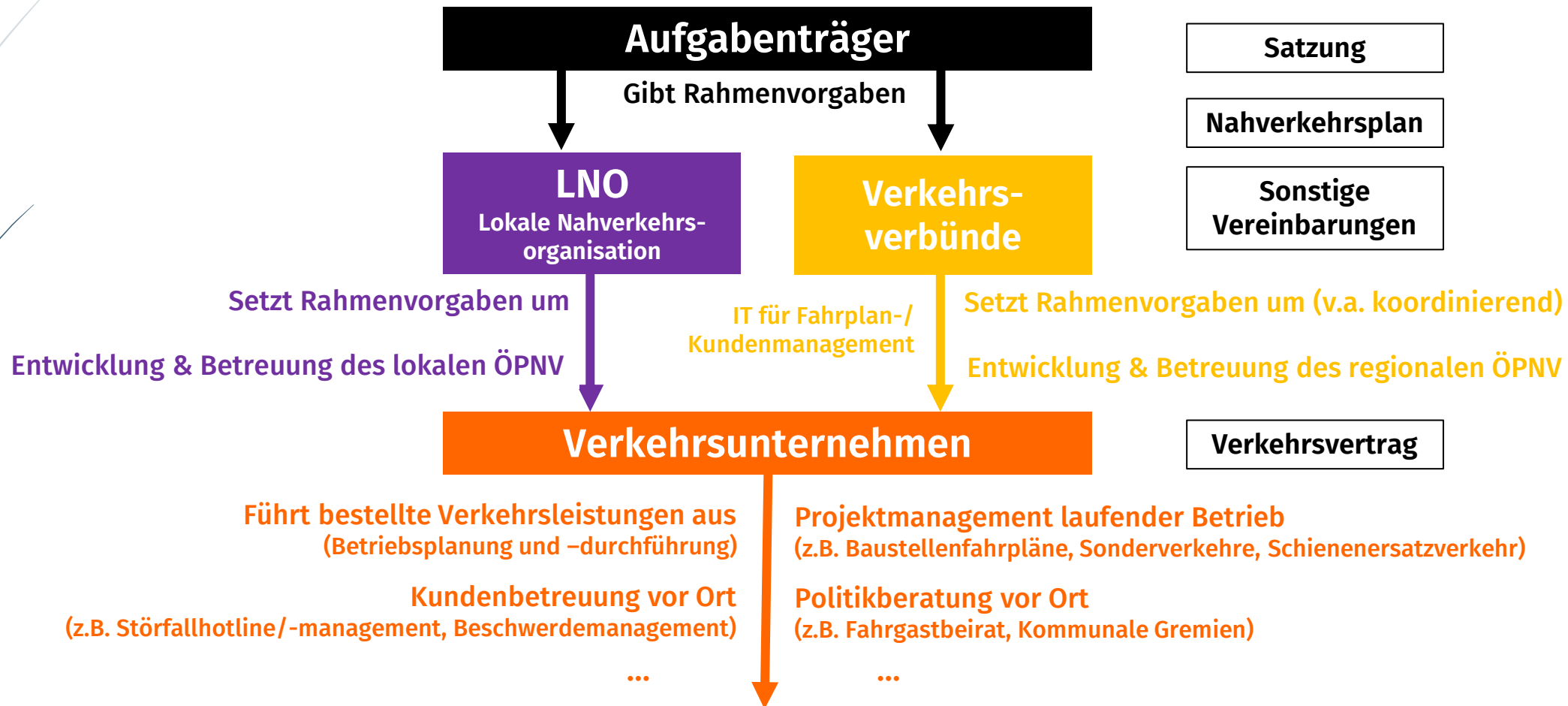
① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Wer macht was?



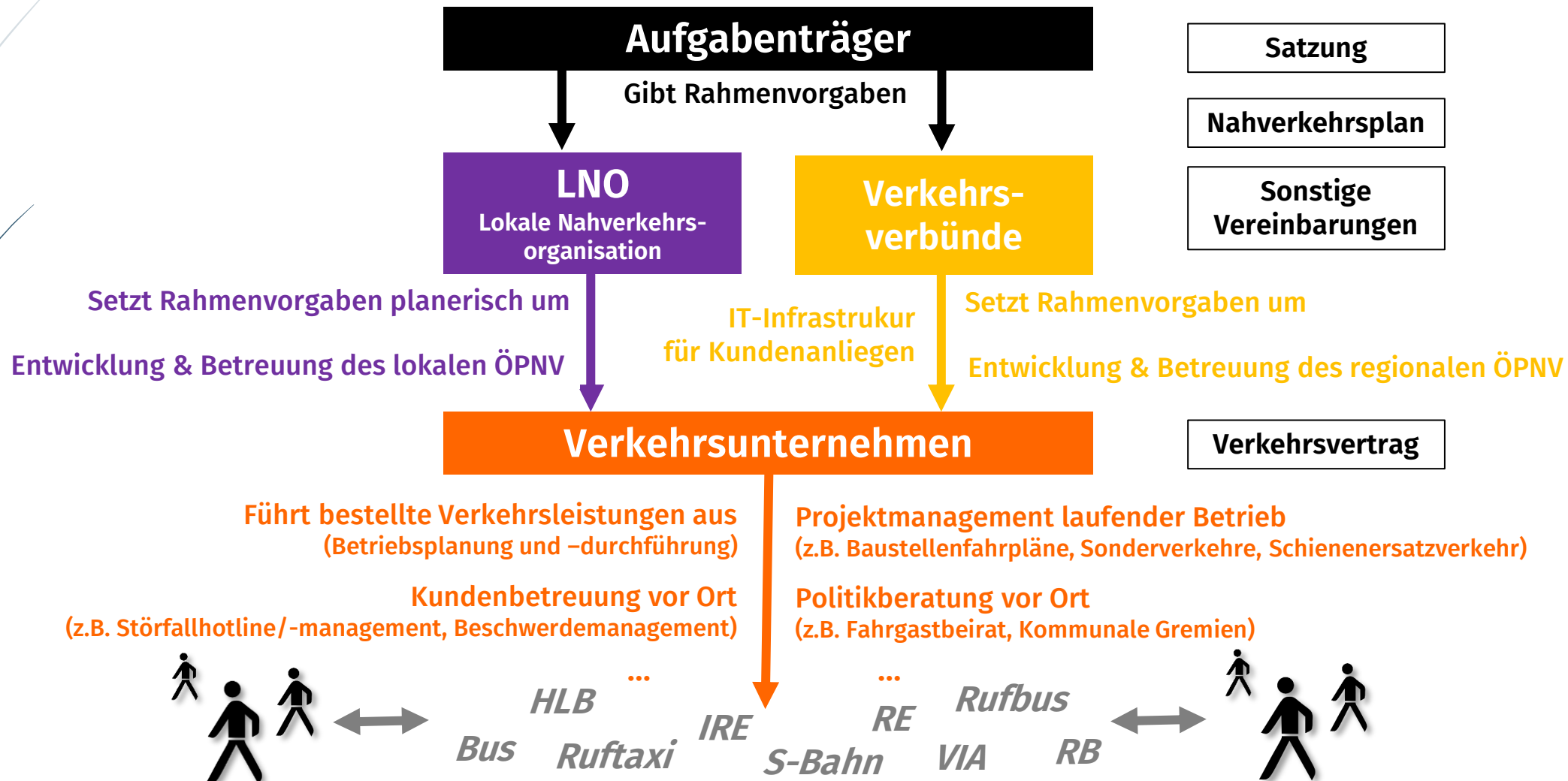
① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Wer macht was?



① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Wer macht was?



① Grundlagen

ÖPNV verstehen – Wer macht was?



① Grundlagen

ÖPNV verstehen – die Praxis



- Was ist das?
- Wo und wann kommt das zum Einsatz?

ÖPNV verstehen – die Praxis



- Hecklastträger für erweiterte Fahrradmitnahme
- Im Einsatz seit 2017 an Wochenenden und Feiertagen im Sommer auf der Linie 665 Bensheim – Reichelsheim – Erbach

ÖPNV verstehen – die Praxis

- Politikbetreuung – hier: Kreisgremien
„Wer ist zuständig für den RMV-VRN-Übergangstarif?“

TOP 3 – VRN-Mobilitätsgarantie / Tarifintegration Ruftaxi

(2 Anträge des FGB s. Protokoll zur 5. Sitzung des FGB am 08.11.2018)

Antrag zur VRN-Mobilitätsgarantie (Ausweitung und Marketing)

Herr Schweitzer, VRN, führt aus, dass die VRN-Mobilitätsgarantie für Zeitkarteninhaber (außer Zeitkarten im Ausbildungsverkehr) schon vor ca. 9 Jahren eingeführt wurde. Eine Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie auch auf Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (z.B. MAXX-Tickets, Semester-Tickets) wird vom VRN derzeit thematisiert und angestrebt. Die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie soll zudem durch Marketing-Aktionen weiter bekannt gemacht werden.

Die Zuständigkeit für die Mobilitätsgarantie im Übergangstarifbereich liegt allerdings ausschließlich beim RMV.

ÖPNV verstehen – die Praxis

- Politikbetreuung – hier: Kreisgremien
„Wer ist zuständig für den RMV-VRN-Übergangstarif?“

TOP 3 – VRN-Mobilitätsgarantie / Tarifintegration Ruftaxi

(2 Anträge des FGB s. Protokoll zur 5. Sitzung des FGB am 08.11.2018)

Antrag zur VRN-Mobilitätsgarantie (Ausweitung und Marketing)

Herr Schweitzer, VRN, führt aus, dass die VRN-Mobilitätsgarantie für Zeitkarteninhaber (außer Zeitkarten im Ausbildungsverkehr) schon vor ca. 9 Jahren eingeführt wurde. Eine Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie auch auf Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (z.B. MAXX-Tickets, Semester-Tickets) wird vom VRN derzeit thematisiert und angestrebt. Die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie soll zudem durch Marketing-Aktionen weiter bekannt gemacht werden.

Die Zuständigkeit für die Mobilitätsgarantie im Übergangstarifbereich liegt allerdings ausschließlich beim RMV.

Ach, ja?

Quelle: Protokoll zur 6. Sitzung des Fahrgastbeirats | 06.03.2019

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

ÖPNV verstehen – die Praxis

- Politikbetreuung – hier: Kreisgremien
„Wer ist zuständig für den RMV-VRN-Übergangstarif?“



Ist das so?

Der bestehende Übergangstarif zwischen dem VRN und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist ausschließlich Angelegenheit des RMV. Er ermöglicht eine durchgehende Tarifierung auf Fahrten zwischen dem Kreis Bergstraße und einem definierten Teil des RMV-Gebiets (bis maximal RMV-Preisstufe 6 und im Rahmen einer speziellen Übergangspreisstufe 17). Für Fahrten auf Relationen, die ausschließlich im VRN-Gebiet verlaufen, werden Fahrkarten des RMV-VRN-Übergangstarifs nicht angeboten.

