



# Fahrgastverband PRO BAHN

## Regionalverband Starkenburg e.V.

Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim  
Tel.: 01577 9217391  
E-Mail: info@starkenbourg.pro-bahn.de  
www.pro-bahn.de/starkenbourg

PRO BAHN Starkenburg e.V. • Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim

**IG Dreieich Bahn GmbH**  
**Im Steingrund 3**  
**63303 Dreieich**

und

**Kreis Bergstraße, Der Kreisausschuss**  
**Postfach 11 07**  
**64629 Heppenheim**

Regionalvorsitzender: Peter Castellanos  
Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim  
Mobil: +49(0)157 / 79217391  
E-Mail: peter.castellanos@pro-bahn-hessen.de

Bankverbindung:  
Volksbank Darmstadt-Südhessen  
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00  
BIC: GENODEF1VBD

**15.7.2020**

### **Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2020-2024**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns dafür, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wird zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße Stellung zu beziehen.

Wir stellen insgesamt fest, dass der vorliegende Planentwurf sowohl prozessual, als auch inhaltlich von vielen Innovationen geprägt ist, die wir in der Vergangenheit wiederholt eingefordert haben. Sowohl in der Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung, als auch in der Analyse und Maßnahmenkonzeption des ÖPNV-Angebots wurden neue Wege gegangen, die davon Zeugen, dass der Kreis Bergstraße den ÖPNV endlich von einem „Zwangskunden-Vehikel“ zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickeln möchte. Um dieses Ziel wirklich zu erreichen ist es jedoch zwingend erforderlich das Papier „zum Leben zu erwecken“ – also möglichst alle formulierten Maßnahmen zur Umsetzung zu bringen und die hierfür notwendige Finanzierung bereitzustellen.

Selbstverständlich ist uns bewusst, dass dies nicht innerhalb eines Tages geschehen kann. Dennoch muss zur Einhaltung der Klimaziele das Tempo dringend angezogen werden. Sofern der Kreishaushalt und die Finanzen der Kommunen keine Spielräume hierfür eröffnen, muss über bisher nicht praktizierte alternative Finanzierungsmöglichkeiten nachgedacht werden.

Trotz einiger verfahrenstechnischer Mankos im Beteiligungsverfahren, die wir schon in den Fahrgastbeirat getragen und diskutiert haben, sehen wir einer positiven Zukunft entgegen. In dieser Zukunft stehen wir auch weiterhin gerne beratend zur Seite, um den ÖPNV im Kreis Bergstraße noch stärker an den Kundenbedürfnissen auszurichten.

Mit freundlichen Grüßen,

Peter Castellanos  
**Vorsitzender**

---

**Geschäftsführender Vorstand:**

Vorsitzender: Peter Castellanos • Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim  
Kassenwart: Robert Schäfer • Odenwaldstr. 50 • 64297 Darmstadt  
Schriftführer: Marcus Gottsleben • Palleswiesenstr. 152 • 64293 Darmstadt  
Vereinsregisternummer: VR 2417 – Amtsgericht Darmstadt

Stv. Vorsitzender: Michael Reuter • Knappenborngasse 5 • 65329 Hohenstein  
Stv. Vorsitzender: Thomas Mroczek • Im Rod 4 • 64569 Nauheim

Finanzamt Dieburg, Steuernummer 008 250 53449

---

# Stellungnahme zum Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße 2020 – 2024

---

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V., 15.7.2020

## 0a. Grundlagen des Bewertungsverfahrens

- I. PRO BAHN bewertet als Verbraucherverband die Inhalte von Planwerken grundsätzlich nach ihrem Fahrgastnutzen. Des Weiteren spielt für uns der verantwortliche Umgang mit Steuergeldern eine zentrale Rolle. Ziel eines jeden Aufgabenträgers sollte es sein über eine hohe Nutzerzahl den Subventionsbedarf des ÖPNV möglichst niedrig zu halten.
- II. Im Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger die „ausreichende Verkehrsbedienung“ für den ÖPNV in seinem Wirkungsbereich. Neben den aus gesellschaftspolitischer und rechtlicher Sicht für die Aufgabenträger unumgänglichen Ausgestaltung des Schülerverkehrs gehört dazu auch die angemessene Vorhaltung eines Angebotes für Menschen ohne Pkw, ohne Fahrerlaubnis oder anderen Gruppen ohne Entscheidungsfreiheit in der Verkehrsmittelwahl („Captive Riders“). Die unangemessene Einschränkung von Verkehrsangeboten oder das Unterlassen von Verbesserungsmaßnahmen interpretieren wir vor diesem Hintergrund als Einschränkung der Mobilität und damit der gesellschaftlichen Teilhabe dieser Betroffenen (z.B. eingeschränkte Flexibilität in der Zielwahl/Terminfindung, Teilnahme an gesellschaftlichen Events usw.).
- III. Der ÖPNV nimmt eine wichtige klimapolitische Funktion zur nachhaltigen Senkung der Umweltbelastungen im Verkehr ein. Als Umweltverband interpretieren wir in einer Vernachlässigung des ÖPNV bzw. alleinigen Beibehaltung eines unzumutbaren Status quo ein Desinteresse der Aufgabenträger eine für künftige Generationen intakte Umwelt zu bewahren.
- IV. Forderungen (F) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche“, sondern um „Muss-Anforderungen“ zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge.
- V. Vorschläge bzw. Anregungen (V) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei

um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV.

- VI. Als Lob (**L**) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird.
- VII. Forderungen (**F**) und Lob (**L**) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht). Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben.

Vorschläge/Anregungen (**V**) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden (Näheres unter Kapitel 9).

Die Gewichtung erfolgt individuell unter Abwägung unserer konkreten Erwartungen über eine „gute ÖPNV-Planung“. Werden unsere Erwartungen aus langjähriger Erfahrung mit der Bewertung und Begleitung von Nahverkehrsplänen in ihrer Umsetzung durch zusätzliche unter Kapitel 0b nicht beschriebene Qualitäten übertroffen, wird dies entsprechend durch Lobpunkte honoriert.

- VIII. Das soeben vorgestellte Bewertungsverfahren ist offen für Optimierungsvorschläge. Falls die an einem Planwerk bearbeitenden Stellen ihre Arbeit als nicht angemessen bewertet empfinden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Kritik zukommen lassen könnten (Kontaktmöglichkeiten sind dem Einführungsschreiben zu entnehmen).

## **0b. Anforderungsprofil zum Bewertungsverfahren**

Aus Sicht von PRO BAHN sollte ein lokaler Nahverkehrsplan mindestens folgende Themenbereiche des ÖPNV behandeln (nicht notwendigerweise nach der hier dargestellten Reihenfolge/Gliederung):

- I. Bestandsaufnahme:
  - a. Verständliche Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf allen relevanten politischen Ebenen.
  - b. Darstellung aller für den ÖPNV relevanten allgemeinen Ziele der Raumplanung,
  - c. Darstellung der zentralen Orte im und in direkter Nachbarschaft zum betrachteten Planungsraum.
  - d. Ungeschönte Darstellung des ÖPNV im Status quo aus Perspektive seiner Nutzer. Hierbei sollen insbesondere behandelt werden:

