

Charta des Bündnis für Innovativen Nahverkehr im Überwald & Weschnitztal

§ 1 – Präambel und Ziele

- (1) Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Gesellschaft. Ausgeführte Mobilität äußert sich in unterschiedlichen Verkehrsformen, die zugunsten des Klima- und Umweltschutzes möglichst nachhaltig gestaltet werden müssen.
- (2) Neben der Effizienzoptimierung innerhalb der verschiedenen Verkehrsformen spielt die Verlagerung von Verkehren hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – Fuß, Fahrrad, ÖPNV und diese Verkehrsformen ergänzende Dienstleistungen (z.B. Carsharing, Bikesharing etc.) – eine entscheidende Rolle. Durch ein attraktives Angebot sollen möglichst alle Menschen davon überzeugt werden, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes häufiger zu nutzen, als den privaten Pkw.
- (3) Die Bereitstellung eines attraktiven Angebots an Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie eines nicht nur „zumutbaren“, sondern „überzeugenden“ ÖPNV-Angebots sichert nicht nur die Daseinsvorsorge und verbessert die soziale Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen, die sich aus unterschiedlichen Gründen entweder keinen eigenen Pkw leisten können oder wollen. Ist ein Ort regional gut erreichbar und mit einem attraktiven Angebot der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgestattet, verfügt dieser über Standortvorteile im Vergleich zu Orten, die dies nicht aufweisen. Dies spielt eine umso größere Rolle, da zunehmend mehr Menschen viel Wert auf einen nachhaltigen Lebensstil legen. Eine Weiterentwicklung des Fuß-, Radverkehrs und des ÖPNV sichert somit die Zukunft von Regionen und stellt einen unverzichtbaren Teil der Regionalentwicklung dar.
- (4) Aus den vorgenannten Erwägungen heraus soll das vorhandene ÖPNV-Angebot in der „Region Weschnitztal-Überwald“ – bestehend aus den Gemeinden Abtsteinach, Birkenau, Fürth im Odenwald, Gorxheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lindenfels, Mörlenbach, Rimbach und Wald-Michelbach – kundenorientiert weiterentwickelt werden. Hierzu sollen die nachfolgenden allgemeinen Anforderungen verfolgt werden:
 - a. Ausweitung von Kapazitäten im gesamten ÖPNV-System auf den wichtigen Hauptachsen, um dem notwendigen Wachstum der Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Insbesondere sind alle im Regionalplan Hessen benannten zentralen Orte – einschließlich Unterzentren – an das Schienennetz anzubinden und zwischen den Zentren fest bediente Bus- und/oder Bahnverbindungen vorzusehen.
 - b. Erweiterung der Verfügbarkeit des Angebots so, dass es den Anforderungen differenzierter Arbeitszeitmodelle, Berufsbilder und individueller Tageszeitrhyth-

