

# PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.  
Gemeinnütziger Fahrgastverband



## Leitbild des PRO BAHN Regionalverbands Starkenburg e.V.

### **Präambel**

*Das Leitbild umreißt ein grundsätzliches Bild aus Fahrgastsicht und bildet das Selbstverständnis für die Belange des Schienenverkehrs und öffentlichen Nahverkehrs.*

*Die darin enthaltenen Vorstellungen reflektieren die Fahrgastsicht und beruhen in vielen Fällen auf eigenen Beobachtungen vor Ort.*

*Es handelt sich um Anregungen und konkrete Vorschläge, die schrittweise umgesetzt werden können und nicht zwingend eine Priorisierung wiedergeben.*

*Das zukunftsorientierte Angebot muss sowohl bei Infrastruktur als auch bei der Bestellung der Betriebsleistungen finanzierbar sein. Nichtsdestotrotz dürfen zunächst keine Denkverbote bestehen. Über die Bereitstellung erforderlicher Finanzmittel ist im Folgeschritt zu befinden.*

*Trotz möglicher Vorbehalte von anderen Stellen sind mit Verbesserungsmaßnahmen auch Fahrgaststeigerungen und eine bessere Einnahmesituation vorstellbar, wie Beispiele andernorts verdeutlichen. Der weitere gesamtgesellschaftliche und volkswirtschaftliche Nutzen ist hierbei in Betracht zu ziehen.*

### **Satzungsgemäße Ziele**

Auszug aus der Satzung des PRO BAHN-Regionalverbands Starkenburg e.V. in der Fassung vom 8.4.2017:

#### **Artikel 2: Zweck des Verbands**

*(1) Der Zweck des Verbands ist die Förderung eines umweltfreundlichen und energiesparenden Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Der Verband fördert die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Er nimmt Einfluss auf die Verkehrspolitik mit der Absicht, dem Schienenverkehr Priorität einzuräumen.*

*(2) Zweck des Verbandes ist die Verbraucherberatung sowie die Volksbildung. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch die Beratung der Fahrgäste als Verbraucher von Dienstleistungen öffentlicher Verkehrsmittel und Information über ihre Rechte.*

*(3) Der Verband beteiligt sich durch Veröffentlichungen, Stellungnahmen und eigene Veranstaltungen, auch im Zusammenwirken mit Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern und anderen geeigneten Stellen, an der fachlichen und öffentlichen Diskussion zu diesem Themenbereich.*

*(4) Der Verband wirkt bei der Einrichtung von verbraucherbezogenen Gremien bei den Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern (z.B. in Fahrgastbeiräten) mit und unterstützt deren Arbeit.*

*(5) Im Rahmen dieser Zwecke nimmt er die Interessen der Allgemeinheit an einem funktionsfähigen attraktiven öffentlichen Verkehr als Daseinsvorsorge und soziale Einrichtung wahr und setzt sich für die Belange der Fahrgäste ein. Durch die Förderung der umweltbewussten Verkehrsmittelwahl soll gleichzeitig den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen werden.*

### **Artikel 3: Gemeinnützigkeit**

*(1) Der Verband ist unabhängig und parteipolitisch neutral. Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Ziele; er verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.*

*(2) Die Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus den Mitteln des Vereins. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Verbands fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.*

