



An den
Ausschuss für Regionalpolitik, Infrastruktur
und Nachhaltigkeit des Kreises Bergstraße



Bensheim, den 12.05.2021

Bericht über die Aktivitäten des Fahrgastbeirats 2018 – 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie meinen Bericht über die Aktivitäten des Fahrgastbeirats (FGB) seit Bekanntgabe des letzten Berichts am 13.8.2018.

Erschrecken Sie sich bitte nicht an der üppigen Seitenanzahl. Der folgende Bericht umfasst sechs Seiten, die einen Überblick über die Aktivität der letzten 2 ½ Jahre verschaffen sollen. Der Rest des Dokuments besteht aus Anhängen, die der Vertiefung der einzelnen Inhalte bei Interesse dienlich sein sollen. Die Anhänge G und H sind aufgrund ihres besonders großen Volumens nicht in dieser Datei enthalten, sondern liegen separat bei. Sie stehen auch hier zum Download bereit:

- ANHANG G: https://www.kreis-bergstrasse.de/pics/medien/1_1571994790/07_Sitzung_FGB_Anlage_03_TOP_03_Informationen_IC_26.pdf
- ANHANG H: https://www.kreis-bergstrasse.de/pics/medien/1_1616418397/Anlage_02b_Stellungnahme_FGB_Aktueller_Arbeitsstand_NVP_Beschlussfassung_Sprecher_FGB.pdf

Dies vorangestellt, wünsche ich Ihnen eine gute Lektüre. Des Weiteren bitte ich darum, diesen Bericht, dem ggf. neu einberufenen Fahrgastbeirat zur Verfügung zu stellen, um eine nahtlosen thematischen Anschluss zu gewährleisten.

Im Berichtszeitraum fanden acht Sitzungen statt, die überwiegend durch die Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2020-2024 (NVP), die Diskussionen um die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des Buslinienetzes geprägt waren. Flankiert wurden diese Themen durch Erfahrungsberichte zu kleineren Einzelthemen vor Ort.

1. Behandelte Themen

U.a. die nachfolgenden Themen wurden im Berichtszeitraum behandelt:

- Erweiterung der VRN-Mobilitätsgarantie (vgl. ANHANG A). Nach Beschluss dieses Antrags, stellte der VRN in der darauffolgenden 6. FGB-Sitzung am 6.3.2019 mündlich seine Sicht der Dinge vor.

Erfreulicherweise wurde ein Teil der Forderungen am 01.08.2019 umgesetzt: Seitdem können auch Inhaber/innen sogenannter „Ausbildungszeitkarten“ des VRN die Mobilitätsgarantie nutzen. Für Kunden des RMV-VRN-Übergangstarifs gibt es weiterhin keine Mobilitätsgarantie für alle Verbundverkehrsmittel.

- Kundenorientierte Gestaltung von Ruftaxi-Verkehren:
 - Vollständige Tarifintegration in alle im Kreis Bergstraße gültigen Verbundtarife (vgl. ANHANG B.1) sowie
 - Einrichtung einer einheitlichen Rufnummer (vgl. ANHANG B.2).

Die Umsetzung der in den Anhängen B.1 und B.2 beschriebenen Vorschläge, erweist sich aufgrund verschiedener Zuständigkeiten als schwierig. Mit dem RMV als mitzuständige Institution für den RMV-VRN-Übergangstarif führte die Kreisverwaltung nach bisheriger Kenntnis keine Gespräche zu diesem Thema (bzw. sind ggf. geführte Gespräche dem FGB bis dato nicht bekannt).

Um sämtliche Tarifangebote des VRN in den Ruftaxis anwenden zu können und eine einheitliche Rufnummer zu etablieren, bedarf es unter den gegenwärtigen Strukturen einer intensiveren Kooperation mit den Kommunen und Taxiunternehmen. Die im Kreisgebiet zersplitterten Zuständigkeiten für das Ruftaxi – jede Kommune unterhält eigene oft an den Stadt-/Gemeindegrenzen endende Angebote mit eigenen Tarifen/Rufnummern – sind nach Einschätzung des Unterzeichners langfristig nur durch eine Bündelung der Zuständigkeit des Ruftaxis auf der Kreisebene lösbar (wie dies im übrigen VRN-Gebiet schon überwiegend praktiziert wird).

- Nicht funktionierende Aufzüge im Bahnhof Biblis. Dieses Thema wurde erstmals am 14.1.2019 im FGB vorgetragen. Bis zum 1.7.2020 konnte keine Behebung festgestellt werden. Mitursache hierfür sind die Vandalismus-Probleme. Diese hat der Fahrgastbeirat auf seiner der 13. Sitzung am 30.03.2021 nach Konsultation von DB Station und Service nochmals thematisiert und in einem Beschluss dokumentiert (vgl. ANHANG C).
- Verspätungen und Anschlussverluste durch verschiedene vorübergehende Baustellen (z.B. in Weinheim),
- Einsatz älterer Züge (Baureihe 628/629) anstelle der LINT54-Triebwagen auf der Weschnitzalbahn aufgrund von technischen Mängeln an den neu ausgelieferten Fahrzeugen.
- Informationen zum Sachstand Nahverkehrsplan 2020-2024:
 - Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Zwischenergebnisse der Planungen und Analysen
 - Methodik der Potenzialanalyse
 - Klärung von Fragen der FGB-Mitglieder

Die FGB-Mitglieder interessierte unter anderem...

- die Durchführung der (ersatzlos ausgefallenen) Regionalkonferenzen
- Details zur Potenzialanalyse