- men gerecht wird. Hierzu soll idealerweise nach und nach eine bedarfsgerechte „Rund-um-die-Uhr-Bedienung“ (mindesten 5 bis 1 Uhr) umgesetzt werden.
- c. Ermöglichung von Reisezeiten mit dem ÖPNV, die wenigstens vergleichbar, idealerweise besser sind, als mit dem privaten Pkw.
 - d. Reduzierung der Notwendigkeit von Umsteigevorgängen auf ein absolutes Minimum.
 - e. Systematisierung von Anschlussbeziehungen so, dass diese in beiden Richtungen einer Relation tagesdurchgängig und in leicht merkbaren Intervallen möglich sind. Hierbei ist das Prinzip des Integralen Taktfahrplans anzuwenden.
 - f. Sicherung von relevanten Anschlussbeziehungen durch ausreichende (andererseits nicht zu lange) Umsteigezeiten sowie ein digitales Anschlusssystem, das es Kunden ermöglicht, Umsteigewünsche anzumelden.
 - g. Entlang des klassifizierten Straßennetzes soll ein qualifiziertes ÖPNV-Angebot vorgesehen und durch entsprechende Aufgabenteilung finanziert werden: Im ÖPNV soll ein hierarchisiertes Produktkonzept umgesetzt werden, das mindestens entlang des Verlaufs von Bundes- und/oder Landesstraßen ein Achsenkonzept aus fest bedienten – also nicht vorbestellpflichtigen – ÖPNV-Angeboten vorsieht. Das Potenzial, das das autonome Fahren bietet, soll hier insbesondere auf derzeit schwächer frequentierten Achsen abgeschöpft werden. Angelehnt an die Finanzierung des Straßennetzes ist auch eine aufgabenteilige Finanzierung eines solchen funktional hierarchisierten ÖPNV-Angebotes durch Kreis, Bund und Land sicherzustellen.
- (5) Ausgehend von den vorgenannten Anforderungen sollen in der Region Weschnitztal-Überwald die derzeit an vielen Stellen unbefriedigenden Situationen und Probleme durch geeignete Maßnahmen zeitnah behoben werden. Aus Sicht der Unterstützer dieser Charta bestehen derzeit (Stand 01/2023) folgende Mängel:
- a. Die Reisezeit vom Unterzentrum Wald-Michelbach nach Mannheim und Ludwigshafen (beides Oberzentren) ist mit dem ÖPNV derzeit nicht konkurrenzfähig zum Privat-Pkw.
 - b. Zwischen RB69 (Weschnitztalbahn) und Buslinie 693 (Fürth – Reinheim) bestehen derzeit an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie täglich in der Schwachverkehrszeit in Fürth, Bahnhof keine zumutbaren Anschlüsse. Mit rund 30 Minuten ist die Umsteigezeit viel zu lang und führt damit zu unattraktiven Reisezeiten im ÖPNV.
 - c. Zwischen der RB69 und der Buslinie 683 (Heppenheim – Mörlenbach – Wald-Michelbach) bestehen in Mörlenbach derzeit nur knappe Anschlüsse, die bei kleineren alltäglichen Verspätungen nicht erreicht werden können. Darüber

hinaus lässt die aktuelle Fahrplanlage der Buslinie 683 in Heppenheim keinen attraktiven Anschluss nach Darmstadt und Frankfurt zu.

- d. Der Mörlenbacher Norden (Bereich Schlesierstraße einschl. EKZ und Gewerbegebiet) ist an Wochenenden und Schulfreien Tagen nicht an den ÖPNV angebunden.
- e. Der Rimbacher Ortsteil Zotzenbach ist von Mörlenbach aus nur umständlich mit langen Fußwegen zum Bahnhofpunkt und von Wald-Michelbach aus gar nicht erreichbar. Mit Realisierung der Linie 668 Lörzenbach – Zotzenbach – Mörlenbach wird sich die Situation nur geringfügig verbessern.
- f. Der Taktknoten Wald-Michelbach, bei dem die Linien 681 (Weinheim – Wald-Michelbach – Gras-Ellenbach), 683 (Heppenheim – Wald-Michelbach) und 685 (Wald-Michelbach – Hirschhorn) Anschlüsse untereinander herstellen sollen, funktioniert aufgrund zu knapper Umsteigezeiten und verbesserungswürdiger Umlaufpläne nicht.
- g. Die Buslinien 683 und 685 werden an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nur im 2-Stunden-Takt bedient und bieten somit keine hinreichende Flexibilität für die durch diese Linie erschlossene Bevölkerung.
- h. Die Reisezeit aus dem Ulfenbachtal nach Eberbach ist derzeit durch schlechte Anschlüsse in Hirschhorn mit einer Wartezeit von rund 20 Minuten nicht konkurrenzfähig.
- i. In den Abend- und Nachtstunden ist die Bedienung außerhalb der Busachsen in der gesamten Region Weschnitztal-Überwald unzureichend und eine selbstständige Mobilität ohne eigenen Pkw damit nur sehr eingeschränkt möglich. Dies betrifft insbesondere...
 - die Birkenauer Ortsteile Nieder-Liebersbach und Hornbach (zusammen rund 2.300 Einwohner)
 - die Mörlenbacher Ortsteile Bettenbach, Geisenbach, Groß-Breitenbach, Mumbach und Vöckelsbach (zusammen rund 1.500 Einwohner)
 - die Fürther Ortsteile Erlenbach und Linnenbach (zusammen rund 700 Einwohner)
 - den Rimbacher Ortsteil Albersbach und weite Teile des Ortsteils Zotzenbach (zusammen rund 3.000 Einwohner)
- j. Fahrten mit dem ÖPNV zwischen dem Kreis Bergstraße und dem Odenwaldkreis sind besonders auf den folgenden Relationen kaum bis gar nicht in zumutbarem Aufwand möglich:
 - Oberzent – Wald-Michelbach

