



## Stellungnahme

---

**Titel/Anliegen:** Entwurf Nahverkehrsplan 2020 – 2024 (Stand 06/2020)

---

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße (FGB) nimmt zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2020-2024 (NVP) mit Stand 06/2020 wie folgt Stellung:

### 1. Bisheriges Beteiligungsverfahren

Am 20.1.2020 hat der FGB in seiner zehnten Sitzung auf Grundlage der durch die Verwaltung bereitgestellten Unterlagen eine ausführliche schriftliche Stellungnahme zum Vorentwurf des NVP abgegeben (abrufbar unter <https://www.kreis-bergstrasse.de/staticsite/staticsite.php?menuid=578&topmenu=56>).

In dieser Stellungnahme wurde deutlich der Wunsch kommuniziert, möglichst vor Veröffentlichung des Erstentwurfs eine Rückmeldung zu den einzelnen Punkten zu erhalten, um auf dieser Grundlage eine fundierte Gesamtschätzung zu den umfangreichen Unterlagen des – zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden Erstentwurfs – unter humaner Vorbereitungszeit(!) für die ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder des FGB zu erarbeiten.

Diesem Wunsch wurde leider nicht nachgekommen. Erst am 1.7.2020 – nach 5 Monaten – haben die Mitglieder des FGB eine Rückmeldung des Kreises und VRN in Form einer ausgedruckten Tischvorlage erhalten. Es konnte daher leider kein finaler Beschluss des FGB gefasst werden.

Eine Anfrage auf Fristverlängerung in Kombination mit einer möglichst kurzfristig anzuberaumenden FGB-Sitzung lehnte die Kreisverwaltung mit der Begründung fehlender Möglichkeiten aufgrund des straffen Terminplans ab. Es ist bedauerlich, dass den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern des FGB so nicht entgegengekommen werden konnte, da die Vorbereitung einer ausführlichen Stellungnahme einen erheblichen Zeitaufwand bedeutet. Hier hätten wir uns mehr Verständnis und Kompromissbereitschaft gewünscht, gerade weil das verkürzte Zeitfenster durch zu spät bereitgestellte Informationen seitens der Verwaltung zustande gekommen ist.

Aus diesem Grund wurde diese Stellungnahme zum Anfang Juni vorgelegten Erstentwurf des NVP allein durch die Mitglieder des AK FGB verfasst. Dies widerspricht dem in der FGB-Geschäftsordnung § 2 Abs. 2 niedergeschriebe-

nen Gedanken: „[...] der Fahrgastbeirat [soll] an der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans beteiligt werden und die Gelegenheit erhalten, hierzu Stellung zu nehmen“.

Selbst unter Berücksichtigung der Turbulenzen des Corona-Lockdowns scheint die Organisation des gesamten Beteiligungsverfahrens (die mit dem FGB nicht erörtert wurde) mehr das Ziel einer reinen Informationsvermittlung verfolgt zu haben.

Dieses Verhalten wurde bedauerlicherweise schon im Dezember 2019 festgestellt. Dass aus den damaligen gut gemeinten Hinweisen des FGB keine Konsequenzen für das weitere Verfahren gezogen wurden, nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis.

Wir bedauern sehr, dass in der entscheidenden Phase kein zielführender Kompromiss gefunden werden konnte, sodass das Gremium seine Belange in der Gesamtheit final artikulieren konnte.

Es bleibt aber unbedingt auch zu erwähnen, dass es nie dagewesene sehr positiv hervorzuhebende Elemente einer frühzeitigen Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit gab:

- Über ein Onlineportal wurde zu Beginn der Planungen die Möglichkeit eingeräumt, Vorschläge und Kritik zu äußern
- Sämtliche Eingaben aus dem Onlineportal und der sonstigen Anregungen von verschiedenen Institutionen wurden offensichtlich ernsthaft und fachlich fundiert geprüft. Wenn ein Vorschlag nicht realisierbar erschien, wurde ausführlich begründet weshalb dies nicht möglich ist. Diese feingliedrige und maximale Transparenz ist nach bisheriger Erkenntnis der Verfasser beispiellos.
- Ein interessanter Informationsaustausch über den aktuellen Sachstand des NVP, begleitete mehrere FGB-Sitzungen.
- Der FGB hat auf seine Stellungnahme zu den bereitgestellten Unterlagen vom 20.1.2020 – wenn auch etwas zu spät am 1.7.2020 – eine ausführliche Rückmeldung bekommen.

Abbildung 1 fasst die Umsetzung im Erstentwurf bzw. entsprechende Zusagen zusammen. Aus Tabelle 1 ist ablesbar, wie mit den einzelnen Anliegen umgegangen wurde.