# 1 Allgemeine Ziele für den Schienen- und Busverkehr in der Region Starkenburg

- 1.1 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich insbesondere für die Förderung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene im Raum Starkenburg ein, wobei räumliche Grenzen keine Rolle spielen.
- 1.2 Dies schließt zwangsläufig den Busverkehr sowie grenzüberschreitende Verkehre mit ein. Grenz-überschreitend bedeutet hierbei mindestens die Verkehre bis zum nächsten Oberzentrum oder alternativ Bahnknoten (→ Details siehe Kapitel 3: Weiterentwicklung des Busverkehrs).
- 1.3 Der Regionalverband Starkenburg setzt sich für die Berücksichtigung öffentlicher Belange bei der Nahverkehrsplanung, Schienen und gesamt-räumlichen Konzepten ein. Nur so kann eine Konzeption nutzergerecht und ausgewogen umgesetzt werden.
- 1.4 Die Anerkennung des Verbandes als Träger öffentlicher Belange, der insbesondere die Perspektive von Fahrgästen in die Diskussion einbringt, wird angestrebt. Dazu gehören förmliche Verfahren mit Verkehrsbezug wie z. B. Bundesverkehrswegeplan, Generalverkehrspläne der Länder, Verkehrsentwicklungspläne, Raumordnungsverfahren, Landesentwicklungspläne, regional- und Flächennutzungsplanverfahren, sowie (regionale) Nahverkehrs- bzw. Entwicklungspläne.
- 1.5 Dauerhafte Einbindung bei Vorhaben der ausführenden Stellen wie z. B. RMV, VRN und Berücksichtigung bei den Fahrplankonferenzen. Aufwertung der Kompetenzen des RMV-Fahrgastbeirates (z. B. Antragsrecht zu LNG-überschreitenden Verkehren).
- 1.6 Der Verband fordert eine Beteiligung an den Fahrplankonferenzen für das Gebiet des RMV und einen Fahrgastbeirat für das Gebiet des VRN (Kreis Bergstraße). Die Verkehrs-kommission ist hierzu unzureichend, da sie nur bei Bedarf des Kreises einberufen wird und auf Grund des gewollten Hilfscharakters für den Kreisausschuss weniger einen aktiven Beteiligungscharakter hat. Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass unsere langjährige Forderung nach einem Fahrgastbeirat im Kreis Bergstraße im Jahr 2017 nun erfüllt werden soll!
- 1.7 Der Kreis Bergstraße braucht eine lokale Nahverkehrsgesellschaft, um umfassend die Interessen und Planungen für den Kreis wahrzunehmen.
- 1.8 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich für folgende Mindeststandards im Nahverkehr ein:
  - 1.8.1 Optimale Verbindungen zwischen den Oberzentren, mindestens im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr; die Option Fernverkehr ist entsprechend zu berücksichtigen
  - 1.8.2 SPNV von/zu Oberzentren im Halbstundentakt, Fahrplanlage 6-22 Uhr.
  - 1.8.3 Förderung von RB/RE-Konzepten
  - 1.8.4 Direkte Linienführungen unter Ausnutzung entsprechender Fahrplanlage
  - 1.8.5 Optimale Anbindung der regionalen Schienenachsen mit den Schwerpunkten des bundesdeutschen Schienenpersonenfernverkehrs an den folgenden Knotenbahnhöfen: Aschaffenburg; Darmstadt, Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Mainz, Heidelberg, Stuttgart.
- 1.9 Stadtbuskonzeption für kleinere und mittlere Städte nach unter 3.4. benannten Standards.
- 1.10 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich für die regionalplanerische Siedlungsentwicklung an der Schiene und Priorisierung von SPNV-Maßnahmen an diesen Achsen ein.

- 1.11 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich für die nutzergerechte Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) sowie insbesondere einen vollwertigen Halt der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar in Darmstadt Hauptbahnhof ein.
  - 1.11.1 Der HGV-Halt in Darmstadt Hbf ist mit dem bestehenden regionalen Knoten des Integralen Taktfahrplans zur Minute 30 und Verstärkung zur Minute 00 zu verknüpfen.
  - 1.11.2 Darmstadt Hbf soll in Nord- und Südrichtung mit der Neubaustrecke vollwertig verknüpft werden, ohne dass bestehende Fernverkehrsangebote gekappt werden.
  - 1.11.3 Mindestens Sicherstellung des bestehenden Fernverkehrsgerüsts (z. B. Stundentakt Main-Neckar-Bahn, ...) und Schließung von Angebotslücken in den Tagesrandzeiten.
- 1.12 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich für die Beibehaltung und den Ausbau des Integralen Taktfahrplans (ITF) in der Region Starkenburg ein. Knoten-Bahnhöfe sind:
  - 1.12.1 Darmstadt Hbf (Main-Rhein-Bahn ↔ Odenwaldbahn ↔ Main-Neckar-Bahn)
  - 1.12.2 Babenhausen (Main-Rhein-Bahn ↔ Odenwaldbahn)
  - 1.12.3 Bensheim (Main-Neckar-Bahn ↔ Nibelungenbahn)
  - 1.12.4 Bürstadt (Riedbahn ↔ Nibelungenbahn)
  - 1.12.5 Dieburg (Main-Rhein-Bahn ↔ Dreieichbahn)
  - 1.12.6 Weinheim (Main-Neckar-Bahn ↔ Weschnitztalbahn ↔ RNV-Linie 5/„OEG“)
  - 1.12.7 Groß-Umstadt Wiebelsbach (Odenwaldbahn-Äste (drei Richtungen))
  - 1.12.8 Biblis (Riedbahn-Äste (Anbindung von Worms))
- 1.13 Nachtverkehr: Zur Gewährleistung einer umfassenden Mobilität streben wir eine durchgehende Bedienung auch in den Nachtstunden an.
- 1.14 Folgende Knoten sollen als Taktknoten 30-minütig bedient werden
  - 1.14.1 Darmstadt Hbf
  - 1.14.2 Babenhausen
  - 1.14.3 Bensheim
  - 1.14.4 Bürstadt
  - 1.14.5 Weinheim
- 1.15 Überholfreie Führung des Regionalverkehrs; Sicherung von Knoten-Knoten-Trassen für den Güterverkehr ohne Überholung.