- Nicht-Berücksichtigung von Fahrgelderlösen bei der Kostendarstellung der im NVP entwickelten Maßnahmen
- Berücksichtigung Reaktivierung der Überwaldbahn
- Deklarierung von Themennennungen aus der ersten Beteiligungsstufe zum SPNV als „nicht NVP-relevant“ (entgegen zuvor anderslautender Ankündigungen; vgl. Protokoll zur 7. FGB-Sitzung vom 29.8.2019)
- Verbesserungswürdiges Marketing des ÖPNV-Angebotes, wobei seitens des FGB klar kommuniziert wurde, dass weitergehende Marketingmaßnahmen erst nach Verbesserung des Produkts sinnvoll sind. Zuerst muss das ÖPNV-Angebot für eine breitere Nutzerschar nutzbar gemacht werden.
- Positive und negative Erfahrungen mit Erstattungen im Zusammenhang mit der Mobilitätsgarantie. Aufgrund der zeitweise großen Probleme auf der Weschnitztalbahn im Jahr 2019 wurde seitens des VRN eine großzügigere Erstattungsregelung praktiziert.
- Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Lautertal an die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Hierzu konnte mit dem Gemeindevertreter Peter Rohlf (LBL) ein engagierter Referent gewonnen werden, der die aktuelle Problemlage und mögliche Lösungsvorschläge anschaulich vorstellte (vgl. Protokoll zur 6. FGB-Sitzung am 6.3.2019).
- PRO BAHN-Antrag zur Schließung von Angebotslücken im straßengebundenen ÖPNV (vgl. ANHANG D). Dieser thematisiert 17 Netzlücken – darunter die benannte Problematik zwischen Lautertal und dem Kreis Darmstadt-Dieburg – mit der Intention geeignete Lösungen im Rahmen der damals laufenden Fortschreibung des NVP zu entwickeln. Im Ergebnis fand eine überwiegende Mehrheit der Vorschläge angemessenen Eingang in den NVP.
- PRO BAHN-Antrag zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße (vgl. ANHANG E). Einige der mit diesem Antrag beschlossenen Vorschläge fanden als Prüfaufträge Eingang in den in Fortschreibung befindlichen NVP.
Für den FGB ist klar, dass nur der Kreis Bergstraße als zuständiger SPNV-Aufgabenträger darauf hinwirken kann, dass diese Prüfaufträge durch die VRN GmbH bearbeitet werden. Insofern hängt eine Weiterverfolgung der Prüfung maßgeblich davon ab, ob der Kreis hier von sich aus aktiv wird.
- Berücksichtigung von Sozialstandards in Nahverkehrsplänen
- Resolution zur Umstellung der IC-Linie 26 auf ICE (vgl. ANHANG F). Hierzu sind dem FGB die im ANHANG G (https://www.kreis-bergstrasse.de/pics/medien/1_1571994790/07_Sitzung_FGB_Anlage_03_TOP_03_Informationen_IC_26.pdf) beigefügten Rückmeldungen der angesprochenen Institutionen zugegangen.
- Verbesserungswürdige Anschlusssituation in Neckargemünd zwischen den S-Bahnlinien auf der Relation Meckesheim – Neckargemünd – Neckarsteinach
- Verschiedene Einzelthemen zur Buslinie 640 Bensheim – Einhausen
- Optimierung der Fahrgastinformation über die Flügelung der Bahnlinie RB67/68 in Neu-Edingen/Friedrichsfeld
- Inbetriebnahme des Buslinienbündels „Odenwald Süd“ zum 15.12.2019

2. Arbeitskreis Nahverkehrsplan

Ende 2019 wurde innerhalb des FGB der „Arbeitskreis Nahverkehrsplan“ (AK NVP) gegründet, damit der FGB sich mit den Planungen zum NVP befassen und Beschlussvorlagen für den FGB erarbeiten konnte.

Erstes Arbeitsergebnis des AK NVP ist seine Stellungnahme zum aktuellen Planungsstand des NVP vor dem Erstentwurf. Diese wurde am 22.1.2020 durch den FGB leicht geändert beschlossen (vgl. ANHANG H; https://www.kreis-bergstrasse.de/pics/medien/1_1616418397/Anlage_02b_Stellungnahme_FGB_Aktueller_Arbeitsstand_NVP_Beschlussfassung_Sprecher_FGB.pdf). Daraufhin erarbeiteten Kreis und VRN – wie durch den FGB gewünscht – eine Synopse zu den Einzelthemen. Diese wurden dem FGB erst am 1.7.2020 als Tischvorlage zur Verfügung gestellt.

Wenige Wochen zuvor wurde der Erstentwurf des NVP veröffentlicht. Die Rückmeldefrist wurde auf den 15.7.2020 gesetzt. Somit war es dem FGB nicht möglich eine Stellungnahme auf Grundlage der am 1.7.2020 kommunizierten Rückmeldung rechtzeitig beschließen zu lassen. Aus diesem Grund hat der FGB seine durch den AK NVP erarbeitete Stellungnahme zum Erstentwurf erst am 27.10.2020 rückwirkend beschließen können.

3. Klärung Aufgabenträgerschaft und Entscheidungsbefugnisse über den SPNV im Kreis Bergstraße

Eine für die Kreisgremien und den FGB als Fach- und Beratungsorgan des Kreises wichtige Frage konnte im Berichtszeitraum bedauerlicherweise nicht abschließend geklärt werden:

Darf der Kreis Bergstraße ggü. seiner Aufgabenträgerorganisation – der VRN GmbH – verbindliche Vorgaben gemäß § 5 Abs. 2 Satz 3 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes formulieren?

Die Kreisverwaltung teilte mit, dass die rechtlichen Beziehungen zwischen Kreis und VRN in einem Beleihungsvertrag geregelt seien. In der 11. FGB-Sitzung am 1.7.2020 wurde diese Information ergänzt um die Aussage, dass eine Bekanntgabe der relevanten Passagen – auch in einer nichtöffentlichen FGB-Sitzung oder einem anderen geeigneten nicht-öffentlichen Format – unzulässig sei. Der Anschein, dass eine harmlose Zuständigkeitsfrage zu Weisungsbefugnissen des Kreises ggü. der VRN GmbH wie ein streng zu wahrendes Staatsgeheimnis zu behandeln sind, wurde mit diesem Verhalten geweckt.

Zudem wurde seitens der Kreisverwaltung unmissverständlich kommuniziert, dass eine abschließende Beantwortung aller in der entsprechenden Beschlussvorlage (Anhang 4 zum Protokoll der 11. FGB-Sitzung) den FGB – trotz seiner in der Geschäftsordnung festgeschriebenen Beratungsfunktion ggü. den Kreisgremien – nicht zu interessieren habe. Es ist zumindest fraglich, ob solche Äußerungen ggü. engagierten FGB-Mitgliedern, die gleichzeitig auch Bürger des Kreises Bergstraße sind (denen die Kreisverwaltung eigentlich dienen oder zumindest zuvorkommend kommunizieren sollte), vertrauensstiftend sind.

Details zum Sachverhalt sind im Protokoll zur 11. FGB-Sitzung dokumentiert. Die relevante Passage ist diesem Bericht als ANHANG I beigefügt.

Der Unterzeichner empfiehlt allen Kreisgremien ihre Möglichkeiten zur Klärung der in der o.g. Beschlussvorlage festgehaltenen Sachverhalte zu nutzen, um die verkehrspolitischen Gestaltungsspielräume des Kreises in Sachen SPNV abschließend zu klären.

4. Organisatorisches und personelle Veränderungen

Aus persönlichen Gründen ist die bisherige stellvertretende Sprecherin Sonja Renz von ihrem Posten am 30.9.2019 zurückgetreten. Neu gewählt wurde Peter Karb aus Biblis.

Sehr unangenehm aufgefallen ist dem Unterzeichner und vielen weiteren FGB-Mitgliedern, dass die Kreisverwaltung beschlussrelevante Unterlagen entweder nicht rechtzeitig vor den Sitzungen oder die Sitzungsprotokolle in der Regel erst sehr spät dem Unterzeichner zur Gegenzeichnung zur Verfügung stellte. Mögliche Ursachen hierfür können entweder personelle Engpässe in der FGB-Geschäftsstelle oder eine nicht ausreichende Priorisierung der mit dem FGB verbundenen Prozesse in der FGB-Geschäftsstelle sein (oder beides).