ÖPNV verstehen – die Praxis

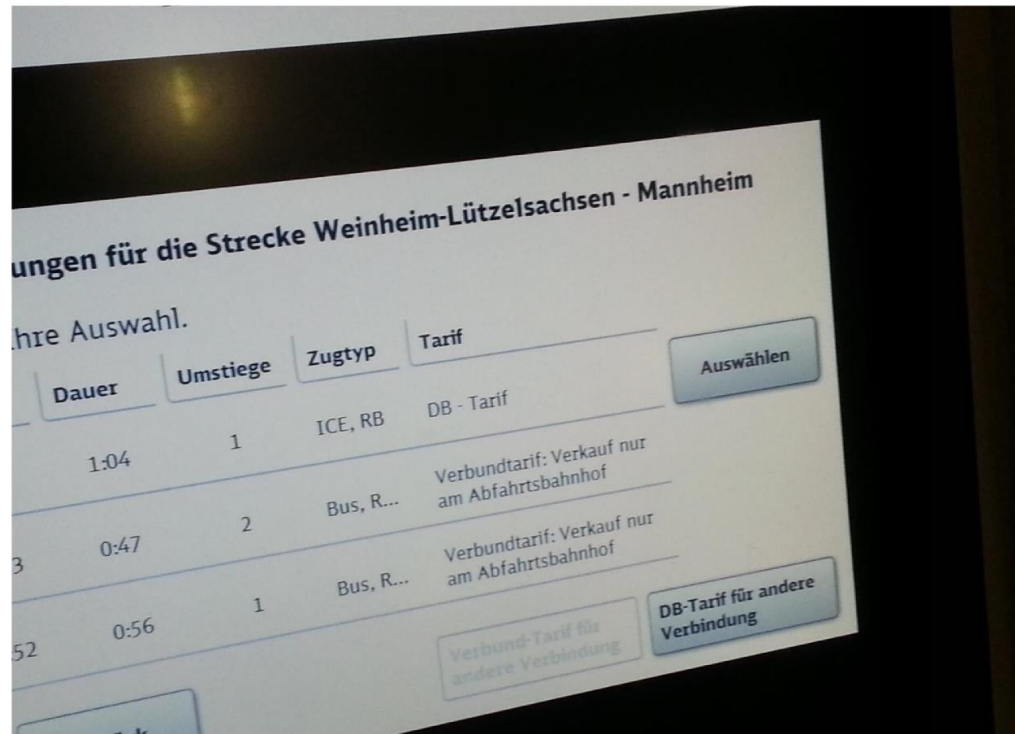
- Politikbetreuung – hier: Kreisgremien
„Wer ist zuständig für den RMV-VRN-Übergangstarif?“

Ähm... Nein! Hinweis des RMV zum Anhörungsentwurf:

AE_RM.V.3	S.62	Der VRN-/RMV-Übergangstarifs t keinesfalls ausschließlich Angelegenheit des RMV. Dabei handelt es sich dem Grunde nach um einen zwischen VRN und RMV vereinbarten Kooperationstarif. Dass dieser dem Muster	T	Der erste Satz im vorletzten Absatz auf S.62 wird vollständig gestrichen und durch folgende Formulierung ersetzt: "Beim bestehenden Übergangstarif zwischen dem VRN und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) handelt es sich um einen zwischen beiden Verbünden vereinbarten Kooperationstarif, der dem Muster und den Preisen des RMV-Tarifs folgt."	BS	Kap. 2.4.1
		und den Preisen des RMV-Tarifs folgt, ist eine der Einfachheit und Praktikabilität geschuldete Entscheidung - es sind dennoch weitere Kooperationsformen denkbar. Auch wenn die Preise im RMV-Aufsichtsrat beschlossen werden, kann zumindest die Tarifgebietsstruktur im Übergangsbereich im Einvernehmen geändert werden.				

① Grundlagen

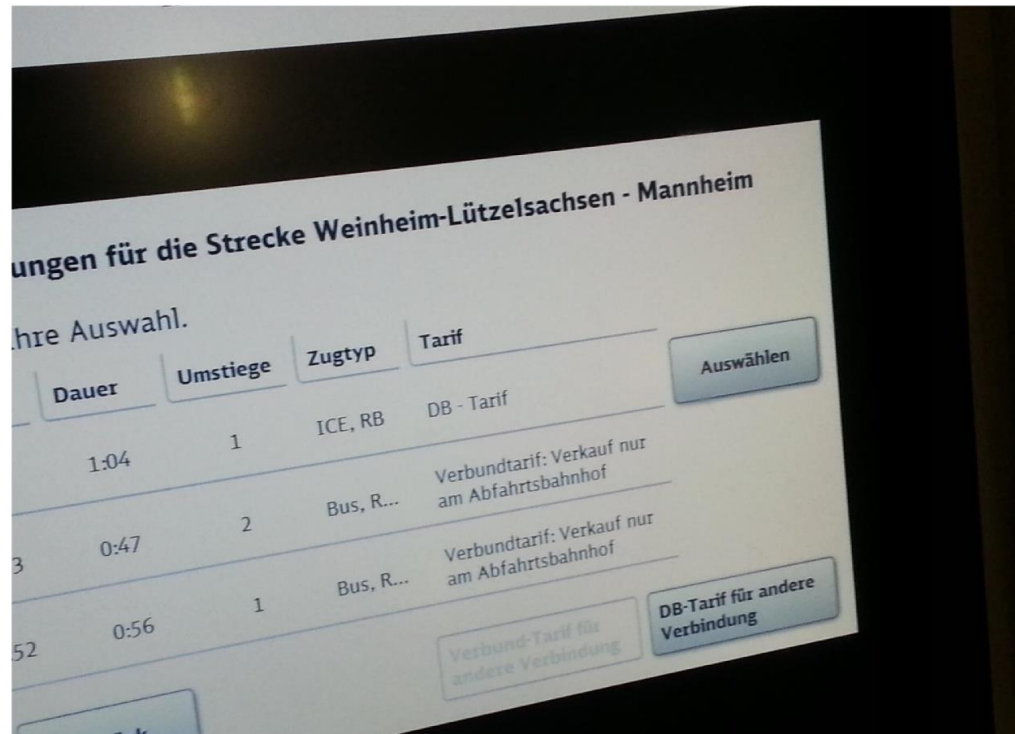
ÖPNV verstehen – die Praxis



- Frage 1 | Wie kommt man am DB-Automaten an ein Hessenticket?
- Frage 2 | Wieso kann man den Verbundtarif nur am Abfahrtsbahnhof kaufen?

① Grundlagen

ÖPNV verstehen – die Praxis



- Frage 1 | Zu finden unter „Verkehrsverbünde“ – nicht unter „Ländertickets“
- Frage 2 | Erschließt sich noch nicht einmal dem ÖPNV-versierten Zeitkarten-Kunden

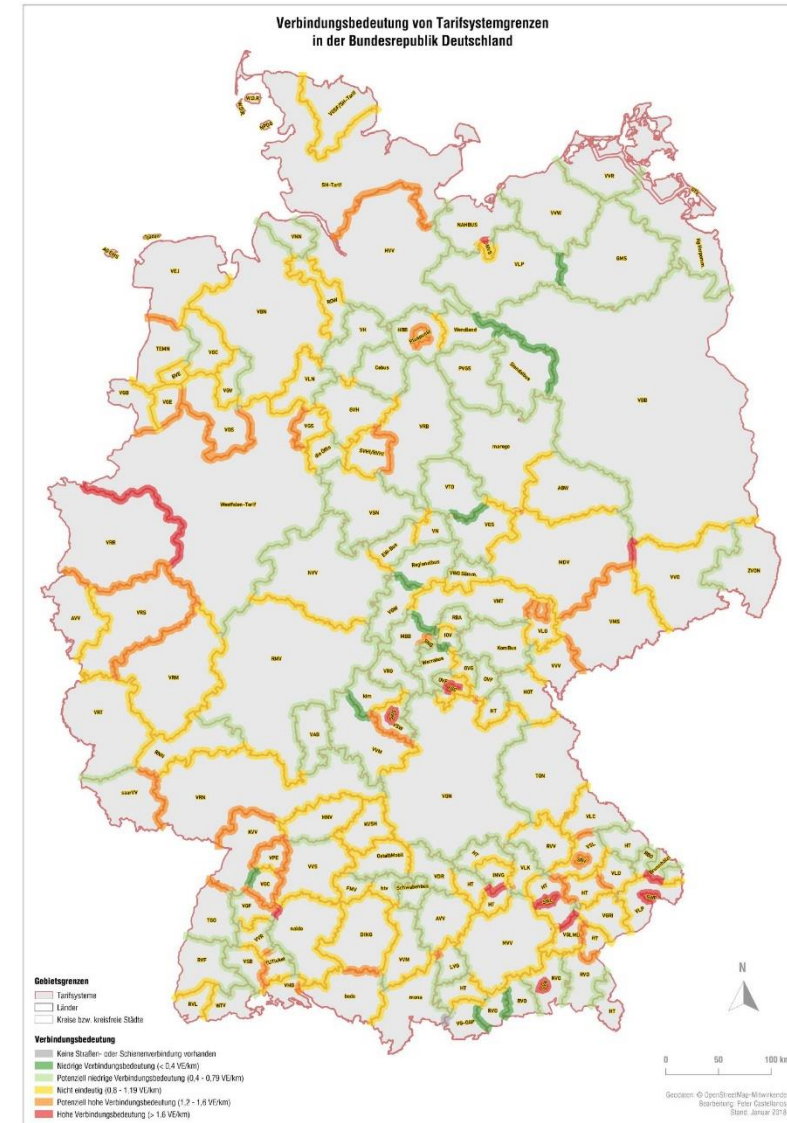
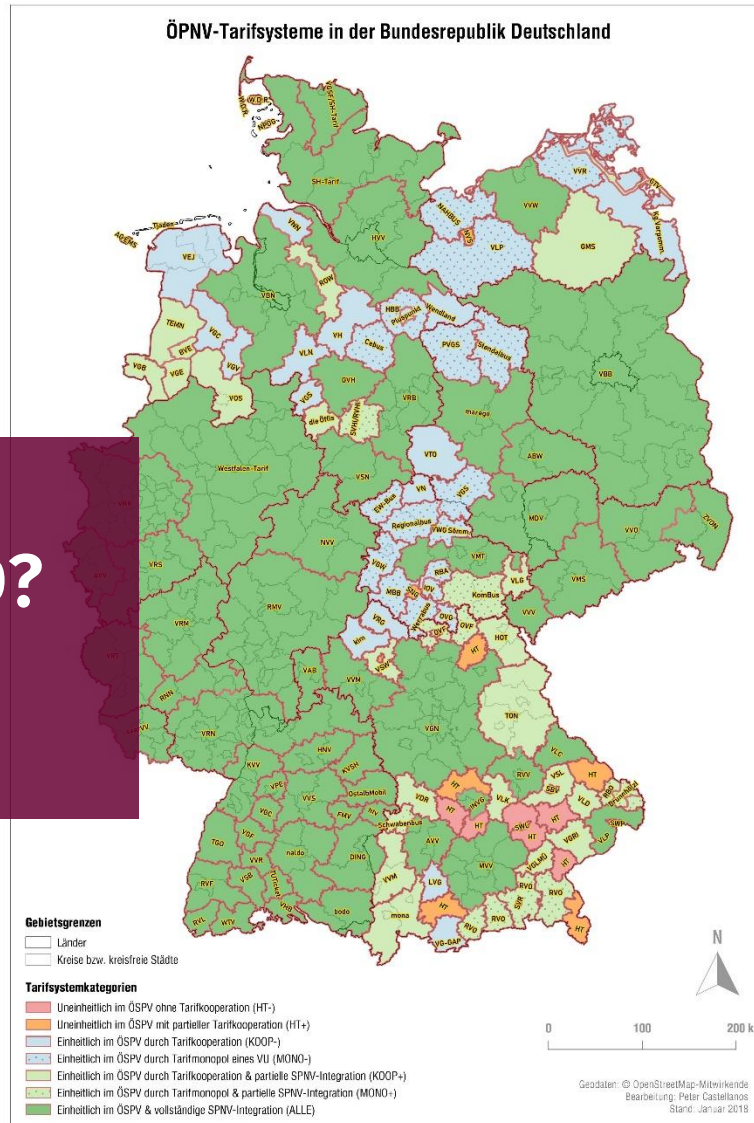
① Grundlagen

ÖPNV verstehen – die Praxis

Exkurs

- Wer kennt die rund 140 Tarifsysteme in der BRD?
- Oder die rund 345 Tarifsystemgrenzen?