## **2 Streckenbezogene Ziele zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs**

Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/Express-Strecken der Main-Neckar-Bahn (KBS 650), Main-Rhein-Bahn (KBS 651), Riedbahn (KBS 655), sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.

## Zurzeit in Betrieb befindliche Bahnlinien:

Bezeichnung			Streckenverlauf	Geforderte Verkehrsbedienung			Bemerkungen
				Fahrzeiten Takt (in Min.)+System*			
RMV	VRN	KBS		Mo-Fr	Sa	So	
<i>Riedbahn</i>							
RE70	R62	655	Frankfurt (M) - Riedstadt-Goddelau - Biblis – Mannheim	4-1h 60 RE	4-1h 60 RE	4-1h 60 RE	Taktverdichtung am Wochenende
S7	---	645.7	Frankfurt (M) - Riedstadt-Goddelau	5-22h 15 S 22-1h 30 S	5-22h 15 S 22-1h 30 S	5-22h 15 S 22-1h 30 S	Durchgehender S-Bahn Betrieb Mannheim - Frankfurt (evtl. mit Umstieg zwischen S-Bahn-Linien in Goddelau oder Biblis)
<i>Main-Neckar-Bahn</i>							
G60	G6	650	Frankfurt (M) - Darmstadt - Bensheim - Weinheim - MA / HD	4-1h 30 S 60 RE	4-1h 30 S 60 RE	4-1h 30 S 60 RE	S-Bahn Rhein-Neckar ab Darmstadt Hbf nach MA/HD mit Flügelung in MA-Friedrichsfeld
S3	---	645.3	Bad Soden (Ts) - Frankfurt (M) - Ffm Süd - Langen - Darmstadt	4-1h 30 S	4-1h 30 S	4-1h 30 S	
<i>Odenwaldbahn</i>							
G80			Eberbach - Erbach - Michelstadt - Gr. Umstadt-Wiebelsb.-Darmstadt (- Frankfurt (M) )	5-23h 60 RE 60 RB	5-23h 60 RE 60 RB	5-23h 60 RE 60 RB	1) Alternierend ab/bis Wiebelsbach oder Flügelung 2) Verkürzung Wartezeit in DA-Hbf auf Relation Pfungstadt - Odenwaldbahn
G85	R81	641	Erbach - Michelstadt - Groß Umstadt-Wiebelsbach - Hanau (- Ffm)				
<i>Rodgaubahn</i>							
S1	---	645.1	Frankfurt (M) - Offenbach - Rodgau - Rödermark-Ober Roden	4-22h 15 S 22-1h 30 S	4-1h 30 S	4-1h 30 S	Verlängerung nach Dieburg inklusive Elektrifizierung Dieburg - Ober Roden
---	---	(647)	Rödermark-Ober Roden - Dieburg - Groß Zimmern - Reinheim	→	→	→	Zur vollständigen Reaktivierung in Betracht zu ziehen
<i>Rhein-Main-Bahn</i>							
	RB75	651	Wiesbaden - Mainz - Groß Gerau - Darmstadt - Dieburg - Aschaffenburg	5-24h 30 RB	5-24h 60 RB	5-24h 60 RB	Permanent durchgehende Verbindungen Aschaffenburg - Wiesbaden
<i>Dreieichbahn</i>							
RB61	---	647	(Ffm -) Dreieich-Buchschlag - Rödermark-Ober Roden - Dieburg	4-24h 30 RB	5-24h 60 RB	6-24h 60 RB	
<i>Pfungstadtbahn</i>							
RB66	---	650.1	(Darmstadt -) DA-Eberstadt - Pfungstadt	5-23h 60 RB	5-23h 60 RB	5-23h 60 RB	Verkürzung Wartezeit in DA-Hbf auf Relation Pfungstadt - Odenwaldbahn
<i>Nibelungenbahn</i>							
RB63	R63	653	Worms - Bürstadt - Bensheim	5-21h 30 RB 21-23h 60 RB	6-20h 30 RB 20-23h 60 RB	6-23h 60 RB	Elektrifizierung und Betrieb als S-Bahn in Betracht ziehen (vgl. S33 Bruchsal - Gernersheim)
<i>Weschnitztalbahn</i>							
RB69	R69	654	Weinheim - Mörlenbach - Rimbach - Fürth (Odw)	5-21h 30 S 21-23h 60 S	6-20h 30 S 20-23h 60 S	6-23h 30 S	Elektrifizierung und S-Bahn-Betrieb mit Flügelung in einem Kreuzungsbahnhof Mörlenbach und Integration der Überwaldbahn.