An dieser Stelle explizit erwähnt werden sollte, dass sich das unbefriedigende Arbeitstempo schon deutlich vor der Corona-Pandemie, die die Kreisverwaltung kurzzeitig vor große Herausforderungen stellte, offenbarte. Eine Initiative des Unterzeichners mit der FGB-Geschäftsstelle ein gemeinsames zeitliches Vorgehen in der Vor- und Nachbereitung der Sitzungen zu etablieren, lief durch den deutlich kommunizierten Unwillen der FGB-Geschäftsstelle, sich an einer Diskussion der entsprechenden Vorlage (ANHANG J) überhaupt zu beteiligen, leider ins Leere.

Der Kreis muss sich vor diesem Hintergrund fragen, welchen Stellenwert er den Zielen des FGB (§1 der Geschäftsordnung) zuschreibt. Der Unterzeichner mahnt zu einem etwas entgegenkommenderem Verhalten, um die Arbeitsfähigkeit des Fahrgastbeirats nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus wurde auf organisatorischer Ebene zusammen mit der FGB-Geschäftsstelle und/oder dem VRN drei wesentliche Projekte bzw. Vereinbarungen angestoßen:

1. Darstellung des Vornamens, Nachnamens und Wohnortes aller FGB-Mitglieder auf der Homepage des Kreises. Ziel dieses im Januar 2020 beschlossenen (bis dato nicht umgesetzten) Vorhabens ist die Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Kontaktmöglichkeiten, damit sich am FGB Interessierte direkt mit den für ihren Bereich designierten FGB-Mitgliedern in Verbindung setzen können. Über die o.g. drei Daten hinausreichende Angaben können freiwillig ergänzt werden.

Die E-Mail-Adresse fahrgastbeirat@kreis-bergstrasse.de, die an die Geschäftsstelle und den Sprecher des FGB weiterleitet, sowie die Postanschrift der FGB-Geschäftsstelle stehen darüber hinaus weiterhin als zentrale Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung.

2. Rechtzeitige Information des FGB durch die Kreisverwaltung bei maßgeblichen Veränderungen zum regulären Fahrplan (z.B. Inbetriebnahme von Linienbündeln, größere fahrplanwirksame Baumaßnahmen).
Erstes Ergebnis dieser durch den Unterzeichner angeregten Vereinbarung zwischen Kreis und FGB bildete die am 19.11.2019 erfolgte Vorstellung des neuen Konzeptes zum Buslinienbündel „Odenwald Süd“, das am 15.12.2019 in Betrieb genommen wurde.
3. Über eine fortlaufend zu aktualisierende Tabelle „Anliegen und Beschlüsse des Fahrgastbeirats“ wird seit der 10. FGB-Sitzung (22.1.2020) die Bearbeitung und Umsetzung im FGB geäußelter bzw. beschlossener Anliegen dokumentiert und damit ein Monitoring ermöglicht. Die jeweils aktuelle Fassung der Tabelle liegt seitdem jedem Sitzungsprotokoll bei. Die aktuellste und gleichzeitig letzte Fassung für die 10. Legislaturperiode liegt als ANHANG K bei.

Der Unterzeichner bittet den ARIN im Namen des gesamten Fahrgastbeirats eine Umsetzung der darin beschriebenen offenen Anliegen zu unterstützen.

5. Vorschläge zur Verbesserung der Geschäftsordnung

- Im Februar und März 2019 thematisierte der Unterzeichner und die FGB-Geschäftsstelle in einem konstruktiven Dialog die Auslegung der Geschäftsordnung (GO) hinsichtlich Rederecht bzw. Redeverbot für Gäste im FGB. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es keine eindeutige Regelung in der Geschäftsordnung hierzu gibt, sodass eine praxisorientierte, GO-konforme Vereinbarung für das weitere Verfahren getroffen wurde. Die Rechtsunsicherheit an sich konnte damit jedoch nicht abschließend beseitigt werden.

Daher regt der Unterzeichner an, den FGB-Sprecher über die Geschäftsordnung dazu zu ermächtigen, Wortbeiträge von Gästen zuzulassen.

Zusätzlich hierzu könnten zur Festigung der Rechtssicherheit in der Geschäftsordnung unter § 4 „Sachkundige Bürger“ und „Fachreferenten“ entweder als „Mitglieder mit beratender Stimme“ oder (unter neuer Kategorie) „Weitere Teilnehmende (ohne Stimmrecht)“ in die Geschäftsordnung aufgenommen werden, um im Einzelfall Redebeiträge zu ermöglichen – so wie dies bisher erfolgreich praktiziert wurde.

Ein generelles Redeverbot für Gäste ist abzulehnen, da es auch zu einer Unzulässigkeit von Redebeiträgen folgender Akteure führen würde, die für die Arbeitsfähigkeit des FGB unerlässlich sind:

- Dem regelmäßig mit mehr als einem Vertreter im FGB vertretenem VRN – in der GO ist offiziell nur 1 Vertreter „beratendes Mitglied“
 - Externe Referenten, wie z.B. dem Vertreter des Planungsbüros, das den Nahverkehrsplan bearbeitet hat, und sachkundige Bürger aus der Region, die zwar nicht dauerhaftes Mitglied des FGB sind, aber durch ihre lokale Sicht den FGB in speziellen Fragen beratend unterstützen können
- Der Unterzeichner schlägt vor, im § 4 Abs. 2.1.2. der GO folgende Organisationen, die sich ebenfalls direkt oder indirekt mit dem ÖPNV befassen, zu ergänzen, u.a. um eine (näher zu begründende) Selektion der im Kreis Bergstraße aktiven (Verkehrs-)Verbände und Fachgruppen zu vermeiden:
 - ADFC Bergstraße e.V.
 - BUND Kreisverband Bergstraße e.V.
 - Fahrgastverband Pro Bahn und Bus e.V. (nicht zu verwechseln mit dem bereits im FGB vertretenen PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.)
 - Klimabündnis Bergstraße
 - Verkehrsclub Deutschland Landesverband Hessen e.V.

6. Kreisverwaltung hat ggü. dem FGB-Sprecher Außenvertretungsverbot erbeten

Am 21.06.2019 erhielt der Unterzeichner folgende Nachricht von der FGB-Geschäftsstelle/Kreisverwaltung, nachdem er den in ANHANG F dargestellten Beschluss des FGB an verschiedene Akteure/Institutionen versendet hat:

"In Sachen Außendarstellung und erfolgte Anschreiben von ihnen in ihrer Funktion als Sprecher des FGB an u.a. DB und Mitglieder des Bundestags muss ich formal auf die Geschäftsordnung verweisen, dass ihnen dies in dieser Funktion nicht zusteht. Gemäß § 6 Abs. 1 vertreten sie den FGB lediglich ggüber den Organen des Kreises aber nicht darüber hinaus. Bitte dies für künftige Vorgänge zu beachten."

Das darin erbetene Außenvertretungsverbot widerstrebt der Grundaufgabe des FGB-Sprechers, die Belange des Fahrgastbeirats ggü. allen die Fahrgastbelange betreffenden

zuständigen Stellen, zu artikulieren (vgl. §1 der GO). Eine Einschränkung, dass dies über die Kreisorgane hinaus unzulässig sei, ist in der GO so nicht festgelegt.