Quelle: Bestandsaufnahme und Optimierungspotenziale von Übergangsbereichen zwischen ÖPNV-Tarifsystemen | Castellanos | 05.02.2018



① Grundlagen

ÖPNV-Kunden – Wunsch

➔ Grundlegende Anforderungen an ÖPNV

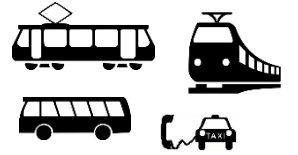
- + Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden
- + Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr
- + Leichte Informationsbeschaffung (Orientierung und Sicherheit v.a. für Neukunden!)
- + Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV („Kundennähe“)
- + Abgestimmte (pünktliche) Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)
- + Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung
- + Fokus von Angebot und Planung liegt auf allen gesellschaftlichen Gruppen
- + Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarife
- + Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen
- + Im Störfall ist man dank Mobilitätsgarantien nicht „verloren“ (besonders außerhalb von Städten wichtig!)



➔ Subventioniert VON Öffentlichkeit mit größtmöglichem Nutzen FÜR Öffentlichkeit

① Grundlagen

ÖPNV-Kunden – Wirklichkeit



➔ Gegenwart im Kreis Bergstraße

+/- **Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden**

- **Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr**

- **Leichte(!) Informationsbeschaffung** (Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)

- **Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zu Verknüpfungspunkten zum ÖPNV** („Kundennähe“)

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

+/- **Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung**

- **Fokus von Angebot und Planung liegt auf allen gesellschaftlichen Gruppen**

- **Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote**

+/- **Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen**

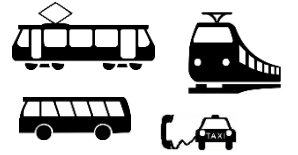
+/- **Im Störfall ist man dank Mobilitätsgarantie nicht „verloren“** (besonders außerhalb von Städten wichtig!)



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

① Grundlagen

ÖPNV-Kunden – Wirklichkeit



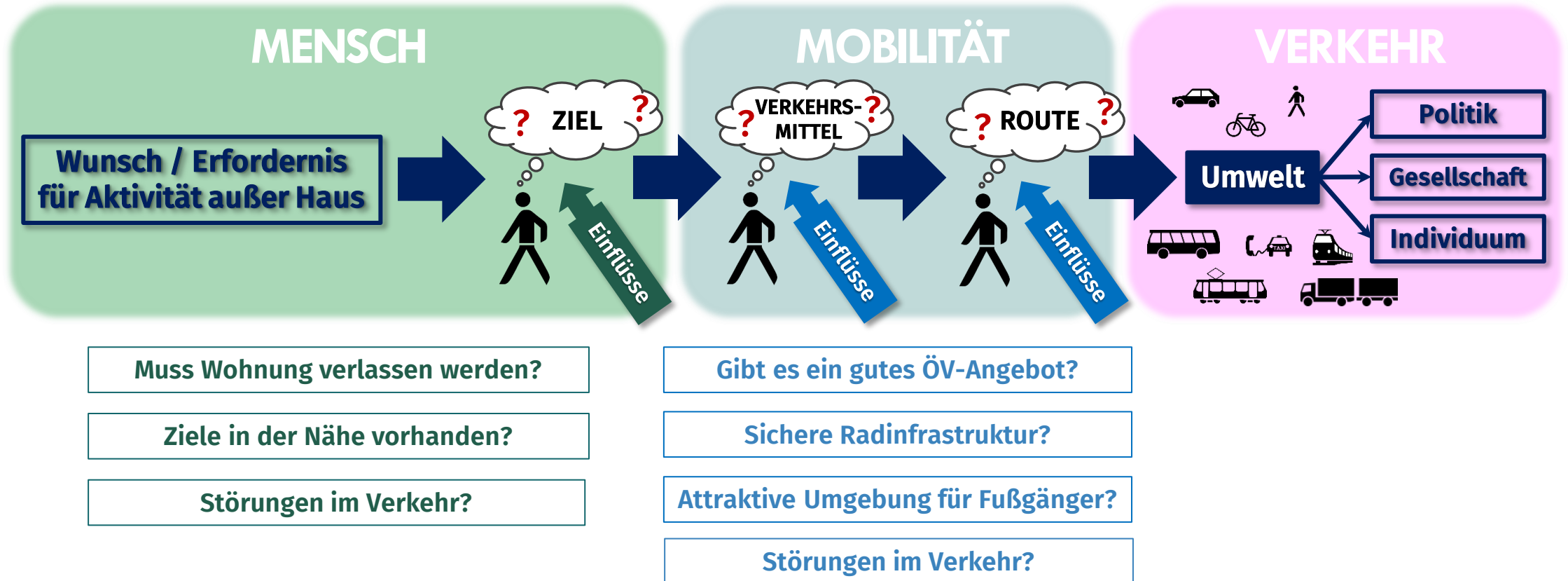
➔ Prognose° für den Kreis Bergstraße

- (+) Durchgängiges Angebot bis in die Nachtstunden
- (+) Übersichtliche und dichte Taktung, sofern Angebot im Linienverkehr
 - **Leichte(!) Informationsbeschaffung** (Orientierung und Sicherheit für Neukunden!)
- (+) Einfache Zugänglichkeit mit kurzen Wegen zum ÖPNV („Kundennähe“)
- (+) Abgestimmte (pünktliche) Anschlüsse (im Optimalfall „Integraler Taktfahrplan“ mit Rundumanschlüssen)
- +/- Übersichtliche und möglichst direkte Linienführung
 - + Fokus von Angebot und Planung liegt auf allen gesellschaftlichen Gruppen
- +/- Leicht verständliche und auf verschiedene Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote
- +/- Komfortabler Aufenthalt an Haltestellen
- +/- Im Störfall ist man dank Mobilitätsgarantie nicht „verloren“ (besonders außerhalb von Städten wichtig!)

➔ Subventioniert VON Öffentlichkeit mit langsam wachsendem Nutzen FÜR Öffentlichkeit

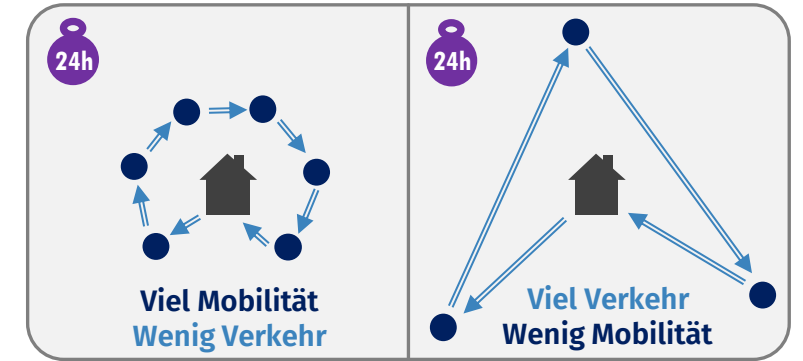
① Grundlagen

Mobilität = Verkehr?



① Grundlagen

Mobilität = Verkehr?



➔ Räumliche Mobilität

- ➔ **Mobilität ≠ Verkehr** → Verkehr ist Ergebnis eines Entscheidungsprozesses („ausgeführte Mobilität“)
- ➔ Wesentliche Kenngröße: **Wege pro Zeiteinheit** ($\triangleq$ Außer-Haus-Aktivitäten pro Zeiteinheit)
- ➔ „Mobilitätseingeschränkt“ sind Menschen, ...
 - ... aufgrund ihrer Lebensumstände (Pkw-lose, Schüler,...)
 - ... aufgrund körperlicher Beeinträchtigungen
 - ... in besonderen Situationen (Mitführung Gepäck, Kinderwagen, etc.)



Mobilitätseinschränkungen sind nicht „Gott gegeben“, sondern entstehen durch fehlende Nutzerorientierung im Verkehrssystem

Sie liegen vor, wenn bestimmte Nutzergruppen keine Rahmenbedingungen vorfinden, die ihnen Mobilität ermöglichen



① Grundlagen

Verkehrswende

➤ Was ist das? – Grundsätzliche Ideen

- **Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen ausschl. mit nachhaltigen Verkehrsmitteln**
 - Umweltverträglich
 - Sozial verträglich

➤ Ziele

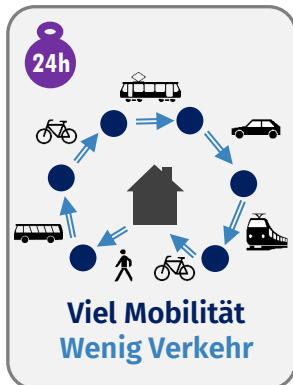
- **Nachhaltige Siedlungsentwicklung** – wo möglich, Verkehr reduzieren/vermeiden
 - Dezentrale Versorgung
 - Innenentwicklung vor Außenentwicklung

➤ **Stärkung Umweltverbund**

- **Attraktives Angebot einer Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln**
 - ➔ Förderung von Inter- & Multimodalität bzw. intelligenter Verkehrsmittelwahl
 - ➔ Pkw nur dann als Verkehrsmittel in Betracht ziehen, wenn es spezielle Anforderungen erfordern

➤ **Umgestaltung Flächennutzung im Straßenraum**

- ➔ Ausbau ÖPNV/Fuß/Rad/Carsharing etc. >> In vielen Richtlinien inzwischen Praxis
- ➔ Kompromisse zw. Flächeninanspruchnahme Pkw <> Verkehrsmittel des Umweltverbundes



Verkehrswende

➔ Wozu soll das gut sein? – Wer profitiert?