<i>Mainbahn</i>							
S8	---	645.8	Wiesbaden - Mainz Hbf - Rüsselsheim - Ffm - Hanau	4-1h 30 S	4-1h 30 S	4-1h 30 S	1) Ausweitung auf Nachtbetrieb 2) Zwischen MZ- Bischofsheim und Hanau bilden S8/S9 einen 15 bzw. 30 Minuten-Takt.
				1-4h 60 S	1-4h 60 S	1-4h 60 S	
S9	---	645.9	Wiesbaden - Mainz-Kastel - Rüsselsheim - Ffm - Hanau	4-1h 30 S	4-1h 30 S	4-1h 30 S	1) Ausweitung auf Nachtbetrieb 2) Zwischen MZ- Bischofsheim und Hanau bilden S8/S9 einen 15 bzw. 30 Minuten-Takt
				1-4h 60 S	1-4h 60 S	1-4h 60 S	
6, 8	---	(315e)	Arheilgen, Dreieichweg - DA- Luisenpl. - Alsbach, Am Hinkelstein	4-9h 14-21h 15 Strab	5-1h 30 Strab	5-1h 30 Strab	Verlängerung über Alsbach, Am Hinkelstein hinaus mindestens nach Zwingenberg Bahnhof
				9-1h 30 Strab			
*Systeme:		RB = Regionalbahn	RE = Regionalexpress				
		S = S-Bahn	Strab = Straßenbahn				

### **Stillgelegte Bahnlinien:**

<b>Bezeichnung</b>	<b>Streckenverlauf</b>	<b>Forderungen</b>
<i>Name - KBS</i>		
256b	DA-Ost - Roßdorf - Groß Zimmern	Reaktivierung im Rahmen eines umfassenden Stadt-Land-Bahn Konzeptes (siehe 2.6.)
<i>Gersprenztalbahn</i>		
317g	Reinheim - Groß Bieberau - Fränk. Crumbach - Reichelsheim	Sicherung der Trasse zwischen Reinheim und Groß Bieberau (siehe 2.3.). Reaktivierung bis Reichelsheim kann im Rahmen einer Stadt-Land-Bahn verfolgt werden.
<i>Bachgaubahn</i>		
556	Höchst (Odw) - Mömlingen - Großostheim - Aschaffenburg	Wo möglich, Vollständige Reaktivierung für den Personen- und Güterverkehr
315g	Weinheim - Viernheim - Lampertheim - Worms	Erhaltung der verbliebenen Trasse Weinheim - Viernheim mit Blick auf perspektivische Entwicklung im SPNV
<i>Überwaldbahn</i>		
559	Mörtenbach - Wald Michelbach	Reaktivierung mit Option Elektrifizierung (S-Bahn-Betrieb) und Flügelungsbetrieb in Zusammenhang mit der Weschnitzalbahn nach Grosse Gutachten (siehe 2.1., 2.2.)
<i>„Schellekattel“</i>	Beerfelden-Hetzbach - Beerfelden	Einrichtung eines Flügelungsbetriebes im Bahnhof Beerfelden-Hetzbach mit Reaktivierung der „Schellekattel“, sodass auch von Beerfelden schnelle effiziente Direktfahrten ins Rhein-Main-Gebiet ermöglicht werden können.