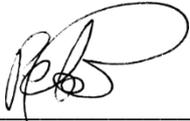
Sollte dies anders sein, würde auch eine Teilnahme des Sprechers an den Tagungen des bundesweiten Fahrgastbeiräte-Netzwerks, wo er schon den FGB des Kreises Bergstraße vertreten hat, kriminalisiert, da es sich hierbei ebenfalls nicht um ein Kreisorgan handelt.

Diese an den FGB-Sprecher herangetragene Initiative, wird an dieser Stelle ausdrücklich gerügt und wirft leider einen großen Schatten auf das ansonsten konstruktive Verhältnis zwischen dem Unterzeichner und der FGB-Geschäftsstelle. Selbige muss offenbar (bedauerlicherweise) ab und an daran erinnert werden, dass sie den FGB in seiner Arbeit unterstützen und nicht blockieren sollte (vgl. § 3 der GO).

Der Unterzeichner wünscht sich, dass die begrenzten ehrenamtlichen Kräfte des FGB-Sprechers und der übrigen FGB-Mitglieder in Zukunft nicht durch solche Störungen unnötig strapaziert werden.

Ich hoffe Ihnen einen adäquaten Eindruck über die Aktivitäten des Fahrgastbeirats vermittelt zu haben, stehe für Rückfragen gern zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



Peter Castellanos

Sprecher Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße



Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

Titel/Anliegen: Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Die Kreisverwaltung des Kreises Bergstraße soll die VRN GmbH damit beauftragen die Marketing-Aktivitäten für die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie sowie deren Geltungsbereich wenigstens auf Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs auszuweiten. Eine Ausweitung auf Tages-, Mehrfahrtenkarten, Einzelfahrscheine sollte ebenfalls geprüft werden.

Für Inhaber von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs ist ebenfalls eine Mobilitätsgarantie zu schaffen.

Begründung:

Für von Anschlussversäumnissen betroffenen Fahrgästen besteht im gesamten VRN-Gebiet (und damit auch im Kreis Bergstraße) die unter den Sitzungsteilnehmern bislang kaum bekannte VRN-Mobilitätsgarantie. Nach Angaben auf der VRN-Homepage haben Inhaber von VRN-Wochen-, Jahres- und Halbjahreskarten oder eines Schwerbehindertenausweises mit Freifahrtberechtigung unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit sich eine Ersatzbeförderung mit dem Taxi erstatten zu lassen. Nach §10 Abschnitt 2 Absatz 1 der VRN-Beförderungsbedingungen gilt die VRN-Mobilitätsgarantie jedoch nicht für *„Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (Wochen-, Monats- und Jahreskarten des Ausbildungsverkehrs, MAXX-Ticket, SuperMAXX-Ticket, Semester-Ticket, Semester-Ticket+Westpfalz und Anschluss-Semester-Ticket und Westpfalz-Anschluss-Semester-Ticket)“*

Im VRN Verbundbericht 2017/18 sind für 2017 durchschnittlich 330 042 verkaufte Zeitkarten ausgewiesen, davon

- 148 351 MAXX-Tickets (45%)
- 53 777 Semestertickets (6%)
- Rest (49%): Job-Ticket, Rhein-Neckar-Ticket, Karte ab 60

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb über die Hälfte der angegebenen ÖPNV-Zeitkarteninhaber von der Mobilitätsgarantie ausgeschlossen werden. ÖPNV-

Fortsetzung ANHANG A:

Beschluss „Erweiterung der VRN-Mobilitätsgarantie“ – Seite 2 von 2

Kunden sollten in der Nutzungsmöglichkeit so wichtiger Dienstleistungen, wie der Mobilitätsgarantie grundsätzlich nicht gegenüber anderen Kundengruppen benachteiligt werden. Dies widerspricht dem Grundgedanken eines für alle Kundengruppen möglichst einfach nutzbaren ÖPNV-Systems. Für Studierende, die mit ihrem Semesterbeitrag eine wichtige Säule der ÖPNV-Finanzierung bilden, ist der Ausschluss von der Mobilitätsgarantie besonders nicht erklärbar.

Ebenso schwer zu kommunizieren ist der Ausschluss von Kunden mit Fahrschein nach RMV-VRN-Übergangstarif. Obwohl diese ÖPNV-Nutzer wie „reine VRN-Kunden“ tagtäglich mit denselben potenziellen Störfaktoren rechnen müssen, besteht für sie keine Rückfallebene oder Erstattungsregelung bei Anschlussversäumnissen. Weder die VRN-Mobilitätsgarantie noch die RMV 10-Minuten-Garantie können von Kunden des Übergangstarifs genutzt werden. Allein die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr greifen für Kunden des RMV-VRN-Übergangstarifs – allerdings nur wenn die Verspätung aus einer Bahnfahrt herrührt.

Die bisherige Diskussion im Fahrgastbeirat zeigte, dass die VRN-Mobilitätsgarantie selbst unter Stammkunden des VRN kaum bekannt ist. Somit muss damit gerechnet werden, dass treue Dauerkunden im Falle eines Anschlussversäumnisses möglicherweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen, da sie die VRN-Mobilitätsgarantie einfach nicht kennen.

Insbesondere an Bahnhöfen und Bushaltestellen vor Ort muss aktiv für die Mobilitätsgarantie geworben werden. Allen „gestrandeten“ Fahrgästen muss schnell kommuniziert werden, dass es eine Möglichkeit des Weiterkommens ohne unzumutbare Wartezeiten oder die Hilfe dritter Personen gibt.



Peter Castellanos, den 26.10.2018

PRO BAHN Starkenburg e.V.

ANHANG B.1:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Tarifintegration Ruftaxi“



Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

Titel/Anliegen: Tarifintegration Ruftaxi

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Die Kreisverwaltung des Kreises Bergstraße soll darauf hinwirken, dass Ruftaxis im Kreis Bergstraße vollständig in den VRN-Tarif, sowie in den RMV-VRN-Übergangstarif integriert werden.

Begründung:

Das Ruftaxi stellt auf vielen Verbindungen entweder ganz (z.B. Anbindung Ober-Liebersbach) oder in Teilen (z.B. Anbindung Ried-Stadtteile Bensheim in Abendstunden und am Wochenende neben Buslinie 676) die einzige Möglichkeit dar, um einen Ort zu erreichen. Während in Bussen und der Rufbuslinie 666 innerhalb des Kreises Bergstraße der VRN-Tarif vollständig anerkannt wird, besteht bei den Ruftaxiliniien ein Flickenteppich aus Individualregelungen in der Fahrpreishöhe sowie grundsätzlich eine fehlende Anerkennung von Fahrscheinen des RMV-VRN Übergangstarifs.

Dies führt dazu, dass weite Teile des Kreises Bergstraße für viele Nutzer des RMV-VRN Übergangstarifs – aber auch reinen VRN-Angeboten, wie der Tageskarte – nur mit Zuschlägen erreichbar sind. Insbesondere für (potenzielle) regelmäßige Nutzer ist diese Situation als unattraktiv und schwer kommunizierbar zu bewerten. Der Verbundgedanke „ein Fahrschein für den gesamten ÖPNV“ sollte für alle Bestandteile des ÖPNV im Kreis Bergstraße zutreffen.