- i. Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖPNV, sowie Umsteigehäufigkeiten auf den in b) ermittelten Relationen zwischen den zentralen Orten innerhalb des Planungsraumes und von diesen zu außerhalb des Planungsraumes nächstliegenden zentralen Orten. Die Reisezeitvergleiche und Umsteigehäufigkeiten sind hinsichtlich ihrer Relevanz für die weitere Planung zu kommentieren.
    - ii. Fahrzeuge und Haltestellen (darunter Verknüpfungspunkte, Barrierefreiheit, Anteil eingesetzter Niederflurfahrzeuge etc.)
    - iii. Tarifsituation (Darstellung aller angewendeten Tarife, deren räumlicher Geltungsbereich, Übergangstarife etc.)
    - iv. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Zuwegung von Haltestellen im Fußverkehr, Integration des Fahrrades, P+R usw.)
    - v. Vorhandene Nachfrage im ÖPNV- und MIV-Netz
  - e. Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der Bürgerinnen und Bürger, Kommunen, ÖPNV-Kunden, Verbände, Verkehrsunternehmen, sowie anderen Akteuren
- II. Anforderungsprofil: Zu den unter Absatz I genannten Themen sind geeignete Soll-Werte durch den Aufgabenträger zu definieren.
- III. Mängelanalyse: Soll-Ist-Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem formulierten Anforderungsprofil
- IV. Angebotskonzeption: Konzept zur Beseitigung der beschriebenen Mängel (inklusive Umsetzungskonzept mit Angaben zur Finanzierung und ungefähren Zeiträumen).
- Aus den unter Absatz I.c. ermittelten zentralen Orten und übrigen Orten im Planungsraum ist ein Netzkonzept nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN 2008)<sup>1</sup> (oder einem vergleichbar zielführenden Vorgehen) zu entwickeln. Den so ermittelten Betrachtungskorridoren werden Verbindungsfunktionsstufen zugewiesen, denen wiederum ein differenziertes Bedienungsangebot abhängig von den räumlichen Rahmenbedingungen eines jeden Betrachtungskorridors (Einwohnerpotenzial, Nachfragedaten etc.) zuzuordnen ist.
- V. Planungsdokumentation: Das Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans ist so zu dokumentieren, dass nicht am Planungsprozess Beteiligte die Planungsprämissen und Maßnahmenentwicklung im Nachhinein nachvollziehen können. Eine größtmögliche Transparenz sollte angestrebt werden – schließlich werden zur Erstellung des Planwerks Steuergelder aufgewendet.

---

<sup>1</sup> Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008

# 1. Allgemeines & Bestandsaufnahme

- I. Das Beteiligungsverfahren ist hervorragend dokumentiert. Die umfangreiche Transparenz ermöglicht eine große Nachvollziehbarkeit und zeigt deutlich die Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der verschiedenen Akteure (L x 4).
- II. Wir begrüßen, dass wir über den Fahrgastbeirat frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden worden sind. Die Qualität des Beteiligungsprozesses ließ an vielen Stellen jedoch sehr zu wünschen übrig und nahm mehrfach keine Rücksicht auf die zeitlichen Anforderungen der ehrenamtlich arbeitenden Beiratsmitglieder. Wir wissen gleichwohl auch, dass die ÖPNV-Abteilung des Kreises Bergstraße und die VRN GmbH mit solchen umfangreichen Beteiligungsprozessen nicht auf langjährige Erfahrungen zurückblicken können und möchten daher nur höflich darum bitten die Prozesse im Zukunft etwas stärker mit den zu Beteiligten abzustimmen (L x 3).
- III. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargestellt und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (L x 2).
- IV. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor den Integralen Taktfahrplan (ITF) als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV zu verfolgen („HESSEN-Takt“). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nur indirekt im Kapitel 1.3.2 darauf Bezug genommen. Eine entsprechende Konkretisierung wäre wünschenswert – zumal das Prinzip des ITF im vorliegenden NVP ins sehr vorbildhafter Weise in der Angebotskonzeption angewendet wurde (V).
- V. Die bekannten Pendlerbeziehungen sind sehr vorbildlich relationsbezogen visualisiert und ausführlich erläutert (L x 4). Die Tatsache, dass nur wenige bekannte Analysedaten – nämlich nur Berufs- und Schulpendler (lt. Mobilität in Deutschland 2017 bilden diese nur 23% aller Wege in Deutschland) – vorliegen wurde ebenfalls kritisch analysiert und in der Potenzialanalyse berücksichtigt (L x 2).
- VI. Die Planung des ÖPNV-Angebots muss auf die tatsächlichen Nachfragebeziehungen im Schülerverkehr Rücksicht nehmen. Dazu gehört auch Schulpendler-Relationen vollständig zu berücksichtigen und im NVP darzustellen – auch kreisübergreifende Relationen. Es ist sehr zu begrüßen, dass im Nahverkehrsplan nicht allein auf das hessische Schulgesetz abgestellt wird, sondern kreisübergreifende Schulpendlerbeziehungen mitgedacht werden (vgl. Kap. 2.1.3, Abschnitt „Schulpendler“) (L x 2).

Wir regen an in Zusammenarbeit mit den benachbarten Schulträgern eine regionale Datendrehscheibe einzurichten, um eine fundierte kreisübergreifende Planung der Schülerverkehre zu ermöglichen (V).
- VII. Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen etc.) und berücksichtigt wichtige betriebliche Besonderheiten (z.B. nur zeitweise vorhan-

dene Anschlüsse und Einrichtungsbetrieb auf der Linie 666, Einrichtungsbetrieb der Bushaltestelle Riedrode, Bahnhof). Alle Angaben sind sehr gut visualisiert (L x 4).

Da dem Radverkehr vollkommen zur Recht eine hohe Bedeutung als Anschlussverkehrsmittel von/zum ÖV zugesprochen wird, sollte auch eine Erhebung der Kapazitäten und Auslastung aller Bike & Ride Fahrradabstellanlagen im Kreis Bergstraße erfolgen – so wie dies für die Park & Ride-Anlagen mit Tabelle 37 schön umgesetzt wurde (V).

- VIII. Es fehlt eine Darstellung der touristischen Destinationen und Aussagen, wie gut diese mit dem ÖPNV erreichbar sind – zumindest für die aufkommensstärksten Ziele innerhalb des Kreises. Dies sollte nachgeholt werden – auch mit Blick auf das im Kapitel 4.8.1. in Bezug auf die Maßnahme M.13 formulierte Ziel neue Angebote in Kooperation mit „touristisch relevanten Freizeitzielen“ zu schaffen. Es sollte zumindest aufgelistet werden, mit welchen Betreibern von Attraktionen erste Gespräche zugunsten von Kooperationen aufgenommen werden sollen (F x 2).

Wir regen des Weiteren an, neben einer Darstellung von touristischen Zielen innerhalb des Kreises Bergstraße auch Ziele außerhalb des Kreises in der Nähe der Kreisgrenze mit zu berücksichtigen und kreativ mit zu vermarkten (z.B. Brauerei Schmucker in Ober-Mossau; hier könnte die unlimitierte Bierverkostung bei Führungen als Marketinggag zugunsten einer Nutzung des ÖPNV-vermarktet werden) (V).

- IX. Die Fahrgastnachfrage wird im Kapitel 2.3.2. produktbezogen analysiert und fachlich fundierte Schlussfolgerungen daraus gezogen (L x 3). Es fehlt jedoch eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung oder zumindest eine tabellarische Auflistung der linienbezogenen Nachfrage, um Optimierungspotenziale im Liniennetz transparent zu identifizieren (F x 2).

Ebenso vermissen wir Angaben zur linienbezogenen Fahrgastnachfrage der zahlreichen bedarfsgesteuerten Bedienformen im Kreis Bergstraße, insbesondere der Abrufquote. Dies sollte ebenfalls nachgeholt werden (F x 2).