## ***Erläuterungen***

- 2.1 Main-Neckar-Bahn: Mannheim/Heidelberg – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt (KBS 650):
  - 2.1.1 Besonders in Richtung Mannheim Hbf ist eine Verdichtung und Beschleunigung erforderlich. Die bestehende Angebotsqualität von/nach Heidelberg Hbf darf nicht zurückgefahren werden.
  - 2.1.2 Bessere Anbindung der Main-Neckar-Bahn an den Flughafen Frankfurt, wobei auch hier der kostengünstigen Variante Vorrang einzuräumen ist, z. B. Verknüpfung mit der Regionaltangente-West
- 2.2 Riedbahn: Mannheim – Biblis – Groß-Gerau – Frankfurt (KBS655, 645.7):
  - 2.2.1 Stündlicher RE-Halt an den Bahnhöfen Mörfelden und Walldorf.
  - 2.2.2 Verlängerung der aus Mannheim kommenden in Biblis endenden RB-Linie 63 in Richtung Norden (Anschluss an derzeitige RMV S-Bahnlinie 7) mit dem Ziel der Verknüpfung mit der S-Bahn Rhein-Main
- 2.3 Rhein-Main-Bahn: Aschaffenburg – Darmstadt – Groß-Gerau – Wiesbaden (KBS 651):
  - 2.3.1 Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Sitzplatzangebot, u. a. durch Erweiterung des Steh- und Sitzplatz-Angebots in 2. Klasse zu Lasten kaum benutztem 1.Klasse-Bereiches
  - 2.3.2 Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten durch Beschleunigungsmaßnahmen, u. a. Fahrzeugmaterial
  - 2.3.3 Durchgehende Bedienung aller bisherigen Halte sowie vollständiger Systemhalt in Mainz-Gustavsburg, soweit dies im Rahmen der Kantenzeiten möglich ist.
  - 2.3.4 Untersuchung der Machbarkeit neu zu errichtender Bahnhofpunkte „Dieburg Ost“ (nahe Hochschule) und „Sickenhofen“
- 2.4 Odenwaldbahn: Eberbach – Erbach – G.-Umst. Wiebelsbach – Darmstadt (KBS 641):
  - 2.4.1 Beseitigung der Kapazitätsprobleme (u.a. durch Einsatz von Doppelstockzügen, Triebwagen in Mehrfachtraktion und abschnittswisen zweigleisigen Ausbau).
  - 2.4.2 Verknüpfung der Odenwaldbahn mit dem Baden-Württemberg-Takt mit attraktiven Verbindungen in den Raum Mittlerer Neckar und nach Stuttgart.
  - 2.4.3 Elektrifizierung der Odenwaldbahn.
- 2.5 Umsetzung eines normalspurigen Stadt-Land-Bahnkonzepts für Darmstadt und Umgebung:
  - 2.5.1 Reaktivierung der Strecken Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern und Dieburg – Groß-Zimmern (– Reinheim) (vgl. Regionalplan Südhessen 2010 (Trassensicherung) und Regionaler Nahverkehrsplans des RMV 2010).
  - 2.5.2 Durchbindung aus der Ostregion über Darmstadt-Ostbahnhof – Luisenplatz nach Darmstadt Hbf (Dreischienengleis zwischen Schloss und Hbf nach Zwickauer Vorbild)
  - 2.5.3 Einbeziehung der Odenwaldbahn, ggf. auch Rhein-Main- und Pfungstadtbahn
  - 2.5.4 Schaffung von Direktverbindungen aus der o. g. Ostregion über Darmstadt-Ost – Darmstadt-Nord nach Frankfurt
  - 2.5.5 Verbindung aus dem Raum Groß-Zimmern ins Ried
  - 2.5.6 Linie S 1 (KBS 645.1): Verlängerung der S1 von Ober-Roden bis Dieburg, Fahrzeitverkürzung in Hinblick auf MIV-konkurrenzfähige Fahrzeiten
  - 2.5.7. Prüfung einer Einbindung im Zusammenhang mit der Regionaltangente West
- 2.6 Reaktivierung der Überwaldbahn für den SPNV mit Option Elektrifizierung und Flügelungsangeboten in Mörlenbach von/nach Weinheim (– Mannheim).