Peter Castellanos, den 25.10.2018

PRO BAHN Starkenburg e.V.

ANHANG B.2:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Einheitliche Ruf taxinummer“



PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.

Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim • Tel: 01577 9217391

info@starkenburg.pro-bahn.de

Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße (Beschlussfassung)

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg)

Titel/Anliegen: Einheitliche Rufnummer für Rufbus- und Ruftaxilinen

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Der Kreis Bergstraße wird damit beauftragt in Zusammenarbeit mit den Kommunen darauf hinzuwirken, dass Rufbus- und Ruftaxilinen im Kreis Bergstraße über eine einheitliche Telefonnummer bestellt werden können.

Des Weiteren soll die Bestellung von Rufbus- und Ruftaxilinen über Apps – zumindest direkt aus der VRN-Fahrplanauskunft heraus – realisiert werden.

Die Vorbestellfrist von Rufbus- und Ruftaxilinen soll ebenfalls möglichst vereinheitlicht, hierbei jedoch nicht ggü. heute verlängert werden.

Begründung:

In der Fahrgastbeiratssitzung vom 19.11.2019 wurde beklagt, dass jede Kommune ihre eigene Ruftaxi-Rufnummer hat. Teilweise bestehen sogar mehrere Ruftaxi-Rufnummern in einer Kommune (z.B. Bensheim mit zwei verschiedenen Rufnummern, ebenso in Hepenheim). Aus Fahrgastsicht ist dieser Zustand unbefriedigend, unter anderem da hieraus ein vermeidbarer Kommunikations- und Orientierungsaufwand folgt.

Ziel sollte es daher sein z.B. das bestehende System „Ansatz“ des VRN zu nutzen. An diesem sind schon mehrere Rufangebote im VRN-Gebiet angeschlossen. Das Ziel einer verbundweit einheitlichen Rufnummer für Rufangebote sollte damit unterstützt werden.

In Zeiten der Digitalisierung sollte es für Fahrgäste selbstverständlich möglich sein ein Ruftaxi oder einen Rufbus auch per Smartphone-App (optimalerweise direkt aus Fahrplanauskünften heraus) zu bestellen. Die Realisierung dessen über die VRN-Fahrplanauskunft soll als erster Schritt realisiert werden. Langfristig sollte eine Bestellung von Ruftaxis oder Rufbussen auch unter anderem über die RMV-App oder die DB-Navigator-App möglich sein.

Peter Castellanos, den 13.4.2020

ANHANG C:

Antrag von Peter Karb, Biblis „Vandalismus im Bahnhof Biblis“

Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Karb, Biblis

Titel/Anliegen: Vandalismus im Bahnhof Biblis

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Der Kreis Bergstraße soll in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Biblis, der Deutschen Bahn AG, der Polizei und der Bundespolizei darauf hinwirken, dass die Sicherheit der Reisenden, die Funktionsfähigkeit und der Komfort der Aufzüge und Aufenthaltsbereiche für Reisende im Bahnhof Biblis und seinem Umfeld gewährleistet wird.

Hierzu sollen Videoüberwachung, höhere Personalpräsenz und weitere geeignete Maßnahmen geprüft werden.

Begründung:

Seit 2017 gibt es in Biblis einen auf S-Bahn Standard gebrachten, umgebauten Bahnhof, der u. a. mit höheren Bahnsteigen, zwei Aufzügen und neuer Bedachung, für Reisende eine erfreuliche Verbesserung darstellt.

Seit längerer Zeit ist regelmäßig zu beobachten, dass sich am Bahnhof in Biblis, auf den Bahnsteigen, in der Unterführung, in den Aufzügen, bei den Auf- und Abgängen zu den Bahnsteigen, auf der Park und Ride Anlage, in und um die (leider nicht beleuchtete) Bushaltestelle eine Gruppe Jugendlicher, zurzeit fast täglich ab 16:00 Uhr bis ca.18:00 Uhr (im Sommer und an den Wochenenden auch später), treffen und dort u.a. die Aufzüge zu den Gleisen 2/3 und 4/5 immer wieder mutwillig zerstören. So werden die Eingangstüren in der Unterführung (siehe Fotos) mutwillig eingeschlagen oder mit Steinen beworfen, damit das Sicherheitsglas springt. Damit geht die ganze Anlage außer Betrieb. Zurzeit sind beide Aufzüge schon ca. 4 Wochen außer Betrieb.

Es ist höchstens 6 Monate her, da war es exakt genauso und die Aufzüge waren ebenfalls wochenlang außer Betrieb. Die Seitenscheiben der Bushaltestelle "Am Rübgarten" wurden innerhalb kurzer Zeit ebenfalls zweimal eingeschlagen.

Des Weiteren wird bzw. werden ...

- ... die Seitenwände in der Unterführung zu den Aufzügen verschmiert (siehe Fotos). Dies gilt für die ganze Unterführung und den Treppenaufgang zur Bushaltestelle und die Fahrradrampe hoch bis zur Straße "Am Rübgarten".

Fortsetzung ANHANG C:

Antrag von Peter Karb, Biblis „Vandalismus im Bahnhof Biblis“

- ... die in der Unterführung angebrachte Fahrplanvitrine beschmiert, eingeschlagen oder aufgebrochen und die Beleuchtung in der Unterführung beschmiert.
- ... auf den Bahnsteigen wird mit leeren Dosen "Fußball" gespielt.
- ... die Eingangstüren der Aufzüge als Tore benutzt. Wenn die Dose in den Gleisbereich fällt, wird im Gleisbereich die Dose heraus geholt und weitergespielt.
- ... über die Gleise zur Straße "Am Rübgarten" gerannt.
- ... Gegenstände auf stehende Züge geworfen



Es ist bisher nicht erkennbar, dass die Deutsche Bahn oder andere Stellen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Reisenden in Biblis ergreifen. Man wird das Gefühl nicht los, dass zuerst etwas schlimmeres passieren muss, bevor in eine umfassende Videoüberwachung und eine höhere Präsenz von Sicherheitspersonal investiert wird.

Fortsetzung ANHANG C:

Antrag von Peter Karb, Biblis „Vandalismus im Bahnhof Biblis“

Eine Videoüberwachung kann das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und der örtlichen Bevölkerung erhöhen und eine Strafverfolgung zumindest erleichtern.

Die Kosten für sinnlose Gewaltakte und Beschmierungen tragen wir alle mit unseren Steuergeldern. Das Problem totzuschweigen, kann auch nicht die Lösung sein.



Eine Anfrage der FDP an die Bundesregierung bezüglich "Häufigste Ursachen für gestörte Personenaufzüge an Bahnhöfen" im Januar 2021 ergab folgende Antwort:

"Die häufigsten Ursachen für Ausfallmeldungen sind u. a. Vandalismus".

Bei einem Großteil der Vandalismusfälle bleiben die Verursacher – trotz Anzeige – unbekannt oder können mangels Beweisen nicht haftbar gemacht werden.