Uns liegen Erfahrungsberichte darüber vor, dass auf verschiedenen Bensheimer Ruftaxilinen die Kapazitäten pro Fahrt (i.d.R. max. 4 Personen) teilweise nicht ausreichen und Fahrgäste daher auf Folgefahrten (oder das eigene Auto) ausweichen müssen. Auf solchen Linien/Fahrten sollten entweder größere Fahrzeuge oder – wenn die Abrufquote des vorhandenen Angebotes dies rechtfertigt – fest bediente Fahrten eingerichtet werden.

- X. In der Bestandsaufnahme wurde im Kapitel 2.1.6. eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes und der Pkw-Dichte im Planungsgebiet berücksichtigt. Damit wurde auch die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr im Rahmen der verfügbaren Daten berücksichtigt, was sehr zu begrüßen ist (L x 2).

## 2. Ziele, Anforderungen & SPNV-Maßnahmen

- I. Wir begrüßen es sehr, dass der Kreis Bergstraße Anforderungen und Maßnahmen sowohl an den lokalen, als auch den regionalen ÖPNV (einschließlich des SPNV) in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert! (L x 4)
- II. Die im Anhang 4.A formulierten Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs, nämlich Erarbeitung eines Elektrifizierungskonzeptes für die Nibelungen- und Weschnitztalbahn (L x 4), Angebotsausweitungen auf bestehenden Bahnlinien (L x 4), Verlängerung der HEAG-Straßenbahn bis Bensheim (L x 4) und die Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltdepunkte (L x 4), nehmen wir sehr erfreut zu Kenntnis. Damit wird ein Weg zur Umsetzung der in unseren am 6.3.2019 im Fahrgastbeirat beschlossenen Antrag, eingeschlagen.
- III. Wir begrüßen, dass sich der Kreis Bergstraße in seinem lokalen Nahverkehrsplan für eine Trassensicherung sowie der Erstellung einer Reaktivierungsstudie für die Überwaldbahn einsetzt (L x 4). Wir gehen davon aus, dass die in der Lokalpresse erwähnte Fahrplanstudie demnächst im Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße präsentiert wird.
- IV. Im Kapitel 3.2.1. werden auf Grundlage des Mobilitätsleitbildes und allgemeinen Zielen Anforderungen an die künftige Angebotsstruktur formuliert. Dort ist auch die erfreuliche Erweiterung des Mindestbedienstandards auf Orte mit mindestens 100 Einwohnern (statt zuvor 300 Einwohner) als Ziel der Daseinsvorsorge dargestellt (L x 2).

Im Kapitel 3.2.2, Abschnitt „Daseinsvorsorge“ ist das Ziel Orte mit mindestens 600 Einwohnern mit dem Bedienstandard des Grundnetzes Region zu bedienen, dargestellt. Diesen Schritt begrüßen wir ebenfalls ausdrücklich, da damit erstmals die Gestaltung der Daseinsvorsorge auf ein deutlich höheres Niveau gehoben wird, als das in der Vergangenheit festzustellen war (L x 2).

Wir regen an dieses Ziel auch in das Kapitel 3.2.1. aufzunehmen, da es sich um das einzige Ziel der Daseinsvorsorge handelt, das dort nicht dargestellt ist, obwohl es eine ähnlich wichtige Aussage zum Gegenstand hat, wie die erwähnte 100 Einwohner-Vorgabe (V).
- V. Wir begrüßen die verkehrspolitische Forderung nach einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots, um dieses zu einer attraktiven Alternative zum MIV zu entwickeln, und stellen zugleich fest, dass erstmals ein systematischer Kreisgrenzen übergreifender Ansatz bei der Angebotskonzeption angewendet wurde, den wir seit Jahrzehnten eingefordert haben (L x 4).

Für eine starke Tourismus- und Wirtschaftsregion ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken durch einen ungehinderten Austausch diametral entgegen. Wir freuen uns sehr, dass sich der Kreis Bergstraße klar zugunsten einer Verbesserung der kreisübergreifenden Mobilität einsetzt.
- VI. Die allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind im Kapitel 1.3.1. gut und korrekt dargestellt und es wurden verständliche Grundsätze für die weitere Planung abgeleitet (L x 2).

- VII. Im Anhang 2.D (Liniensteckbriefe SPNV-Linien) wird bei jeder Linie anstelle des Kreises Bergstraße, die VRN GmbH als „Aufgabenträger“ dargestellt. Im Kapitel 1.3.1. ist jedoch (gemäß Terminologie des Hess. ÖPNV-Gesetzes korrekt) ausgeführt, dass die VRN GmbH die „Aufgabenträgerorganisation“ des Kreises Bergstraße ist – nicht der „Aufgabenträger“.

Da uns diese grundsätzliche Frage in der Vergangenheit schon beschäftigt hat, haben wir im März 2020 eine Anfrage an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen formuliert. Die Rückmeldung hierauf ist in Anlage 1 dieser Stellungnahme nachzulesen.

Sofern es (möglicherweise im Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag geregelte) anderslautende Vereinbarungen zwischen dem Kreis Bergstraße und der VRN GmbH gibt, denen zufolge der Kreis Bergstraße seine Weisungsbefugnis nach § 7 Abs. 1 des Hess. ÖPNV-Gesetzes an die VRN GmbH abgetreten hat (vgl. Diskussion im Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße am 1.7.2020), sollte dieser Sachverhalt im Kapitel 1.3 Rechtsgrundlagen ergänzt werden.

Im Anhang 2.D wird die Aufgabenträgerschaft für den SPNV auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße unter Zugrundelegung der Terminologie des Hess. ÖPNV-Gesetzes und der derzeitigen Ausführungen im Kapitel 1.3.1. unzutreffend kommuniziert und sollte daher entsprechend zu korrigiert bzw. die Rechtslage – wie oben vorgeschlagen –ergänzt werden (**F x 4**).

- VIII. Die Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (**L x 2**). Im Kapitel 4.4 wird sehr vorbildlich auf das in vielen Nahverkehrsplänen vernachlässigte Thema „Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit“ bzw. „Barrierefreie Netzgestaltung“ eingegangen (**L x 4**). Trotzdem wird im Kapitel 3.2.1. dieser Themenkomplex als einziger nicht aufgelistet. Dies sollte ergänzt werden – auch um den Eindruck aus dem Weg zu räumen, das Thema „Barrierefreie Netzgestaltung“ sei weniger relevant, als die anderen dort aufgelisteten Aspekte (**F x 1**).

- IX. Kapitel 4.4.4. Ausnahmen von „vollständiger Barrierefreiheit“: Es wurde eine nachvollziehbare allgemeine Kategorisierung für eine Begründung von Ausnahmen durchgeführt und angewendet (**L x 1**). Um die gesetzlichen Anforderungen nach §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG zu erfüllen, müssen die Ausnahmen jedoch konkreter und ortsbezogen begründet werden (z.B. Beantwortung der Frage „*Warum genau wird Haltestellenposition X nicht bis 2022 barrierefrei ausgebaut?*“). Wir regen daher an mindestens den Anhang 4.E entsprechend zu erweitern (**F x 2**).

Ebenfalls nicht nachvollziehbar dargelegt ist, aus welchem Grund der Ausbildungsverkehr nicht barrierefrei zu gestalten ist? Nach Kapitel 4 ist hier sowohl mit Blick auf Fahrzeugeinsatz, als auch auf Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ein Verzicht auf barrierefreie Standards möglich. Hier ist ebenfalls eine Begründung zu ergänzen (**F x 1**).