- Oberzent – Hirschhorn
 - Wald-Michelbach – Grasellenbach – Reichelsheim
- k. Zwischen den Bus- und Bahnlinien aus dem Überwald und Weschnitztal sowie dem RE60 (Mannheim – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt) von/nach Darmstadt und Frankfurt bestehen in Weinheim gegenwärtig keine attraktiven Anschlüsse. Entweder muss eine halbe Stunde gewartet werden (Fahrtrichtung Darmstadt) oder die Züge kommen zur selben Minute an und fahren ab (Fahrtrichtung Weschnitztal).
- l. Der Viernheimer Norden ist derzeit besonders für Einpendler aus Richtung Osten nur schwer über die RNV-Linie 5 und die Stadt-/Regionalbuslinien erreichbar. Die großen Umwege und Geschwindigkeitseinbußen durch die – im Gegensatz zum Privat-Pkw – zwingende Angewiesenheit auf Stadtverkehre sowie Wartezeiten durch Umsteigezwänge führen zu einem hohem Zeitaufwand und Komfortverlust, wenn man das Industriegebiet Nord aus Richtung Weinheim mit dem ÖPNV erreichen möchte.
- (6) Alle im Zusammenhang mit dem ÖPNV (einschließlich Schienenpersonennahverkehr) erstellten Studien und Untersuchungen sollen zugunsten einer bürgernahen Transparenz und der Vorbeugung von Spekulationen über die Gründe eine Nichtveröffentlichung öffentlich zugänglich gemacht werden.

§ 2 – Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele

- (1) Eine gute Basis, um die Umsetzung der vorgenannten Ziele zu erreichen, bilden die Maßnahmen, die der Kreis Bergstraße in seinem Nahverkehrsplan 2020 – 2024 erarbeitet und am 09. November 2020 beschlossen hat. Die Umsetzung dieser Maßnahmen oder deren kundenorientierte Ausgestaltung unterliegt nicht zwingend einem Automatismus und muss daher durch Engagement vor Ort sichergestellt werden.
- (2) Die Überwaldbahn ist mindestens auf dem Abschnitt Mörtenbach – Wald-Michelbach für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu reaktivieren und muss Direktverbindungen aus dem Überwald bis Mannheim und Ludwigshafen (BASF) ermöglichen. Eine Betriebsvariante, die nur eine Bedienung des Abschnitts Mörtenbach – Wald-Michelbach ohne Durchbindung bis Weinheim, Mannheim und Ludwigshafen vorsieht, bietet keine signifikante Verbesserung ggü. dem gegenwärtigen Buskonzept und ist daher abzulehnen. Eine Reaktivierung spätestens bis Juni 2038 – dem Zeitpunkt, an dem das Bahnlinienbündel „Dieselnetz Südwest – Los 1“ neu vergeben wird – soll zwingend vorgesehen werden.
- (3) Die Solardraisine auf der Überwaldbahn leistet einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Trasse und ihrer Ingenieurbauwerke. Langfristig ist ihre Aufrechterhaltung in dieser

Form jedoch nicht sinnvoll, da der Betrieb die Anliegerkommunen finanziell erheblich belastet und nur einen überschaubaren Nutzen bringt, der den eines SPNV-Betriebs nicht überwiegt. Um die Überwaldbahn für den SPNV nutzbar machen zu können, muss der Solardraisinen-Betrieb auf der Trasse mittelfristig aufgegeben werden. Der Betrieb ist mindestens bis 31. Dezember 2028 aufgrund der Fördermittelbindung aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus kann ein Weiterbetrieb bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Bauarbeiten zur Ertüchtigung der Strecke für den SPNV beginnen, sinnvoll sein.