Es gibt in Deutschland ca. 5700 Bahnhöfe und Haltestellen, wovon nur einige Hundert mit Videotechnik überwacht werden. Nur wenige zeichnen auch Bilder auf. Die Bahn argumentiert meistens, dass Videoüberwachung nur zulässig sei, wenn sie "erforderlich, angemessen und verhältnismäßig" ist. Die Bundespolizei bewertet die Verhältnismäßigkeit unter anderem anhand der "Fahrgastzahlen und der Kriminalitätsstatistik".

Hier muss umgehend und dauerhaft etwas passieren um den Reisenden und der örtlichen Bevölkerung in Biblis wieder das Gefühl von mehr Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung zu vermitteln.

Peter Karb, den 13.03.2021

ANHANG D:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Schließung von Angebotslücken im straßengebundenen ÖPNV“



Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

Titel/Anliegen: Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans 2019-23 sollen folgende Relationen hinsichtlich der Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden:

- 1) Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim
- 2) Bensheim/Heppenheim – Groß-Rohrheim – Gernsheim
- 3) Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach
- 4) Heppenheim – Laudенbach
- 5) Lorsch/Einhausen – Hüttenfeld – Viernheim
- 6) Lampertheim – MA-Sandhofen/MA-Blumenau
- 7) Lampertheim – Bürstadt (z.B. Verknüpfung der Stadtbussysteme)
- 8) Bobstadt – Hofheim – Worms
- 9) Fürth – Gadernheim – Ernsthofen – Ober-Ramstadt – Darmstadt
(Ober-Ramstadt Bahnhof sollte nach Möglichkeit mitbedient werden)
- 10) Reichenbach – Brandau – Groß-Bieberau – Reinheim
- 11) Lindenfels – Winterkasten – Reichelsheim – Michelstadt/Erbach
- 12) Lindenfels – Modautal
- 13) Grasellenbach – Reichelsheim
- 14) Wald-Michelbach/Grasellenbach – Beerfelden
- 15) Grasellenbach – Mossautal – Michelstadt/Erbach
- 16) Hirschhorn – Moosbrunn
- 17) Absteinach – Heiligkreuzsteinach

Bei der Untersuchung der obigen Relationen/Untersuchungskorridore sind verschiedene denkbare Bedienformen in Betracht zu ziehen. Neben dem bekannten Bus- oder Ruftaxi-/Rufbuslinienbetrieb sind auch innovative Bedienformen im Sinne einer strategischen Planung einzubeziehen. Es wird ausdrücklich nicht gefordert auf den obigen Relationen ausschließlich Busdirektverbindungen zu untersuchen, sondern Verbindungen (ggf. Umsteigerverbindungen) mit der vor Ort herrschenden Nachfrage geeigneten Verkehrsmitteln zu realisieren.

Fortsetzung ANHANG D:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Schließung von Angebotslücken im straßengebundenen ÖPNV“

Das Ergebnis der Untersuchung soll den Mitgliedern des Fahrgastbeirats möglichst während der Erstellung des künftigen Nahverkehrsplans schriftlich zu jeder oben beschriebenen Relation zur Bewertung vorgelegt werden. Ebenso wird um eine plausible Darstellung der Bewertungssystematik, nach der die Potenziale einer Relation ermittelt werden, gebeten.

Begründung:

Der ÖPNV im Kreis Bergstraße ist auf einigen Strecken schon heute gut ausgebaut, etwa zwischen Worms, Lampertheim und Viernheim, Bensheim und Reichelsheim, Heppenheim und Fürth oder Weinheim und Wald-Michelbach. Die Diskussionen in den vergangenen Fahrgastbeiratssitzungen zeigten jedoch, dass es viele Relationen gibt, an denen unzumutbare Verhältnisse hinsichtlich des Reisezeitaufwands und/oder des Reisekomforts vorliegen.

So besteht etwa zwischen Lampertheim und Heppenheim keine dicht getaktete direkte ÖPNV-Verbindung, sodass Fahrgästen mehrmaliges Umsteigen und mehr als doppelt so lange Fahrzeiten, ggü. einer Pkw-Fahrt zugemutet werden. Diese und ähnliche Zustände herrschen nicht nur auf einigen wenigen Strecken vor, sondern können auf allen der oben beschriebenen 16 Relationen ganz oder in Teilen festgestellt werden, wobei – besonders auffällig – insbesondere kreisübergreifende Relationen dominieren.

Doppelte oder stellenweise sogar dreifache Reisezeiten ggü. einer Pkw-Fahrt und häufige Umstiege tragen nicht zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Kreis Bergstraße bei und müssen daher möglichst überall abgebaut werden. Der ÖPNV muss wo möglich als Alternative zum eigenen Pkw ausgebaut werden oder zumindest in der Lage sein einen Zweitwagen in Mehrpersonenhaushalten ersetzen zu können.

Dass dieser avisierte ideale Zielzustand mangels Nachfrage nicht auf jeder der oben benannten Relationen zu realisieren sein wird, ist bewusst. Dies sollte jedoch nicht Anlass für eine Unterlassung von Verbesserungen ggü. dem Status quo für Zwangskunden des ÖPNV sein, um diesen ein Mobilitätsgrundnetz im Sinne einer zumutbaren Daseinsvorsorge anzubieten. In diesem Sinne sollte auf jeder der oben benannten Relationen eine Untersuchung denkbarer Bedienformen erfolgen, bei der politisch zu entscheiden ist, inwieweit durch welche Maßnahmen eine Mobilitätsalternative zum Privat-Pkw bzw. eine Verbesserung der Situation für ÖPNV-Zwangskunden hergestellt werden soll.

Bei niedriger zu erwartender Nachfrage können Ruftaxis oder andere bedarfsgesteuerte Bedienformen für ein Mobilitätsgrundangebot eingesetzt werden, während auf Relationen mit höheren Potenzialen ein im Verkehrsträgervergleich wettbewerbsfähiger getakteter und anschlussoptimierter Buslinienbetrieb in Betracht zu ziehen ist.

Mögliche Einsatzbereiche für innovative Bedienformen (z.B. Ridesharing oder autonome Kleinbusse) können mit Blick auf einen strategischen Umsetzungshorizont ebenfalls in die Betrachtung einfließen.



Peter Castellanos, den 18.2.2019

PRO BAHN Starkenburg e.V.

ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“



Antrag an den Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Antragsteller: Peter Castellanos (PRO BAHN Starkenburg e.V.)