- X. Wir begrüßen das im Kapitel 3.2.1. formulierte Ziel „zentrale Verkehrsknotenpunkte als Mobilitätsstationen zu gestalten“ (**L x 2**), vermissen gleichzeitig jedoch

konkrete raumbezogene Maßnahmen im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A), die einen Umsetzungshorizont dieser Zielvorstellung aufzeigen. Dies sollte nachgeholt werden (F x 1).

Wir schlagen als ersten Schritt vor, die im Kapitel 4.3.2. sehr allgemein gehaltenen Zielvorstellungen für Verknüpfungspunkte durch mögliche Maßnahmen zu konkretisieren (z.B. jeden Verknüpfungspunkt im Kreis Bergstraße mit Haltestellenumgebungsplänen und – bei komplexen Umsteigewegen – mit einem einheitlichen Wegeleitsystem ausstatten). Sofern dies im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu umfangreich sein sollte, sollte zumindest ein Arbeitsauftrag formuliert werden, demzufolge bis zur nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine ausführliche Bestandsaufnahme und Analyse erfolgen soll, um daraus konkrete Verbesserungspotenziale zu ermitteln (V).

- XI. Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut dargestellt (L x 2). Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für die Absicht eine bessere Anschlussicherung und Fahrgastinformation mithilfe eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zu erreichen – eine langjährige Forderung von uns, die nun endlich aufgenommen wurde (L x 4).

Auch die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf Linien des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sowie des Grundnetzes Region als heutzutage selbstverständliche Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen, nehmen wir positiv zur Kenntnis (L x 1).

- XII. Wir bedauern sehr, dass Innerortsverkehre fast vollständig aus den Planungen ausgeklammert wurden<sup>2</sup>. Die Kommunen werden damit einmal mehr sich selbst überlassen geeignete Konzepte zu entwickeln. Durch die geplanten konzeptionellen Änderungen z.B. im Raum Bürstadt/Lampertheim/Mannheim werden durchaus gute Ansätze verfolgt, um die kleinräumige Mobilität zwischen benachbarten Kommunen durch eine regionale Integration zu verbessern.

Einer wirksamen und flächendeckenden integrierten Verkehrsgestaltung mit hohen Bedienstandards auf innerstädtischen Relationen im Wege steht jedoch offensichtlich die Auffassung des Kreises, sich aus innerstädtischen Verkehrsangeboten vollständig heraushalten zu müssen, obwohl ohne diese Angebote ...

- ... viele regionale Verkehrsbeziehungen mit dem ÖV nicht abbildbar sind und
- ... der im gesamten Kreis gültige Erschließungsstandard (vgl. Kap. 3.2.3.) nicht vollständig erfüllbar ist.

Wir sehen es daher als dringend notwendig an, dass der Kreis Bergstraße Innerortsverkehre zumindest anteilig mitfinanziert (vgl. z.B. Odenwaldkreis) und in Tabelle 16 den Bedienungsstandard „bedarfsorientiert“ für Stadtverkehre konkretisiert (F x 2).

---

<sup>2</sup> Mit Ausnahme der Städte Bürstadt und z.T. Lampertheim wurden wenig bis gar keine konkreten Vorschläge zur Weiterentwicklung der Stadtverkehrskonzepte im Nahverkehrsplan formuliert

- XIII. Im Kapitel 3.2.2., Abschnitt „Anschlussicherung“ wird zwar referiert, wie wichtig und unvermeidbar Umsteigevorgänge sind und in welchem Zeitabstand von einer „zumutbaren Umsteigezeit“ die Rede ist (**L x 1**), nicht jedoch welche Zielvorstellungen der Kreis Bergstraße für den Mobilitätskomfort auf Relationen bestimmter Kategorie hat (z.B. „von jedem Ort bis zum nächsten Mittelzentrum max. 1 Umstieg“).

Wir erkennen zwar an, dass mit dem Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von max. 1,5 auf potenzialstarken und 1,8 auf potenzialschwachen Relationen ein Ansatz gewählt wurde, der die Vermeidung von zeitaufwändigen Umstiegen in der Angebotskonzeption indirekt enthält (**L x 1**), sehen jedoch trotzdem den Bedarf einer Konkretisierung der Anforderungen an Umsteigevorgänge (dies auch vor dem Hintergrund der Konkretisierung einer barrierefreien Netzgestaltung und der Tatsache, dass kurze Umstiege im Alltagsbetrieb oft mit ärgerlichen Anschlussverlusten verbunden sind) (**F x 2**).

- XIV. Kap. 3.2.2., Abschnitt „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr“: Die Standards für die Schülerbeförderung sind sehr einfach gehalten und basieren auf einer Analyse, die sich mit dem Bestand im Jahr 2009 beschäftigt hat. Die dort erhobenen statischen Kennzahlen wurden als Standard gesetzt und seitdem offenbar nicht überprüft.

Wir regen daher eine Überprüfung der Kennzahlen dieser Untersuchung an; schließlich sollten Schüler als potenzielle Dauernutzer des ÖPNV nicht durch einmal festgelegte statische Fahr- und Wartezeiten schlechter gestellt werden, als Kunden des Jedermannverkehrs. Als Richtgröße sollten auch im Schülerverkehr dynamische Kenngrößen (z.B. das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV) zur Anwendung kommen und maximale Umsteigehäufigkeiten festgelegt werden (**V**).

- XV. Kap. 4.8.1., Tarife und Fahrgastgarantien: Wir begrüßen, dass erstmals die Gestaltung von Tarifen und Fahrgastgarantien im Nahverkehrsplan thematisiert wird (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M.10, 11, 13-17) und seit dem letzten Jahr mit Blick auf die Mobilitätsgarantie erste kleine Fortschritte zur Lichtung des Tarifdschungels erkennbar sind (**L x 3**).

In Kooperation mit der OREG und Interessengemeinschaft Odenwald e.V. arbeiten wir seit geraumer Zeit an einem Gutachten, das sowohl den RMV-VRN-Übergangstarif, als auch ein spezielles Angebot für Gäste und Touristen („OdenwaldCard“) zum Gegenstand hat. Ziel ist es mögliche Konzepte zur Lösung der gegenwärtigen Tarifschwierigkeiten aufzuzeigen. Der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. würde sich sehr darüber freuen, wenn der Kreis Bergstraße und der VRN diese Initiative ebenfalls unterstützen würden (**V**).

- XVI. Nahverkehrsmanagement: Es fehlen Ausführungen, zu Anforderungen an das Regiemangement, das durch die VRN GmbH (oder alternativ eine eigenständige lokale Nahverkehrsgesellschaft) zu leisten ist.

Neben Konkretisierung der Aufgaben des Verkehrs- und Haltestellenmanagements, sind hier auch die mit dem Mobilitätsmanagement und Kundenservice

vices sowie ggf. Qualifizierungsmaßnahmen verbundenen Verwaltungstätigkeiten hinreichend auszuführen, zu analysieren und ggf. im Maßnahmenkonzept durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrsmanagements zu unterfüttern (**F x 4**).

Erste Ansätze zur Verbesserung sind in den vorliegenden Planungen (z.B. Ausweitung Mobilitätsmanagement und Feststellung der Notwendigkeit eines ITCS) durchaus erkennbar. Andere eigentlich banale Grundaufgaben, wie die jährliche Aktualisierung von Liniennetzplänen (auf denen alle ÖPNV-Angebote abgebildet sind und nicht nur jene eines Linienbündels), die regelmäßige Prüfung von Haltestellenaushängen oder die Bereitstellung von geeigneten (über den Fahrplanausgang hinausreichender) aktueller Fahrgastinformationen vor Ort funktionieren im Kreis Bergstraße zu unserem Bedauern noch immer nicht. Das bestätigen uns eigene Erfahrungen, die wir seit über 20 Jahren sammeln durften und die diversen Berichte von entnervten Kundinnen und Kunden (u.a. im Fahrgastbeirat).