**Abbildung 1:** Berücksichtigung der Stellungnahme des FGB zum Vorentwurf des Nahverkehrsplans 2020-2024

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

Tabelle 1: Berücksichtigung der Anliegen des FGB im Erstentwurf des Nahverkehrsplans 2020-2024

## 2. Bewertung des Erstentwurfs & Änderungswünsche

- I. Wir begrüßen insgesamt die geplanten erheblichen Ausweitungen des ÖPNV-Angebots und sehen darin sehr deutlich eine ÖPNV-Offensive, die in der Lage ist Klimaprobleme im Verkehr durch eine stärkere Kundenorientierung anzupacken.  
Um die erhofften Ziele mit den formulierten Maßnahmen zu erreichen, ist es zwingend erforderlich, alle formulierten Maßnahmen umzusetzen. Ggf. müssen mittelfristig neue Finanzierungsinstrumente geschaffen werden, um die Finanzierung aller Maßnahmen – auch jenen des „Weiteren Bedarfs“ – schnellstmöglich zu realisieren. Wir empfehlen dem Kreis daher infrage kommende Finanzierungsinstrumente zu untersuchen.
- II. Der FGB ist mit der unter 1. vorgestellten Berücksichtigungsquote von rund 50-70 Prozent sehr zufrieden. Die wenigen verbliebenen unberücksichtigten Anliegen sollten dennoch nicht aus den Augen verloren werden. Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich auf diese bislang im Erstentwurf unberücksichtigten Anliegen.
- III. In Tabelle 16 (Mindestbedienstandard) fehlt nach wie vor ein Ansatz, der jedem Kreisbewohner eine substantielle Mobilitätsgarantie über den Tagesverlauf gewährleistet. Orte, die ausschließlich an das Ergänzungsnetz Grundversorgung mit 25 Fahrtenpaaren pro Woche (3,57 Fahrtenpaare pro Tag) angebunden sind, sind gemäß den aktuellen Mindeststandards weiterhin mehr oder weniger von der Außenwelt „abgehängt“.  
Es tröstet nur ein wenig darüber hinweg, dass dies nur sehr wenige Orte im Kreis betrifft – nämlich jene, die 100 – 600 Einwohner groß sind und nicht an einer potenzialstarken Achse liegen. Gerade deshalb drängt sich die Frage auf, ob die Kosten zur Beseitigung dieses „unnötigen Defizits“ wirklich so astronomisch hoch sind? Ist dieses Problem aus der Welt geschafft, kann der Kreis ein glaubwürdiges Marketing mit einem hohen Bedienstandard in allen Teilen des Kreises starten.
- IV. Im vorliegenden Nahverkehrsplan ist im Kapitel 3.1 eine abgespeckte Variante eines Mobilitätsleitbildes zu finden, das eine Alibi-Funktion für die allgemeinen Ziele und Anforderungen an den ÖPNV einnimmt.  
Wir wünschen uns weiterhin einen kreisweiten Leitbild-Prozess, indem wissenschaftlich fundierte Grundsätze für die Gestaltung unserer zukünftigen Mobilität erarbeitet und unter Beteiligung interessierter Bürger, Verbände und anderer Organisationen in einem „Mobilitätspakt für den Kreis Bergstraße“ politisch besiegelt werden.
- V. Es ist sehr zu begrüßen, dass der Kreis Bergstraße seine Rolle als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr endlich aktiv wahrnimmt und Prüfaufträge zum Schienenverkehr in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert. Dazu gehört neben der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn insbesondere die Untersuchung neuer Bahnhaltdepunkte an vorhandenen Bahnstrecken und Angebotsausweitungen in Richtung RMV-Gebiet.