Titel/Anliegen: Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs
im Kreis Bergstraße

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße möge beschließen:

Der Kreis Bergstraße soll den VRN in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) damit beauftragen Entwicklungspotenziale für den SPNV zu untersuchen. Konkret sollen neben der in Arbeit befindlichen Fahrplan-/Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Überwaldbahn und Überlegungen für eine häufigere Durchbindung der Weschnitztalbahn nach Mannheim folgende Maßnahmen untersucht werden:

1. Zusätzliche Bahnhaltepunkte

- Bensheim-Schulzentrum (Main-Neckar-Bahn bzw. Nibelungenbahn; Höhe Euronics-Markt)
- Bensheim-Sirona (Nibelungenbahn und nach Möglichkeit auch Main-Neckar-Bahn; Höhe Pfalzstr.)
- Bensheim-Gewerbegebiet Süd (Nibelungenbahn; Höhe Berliner Ring)
- Bürstadt-Freizeitzentrum (Nibelungenbahn; Höhe Freibad und Wasserwerkstr.)
- Hofheim-Gewerbegebiet (Nibelungenbahn; Höhe Bensheimer Str.)
- Birkenau-Hornbach (Weschnitztalbahn; Höhe Hornbacher Str.)
- Mörlenbach-Bettenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Josef-Loroch-Str.)
- Mörlenbach-Rathaus (Weschnitztalbahn; Höhe Schulstraße)
- Mörlenbach-Groß-Breitenbach (Weschnitztalbahn; Höhe Groß-Breitenbach)
- Rimbach-Stadion (Weschnitztalbahn; Höhe Kleiststr.)

Sofern nicht alle hier dargestellten Bahnhalte realisierbar sind, sollte eine Prioritätenliste sortiert nach der Höhe der neu zu erschließenden Fahrgastpotenziale aufgestellt werden.

2. Taktverdichtungen auf den bestehenden Bahnlängen

- RE60 auf 60'-Takt,

Fortsetzung ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“

- RE70 gemeinsam mit RB 2 zwischen Groß-Rohrheim und Riedstadt-Goddelau auf 30'-Takt,
 - RB63 auf mind. 2 Fahrten pro Std. zwischen Bensheim und Worms sowie einen 20'-Takt zwischen Bürstadt und Worms. Diese Maßnahme ist auch vor dem Hintergrund einer stabilen Anbindung von Worms an die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu betrachten.
 - RB67/68 zwischen Bensheim und Darmstadt auf mind. 30'-Takt
3. Verlängerung der Nibelungenbahn bis Bensheim Auerbach zu schulverkehrsrelevanten Zeiten im Zusammenhang mit einem neuen Bahnhof „Bensheim-Schulzentrum“ auf Höhe des Euronics-Marktes (vgl. Punkt 1).
 4. Elektrifizierung der Nibelungenbahn Bensheim – Worms (RB63) sowie der Weschnitztalbahn Weinheim – Fürth (RB69)
 5. Kosteneffizientere Ausgestaltung des laufenden Bahnbetriebs der Linie RB69 (Weschnitztalbahn) und Optimierung der Anschlussbeziehungen der Buslinien im Weschnitztal zu dieser Bahnlinie. Hierbei sollte eine Betriebsvariante mit einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach untersucht werden, eine Betrachtung im Zusammenhang mit einer möglichen Elektrifizierung (vgl. Punkt 4) sowie im Vergleich zu den heute eingesetzten beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen erfolgen. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung der Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn Rücksicht zu nehmen.
 6. Neue Regionalexpress-Linie Worms – Hofheim – Biblis – Groß-Rohrheim – Gernsheim – ... – Darmstadt. Die Einrichtung einer solchen Verbindung sollte im Zusammenhang mit einer Taktverdichtung auf der Linie RE70 bzw. RB 2 (siehe Punkt 2) und ggf. perspektivisch mit einer Realisierung der in Planung befindlichen Fernverkehrsneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, welche u.a. Kapazitäten für den Regionalverkehr verspricht, betrachtet werden.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen den Mitgliedern des Fahrgastbeirats jeweils schriftlich zur Verfügung gestellt werden.

Die obigen Maßnahmen sollen auch in den in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-23 als Prüfaufträge aufgenommen werden.

Begründung:

Die hier beschriebenen Maßnahmen bieten Potenziale den liniengebundenen Schienenverkehr nutzergerechter zu gestalten:

Zu 1)

Bahnhaltepunkte sind – ähnlich wie Autobahnanschlüsse – wichtige Zugangsstellen zum Regional- und Fernverkehr. Vom Bahnverkehr unerschlossene Siedlungsgebiete sind häufig regional schlechter erreichbar, als nahe an Bahnhöfen

Fortsetzung ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“

gelegene Bereiche. Als „schwer erreichbar“ gelten hier Siedlungen bzw. Siedlungsteile, die über 1km von Bahnhaltepunkten entfernt liegen. Durch Buszubringer zu diesen Gebieten kann die Problemlage zwar etwas entschärft werden, jedoch sollten Umsteigezwänge (und damit verbundene Ängste insbesondere bei Gelegenheitskunden) nicht unterschätzt werden. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung von neuen direkten Zugangsstellen zum schnellen öffentlichen Nahverkehr ein wichtiges Element zur Attraktivitätssteigerung desselben.

Insbesondere im Weschnitztal fährt die RB69 (Weschnitztalbahn) an sehr vielen Potenzialen vorbei und könnte vor allem in Schwachlastzeiten durch eine ergiebigere Erschließung besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher betrieben werden.

Auf der Nibelungenbahn ist es z.B. besonders für aus dem Ried kommende Berufspendler zur Sirona und dem anliegenden Gewerbe psychologisch und zeitökonomisch unsinnig am Ziel vorbeizufahren, um dann die gleiche Strecke im Stadtverkehr erneut zurückzulegen.

Durch zusätzliche Zugangsstellen zur Bahn wird der liniengebundene SPNV flexibler und damit kundenorientierter. Die Bahn sollte also zu den Bürgern kommen und nicht umgekehrt. Insofern ist es Teil einer konsequenten Kundenorientierung neue Möglichkeiten zu eröffnen, um den Zugang zur Bahn zu verbessern.

Zu 2)

Der Kreis Bergstraße befindet sich an der Schnittstelle zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar mit ihren Oberzentren und umfangreichen Verflechtungen. Es wäre blamabel zu behaupten, dass ein Stundentakt auf der Riedbahn nördlich Biblis (bzw. künftig Groß-Rohrheim) und südlich Riedstadt-Goddelau (magischerweise kurz vor der Verbundgrenze) und ein um einzelne Regionalexpress-Züge ergänztes stündliches RB-Angebot nördlich von Bensheim ausreicht, um potenziellen Kunden ein hinreichend flexibles Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Im Falle eines Zugausfalls oder Anschlussversäumnissen sind viele Ziele durch die unzureichende Taktung nur durch langwieriges Warten erreichbar, was auf solch wichtigen Strecken, wie der Main-Neckar- und Riedbahn nur als kundenfern deklariert werden kann.

Die Nibelungenbahn ist die einzige Nebenbahn im Kreis Bergstraße, die nur im Stundentakt (ergänzt um wenige Verstärker zur Hauptlastzeit) bedient wird. Und das obwohl sie vier(!) Mittelzentren miteinander verbindet und der Verkehr auf der B47 mittlerweile so stark zugenommen hat, dass seit Längerem ein vollständiger 4-spuriger Ausbau derselben vorangetrieben wird. Durch die unzureichende Bedienungshäufigkeit sind am Kreuzungsbahnhof Bürstadt derzeit nicht alle Anschlüsse zur Riedbahn (z.B. Relation Lorsch – Bürstadt – Mannheim) realisierbar. Mit Anschlusszeiten von ca. 30 Minuten ist der Umstieg auf der Relation Lorsch – Bürstadt – Gernsheim als unzumutbar zu bezeichnen. Potenzialverluste für den nördlich von Bürstadt liegenden Abschnitt der Riedbahn können daher ebenso nicht ausgeschlossen werden. Eine intelligente Taktverdichtung kann hier ohne zusätzliche Infrastruktur Abhilfe schaffen. Auch mit Blick auf die zukünftige Anbindung des in Bau befindlichen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn sind damit neue attraktive Verbindungen und Standortvorteile für den Kreis herstellbar.