Wir sind der Auffassung, dass die ÖPNV-Organisation möglichst mit anderen Fachbereichen zusammengeführt und lokaler (auf kürzeren Entscheidungswegen) organisiert werden muss, um hier zu nachhaltigen Verbesserungen zu kommen.

### 3. Angebotskonzeption

- I. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Angebotskonzeption offensichtlich einen systematischen (also wissenschaftlich plausiblen) und strategischen Ansatz zugunsten einer massiven Ausweitung des ÖPNV-Angebots verfolgt. Dies wird zum einen durch die Menge der Maßnahmen sowie durch ihren festgelegten Umsetzungszeitraum (abgestuft nach einer intelligenten Priorisierung in vier Kategorien) deutlich (**L x 4**).

Besonders gut gefällt uns am Anforderungsprofil die Kombination aus einer hochwertigen Daseinsvorsorge (100- und 600 Einwohner-Regel; vgl. Kap. 3.2.2, Abschnitt „Daseinsvorsorge“) und nachfrageorientierten Elementen durch eine fachlich fundierte Potenzialanalyse (vgl. Kap. 3.4).

- II. Die Methodik der Potenzialanalyse (zusammengesetzt aus Verbindungs- und Erschließungsanalyse) wurde sehr transparent dargestellt. Neben Berufs- und Schulpendlern wurden auch andere Kundengruppen berücksichtigt und ein flächendeckender Ansatz verfolgt. Noch besser wäre gewesen, wenn auch das Potenzial auf dem gesamten vorhandenen ÖPNV-Netz flächendeckend überprüft worden wäre und nicht nur Teile des Netzes nach Vorliegen einer Themennennung aus der ersten Beteiligungsstufe (**L x 3**).
- III. Die Erschließungsqualität wird sehr differenziert betrachtet und bewertet. Es wird zwischen „attraktiver“, „befriedigender“ und „ausreichender“ Erschließung unterschieden und danach, ob eine Nachfrageschwerpunkt betrachtet wird (**L x 4**). Darüber hinaus findet sogar eine kritische Auseinandersetzung mit Luftlinien basierten Analysen statt. Im Ergebnis soll mittelfristig eine topografie- und fußwegnetzfeine Erschließungsanalyse mit der Fortschreibung

des nächsten Nahverkehrsplans durchgeführt werden. Dies ist aus Fahrgast-sicht sehr zu begrüßen und zeugt von einem hohen Interesse sich mit der durch natürliche Umwege und Höhenunterschiede im Fußwegenetz geprägte Erschließungsrealität vor Ort zu beschäftigen (**L x 2**).

Als Einzugsbereiche halten wir folgende Durchschnittswerte für zumutbar: Max. 500m für Bus (außerhalb zentraler Orte), 250m für Bus (innerhalb zentraler Orte) und 1000m für SPNV. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z.B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind maximal 235m weit laufen, um den ÖPNV zu erreichen<sup>3</sup>. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten (veralteten) Regelwerken – dringend dazu in der geplanten topografie- und fußwegnetzfeinen Erschließungsanalyse (Maßnahme M.18) mit Werten aus der tatsächlichen Lebensrealität zu arbeiten (**V**).

- IV. Die Netzkategorien des Angebotskonzeptes (vgl. Anhang K.4 im Kartenband i.V.m. Tabelle 16) sollten besser ausdifferenziert werden. Zwar wurde eine neue Netzkategorie „Grundnetz Region“ eingeführt, um auch kleineren Orten eine attraktive Anbindung zu ermöglichen (**L x 2**), mit Blick auf das Bestandsangebot genügt dies aus unserer Sicht jedoch nicht:

Die Buslinie 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim sowie die Buslinie 681, Abschnitte Wald-Michelbach – Grasellenbach sowie Ober-Abtsteinach – Gornheimertal sollten im NVP in eine Netzkategorie eingeordnet werden, die mindestens(!) dem heutigen Angebotsniveau (Täglich 60'-Takt in Festbedienung) entspricht.

Im aktuellen Entwurf ist auf diesen Strecken nur der Standard „Grundnetz 2. Ordnung“ vorgesehen, der gemäß Tabelle 16 am Wochenende nur einen 2-Stunden-Takt vorsieht, welcher 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 sollte eine neue Netzkategorie mit den Vorgaben Mo-Sa 60'-Takt sowie Sonn- und Feiertag 60'-Takt, jeweils in Festbedienung eingeführt und die o.g. Strecken dieser Netzkategorie zugeordnet werden (**F x 2**).

- V. Die Angebotskonzeption wurde durch eine kartografische Gesamtdarstellung aller Netzebenen (vgl. Anhang K.4) sehr gut visualisiert (**L x 3**). Die ITF-Zielkonzeption (vgl. Anhang 4.B) ist ebenfalls sehr gut und hinreichend konkret visualisiert und erläutert (**L x 3**).
- VI. Wir begrüßen, dass im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.a vorgeschlagen wird im Mittelzentrum Lorsch ein neues innerstädtisches ÖPNV-Konzept zu etablieren (**L x 1**).

---

<sup>3</sup> CASTELLANOS, SCHUHMANN 2017, Akzeptanz fußläufiger Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, S.26

- VII. In Tabelle 35 fehlt die Nennung von „Weinheim, Hauptbahnhof“ als Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreises Bergstraße (V).
- VIII. Nahverkehrsplans als „Mobilitätsplan“: Anders als zur Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, das im vorliegenden Nahverkehrsplan eine klare Strategie erkennen lässt, wurden für die Weiterentwicklung der sogenannten „Ergänzenden Mobilitätsangebote“ (vgl. Kapitel 4.5.) mehr Ziellandungen, als konkrete Maßnahmen formuliert.

Dabei sind hier neue durchaus positive Impulse erkennbar (z.B. Anhang 4.A, Maßnahmen M.6.j, M.6.k und M.7) (L x 4). Dies allein halten wir jedoch nicht für ausreichend. Wir schlagen auf Grundlage der gegenwärtigen Ausführungen im Kapitel 4.5. folgende Maßnahmen vor, die im Anhang 4A. ergänzt werden sollten:

- Fahrradvermietsystem:
  - Einführung von VRNnextbike in Lorsch und Viernheim, Priorität „Mittelfristiger Bedarf“ (Kooperation mit Kommunen erforderlich) (F x 1).
  - An möglichst jedem ÖPNV-Verknüpfungspunkt sollen sichere Radabstellanlagen und VRNnextbike-Stationen geschaffen werden (Priorität „Mittelfristiger Bedarf“), die langfristig zu Mobilitätsstationen entwickelt werden sollen (Priorität „Weiterer Bedarf“, vgl. Kap. 2 Abs. X dieser Stellungnahme) (F x 1)
- Carsharing: Aufnahme von Verhandlungen mit den Kommunen und Carsharing-Anbietern mit dem Ziel die Stationsdichte bzw. allgemeine Verfügbarkeit von Carsharing im Kreis Bergstraße zu erhöhen (Priorität „Vordringlicher Bedarf“) (F x 1).