➔ Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen aussch. mit nachhaltigen Verkehrsmitteln

- ➔ Umweltverträglich → Erhaltung Lebensgrundlagen für Mensch und Ökosystem
- ➔ Sozial verträglich → Vereinbarkeit zwischen Individuum <> Wirtschaft <> Gesellschaft

➔ Ziele

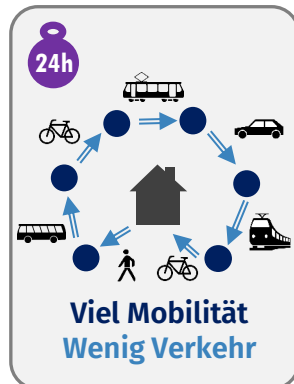
➔ Nachhaltige Siedlungsentwicklung – wo möglich, Verkehr reduzieren/vermeiden

- ➔ Dezentrale Versorgung → Stärkung der lokalen Wirtschaft / Nahversorgung
- ➔ Innenentwicklung vor Außenentwicklung
 - Stärkung Ortskern / Vermeidung Standorte auf „grüner Wiese“
 - Klimaschutz (Erhalt von Biotopen, Naherholungsgebieten, Landwirtschaft)

➔ Stärkung Umweltverbund

- ➔ Attraktives Angebot einer Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
 - Senkung Mobilitätskosten & Autoabhängigkeit
 - Steigerung gesellschaftlicher Teilhabe für finanziell schwache Gruppen
- ➔ Umgestaltung Flächennutzung im Straßenraum → „Leben statt Blech!“

Förderung von
Inklusion



Verkehrswende

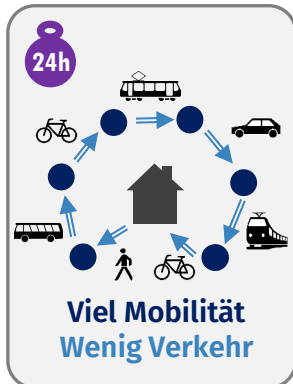
➔ Gesellschaftliche Herausforderungen – Angebotsgestaltung

➔ Integration sämtlicher Verkehrsmittel in eine „Mobilitätskarte“

- ➔ Optimalfall: Eine Fahrkarte für Bikesharing – Bahn – Fähre – Carsharing – Fernbus – Mitfahrzentrale – ...
- ➔ Verkehrsmittel sollten ihre „individuellen Stärken“ ausspielen, und nicht gegeneinander konkurrieren

➔ Schaffung von Grundlagen für leichten „Systemeinstieg“ in Umweltverbund

- ➔ Verkehrsmittelübergreifende integrierte Verkehrskonzepte erforderlich - keine „halben Sachen“
 - ➔ Förderung von Rad, Fuß, Carsharing & Co. ohne gleichzeitige Betrachtung des ÖPNV nicht zielführend
- ➔ Nahverkehrsorganisation reformieren (z.B. Verbundfusionen, dort wo sinnvoll)
- ➔ Schlechte Erfahrungen mit ÖPNV aus Vergangenheit führen zu genereller Abneigung
 - ➔ Begreifen des Schülerverkehrs nicht als „sichere Einnahmequelle“, sondern als Chance Dauerkunden an sich zu binden
 - ➔ Temporäre Zwangskunden → → → Dauerkunden



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

**Zufriedene
Kunden**

**Mobilität für
Menschen ohne
Pkw-Fahrerlaubnis
bzw. -Verfügbarkeit**

**Hochwertige
Daseinsvorsorge**

Warum ÖPNV ausbauen?

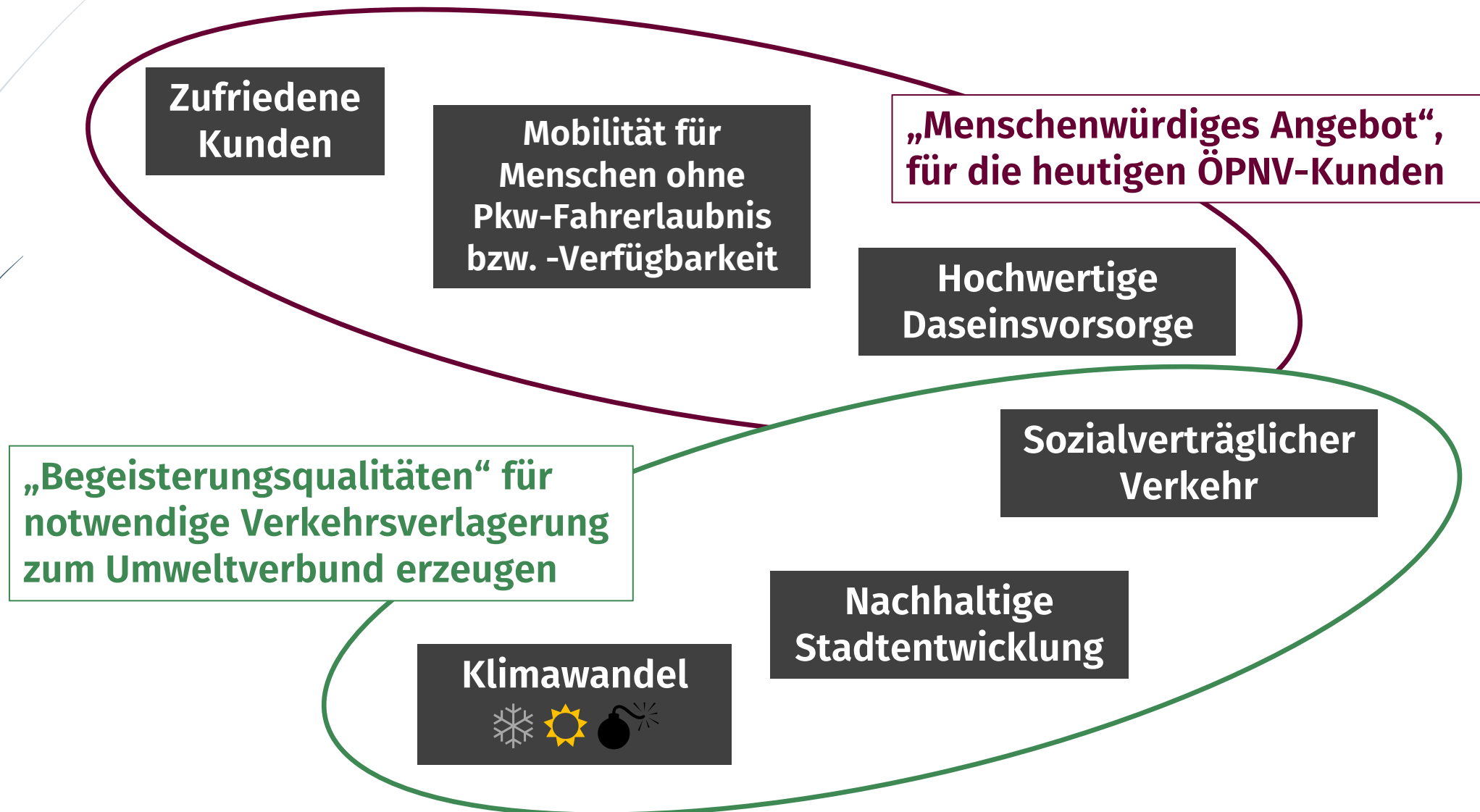
Zufriedene
Kunden

Mobilität für
Menschen ohne
Pkw-Fahrerlaubnis
bzw. -Verfügbarkeit

„Menschenwürdiges Angebot“,
für die heutigen ÖPNV-Kunden

Hochwertige
Daseinsvorsorge

Warum ÖPNV ausbauen?



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➔ Raumkonflikte

➔ Städte zugeparkt (Beispiel Karlsruhe)

http://www.ka-nordweststadt.de/pdfheft/nordweststadt_0615.pdf

„Die Nordweststadt“, Bürgergemeinschaft Nordweststadt e.V., Ausgabe 6 November 2015

© Bürgergemeinschaft
Nordweststadt e.V.



FREIE GEHWEGE IN KARLSRUHE

Regelung des Gehwegparkens

© Stadt Karlsruhe



TOPTHEMA : Gehwegparken

Gehwegparken – ein „heißes Eisen“ auch in der Karlsruher Nordweststadt

**„Heute bleibt das Auto steh’n,
lass uns mal um den Block ‘rum gehen.“**

Dass dies gar nicht so einfach ist, hat unser Mitglied Bernd Lanz auf seinen regelmäßigen Spaziergängen festgestellt:

„Mit dieser etwas prosaischen Willenserklärung kann man als Fußgänger in den Straßen der Nordweststadt schon so manche Überraschung erleben. Viele Gehwege sind nicht geeignet, nebeneinander einher zu spazieren und sich wie bei einem Spaziergang üblich über dies und jenes zu unterhalten. Vielfach muss das Gespräch unterbrochen werden, um zu diskutieren, wer nun vorweg geht, weil mal wieder der Gehweg zugeparkt ist. Und dann noch die Situation – es kommen Leute entgegen. Wer quetscht sich nun zwischen die Stoßstangen der parkenden Autos? Ist man selbst so freundlich? Soll man abwarten, wie die Gegenüber reagieren?“

Gehwege – dies besagt schon der Name – sind

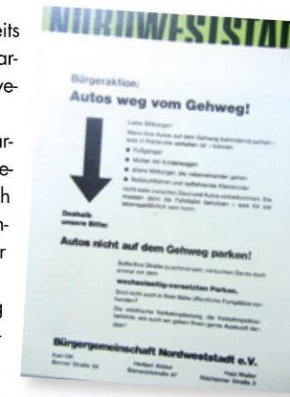
Das Thema ist nicht neu. Bereits 1983 gab es eine Aktion, parkende Autos von den Gehwegen herunter zu bekommen. Derzeit wird das Gehwegparken im Stadtgebiet unter gewissen Voraussetzungen noch toleriert, um die chronisch angespannte Parksituation in der Fächerstadt zu entschärfen. Aus Sicht der Stadtverwaltung soll aber künftig auf Gehwegparken verzichtet werden, wo die Verkehrssituation dies zulässt. Die bisher geduldete Praxis wurde in der Vergangenheit überstrapaziert, so die Aussage der Verwaltung bei der letzten Jahreshauptversammlung der Bürgergemeinschaft im Frühjahr 2015. Klare Regeln für das Parken auf Gehwegen sollen aufgestellt werden. In den vergangenen Monaten wurde exemplarisch in Knielingen, der Südweststadt sowie der Nordweststadt untersucht, wie das neue Vorgehen ausse-

TOPTHEMA: GEHWEGPARKEN

5

6

TOPTHEMA: GEHWEGPARKEN



Am 17.07.2015 war bei KA-News zum Gehwegparken u.a. folgendes zu lesen:

„Wünschenswert wäre aus Sicht der Verwaltung und des Planungsausschusses eine verbleibende Gehwegbreite von 2,50 Meter. Das sei jedoch nicht immer machbar.

Grenzt ein Gehweg nicht an ein Bauwerk, soll auf diesem künftig geparkt werden dürfen. Das sei beispielsweise eine Lösung für den Heinrich-Köhler-Platz in der Nordweststadt. Komplette aufgeben möchten Verwaltung und Planungsausschuss jene Gehwege, die ohnehin zu schmal sind, um sicher



Deshalb hat der G...
auftragt ein Konze...
Die Nordweststadt...
jekts zum Thema G...
Stadtteilen näher b...
Ortstermin mit der...
Bürgervereine stattg...
Stadtverwaltung Pl...
Bürgerverein vorge...

In Absprache mit...
suchten Stadtteile...
in den Stadtteilen...
ner stadtweiten Re...
des hohen Aufwa...
Frühjahr 2016 erf...
noch bekanntgege...
Bürgervereine solle...
gelung informiert v...

Nach der Straßen...
parken schon heut...
ist aber in der Ve...
Parkdruck toleriert...
wegen eine Minde...
Fahrbahn eine Mir...
verblieb. Diese Tol...
weise beibehalten...

① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➔ Raumkonflikte

➔ Städte zugeparkt (Beispiel Lampertheim)

https://www.echo-online.de/lokales/bergstrasse/lampertheim/lampertheim-rollifahrern-reicht-es-langsam_21777535
Starkenburger Echo, 08.06.2020

plus Montag, 08.06.2020 - 03:00 63 3 min

Lampertheim: Rollifahrern reicht es langsam

Der Behindertenbeirat startet eine Klebe-Aktion gegen Falschparker auf Behindertenparkplätzen und Gehwegen.