- (4) Die 2019 vorgestellte Fahrplanstudie zur Überwaldbahn soll in ihrer Langfassung mindestens den Anliegergemeinden – optimalerweise der gesamten interessierten Öffentlichkeit – zur fachlichen Prüfung bereitgestellt werden. Das bisher in den Kreisgremien und im damaligen Fahrgastbeirat vorgestellte Management-Summary lässt wichtige, für das weitere Verfahren relevante Fragen unbeantwortet. Anfragen zur Herausgabe des gutachterlichen Abschlussberichtes an die Gemeinden wurden seitens des Kreises unter Nennung nicht nachvollziehbarer Gründe abschlägig beschieden. Dieses Verhalten des Kreises und des VRN erweckt keinen vertrauensstiftenden Eindruck. Spekulationen, denen zu folge wichtige Informationen (u.a. der infrastrukturelle Zuschnitt des Mengengerüsts, welches der Kostenprognose zugrunde liegt) absichtlich unter Verschluss gehalten werden, sollten ausgeräumt werden, wenn diese nicht zutreffen. Hierzu ist eine Herausgabe des Gutachtens Grundvoraussetzung.
- (5) Alle Züge der Weschnitztalbahn Fürth – Mörlenbach – Weinheim (RB 69), die derzeit im 30-Minuten-Takt betrieben wird, sind über Weinheim hinaus wechselweise bis Mannheim/Ludwigshafen (BASF) sowie Viernheim (jeweils im 60-Minuten-Takt) durchzubinden.

Die umstiegsfreie Verknüpfung des Weschnitztals und Überwaldes mit dem Mittelzentrum Viernheim durch Reaktivierung der Bahnstrecke Weinheim – Viernheim soll insbesondere zur besseren regionalen Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete im Viernheimer Norden beitragen. Über die RNV-Linie 5 und die Stadt-/Regionalbuslinien in Viernheim ist dieser Bereich nur mit hohem Zeitaufwand von Weinheim aus mit dem ÖPNV erreichbar, womit dieser dort kaum konkurrenzfähig zum Privat-Pkw ist.

Darüber hinaus lassen sich über einen neuen Bahnhofspunkt „Weinheim Waidsee/Allmendäcker“ mehrere publikumswirksame Einrichtungen auf einen Schlag direkt mit den Gemeinden der Region Weschnitztal-Überwald verbinden: Strandbad Waidsee, Miramar, Sportzentrum/Sepp-Herberger-Stadion und Dietrich-Bonhoeffer-Schule.

- (6) Das aus Bus-, Ruftaxilinen sowie On-Demand-Verkehren bestehende straßengebundene ÖPNV-Netz soll künftig so gestaltet werden, dass das oben beschriebene Zielkonzept im SPNV sinnvoll ergänzt wird und ein Mehrwert für die gegenwärtigen und künftigen ÖPNV-Kunden sowie indirekte Nutznießer entsteht. Schienen- und Buspa-

parallelverkehre sind in erster Linie nach den Kundenbedürfnissen zu gestalten und so zu optimieren, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Verkehre nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Neben der Ergänzung des Schienenverkehrs soll auch die kleinräumige Mobilität mit dem ÖPNV innerhalb des Weschnitztales, des Überwaldes sowie von/zu den angrenzenden Räumen durch folgende Maßnahmen optimiert werden:

- a. Kurzfristig sollen die wenigen vorhandenen kreisübergreifenden Verbindungen zwischen der Region Weschnitztal-Überwald im Kreis Bergstraße und dem Odenwaldkreis mit Umstieg in Gras-Ellenbach (Rufbus-Linie 45) und Affolterbach (Rufbus-Linie 55) auch in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende angeboten und auf eine Bedienung mindestens im 60'-Takt verdichtet werden.
- b. Langfristig soll eine Durchbindung der Buslinie 667 (Heppenheim – Fürth – Grassellenbach) über Mossautal bis Michelstadt und Erbach mit guten Anschlüssen in Grassellenbach von/nach Wald-Michelbach sowie eine Durchbindung der Buslinie 681 (Weinheim – Wald-Michelbach – Gras-Ellenbach) bis Reichelsheim verfolgt werden.
- c. Kurzfristig soll die Buslinie 680 täglich und möglichst immer bis Weinheim und Affolterbach durchgebunden werden. Die Linienendpunkte Birkenau, Bahnhof und Ober-Abtsteinach, Mackenheimer Str. an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie Wald-Michelbach, Alter Bahnhof montags bis freitags werden der Verkehrsnachfrage nicht gerecht und haben seit ihrer Umsetzung zu großen Ineffizienzen im Betriebskonzept (hohe Standzeiten, Umsteigezwänge) geführt.
- d. Langfristig soll die wie vorgenannte neugebildete Linie 680 (Weinheim – Birkenau – Wald-Michelbach – Affolterbach) im 60-Minuten-Takt weiter bis Beerfelden durchgebunden werden. Dort sind Anschlüsse Richtung Erbach, Michelstadt und Eberbach (OREG-Linie 50) zu realisieren. Der Betriebszeitraum der Linie 680 soll mindestens bis 1 Uhr (ggf. als Rufbus) ausgeweitet werden.
- e. Die Buslinien 683 (Heppenheim – Mörlenbach – Wald-Michelbach) und 685 (Wald-Michelbach – Hirschhorn) sollen in Wald-Michelbach aufeinander durchgebunden und damit die knappen Umstiege (0 bis 3 Min.) überflüssig gemacht werden. Die so neu zustande kommende Buslinie 683 Heppenheim – Wald-Michelbach – Hirschhorn soll statt über Weiher und Kreidach über Zotzenbach und Mörlenbach Nord (Schlesierstraße), anschließend wie gehabt weiter nach Heppenheim geführt werden.
- f. Die vorgenannten Maßnahmen sollten zum Anlass genommen werden im Takt-/Umsteigeknoten Wald-Michelbach stabilere Umsteigezeiten zwischen den Bus-

linien und in Heppenheim, Bahnhof einen Anschluss zwischen der Buslinie 683 und den Bahnlinien Richtung Darmstadt und Frankfurt zu realisieren.

- g. Die Betriebszeit des Michelbus sollte täglich auf mindestens 5 bis 1 Uhr ausgeweitet und das Bediengebiet wie folgt vervollständigt werden:
- Ausweitung auf die Grasellenbacher Ortsteile Hammelbach und Scharbach, um einen Anschluss an die bereits gut bediente Buslinie 667 (Gras-Ellenbach – Fürth – Heppenheim) herzustellen. Dabei soll der Grasellenbacher Teil der Tromm ebenfalls durch den Michelbus bedient werden und damit den Trommturm als neue Touristenattraktion besser erreichbar machen.
 - Die Orte Raubach, Hinterbach und Finkenbach der Stadt Oberzent sollen ebenfalls in das Bediengebiet des Michelbus aufgenommen werden, um die kreisübergreifende ÖPNV-Netzlücke an dieser Stelle zu schließen.
- h. Einführung eines attraktiven Zubringersystems in allen Gemeinden der Region Weschnitztal-Überwald, das die unter §1 Abs. 5 Buchstabe i benannten Orte außerhalb der Bahn- und Busachsen in der Region Weschnitztal-Überwald rund um die Uhr (mindestens 5 bis 1 Uhr) an den ÖPNV anbindet. Neben klassischen Linienverkehren, die in diesen Bereichen weiterhin geeignet sind, um Nachfragespitzen abzudecken, kommen hierfür in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage flexible Bedienkonzepte nach dem Vorbild des Michelbus in Wald-Michelbach infrage.
- i. Zwischen Ober-Abtsteinach und Heiligkreuzsteinach soll ein neues, bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot (z.B. in Form eines On-Demand-Verkehrs) eingeführt werden, um eine Mobilität mit dem ÖPNV über die derzeit an dieser Stelle unüberwindbare Kreisgrenze zum Rhein-Neckar-Kreis zu ermöglichen. Dieses Angebot soll Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten zu den vorhandenen Buslinien herstellen und zusätzlich die Orte Mackenheim, Hilsenhain, Lampenhain und Vorderheubach bedienen.
- j. Die derzeit in Reichelsheim endende Buslinie X69 (Darmstadt – Groß-Bieberau – Brensbach – Reichelsheim) sollte täglich und mindestens im 60'-Takt bedient und anstelle der vorhandenen Buslinie 693 bis Fürth durchgebunden werden. Hierbei sind an allen Verkehrstagen attraktive Anschlüsse mit Wartezeiten unter 15 Minuten von/zur Weschnitztalbahn (RB69) in Fürth herzustellen, um die derzeit unzumutbaren Wartezeiten am Wochenende zu beseitigen.