Aus diesen ersten Verhandlungen heraus soll auf Grundlage eines realistischen Umsetzungskonzeptes ein „Carsharing-Pakt“ zwischen allen Beteiligten geschlossen werden, der das Erreichen verbindlicher und messbarer Ziele beinhaltet.

- Einführung einer Kundenkarte, die es ermöglicht sämtliche Mobilitätsangebote im Kreis Bergstraße sowie relevante angrenzende Angebote unkompliziert zu nutzen, Priorität „Mittelfristiger Bedarf“ (F x 1).

## 4. Haltestelleninfrastruktur

- I. Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind ausführlich und nachvollziehbar dargestellt (L x 4). Die Kategorisierung der Haltestellen ist anhand eindeutiger und nachprüfbarer Kennwerte durchführbar (L x 2).

Ergänzend zu dem im Kapitel 3.2.4. definierten Haltestellenstandards sollten – dem Vorbild des VVS folgend – an allen Haltestellen (auch der Kategorie D) folgende Mindeststandards der Fahrgastinformation zugunsten einer besseren Orientierung für Kunden etabliert werden (F x 1):

- Fahrplanaushang,
  - Liniennetzplan, mindestens mit allen Linien der Kommune in der sich die Haltestelle befindet
  - Haltestellenumgebungsplan
  - Deutliche Darstellung von Service-Hotlines/Kontaktmöglichkeiten bei Problemen
- II. Es fehlt ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und avisiertem Zielzustand der Haltestellenausstattung. Schließlich wird im Kapitel 3.2.4. zutreffend die Wichtigkeit der Einhaltung von Haltestellenstandards betont, indem darauf hingewiesen wird, dass Bushaltestellen „Visitenkarten des ÖPNV“ sind. Leider fehlt ein Umsetzungskonzept, das die Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen zum Gegenstand hat.

Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. die in Tabelle 35 und 36 aufgelisteten Verknüpfungspunkte auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend notwendig, um für einen Großteil der Fahrgäste zeitnahe Besserungen zu erreichen (**F x 2**).

- III. In vielen Teilen des Kreises sind noch Holzwarthäuschen oder vergleichbare Bauwerke mit schlechter bis gar nicht vorhandener Sicht zwischen Fahrgastraum und herannahendem Bus, verbreitet. Dazu zählt auch die häufig suboptimal gewählte Platzierung von Haltestellenpaddeln oder Werbetafeln vor transparenten Warthäuschen. Diese Situationen sollten erfasst und korrigiert werden, damit das Fahrpersonal bei jeder Tageszeit und bei jedem Wetter eine freie Sicht auf wartende Fahrgäste hat und bei Bedarf anhält.

Eine solche Anforderung fehlt bisher im vorgelegten Planentwurf und sollte ergänzt werden. In einer kreisweiten Untersuchung sollten mangelhafte Situationen identifiziert und beseitigt werden. Dies wird im Rahmen des Nahverkehrsplans vermutlich nicht leistbar sein. Daher sollte ein langfristiger Prüfauftrag formuliert werden (**F x 2**).

## 5. Finanzierung

- I. Die Aufgaben der VRN GmbH sind im Nahverkehrsplan zwar grob umrissen, es fehlt jedoch eine Darstellung der Regiekosten und Einnahmen aus verschiedenen Finanzierungsquellen zur Erfüllung dieser Aufgaben. Ebenso verwunderlich ist, weshalb die Kosten für das bestehende Angebot (Anhang 4.A, Maßnahme M.1) nicht dargestellt werden?

Als Verbraucherverband, der sich für eine sinnvolle und möglichst effiziente Verwendung von Steuermitteln einsetzt, legen wir viel Wert auf eine maximale Transparenz, um Mutmaßungen, denen zufolge fehlenden Angaben Verheimlichungsabsichten zugrunde liegen, restlos aus dem Weg zu räumen.

Wir bitten daher darum die fehlenden Angaben zu ergänzen und tabellarisch die heutigen Budgetmittel für den ÖPNV und die im Rahmen der Maßnahmenkonzeption geplanten Ausgaben in den nächsten Jahren in einer Übersicht darzustellen (**F x 4**). Sofern dies nicht möglich erscheint, soll dies plausibel begründet werden. Eine alleinige Darstellung der Kosten der einzelnen Maßnahmen (vgl. Anhang 4.A) halten wir nicht für ausreichend.

- II. Einen großen Mangel sehen wir darin, dass im Anhang 4.A ausschließlich die Kosten der Maßnahmen ohne Verrechnung mit einer Erlösprognose dargestellt wurden. Dies irritiert doch sehr, da bei dieser Darstellung angenommen wird, dass der ÖPNV keine Fahrgelderlöse erzielt bzw. künftig zu 100% aus Steuermitteln finanziert würde. Da offensichtlich eine fachlich fundierte Fahrgastprognose zu einer Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt wurde (vgl. Kap. 3.4) erschließt sich uns nicht, weshalb nicht auch eine Erlösprognose auf Basis von Erfahrungswerten zu durchschnittlichen Erlösen pro Fahrgast durchgeführt wurde?

Gibt es für diese aus unserer Sicht etwas einseitige Darstellung – die möglicherweise die Umsetzung weiterer Maßnahmen blockiert, da angenommen wird, dass nur „ohne Nutzen draufgezahlt“ wird – eine plausible Begründung?

Falls ja, sollte diese dargelegt werden. Falls nicht, sollten die im Nahverkehrsplan dargestellten Kosten mit einer durchzuführenden Erlösprognose verrechnet werden (Ermittlung des Zuschussbedarfs) (**F x 4**).

- III. Wir begrüßen es sehr, dass im Kapitel 5 die Finanzierungsgrundsätze dargelegt werden (**L x 2**).

Weiterhin unklar bleibt jedoch der Umfang der Landesförderung an der Finanzierung von Stadtverkehren (vgl. vorletzter Absatz Kap. 5) und die Systematik, nach der sich der Kreis bzw. VRN an der Finanzierung von Ruftaxiverkehren beteiligt. Wir bitten darum die entsprechenden Informationen zu ergänzen und mit aktuellen Zahlen zu hinterlegen (**F x 2**).

## 6. Sonstiges

- I. Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, dass die Angebotskonzeption auf einem intelligenten Mix aus Anforderungsprofil, Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens, Potenzialanalyse und Bewertung aller Ergebnisse durch das Projektteam basiert und das Zustandekommen nahezu aller Maßnahmen sehr gut nachvollzogen werden kann (**L x 4**).

Während der Potenzialanalyse sind nachvollziehbare verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands zur Anwendung gekommen (**L x 1**). Dazu zählen:

- Reisezeitvergleiche mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie.
- Umsteigehäufigkeiten im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden.

Noch besser wäre gewesen, wenn diese Analyse nicht nur auf Themennennungen aus dem Beteiligungsverfahren angewendet worden wäre, sondern auf das gesamte ÖPNV-Angebot, im Sinne einer ganzheitlichen Planung und kritischen Reflektion des Bestandsangebots.

Unseres Erachtens ist es nur so möglich Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (**F x 1**) und Umsteigehäufigkeiten (**F x 1**) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.

- II. Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz (siehe Absatz I) auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden.

Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage“ für eine Relation im ÖPNV-Netz abgeleitet werden darf).

Hessen Mobil stellt mit seinen Verkehrsmengenkarten eine öffentlich zugängliche Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann. Von dieser Möglichkeit wurde in einzelnen Fällen (z.B. Anhang 3.B, QB\_R.25) auch Gebrauch gemacht, was wir sehr begrüßen (**L x 2**). Wir schlagen vor, dass im Sinne der im Kapitel 6 vorgesehenen Evaluation sämtliche Relationen im Kreis Bergstraße einer solchen Prüfung unterzogen werden (**V**).