Von Meike Paul



„Denkzettel statt Strafzettel“ verteilte der Behindertenbeirat in Lampertheim. (Foto: Thorsten Gutschalk)

① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

► Raumkonflikte:

► Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

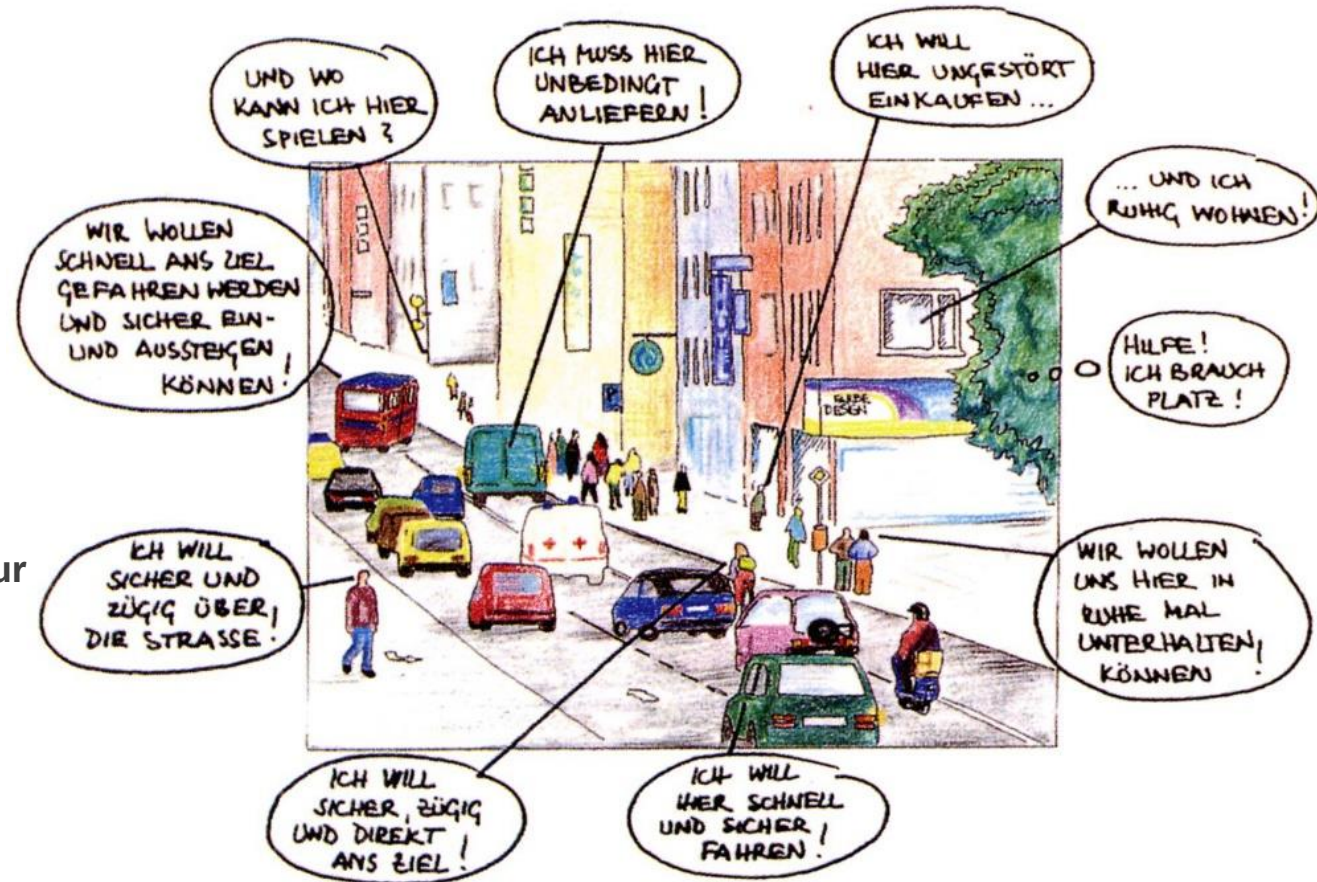
► VERKEHR

- Verbindung
- Erschließung

► STADT

- Aufenthalt
- Gesundheit
Umweltqualität
- Städtebau, Baukultur
- Sozialräumliche
Segregation

Kunst ist es den
Spagat zu schaffen



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- Beispiel: Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Vor 1975



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
 - Beispiel Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Umbauarbeiten 1975
- ➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Bensheim)

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
 - Beispiel Bensheim
Darmstädter-/Kirchbergstr.
Nach 1975
- ➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➤ Raumkonflikte

➤ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

- Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
 - Beispiel Bensheim Rodenstein-/Promenadenstr.
- ➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



Bensheim a. d. Bergstrasse, Rodensteinstrasse

① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➔ Raumkonflikte

➔ Nutzungsansprüche an Hauptverkehrsstraßen

- ➔ Wenn Schwerpunkt auf motorisierten Verkehr gesetzt wird...
- ➔ Beispiel Bensheim Rodenstein-/Promenadenstr.

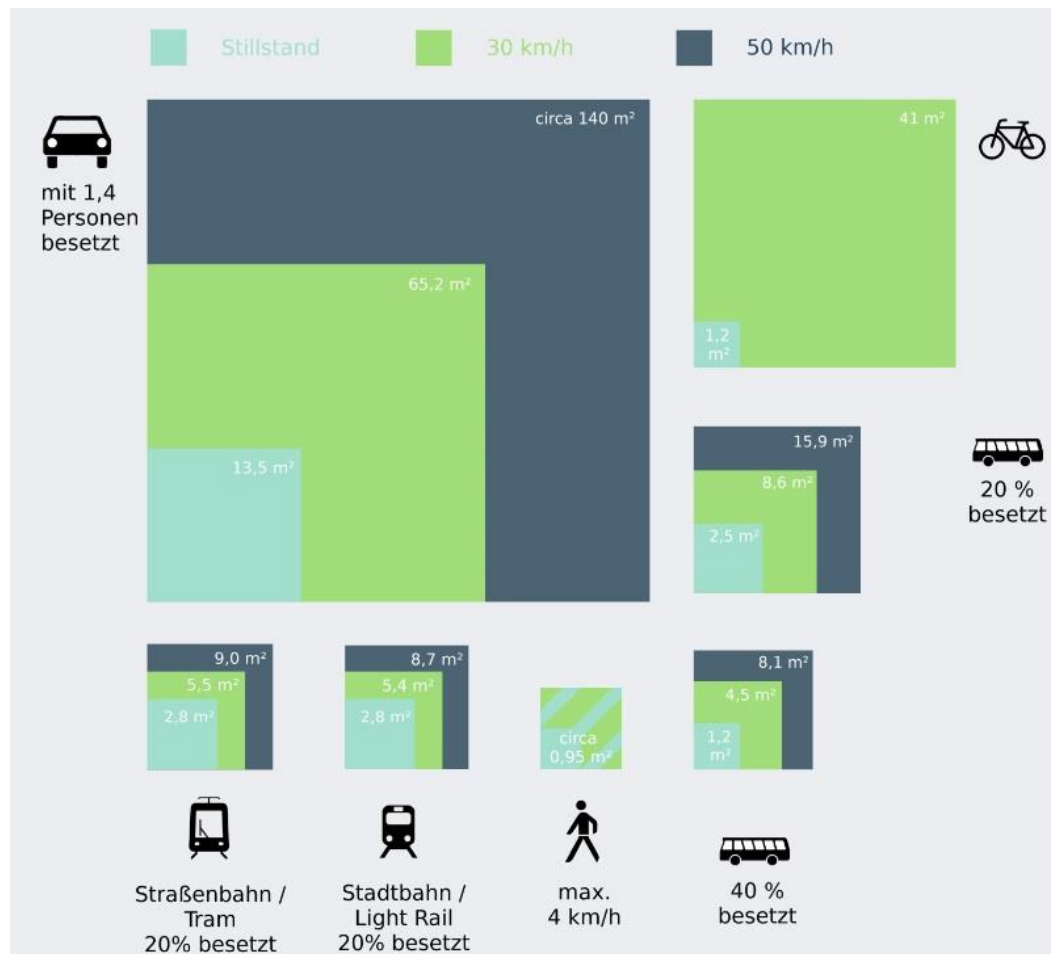
- ➔ In Vergangenheit wurde Rolle des Pkw überbetont (Massenmotorisierung)



① Grundlagen

Warum ÖPNV ausbauen?

➔ Flächenbedarf von Verkehrsmitteln pro Person



➔ Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Flächenverbrauch unschlagbar

➔ Verlagerung zum Umweltverbund bietet Chancen für öffentlichen Raum („Leben statt Blech!“)

Warum ÖPNV ausbauen?

➔ Gesundheit

➔ Nutzung von Verkehrsmitteln d. Umweltverbundes hält fit durch Bewegung

- ➔ Weniger Krankheitstage, besserer BMI und besseres Wohlbefinden bei Radfahrern im Vergleich zu Pkw- bzw. ÖPNV-Nutzern (1)
- ➔ Gewinn für individuelle Gesundheit bei gleichzeitigen Kostenersparnissen für Allgemeinheit als Nebeneffekt

➔ Verkehrsmittel d. Umweltverbundes reduzieren motorisierten Individualverkehr und senken damit u.a. Externe Kosten des Verkehrs

- ➔ Gilt sowohl für städtischen ÖPNV, als auch für jenen außerhalb von Ballungsräumen! (Stadt-Umland-Verflechtungen)

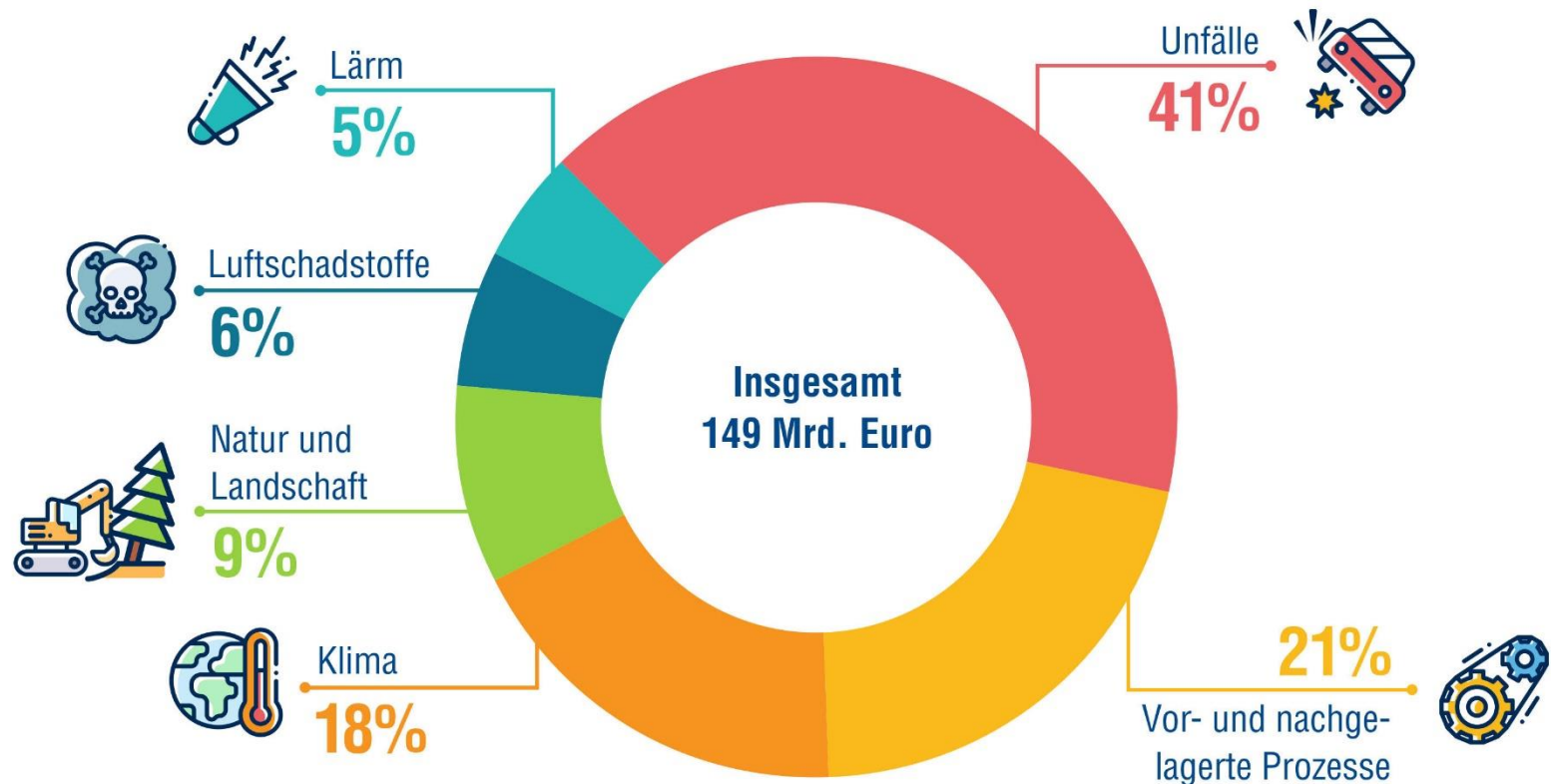
Was sind Externe Kosten des Verkehrs?