- VI. Betrüblich und hoffentlich nicht ernst gemeint ist die Weigerung des Kreises, das heute schon vorhandene Angebot an Wochenenden im 60'-Takt auf den Buslinien 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim, sowie auf der Linie 681, Abschnitt Wald-Michelbach – Grasellenbach langfristig planerisch zu sichern.  
Gemäß Tabelle 16 ist dort in Zukunft nur ein 2 Stunden-Takt vorgesehen, der auch in Rufbedienung gefahren werden kann. Aus unserer Sicht das Gegenteil von „Verkehrswende“ – ein falsches Signal. Daher bestehen wir weiterhin auf einer zusätzlichen Netzkategorie. Dies ist ohne Mehrkosten realisierbar.
- VII. Nicht hinreichend begründet ist die Ablehnung unseres Vorschlags in Kooperation mit dem Odenwaldkreis/OREG die Buslinie 665 langfristig ab Winterkasten über Laudenau weiter nach Reichelsheim und ggf. weiter bis Michelstadt und Erbach durchzubinden. Hier wünschen wir uns zumindest eine Maßnahme der Kategorie „Weiterer Bedarf“ mit dem Vermerk, dass dieser Vorschlag in Kooperation mit dem Odenwaldkreis langfristig zu prüfen ist. Nach unseren Kenntnissen ist nur durch eine solche Kooperation eine Umsetzung ohne Fahrzeugmehraufwand machbar.  
Durch diese Maßnahme würde die Eleonorenklinik besser an den Odenwaldkreis angebunden und der Linie 665 mehr als 800 Fahrgäste pro Woche zusätzlich verschafft, indem Laudenau, Klein-Gumpen und Winterkasten regelmäßig und direkt mit Reichelsheim, Lindenfels und Bensheim verbunden würden.
- VIII. Die Stadt Zwingenberg soll mittel- bis langfristig (ggf. mithilfe von Fördermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) dafür Sorge tragen, dass die Straßenunterführung Walter-Möller-Str. am Bahnhof baulich so angepasst wird, dass sie von Standardbussen genutzt werden kann (Erhöhung der lichten Durchfahrhöhe).  
Der Kreis Bergstraße teilte dem FGB mit, diese Maßnahme nicht in den NVP-Entwurf aufnehmen zu wollen. Der FGB hält diese jedoch langfristig zwingend notwendig, um die Attraktivität der ab stärksten genutzten Buslinie im Kreis (Linie 669) auch im Falle von Baumaßnahmen/Umleitungen zu gewährleisten. Analoges gilt für die neu geplante Busverbindung Zwingenberg – Rodau – Bensheim.  
Dieses strategische Desinteresse, das mit „*nicht vertretbaren Kosten*“ (ohne dies zu präzisieren) und fehlender Zuständigkeit begründet wird, nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis und erinnern daran, dass der Kreis schon jetzt dutzende Maßnahmen in seinem Nahverkehrsplan führt, für die ausschließlich die Kommunen zuständig sind.  
Warum also nicht auch die Herstellung einer für den ÖPNV wichtigen Infrastruktur in kommunaler Baulast?
- IX. Die Ruftaxilinen 6963 Rimbach – Unter-Mengelbach und 6990 Wald-Michelbach – Ober-Mengelbach sollen bis zur Umsetzung der Maßnahme M\_NO.25 (Busverbindung Wald-Michelbach – Zotzenbach – Rimbach; Kategorie „Weiterer Bedarf“) miteinander verknüpft werden.

- X. Der FGB unterstützt weiterhin die Forderung der Gemeinde Lautertal die DADINA-Buslinie O über Brandau hinaus bis Gadernheim zu verlängern. Dies sollte in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen werden. Es ist für den Bürger nicht nachvollziehbar, weshalb diese Lücke von nur 3 Kilometern zwischen zwei im 30-Minuten-Takt bedienten Linien aufrechterhalten wird. Wird dies umgesetzt, sollen in Gadernheim möglichst viele Anschlüsse zwischen der Buslinie O und den Buslinien 665 und 666 hergestellt werden.
- XI. Der FGB unterstützt die Forderung der Gemeinde Rimbach nach einer direkten Busverbindung nach Heppenheim. Nach Sichtung der umfangreichen Planungsunterlagen, wird diese Forderung im derzeitigen Zielkonzept nicht erfüllt, (vermutlich mit der Begründung, dass dies zusätzliche Kosten verursachen würde).  
Wir schlagen daher eine Verlängerung der geplanten Linie Lampertheim – Heppenheim bis Rimbach mit Weiterfahrt bis Fürth vor. Die halbstündliche Taktlage der Linie 667 Heppenheim – Fürth („Kurzläufer“) kann dann entfallen. Durch diese Änderung der Zielkonzeption ist eine nahezu kostenneutrale Umsetzung im Rahmen des derzeit im Rahmen des „vordringlichen Bedarfs“ eingeplanten Budgets möglich, da Parallelbedienungen zwischen Heppenheim, Lehrstraße und Heppenheim, Kreiskrankenhaus/Viernheimer Str. (ohne Nachteile an anderer Stelle) sowie lange unproduktive Standzeiten vermieden würden. Wir bitten darum diesen Vorschlag zu prüfen.
- XII. Wir begrüßen die umfangreiche Erschließungsanalyse, die u.a. zwischen „attraktiver“, „befriedigender“ und „ausreichender“ Erschließung unterscheidet. Ebenso freut uns, dass der Kreis beabsichtigt mit dem nächsten Nahverkehrsplan eine netz- und geländefeine Erschließungsanalyse zum fußläufigen Einzugsbereich von Bushaltestellen zu beauftragen, um möglichst realitätsnahe Ergebnisse zur Beurteilung der Erschließung vor Ort zu erhalten.
- XIII. Wir stellen fest, dass in der Zielkonzeption neue kreisübergreifende Busverbindungen nach Mannheim, Ludwigshafen, in den Rhein-Neckar-Kreis, in den Odenwaldkreis sowie die Landkreise Groß-Gerau und Darmstadt-Dieburg berücksichtigt wurden. Diese Angebots- und Kooperationsoffensive nehmen wir sehr erfreut zur Kenntnis und werten dies als wichtigen Beitrag die Mobilität in unserer Region spürbar zu verbessern.