- III. Im Kapitel 6 wird sehr viel Allgemeines zum Thema Qualitätssicherung und Evaluation ausgeführt. Zur Bewertung der Qualität von Bedeutung sind die Kriterien, nach denen die aufgelisteten sechs Themen zu bewerten sind. Diese Kriterien sollten genannt und die Kennziffern der letzten drei bis fünf Jahre dargestellt werden. Nur so wird eine Evaluation (z.B. im Rahmen des nächsten Nahverkehrsplans) erst möglich (**F x 4**).
- IV. Wir regen an, zumindest die Fahrgastzahlen der letzten 5 Jahre und weitere vorliegende Nachfrage- und Qualitätskennziffern (z.B. Ergebnisse von ggf. vorhandenen Kundenumfragen) darzustellen, um die auf S. 153 getroffene Aussage „Um eine bestmögliche und zielgerichtete Verwendung der eingesetzten

*Ressourcen [...] für den ÖPNV im Kreis Bergstraße dauerhaft zu gewährleisten, werden sowohl bereits bestehende als auch künftig geplante verkehrliche Maßnahmen – wie bisher auch – evaluiert“ glaubwürdiger zu kommunizieren (F x 2).*

- V. Wir unterstützen die Forderung des DGB, im Kapitel 6 die Ausführungen zu Sozialstandards für Arbeitnehmer im ÖPNV deutlich stärker zu konkretisieren (F x 2).

Hierbei interessiert uns insbesondere, was hinter Formulierungen, wie „über das gesetzliche Mindestmaß hinausreichende soziale Standards“ (S. 154) steckt. Wir wünschen uns konkrete Aussagen darüber, wie bspw. weitere Fahrpersonale gewonnen werden können, die zwischen einer besseren Entlohnung in den nahegelegenen Großstädten oder der aktuell i.d.R. niedrigeren Entlohnung im privaten Omnibusgewerbe wählen können.

Dies ist eine Grundvoraussetzung, um die in diesem Nahverkehrsplan dargestellte – sehr begrüßenswerte – ÖPNV-Offensive überhaupt in die Nähe einer Umsetzung zu überführen.

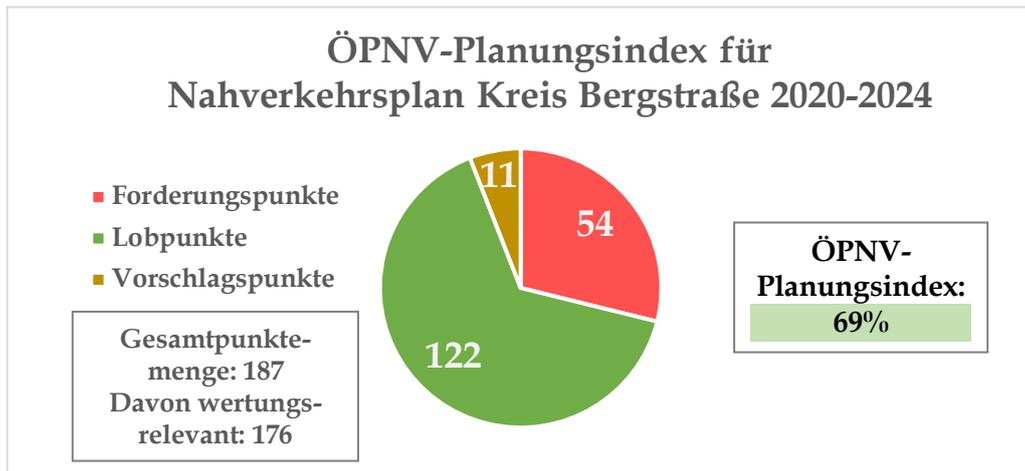
Sofern eine Darstellung im Nahverkehrsplan für nicht notwendig erachtet wird, bitten wir zumindest um Nennung entsprechender Quellen, die der o.g. allgemeinen Aussage zugrunde liegt.

## 8. Ermittlung ÖPNV-Planungsindex

Kapitel + Absatz	Thema/Inhalt	Aussagen- typ F = Forderung V = Vorschlag L = Lob	Gewichtung 1 = Sehr gering 2 = gering 3 = hoch 4 = sehr hoch	
1.	I	Dokumentation Beteiligungsverfahren	L	4
	II	Frühzeitige Beteiligung	L	3
	III	Darstellung rechtliche Rahmenbedingungen	L	2
	IV	Berücksichtigung Ziel „HESSEN-Takt“ aus LEP	V	0
	V	Relationsbezogene Visualisierung der Datengrundlagen für die Potenzialanalyse	L	4+2
	VI	Aussagen zu Schulpendlerströmen	L	2
			V	0
	VII	Umfang der Bestandsaufnahme	L	4
			V	0
	VIII	Erreichbarkeit touristischer Destinationen	F	2
			V	0
	IX.	Darstellung der Fahrgastnachfrage	L	3
			F	2+2
	X	Darstellung Auslastung Straßennetz	L	2
	<b>Zwischensumme Kap. 1. Allgemeines &amp; Bestandsaufnahme</b> F = 6 • L = 26 • V = 4 x 0			
	2.	I.	Formulierung Anforderungen an regionalen ÖPNV	L
II		Konkretisierung Forderung ÖPNV-Ausbau	L	4+4+4+4
			V	0
III		Prüfung einer Reaktivierung der Überwaldbahn	L	4
IV		Formulierung von Anforderungen an künftiges ÖPNV-Angebot	L	2+2
			V	0
V		Zielformulierung „Alternative zum MIV“ und Berücksichtigung kreisübergreifender Relationen	L	4
VI		Berücksichtigung Anforderungen aus HÖPNVG	L	2
VII		Unzutreffende Darstellung der SPNV-Aufgabenträgerschaft im Kreis Bergstraße	F	4
VIII		Anforderungen an Barrierefreiheit	L	2+4
			F	1
IX		Benennung und Begründung von Ausnahmen von „vollständiger Barrierefreiheit“	L	1
			F	2+1
X		Verknüpfungspunkte: Entwicklung zu Mobilitätsstationen und Verbesserung der Orientierung	L	2
			F	1
			V	0
XI	Betriebliche & Fahrzeugseitige Anforderungen	L	2+4+1	
XII	Berücksichtigung von Innerortsverkehren	F	2	
XIII	Anforderungen an Umsteigevorgänge	L	1+1	
		F	2	
XIV	Anforderungen an Schülerbeförderung	V	0	
XV	Anforderungen an Tarife & Fahrgastgarantien	L	3	
		V	0	
XVI	Anforderungen an Regiemanagement	F	4	
<b>Zwischensumme Kap. 2. Ziele, Anforderungen &amp; SPNV-Maßnahmen</b> F = 17 • L = 55 • V = 5 x 0				