① Grundlagen

Externe Kosten =

Nicht durch Verursacher
getragene Kosten

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland
nach Kostenbereichen, 2017



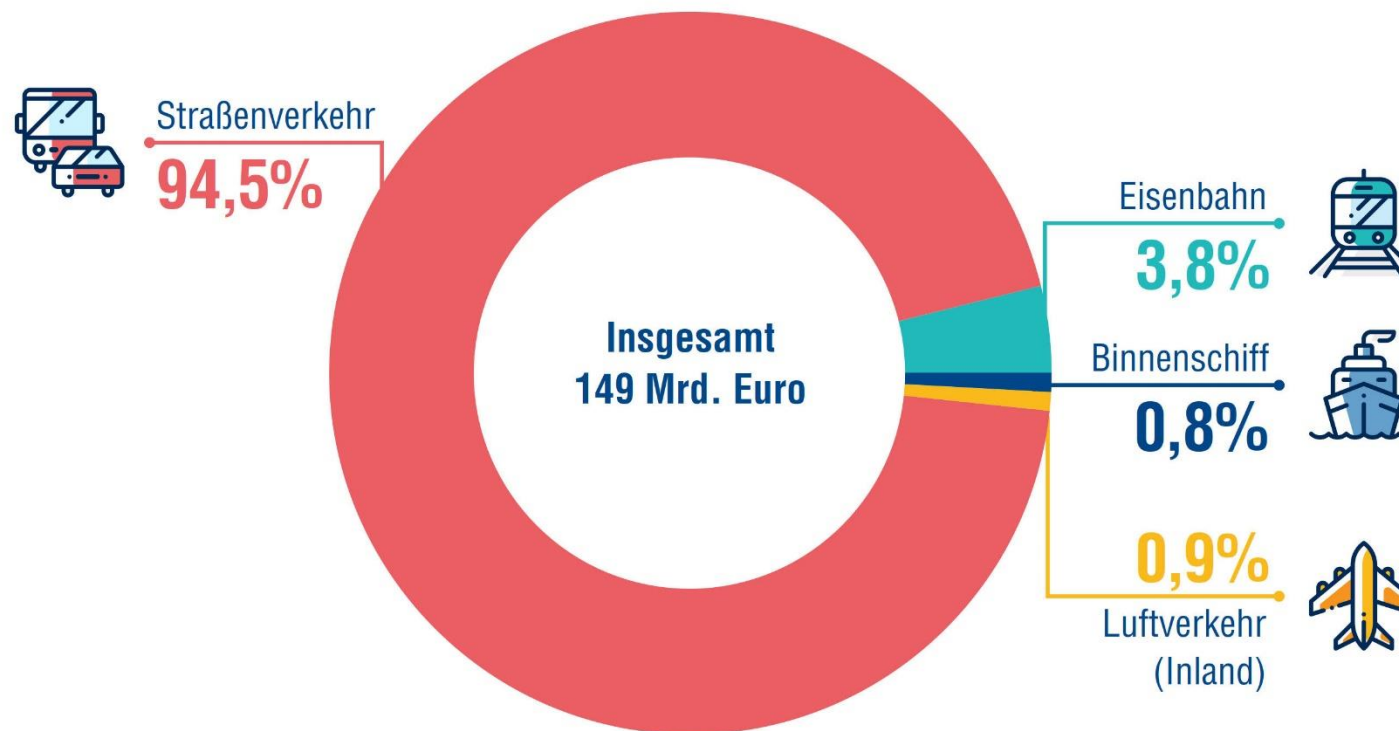
Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2019 | auf Basis von Infras
Lizenz: © ⓘ Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

① Grundlagen

Externe Kosten =

Nicht durch Verursacher
getragene Kosten

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland
nach Verkehrsträgern, 2017



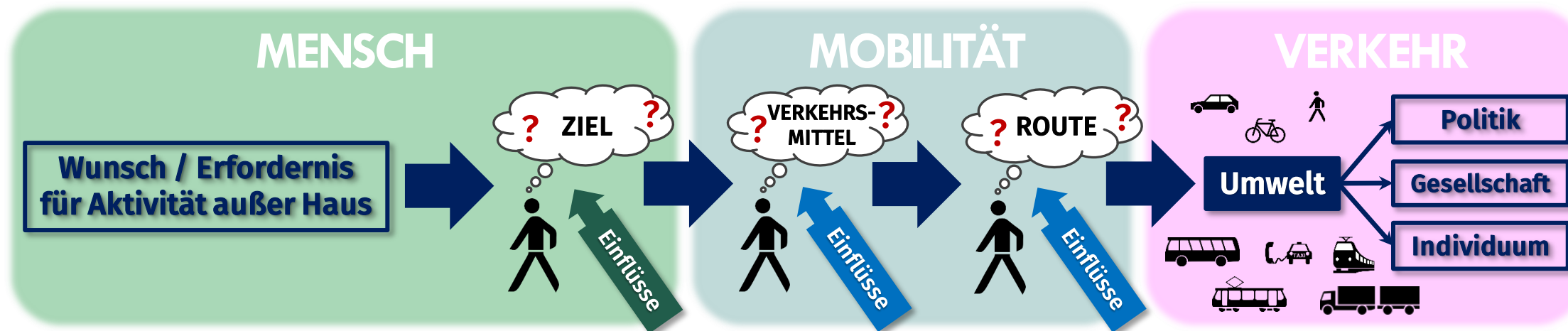
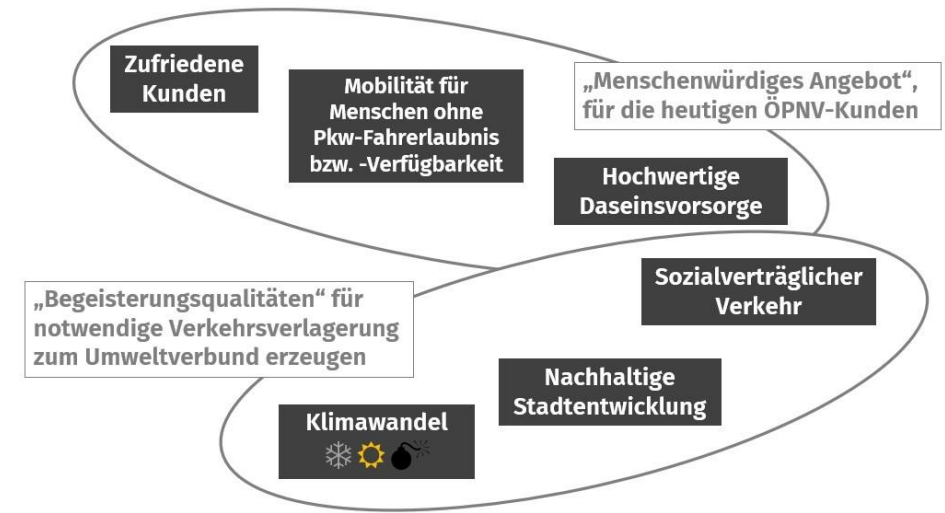
Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2019 | auf Basis von Infras
Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

① Grundlagen

Darum ÖPNV ausbauen!

Ein Ausbau des ÖPNV ist zwingende Voraussetzung für eine Verkehrswende, bedeutet aber nicht nur mehr und häufiger bediente Bus- & Bahnlinien!

Eine Gesamtstrategie muss vorhandene Konzepte und Organisationsstrukturen regelmäßig hinterfragen und ggf. weiterentwickeln!





2

ÖPNV im Kreis Bergstraße

Fahrplanwechsel 2020/2021

➔ Inbetriebnahme 2. Stufe S-Bahn RheinNeckar

➔ S6 Bensheim – Mannheim

- ➔ Erweiterung der Betriebszeit Mo-Do bis 23 Uhr, Fr/Sa/SoF bis 1 Uhr
- ➔ Schließung von Taktlücken: Nun durchgehender 60'-Takt an Sa/SoF

➔ S9 Groß-Rohrheim – Mannheim – Karlsruhe (ex RB2)

- ➔ Verlängerung bis Groß-Rohrheim
- ➔ Häufigere Durchbindung von Graben-Neudorf nach Groß-Rohrheim (in Gegenrichtung ist Linie weiterhin mit Ausnahme von Einzelfahrten in MA gebrochen)
- ➔ Weniger planmäßige Fernverkehr-Überholungen in Lampertheim
- ➔ Weiterhin leider kein Halbstunden-Rhythmus mit RE70 (sondern ca. 10/50'-Takt)

Fahrplanwechsel 2020/2021

- ➔ Inbetriebnahme 2. Stufe S-Bahn RheinNeckar
 - ➔ Auf beiden Linien wird in den neuen Siemens MIREO-Fahrzeugen WLAN mit Internetzugang angeboten



Nahverkehrsplan 2020-2024

- Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (Umsetzung vsl. bis 06/2021)
 - Orte mit ≥ 100 Einwohnern sollen mit 25 Fahrtenpaaren/Woche angebunden werden
 - ➔ Mehr Fahrten für Darsberg, Grein, Gadern, Hartenrod, Kocherbach, Mackenheim, Ober-Liebersbach, Staffel/Kuralpe
 - Neue Verbindungen
 - Heppenheim – Lampertheim (Buslinie)
 - Reichenbach – Brandau – Reinheim (Buslinie)
 - Zotzenbach – Rimbach – Lörzenbach (Buslinie mit Anschluss von/nach HP)
 - Lorsch – Hüttenfeld (Ruflinie)
 - Abtsteinach – Heiligkreuzsteinach (Ruflinie)
 - Bessere Anschlüsse
 - Neu: Linie 683 HP – Juhöhe – Wald-Michelbach in Heppenheim von/nach Darmstadt
 - Stabiler bei Linie 667 HP – Fürth – Grasellenbach in Heppenheim von/nach Darmstadt
 - ...