- 2.7 Elektrifizierung der Nibelungenbahn, Weschnitztalbahn und Überwaldbahn mit Ziel der Einbindung in das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar.
- 2.8 Erhaltung der Strecke Reinheim – Groß-Bieberau für den Güterverkehr zur Mitteldeutschen Hartstein-Industrie, insbesondere für Schotterlieferungen für den Gleisbau.
- 2.9 Erhaltung der Strecke Weinheim – Viernheim (für den Güterverkehr, perspektivisch SPNV-Entwicklung)
- 2.10 Reaktivierung der stillgelegten Verbindungskurve vom Bahnhof Kranichstein zur Odenwaldbahn. Hiermit wird der im RROPS festgelegten Trassensicherung Rechnung getragen.

### 3 Weiterentwicklung des Busverkehrs

- 3.1 Durchbindung von regionalen Buslinien zu nächstliegenden Bahnhöfen (*Hauptliniennetz*), unabhängig davon, ob die betreffende Linie eine Kreis- bzw. Landesgrenze überschreitet.
- 3.2 Umsetzung eines flächendeckenden Integralen Taktfahrplans (ITF) mit Taktknoten, insbesondere im ländlichen Raum.
- 3.3 Bedienung der unter 3.1. benannten Hauptlinien mindestens im Stundentakt täglich von 5 bis 0Uhr. Alle übrigen Linien (*Nebenlinien*) mindestens im täglichen 2-Stunden-Takt; Mo-Fr im Stundentakt mit Anschlussbeziehungen zu Hauptlinien an den Taktknoten.
- 3.4 Anpassung von Stadtbussystemen in Klein- & Mittelstädten an folgende allgemeine Standards:
  - 3.4.1 Übersichtliche & direkte Linienführung (i.d.R. Durchmesser- oder Radiallinien)
  - 3.4.2 Integration der umliegenden Stadtteile eines Ortes, sofern keine ausreichende Regionalbusverbindung besteht.
  - 3.4.3 Wo dies sinnvoll erscheint, Betriebskonzept nach sogenanntem „Rendezvous-System“, bei dem alle Linien an einer zentralen Haltestelle regelmäßig Anschluss untereinander herstellen.
  - 3.4.4 Liniennetz wird während der Betriebszeit ausnahmslos im Taktverkehr (Optimum 30-Minuten-Takt oder dichter) bedient.
  - 3.4.5 Regionalverkehre sind mit dem Stadtbusnetz räumlich & zeitlich sinnvoll abzustimmen.
  - 3.4.6 Alternative Angebotsformen (z.B. Ruftaxi/AST) sollten nur in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage zur Netzergänzung betrieben werden.

## 4 Tarife

- 4.1 Der Fahrgastverband setzt sich für ein einfacheres, gerechteres und günstigeres Tarifsystem im ÖPNV ein.
- 4.2 Die „natürlichen Systemnachteile“ des öffentlichen Verkehrs ggü. dem privaten Pkw-Verkehr (z.B. weniger Flexibilität durch Linie und Fahrplan) müssen durch andere Faktoren erheblich kompensiert werden. Daher sollen Tarife dem Kunden ein adäquates Preis-Leistungsverhältnis bieten. Wir setzen auf steigende Kostendeckung durch steigende Fahrgastzahlen und bessere Auslastung. Tarifierhöhungen über der Inflationsrate zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades lehnen wir ab.
- 4.3 Die Tarife sollen sich an einen degressiven Entfernungstarif anlehnen. Damit ist ein mit zunehmender Reiseentfernung abnehmender Tarifkilometerpreis verbunden.
- 4.4 Der Fahrgastverband setzt sich für eine Tarifreform ein: Bei üblichen Wegen unterschiedlicher Preisstufen sollte nur die preislich günstigere Variante maßgebend sein. Alternativ sind größere Orte zwei Tarifgebieten zuzuordnen (vgl. Heppenheim), um so die Anzahl der Preisstufen zu reduzieren.
- 4.5 Der PRO BAHN-Regionalverband Starkenburg setzt sich ein für durchgehende Verbundfahrkarten zwischen den Verkehrsverbänden RMV, VRN, VAB und RNN ein. In Zeiten der Digitalisierung sind Tarifkooperationen technisch lösbarer geworden. Die Aufgabenträger sollten die Entwicklungsmöglichkeiten nutzen und preiswerte Angebote für Menschen schaffen, die in „Tarifgrenzregionen“ (Gebiete im Überlappungsbereich zwischen Verkehrsverbänden) leben.
- 4.6 Automaten sollen Verbundfahrkarten von einem frei wählbaren Startort ausgeben.
- 4.7 Der Fahrkartenverkauf im Verkehrsmittel sollte wieder die Regel werden.
- 4.8 Das Erfolgsmodell des MobiTick für Schüler soll auf den gesamten RMV ausgedehnt werden. Das 365-€-Schülerticket für ganz Hessen ist u.a. in preislicher Hinsicht ein großer Fortschritt, trägt allerdings nicht den Mobilitätsbedürfnissen in „Tarifgrenzregionen“ lebender Schülerinnen und Schüler Rechnung.
- 4.9 Für den Freizeitverkehr und den Tourismus sind zusätzliche tarifliche Angebote zu schaffen (vgl. Tarifangebot „Konus-Gästekarte“ im Schwarzwald).
- 4.10 Sozialtarife sind durch die Aufgabenträger auszugleichen.
- 4.11 Zeitkarten sollen gegen Aufpreis auch im IC /ICE gelten. In bestimmten Gebieten sollte bei wesentlichen Fahrzeitgewinnen auch die Einzelfahrt im Fernverkehr durch Aufpreis möglich sein.
- 4.12 Vorverkauf ist im RMV einzuführen.