3.	I.	Systematik und Prospektivität der Angebotskonzeption	L	4
	II.	Transparenz der Potenzialanalyse	L	3
	III.	Haltestelleneinzugsbereiche/Erschließungsanalyse	L	4+2
			V	0
	IV.	Definition von Netzebenen	F	2
			L	2
	V.	Visualisierung der Angebotskonzeption	L	3+3
	VI.	Innerstädtisches Verkehrskonzept Lorsch	L	1
	VII.	Ergänzung Weinheim Hbf als Verknüpfungspunkt	V	0
	VIII.	Entwicklung Nahverkehrsplan zum „Mobilitätsplan“	L	4
F			1+1+1+1	
<b>Zwischensumme Kap. 3. Angebotskonzeption</b> F = 6 • L = 26 • V = 2 x 0				
4.	I.	Systematik der Anforderungen an Bushaltestellen, Kategorisierung	L	4+2
			F	1
	II.	Analyse der Haltestellenausstattung	F	2
	III.	Freie Sicht auf wartende Kunden	F	2
	<b>Zwischensumme Kap. 4. Haltestelleninfrastruktur</b> F = 5 • L = 6 • V = 0			
5.	I.	Transparenz über Managementkosten	F	4
	II.	Fehlende Erlösprognose	F	4
	III.	Klare Finanzierungsstruktur ÖPNV-Angebot	L	2
			F	2
<b>Zwischensumme Kap. 5. Finanzierung</b> F = 10 • L = 2 • V = 0				
6.	I.	Nachvollziehbarkeit der Maßnahmenkonzeption, Kennwerte der Potenzialanalyse	L	4+1
			F	1+1
	II.	Ermittlung ÖPNV-Potenziale durch Verkehrsträger übergreifende Darstellung der Verkehrsnachfrage	L	2
			V	0
	III.	Konkretisierung Qualitätssicherung & Evaluation	F	4
	IV.	Darstellung Nachfrageentwicklung	F	2
	V.	Sozialstandards im ÖPNV	F	2
<b>Zwischensumme Kap. 6. Sonstiges</b> F = 10 • L = 7 • V = 0				
GESAMTERGEBNIS, siehe nächste Seite.				

**GESAMTERGEBNIS**



$$PI = \frac{122}{176} = 0,693 = 69\%$$

<b>Bewertungsskala:</b>	
< 25%	Mangelhafte, wenig zukunftsfähige Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist auch bei Umsetzung aller Maßnahmen sehr unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird nahezu ausnahmslos auf einen eigenen Pkw angewiesen sein.
25 – 49%	Ausreichende, jedoch wenig innovative Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist eher unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird größtenteils auf einen eigenen Pkw angewiesen bleiben.
50 – 75%	Gute Planung mit punktuellen innovativen Ansätzen. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint auf einigen Korridoren realistisch zu werden; es bleibt jedoch eine Restabhängigkeit von einem eigenen Pkw. Die Vorhaltung eines Zweitwagens in einem Haushalt scheint in Teilen des Planungsgebiets wenig erforderlich.
> 75%	Sehr gute Planung mit flächendeckenden Innovationen für gesamtes Planungsgebiet. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint nahezu flächendeckend möglich zu werden. Ein Haushalt wird bei Umsetzung aller Maßnahmen mindestens problemlos auf einen Zweitwagen verzichten können.

## 9. Abschließende Gesamtbewertung

PRO BAHN Starkenburg e.V. zertifiziert hiermit den Planentwurf für den Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2020-2024 (Stand Juni 2020) nach Maßgabe des hier angewandten Bewertungsverfahrens mit dem Prädikat

*„Gute Planung mit punktuellen Innovationen und wahrscheinlicher Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV auf einigen Korridoren“*

Der vorliegende Planentwurf für den ÖPNV der nächsten mindestens 5 Jahre weist viele Innovationen auf, die ein Umsteigen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel in einem Großteil des Planungsgebiets wahrscheinlich erscheinen lassen.

Für einen flächendeckend attraktiven ÖPNV, für den glaubhaft flächendeckend bei der Bevölkerung geworben werden kann, müssen jedoch unbedingt weitere Aktivitäten folgen; dafür steht PRO BAHN in Zukunft gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Die vorliegende Bewertung stellt unsere Stellungnahme zum uns vorgelegten Planentwurf dar. Mit unseren als „**Vorschläge**“ deklarierten Aussagen besteht die Möglichkeit einer Verbesserung des Planungsindex. Sofern unsere Vorschläge in der Endfassung berücksichtigt werden, wird der Planungsindex wie folgt verbessert:

- Ein in der Endfassung berücksichtigter Vorschlag (**V**) wird mit einem Lobpunkt (**L x 1**) bewertet.
- Unter der Annahme, dass alle 11 Vorschläge berücksichtigt werden, kann der Planungsindex für die Endfassung um 2% auf **71%** gesteigert werden  
 $187 - 54 = 133 \rightarrow 133/187 = 0,71$ .

Wird eine **Forderung** in der Endfassung umgesetzt, werden Forderungspunkte (**F**) entsprechend ihrer Gewichtung 1:1 in Lobpunkte (**L**) überführt. Damit ist eine weitere Verbesserung des Planungsindex möglich.

Um die Schwelle zur nächsthöheren Bewertungsstufe zu überschreiten, müssten – unter der Annahme, dass alle 11 Vorschläge (**V**) berücksichtigt werden – noch Forderungen (**F**) in einem Gesamtwert von **7 Punkten** in der Endfassung berücksichtigt werden.

Gerne kann eine nachträgliche Bewertung der Endfassung gemeinsam mit Ihnen als ÖPNV-Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Kommen Sie hierzu gerne zeitnah nach Veröffentlichung der Endfassung auf uns zu.

## 10. Anlagen

### ANLAGE 1:

**Antwort des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen bzgl. Aufgabenträgerschaft des SPNV im Kreis Bergstraße**

## WG: Kontaktformular Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

An info@starkenburger-pro-bahn.de Kopie bernhard.massberg@wirtschaft.hessen.de • horst.kraemer@wirtschaft.hessen.de

Sehr geehrter Herr Castellanos,

vielen Dank für Ihre Nachricht, welche mir zur Beantwortung zugeleitet worden ist.

Ihre Fragen kann ich wie folgt beantworten:

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) sind die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern Aufgabenträger im ÖPNV (§ 5 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG). Das Gesetz stellt klar, dass die Aufgabenträger die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahrnehmen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG).

Der Kreis Bergstraße gehört der VRN GmbH an (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG). Die VRN GmbH ist Aufgabenträgerorganisation im Sinne des ÖPNVG sowohl für den regionalen und, durch die Zugehörigkeit des Kreis Bergstraße, auch den lokalen Verkehr. Sie schließt deshalb die öffentlichen Dienstleistungsverträge mit dem jeweiligen Betreiber im eigenen Namen ab. Aufgabenträger bleibt dem Wortlaut nach der Kreis Bergstraße.

Gem. § 5 Abs. 2 ÖPNVG erarbeitet und beschließt der Kreistag in enger Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar den Nahverkehrsplan.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

**Viktoria Schweder-Berger**

Referentin Öffentlicher Personennahverkehr



[groesser-frankfurter-bogen.de](https://groesser-frankfurter-bogen.de)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 815 2357

Fax: +49 (611) 815 32 717 2357

E-Mail: [viktoria.schweder-berger@wirtschaft.hessen.de](mailto:viktoria.schweder-berger@wirtschaft.hessen.de)

<https://wirtschaft.hessen.de>

<https://groesser-frankfurter-bogen.de>

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [noreply.portal@hzd.hessen.de](mailto:noreply.portal@hzd.hessen.de) <[noreply.portal@hzd.hessen.de](mailto:noreply.portal@hzd.hessen.de)>

Gesendet: Montag, 9. März 2020 14:15

An: Poststelle (HMWEVW) <[poststelle@wirtschaft.hessen.de](mailto:poststelle@wirtschaft.hessen.de)>

Betreff: Kontaktformular Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Übermittelt am 09.03.2020

Gesendete Daten:

Anrede  
Herr  
Vorname  
Peter  
Name  
Castellanos