Nahverkehrsplan 2020-2024

➔ Maßnahmen des „Mittelfristigen Bedarfs“ (Umsetzung vsl. bis 12/2025)

- ➔ Orte mit ≥ 600 Einwohnern sollen nach Standard „Grundnetz Region“ bedient werden
 - ➔ Bessere Bedienung für Ersheim (Wochenende), Hochstädten, Hornbach, Sonderbach, Ober-Laudenbach, Ober-Mumbach, Unter-Hambach,
- ➔ Neue Nachtverbindungen auf einigen Linien (Grundnetz 1. Ordnung)
- ➔ Neue Verbindungen (Auswahl)
 - ➔ Verlängerung Linie 667 bis HP Kreiskrankenhaus über EKZ in Tiergartenstraße
 - ➔ Reaktivierung Busverbindung Gadernheim – Brandau (mit Anschluss zur DADINA-Linie O)
 - ➔ Lückenschlüsse zwischen Kreis Bergstraße und Odenwaldkreis
 - ➔ Verknüpfung von Bürstädter und Lampertheimer Stadtbuslinien
 - ➔ Verlängerung der RNV-Buslinien von Sandhofen/Schönau bis Lampertheim
- ➔ Anschluss aller ÖPNV-Linien an eine Rechnergestützte Betriebsleitstelle
- ➔ ...

Nahverkehrsplan 2020-2024

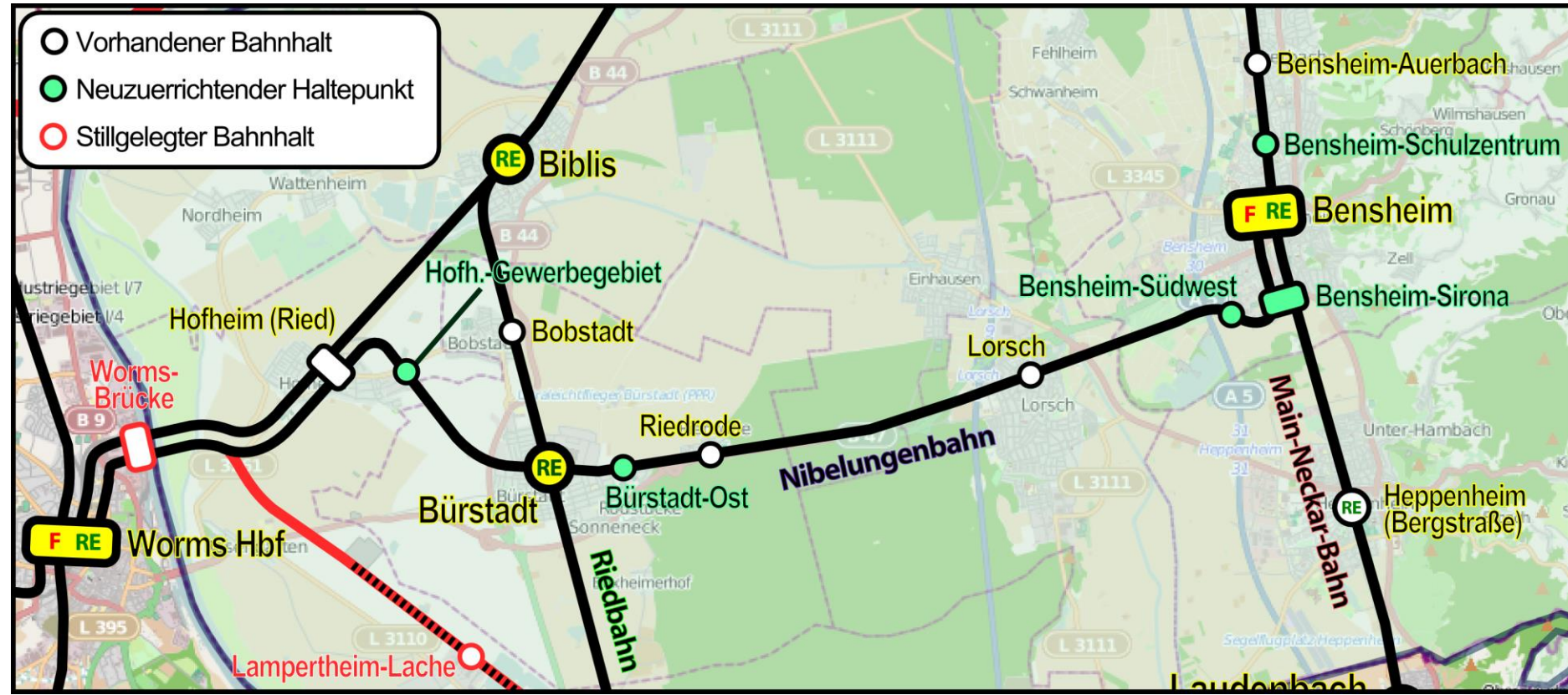
- Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in den Kommunen
 - Erweiterte Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf „möglichst allen“ Buslinien
 - Verlängerung HEAG-Straßenbahn über Alsbach hinaus bis Zwingenberg/Bensheim
 - Tarife
 - Verbesserung des RMV-VRN-Übergangstarifs
 - Tourismus-Card für UNESCO Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald
 - Vereinfachung und Vergünstigung Ruftaxi-Tarife
 - Ausweitung Mobilitätsgarantien
 - Schienenpersonennahverkehr
 - Reaktivierung Überwaldbahn
 - Elektrifizierungskonzept für Nibelungen- und Weschnitztalbahn
 - Zusätzliche Bahnhalte für Nibelungen- und Weschnitztalbahn
 - ...

Nahverkehrsplan 2020-2024

➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)

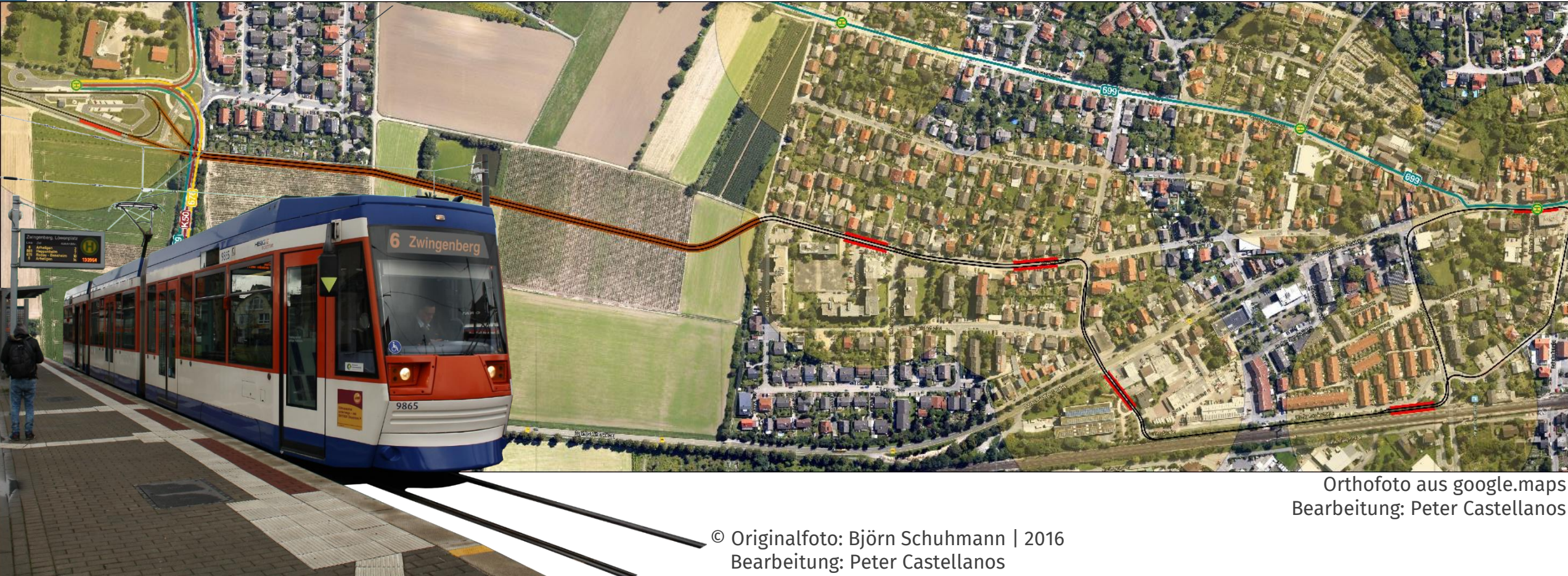
➔ Schienenpersonennahverkehr

➔ Zusätzliche Bahnhalte (Beispiel Nibelungenbahn)



Nahverkehrsplan 2020-2024

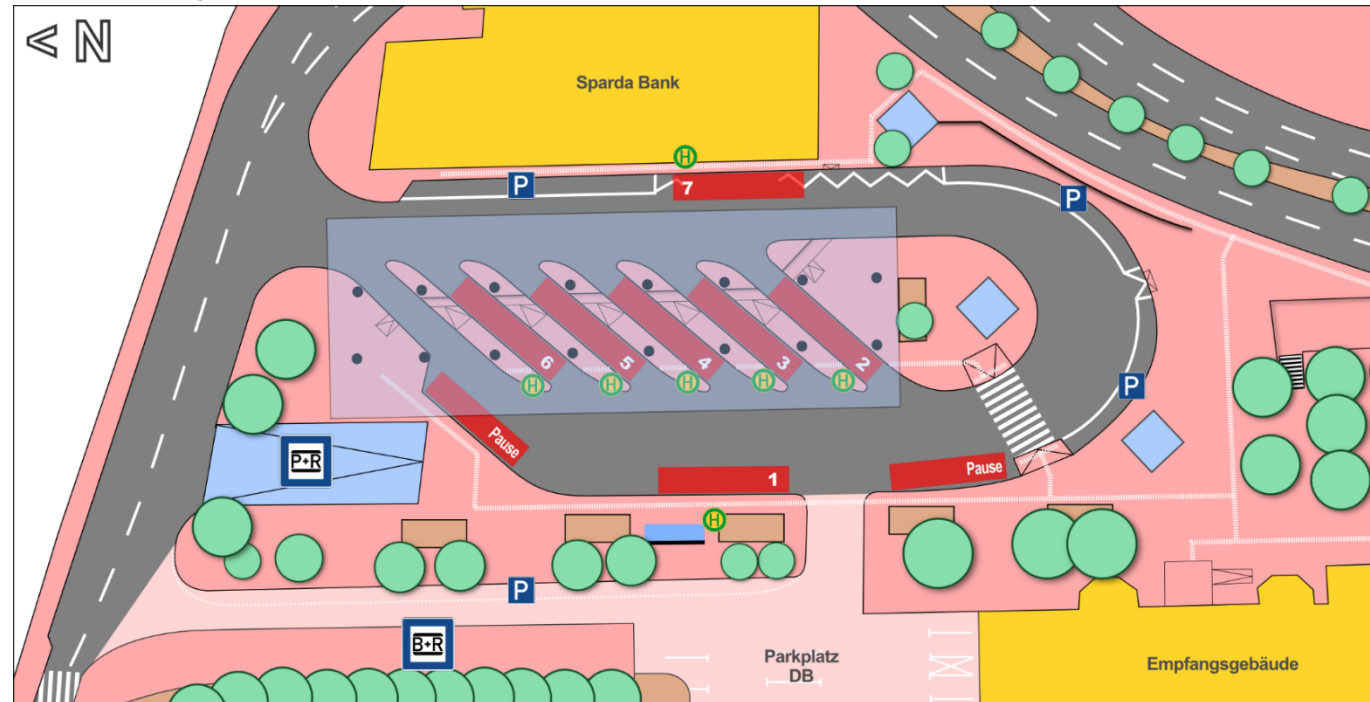
- ➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - ➔ Verlängerung HEAG-Straßenbahn über Alsbach hinaus bis Zwingenberg/Bensheim