# 5 Anhang

## Glossar

- Hbf: Hauptbahnhof, meist wichtiger Bahnhof mit Umsteigefunktion.
- IC/EC: Ist eine international eingeführte Bezeichnung für Fernverkehrszüge. Intercity-Züge bedienen fast ausschließlich wichtige Städte im nationalen Fernverkehr. Eurocity-Züge haben ähnliche Merkmale und verkehren mindestens zwischen zwei Staaten. Diese lokbespannten Züge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/h.
- ICE: Intercity-Expresszüge sind ein Produkt der Deutsche Bahn-Tochter DB Fernverkehr. Sie können bis zu 300 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen. Das Pendant der ebenfalls in der Region verkehrenden französischen TGV (Trains à Grande Vitesse) erreicht bis zu 320 km/h Höchstgeschwindigkeit.
- ITF: Integraler Takt-Fahrplan: Wesentliches Merkmal sind regelmäßig, in einem weitgehend festen Takt verkehrende Züge, die in bestimmten Knoten für den wechselseitigen Umstieg aufeinander abgestimmt sind.
- KBS: Kursbuchstrecke gemäß Verzeichnis der Deutschen Bahn AG
- LNG: Lokale Nahverkehrsgesellschaft. Nach hessischem ÖPNV-Gesetz zuständige Stellen für die Beauftragung von Bus- und Stadtbahnverkehren, meist die Kreise/kreisfreien Städte.
- MIV: Motorisierter Individualverkehr, der die Benutzung eines Pkw, Motorrades und Krafrades umfasst.
- ÖPNV: Umfasst den gesamten Nahverkehr, bestehend aus SPNV und Busverkehr:
- Dies betrifft nicht den Fernbuslinienverkehr.
- RB: Regionalbahnzüge, die meist an allen Haltepunkten des SPNV halten.
- RE: Regionalexpresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn weniger Halte umfassen als die Regionalbahn.
- RMV: Rhein-Main-Verkehrsverbund.
- RNN: Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund:
- VRN: Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- VAB: Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain
- SPNV: Schienenpersonennahverkehr. Umfasst Verkehre auf den Eisenbahnstrecken mit Regional-, S-Bahnbedienung sowie Straßenbahnen im Stadt- und Überlandverkehr.
- Starkenburg: Definition des Raumes und gleichzeitig des Regionalverbandes (siehe Karte).

## Quellenverweise

- RROPS      Regionaler Raumordnungsplan Südhessen bzw. Regionalplan Südhessen 2010, veröffentlicht im Staatsanzeiger 17.10.2011
- RMVNVP     Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, Entwurf 30.01.2013

## Impressum

An diesen Leitlinien haben u.a. mitgewirkt:

Karl Aßmann  
Peter Castellanos  
Dr. Gottlob Gienger  
Marcus Gottsleben  
Thomas Mroczek  
Bernd Rohrmann  
Uwe Schuchmann

## Vereins-Anschrift

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.  
Postfach 1269  
64356 Mühlital  
  
Tel. 01577 9217391  
E-Mail: [info@starkenburg.pro-bahn.de](mailto:info@starkenburg.pro-bahn.de)