k. Um die Weschnitztalbahn (RB69) für mehr Menschen durch räumliche Kunden-
nähe alltagstauglich zu machen, sollen folgende neue Bahnhaltepunkte im We-
schnitztal geprüft bzw. vorhandene Haltepunkte wie folgt angepasst werden:

- **Weinheim-Nordstadt**
- **Birkenau-Hornbach/Herrenwiese**
- **Mörlebenbach-Bettenbach**
- **Mörlebenbach-Bahnhof** (Verlegung des vor-
handenen Bahnhaltes näher an EKZ an der
Jahnstraße, einschließlich Begegnungsmög-
lichkeit für Züge sowohl der Weschnitztal-
als auch der Überwaldbahn)
- **Mörlebenbach-Rathaus/Schulzentrum**
- **Mörlebenbach-Großbreitenbach** (Verlegung
des in Außenkurvenlage liegenden und somit
nicht barrierefreien Haltepunktes Zotzenbach;
der vorhandene Feldweg zwischen Zotzenbach
und dem EKZ Großbreitenbach soll befestigt
werden, um möglichst kurze Wege zur Bahn
für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen)
- **Rimbach Stadion/Odenwaldhalle**

Um alle genannten neuen bzw. verlegten Haltepunkte realisieren zu können, ist die Beseitigung von mehreren (nicht trassierungsbedingten) Langsamfahrstel-
len durch ungesicherte Bahnübergänge an der Landesgrenze Hessen/Baden-
Württemberg sowie zwischen Mörlebenbach und Rimbach nötig. Der Einsatz von
beschleunigungsstärkeren Elektro-Fahrzeugen kann ebenfalls zu einer Realisie-
rung der Haltepunkte ohne signifikante Verlängerung der Gesamtreisezeit für
durchreisende Fahrgäste beitragen.

(7) Die vorhergehende Auflistung an Forderungen für geeignete Maßnahmen zur Weiter-
entwicklung des ÖPNV in der Region Weschnitztal-Überwald unterliegt einer dauer-
haften Überprüfung und Anpassung an neue Gegebenheiten. Sie ist daher nicht ab-
schließend.

§ 3 – Organisation

- (1) Das Bündnis, das vorgenannte Ziele verfolgt, nennt sich „Bündnis für Innovativen
Nahverkehr im Überwald und Weschnitztal“, kurz „INA-Bündnis“ oder „INA-Bündnis
Überwald-Weschnitztal“ – nachfolgend als „Bündnis“ bezeichnet.
- (2) Alle natürlichen und juristischen Personen, die sich zu den vorgenannten Zielen des
Bündnisses sowie sämtlichen Inhalten dieser Charta bekennen und dies gegenüber
dem Netzwerk bergstraße.mobil (z.B. online über das Beitrittsformular auf der Seite
www.bergstrasse mobil.de/ueberwald-weschnitztal) oder der Bündnisleitung kundtun,
werden Mitglieder des Bündnisses.
 - a. Mitglieder des Netzwerk bergstraße.mobil sind automatisch auch stimmberech-
tigte Bündnismitglieder.
 - b. Ein Bündnismitglied ist nicht automatisch Mitglied des Netzwerk bergstra-
ße.mobil. Wer Interesse hieran hat, muss seinen Beitritt separat erklären.