Orthofoto aus google.maps
Bearbeitung: Peter Castellanos

Nahverkehrsplan 2020-2024

- ➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - ➔ Herstellung richtlinienkonformer Barrierefreiheit am ZOB in Bensheim
 - Status quo:



© 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

Nahverkehrsplan 2020-2024

- ➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - ➔ Herstellung richtlinienkonformer Barrierefreiheit am ZOB in Bensheim
 - Status quo:



© Peter Castellanos, 2014

- ➔ Bussteige 15 cm hoch (Standard wären jedoch 20cm; mögliches Optimum: 24cm)
- ➔ Schräge Kanten und nicht durchgehende Leitstreifen bei Blindenleitsystem (Stolperfallen und Orientierungsprobleme für Menschen mit Sehbehinderung)

Nahverkehrsplan 2020-2024

- ➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - ➔ Herstellung richtlinienkonformer Barrierefreiheit am ZOB in Bensheim
 - Status quo:



© Peter Castellanos, 2014

➔ Durchkommen für Rollstuhlfahrer schwierig bis unmöglich

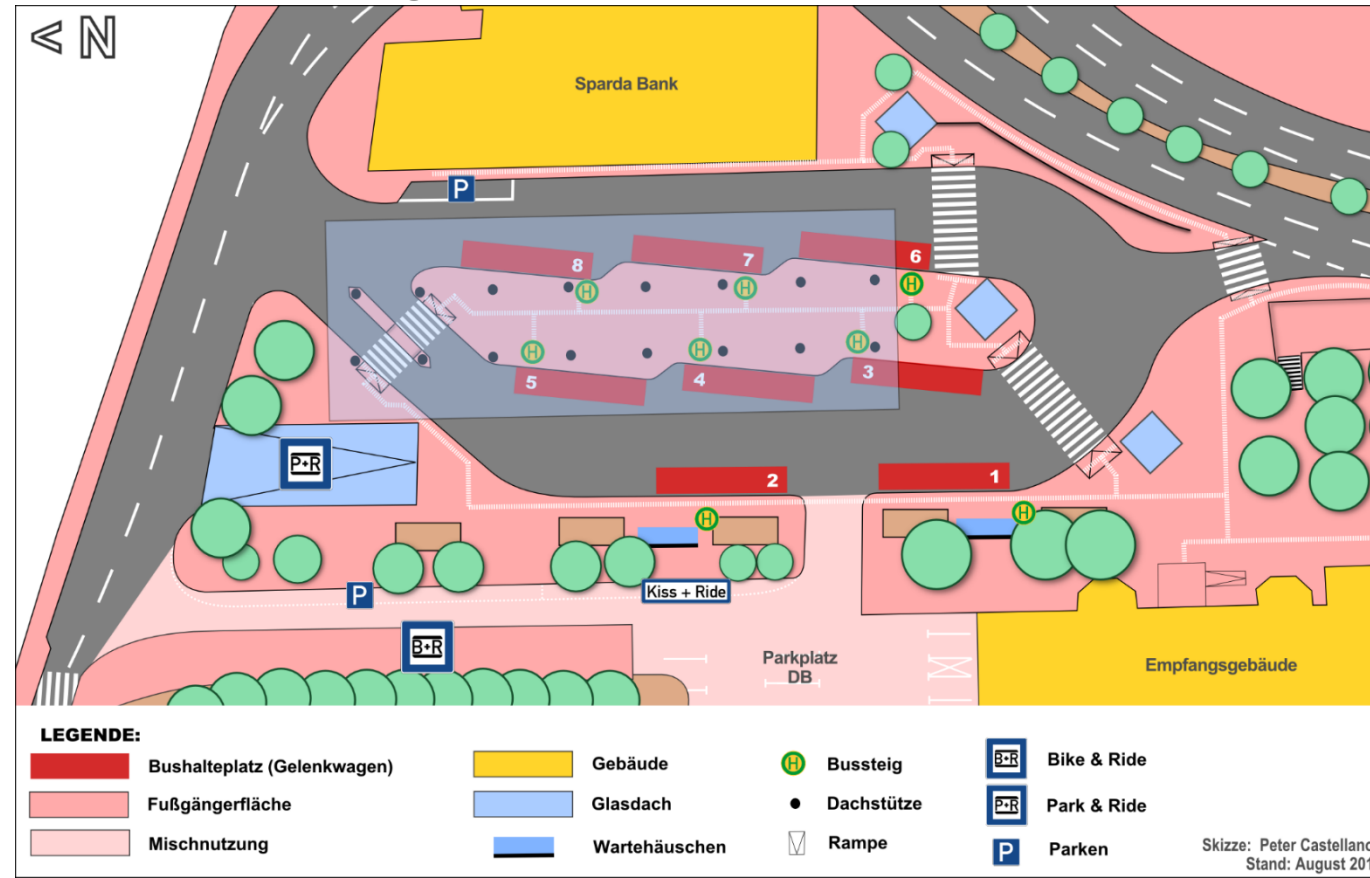


Vorbildlich: Busbahnhof Worms

➔ **Optimaler: Aufstellung in Sägezahnform**
(vgl. Heppenheim, Michelstadt, Weinheim, Worms)

Nahverkehrsplan 2020-2024

- ➔ Außerhalb des NVP zu prüfende Maßnahmen (Umsetzungszeitraum nicht definiert)
 - ➔ Herstellung richtlinienkonformer Barrierefreiheit am ZOB in Bensheim
 - Alternativvorschlag:



© Peter Castellanos, 2015

Skizze: Peter Castellanos
Stand: August 2015

Verkehrswende vor der Tür?

➔ Bewertung Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr

+ Neue Fahrzeuge und modernisierte Bahnstationen steigern Nutzungskomfort

+ Reaktivierung Überwaldbahn soll vertiefter untersucht werden

(-) **Richtigen Halbstundentakt wird es auf Riedbahn und Main-Neckar-Bahn vorerst nicht geben** (nur „Wackeltakt“ südlich von Bensheim und Groß-Rohrheim)

- **Stundentakt RB67/68 nördlich von Bensheim ändert sich nicht**

➔ Bensheim-Auerbach und Zwingenberg erhalten auch 2021 KEINE S-Bahn-ähnliche Bedienung

➔ Ist Überlastung der Main-Neckar-Bahn Hauptgrund?

(Während des Hessentags 2014 war Halbstundentakt Bensheim – Darmstadt möglich)

(-) **Noch keine Entwicklungskonzepte für Nibelungen- und Weschnitztalbahn vorhanden oder beschlossen** (Immerhin gute Ansätze im NVP 2020-2024 zu finden; dort allerdings unverbindlich!)

(+) **Dringend erforderliche Zusätzliche Haltepunkte sollen geprüft werden**

➔ Erschließung neuer Kunden im Regionalverkehr

➔ Schaffung neuer „Mobilitätsdreh scheiben“

(Erhöhung Kapazität von P+R, B+R, CarSharing, etc. + erhebliche Vereinfachung fußläufiger Erreichbarkeit)



© Peter Castellanos | 2015

Verkehrswende vor der Tür?

➔ Bewertung des neuen Nahverkehrsplans

- + Differenziertes und systematisches ITF-Konzept mit Aussagen zur Anbindung aller Siedlungseinheiten ist Bestandteil des Nahverkehrsplans
- + Netzlücken im Busverkehr bilden fundamentale Akzeptanzprobleme für potenzielle ÖPNV-Kunden und wurden endlich systematisch identifiziert, bewertet und deren Behebung als priorisierte Maßnahmen berücksichtigt
 - ➔ Wichtiger Beitrag für bessere gesellschaftliche Teilhabe und Freizügigkeit aller!
- + Potenzialanalyse wurde sehr transparent kommuniziert
- + Verlagerung der Ruftaxi-Aufgabenträgerschaft auf Kreisebene als Prüfauftrag berücksichtigt
- +/- **Beteiligungsverfahren besser, als je zuvor – jedoch mit qualitativen Mängeln** (Zu kurzfristige Bereitstellung entscheidungsrelevanter Unterlagen für ehrenamtlich arbeitende FGB-Mitglieder, z.T. überzogene Erwartungen ohne fundierte Datenbasis) – **positiv war die grundsätzliche Herangehensweise und ausführliche schriftliche Dokumentation der Beteiligung**
- **Mobilitätsmanagement: Weiterhin kein Konzept/Prüfauftrag des Kreises zum Aufbau mehrerer Mobilitätszentralen als personenbediente Beratungsstellen für BürgerInnen**

Verkehrswende vor der Tür?

- Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) „lebt“ und enthält erstmals richtungsweisende Themen – die zwingend notwendige Umsetzung aller Maßnahmen erfordert aber gemeinsame politische und finanzielle Kraftanstrengung von Kreis und Kommunen sowie engere Zusammenarbeit
- Weitere wichtige Teile der ÖPNV- und Regionalentwicklung (z.B. SPNV) hängen nicht nur am lokalen NVP!
- Politische Initiativen und die Beteiligung des Kreises an überregionalen Planungen/Projekten bleiben weiterhin mitentscheidend!

🔊 Hausaufgaben ÖPNV-Planung

- ✓ **Umsetzung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans**
- ✓ **Schließung von Netzlücken und (Wieder-)Herstellung von kreisübergreifenden Busverbindungen zwischen Zentren der Region**
- ✓ **Optimierung alternativer Bedienformen zu kreisweitem Konzept (Kombibus, Rufbus, ...) – keine „Kleinstaaterei“ bei Angebotssystematik**
- ✓ **Bürgerbeteiligung als Chance – nicht als Last begreifen**

🔊 Hausaufgaben Mobilitätsplanung

- ✓ Ergebnisoffene Diskussion von Verkehrsproblemen
 - nicht „monomodal“ denken, sondern alle Verkehrsmittel als sich ergänzendes Netzwerk betrachten
 - Bewertung von Straßenbauvorhaben nur mit verkehrsträger-übergreifender Analyse
- ✓ ÖPNV als unverzichtbare Säule intelligenter Mobilitätsplanung begreifen & alle Verkehrsmittel integrieren – nicht konkurrieren lassen
- ✓ Intelligente Siedlungsplanung vorantreiben
- ✓ Weiterentwicklung kommunaler Stellplatzsatzungen
(z.B. Pkw-Stellplatzablösung durch Mobilitätsmanagement ermöglichen)

Weitere wichtige Detailthemen

Tarife

**ÖPNV-Management/
Nahverkehrsorganisation**

**Beteiligungskultur/
Transparenz**

**Qualität des
Kundenservice**

Zukunftsprojekte

➔ Förderung Lastenfahrräder



Zukunftsprojekte

➤ Bonbons verteilen:

- Gratis Wochenkarte, für jemanden der eine Woche Führerschein abgibt??
- Gratis Zeitkarte für Neubürger?? (vgl. Hanauer Straßenbahn GmbH)
- Gratis ÖPNV-Nutzung für Inhaber einer Saisonkarte für Basinus Bad/Badesee ??
(vgl. Citybus Michelstadt/Erbach)
- ...

! Vorher muss jedoch unbedingt überzeugendes Angebot vorliegen,
auf das sich der potenzielle Kunde einlassen kann!



JETZT Weichen für Zukunft der Mobilität richtig stellen!

**Der Kreis Bergstraße hat Potenzial zur Vorbildregion
für nachhaltige Mobilität zu werden!**





*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*