- (3) Die Bündnismitglieder wählen aus ihren Reihen eine Bündnisleitung, die aus einer Person oder mehreren Personen bestehen kann.
- Die Mitglieder der Bündnisleitung sind berechtigt, das Bündnis nach außen hin zu repräsentieren. Sie sind für die internen Belange des Bündnisses (z.B. Mitgliederverwaltung, Organisation von Versammlungen etc.) verantwortlich. Sie tragen Sorge dafür, dass die in dieser Charta beschriebenen Regeln eingehalten werden und die Bündnismitglieder bei wichtigen Entscheidungen beteiligt werden.
 - Die Amtszeit eines Mitglieds der Bündnisleitung dauert so lange, bis das betreffende Mitglied gegenüber den Bündnismitgliedern seinen Austritt erklärt oder mehrheitlich durch die Bündnismitglieder abberufen wird.
 - Jedes Mitglied der Bündnisleitung hat bei Abstimmungen genau eine Stimme.
- (4) Die Bündnismitglieder fällen ihre Beschlüsse auf ihren Versammlungen.
- Die Versammlungen der Bündnismitglieder werden durch die Bündnisleitung einberufen.
 - Ohne Versammlung können Beschlüsse innerhalb einer angemessenen Rückmeldefrist (mindestens 3 Tage) per Umlaufverfahren durchgeführt werden.
 - Auf den Versammlungen des Bündnisses sind nur Bündnismitglieder stimmberechtigt.
 - Bündnismitglieder, die vor Abstimmungsbeginn gegenüber der Bündnisleitung erklären, nicht an einer Versammlung teilnehmen zu können, können ihr Abstimmungsverhalten ggü. einem Mitglied der Bündnisleitung bekanntgeben.
 - Die Organisation von Versammlungen bzw. eines Umlaufverfahrens obliegt der Bündnisleitung. Sie ist für die Leitung der Versammlung bzw. des Umlaufverfahrens zuständig.
 - Die Versammlungen des Bündnisses finden entweder in Präsenz, in Form einer Video- oder Telefonkonferenz statt und sind grundsätzlich öffentlich. Sie können in einen nur für die Bündnismitglieder zugänglichen, nichtöffentlichen Teil unterschieden werden.
 - Ein Antrag gilt als akzeptiert bzw. angenommen, wenn aus den Reihen der Bündnismitglieder eine relative Mehrheit dafür stimmt. Bei Stimmgleichheit unter den Bündnismitgliedern ist das Votum der Mehrheit der gesamten Bündnisleitung entscheidend.

- h. Geheime Wahlen finden nur nach Vorliegen folgender drei Voraussetzungen statt:
1. ein Bündnismitglied beantragt ggü. der Versammlungsleitung eine geheime Wahl
 2. vor der Abstimmung über den Antrag zur Durchführung einer geheimen Wahl, erörtert die Versammlung den damit verbundenen Aufwand, mögliche Durchführungsformate und die Konsequenzen daraus
 3. die Versammlung stimmt mehrheitlich für die Durchführung der geheimen Wahl und entscheidet sich für ein Format, wie diese stattfinden soll.
- (5) Die Bündnismitglieder sind zur Förderung des Bündnisses verpflichtet. Wer dem Bündnis Schaden zufügt oder gegen diese Charta verstößt, kann auf Antrag eines Bündnismitglieds durch mehrheitliches Votum auf einer Versammlung der Bündnismitglieder ausgeschlossen werden.
- (6) Das Bündnis finanziert sich projektbezogen nach Bedarf durch seine Mitglieder sowie seine Dachorganisation, das Netzwerk bergstraße.mobil.
- a. Es werden keine Mitgliedsbeiträge für die Mitgliedschaft im Bündnis erhoben
 - b. Alle natürlichen und juristischen Personen, die das Bündnis oder seine Ziele nicht nur ideell, sondern auch finanziell unterstützen möchten, können unter dem Verwendungszweck „Unterstützung INA-Bündnis“ auf eine der unter www.bergstrasse mobil.de/foerderung veröffentlichten Konten einzahlen
 - c. Die Inhaber der vorgenannten Konten erstatten den Bündnismitgliedern mindestens einmal im Jahr Auskunft über die für das Bündnis vorgesehenen Einzahlungen sowie die Ausgaben, die im Auftrag des Bündnisses vorgenommen wurden.

§ 4 – Änderungen der Charta

- (1) Die Inhalte dieser Charta können nur auf einer Versammlung der Bündnismitglieder geändert werden. Die Änderungen müssen mindestens 14 Tage vorher gegenüber den Bündnismitgliedern mitgeteilt werden.
- (2) Anträge zur Änderung dieser Charta werden nur angenommen, sofern wenigstens dreiviertel der anwesenden Bündnismitglieder dafür stimmen.

Bearbeitungsvermerke	
1. Entwurf: Durch Bündnismitgliederversammlung diskutiert und beschlossen	15.01.2023
2. Entwurf: Redaktionelle Änderungen nach Beschluss des Bündnis-Namens	01.02.2023
3. Entwurf: Ergänzung §2 um weitere Maßnahmen auf Weschnitztalbahn & „Wormser Hex“	26.03.2023