Fortsetzung ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“

Zu 3)

Obwohl das Alte Kurfürstliche Gymnasium, das Goethe-Gymnasium und die Heinrich-Metzendorf-Schule in fußläufiger Erreichbarkeit zur Main-Neckar-Bahn liegen, ist eine sinnvolle Verlagerung von Schülerpendlerströmen auf die im Vergleich zum Bus leistungsfähigere Bahn nicht oder nur unzureichend realisierbar. Insbesondere Schülereinpender aus Bürstadt, Hofheim, Lorsch und den Bibliser Ortsteilen Nordheim und Wattenheim würden durch einen zusätzlichen Bahnhofstempel hinter dem Euronics-Markt in Kombination mit einer Verlängerung der RB63 bis Bensheim-Auerbach profitieren. Dadurch würde als Nebeneffekt auch das Weiherhausstadion (an einzelnen Tagen im Jahr großer Verkehrsaufkommensschwerpunkt) besser per ÖPNV erschlossen. Ebenso das sehr dicht bebaute Wohngebiet nördlich des Euronics-Marktes (nördliche Fehlheimer Str.) und die Wohnbebauung „in den Kappesgärten“ (Bereich Bertold-Brecht-Ring/Leo-Grewenig-Straße), die nach Einschätzung des Verfassers im ÖPNV gegenwärtig dramatisch unterversorgt sind.

Zu 4)

Vor dem Hintergrund einer umweltfreundlicheren Ausgestaltung des Verkehrs sowie einer Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Nebenbahnen im Kreis Bergstraße, drängt sich gegenwärtig die Untersuchung alternativer Antriebstechnologien auf diesen Strecken auf. Eine 2017 veröffentlichte Studie der TU Dresden, die im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft alternative Antriebstechnologien für nichtelektrifizierte Strecken untersucht hat [1], kommt auf S.41f zu folgender Betriebswirtschaftlichen Bewertung der Untersuchungsergebnisse:

„Wird der Betrieb mit hohen Taktzahlen (ab einem Angebot im Stundentakt) durchgeführt, so zeigen die Ergebnisse in Tabelle 3-6 einen deutlichen Vorteil der Elektrotraktion. Das Ergebnis entspricht somit den Erwartungen, dass sich bei großem Verkehrsaufkommen die Elektrotraktion aufgrund günstigerer Traktionsenergiekosten und günstigerer Instandhaltungskosten durchsetzt.“

Auf Seite 44f werden die Ergebnisse der Studie zusammengefasst. Darin heißt es unter anderem:

„Zu den Hybridkonzepten kann festgehalten werden:

- *Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge sind bei erschwerter Elektrifizierung vorteilhaft*
- *Ohne Elektrifizierungsperspektive ist Diesel-/Batterie-Hybrid wirtschaftlich, wenn an Endpunkten vorrangig aus der Oberleitung nachgeladen werden kann.*
- *Brennstoffzelle-/Batterie-Hybrid ist nahezu in allen Szenarien am teuersten (trotz H2-günstiger Ansätze der Fahrzeugbeschaffung, Re-Invest für Brennstoffzelle und H2-Beschaffungspreis)*

Bezüglich der Elektrifizierungswürdigkeit bleibt festzuhalten:

- *Bei Taktfahrten < 1h Regio lohnt sich langfristig immer die Elektrifizierung. Bei größerer Verkehrsleistung (höherer Betriebsdauer oder Doppeltraktion) trifft dies auch schon bei 1h-Takt zu. [Anm.: Gegenwärtig werden RB63 (Nibelungenbahn) und RB69 (Weschnitztalbahn) täglich mindestens im 60-Minuten-Takt und zeitweise auch in Doppeltraktion bedient]*

Fortsetzung ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“

- *Eine teure Oberleitungsinfrastruktur amortisiert sich über deutlich günstigere Fahrzeugbetriebskosten*
- *Die Oberleitungsinfrastruktur steht auch für andere Verkehre (Cargo, Fernverkehr) zur Verfügung.*
- *Szenarien mit vorhandener Teilelektrifizierung sind günstig für Hybridkonzepte mit oberleitungsabhängiger E-Traktion (Oberleitung-/Batteriehybrid, Oberleitung-/Dieselhybrid).“*

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse soll der Landkreis Bergstraße die VRN GmbH in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträgerorganisation mit einer strategischen Planung für einen zukunftsfähigen wirtschaftlichen Betrieb der Weschnitztal- und Nibelungenbahn nach Ablauf des gegenwärtigen Verkehrsvertrags (Linienbündel „Dieselnetz Südwest“) beauftragen. Die Untersuchung sollte technologieoffen durchgeführt werden; nach erster Einschätzung des Verfassers dieses Antrags stellen diverse Elektrifizierungskonzepte realistische Perspektiven dar. Bei der Untersuchung sollte auch ein Planfall „Mit reaktivierter Überwaldbahn“ und betrachtet werden.

Quelle [1] Müller 2017, Technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebskonzepte, Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik der TU Dresden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) → **Verfügbar unter** <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aktuelles/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern?file=files/media/corporate-portal/aktuelles/2018/Technische%20und%20wirtschaftliche%20Bewertung%20alternativer%20Antriebskonzepte%281%29.pdf>

Zu 5)

Das gegenwärtige Betriebskonzept auf der Weschnitztalbahn erfordert im werktäglichen 30-Minuten-Takt drei, am Wochenende (60-Minuten-Takt) zwei Fahrzeuge. In einer Untersuchung von Ulrich Grosse im Auftrag des Kreises Bergstraße und des VRN aus dem Jahr 2000 [2] wird auf S.41 eine Betriebsvariante der Weschnitztalbahn unter der Annahme einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach analysiert:

„Die Wiedereinführung einer Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach im Taktverkehr und gleichzeitigem Einsatz von spurtarken Dieselleichttriebwagen würde für die Weschnitztalbahn einen Quantensprung beim Angebot bedeuten. Mit dem Einsatz von nur 2 Triebwagen [...] und dem entsprechenden Fahrpersonal könnte durchgehend ein 30-Minuten-Takt angeboten werden [...]. Für den 30-Minuten-Takt werden heute drei Züge benötigt. Die Differenz von einem Zug entspricht den überlangen Standzeiten insbesondere in Fürth, aber auch in Weinheim. Eine Kreuzungsverlagerung nach Mörlenbach würde also schienenseitig effizienzsteigernd wirken.

Zugleich wäre mit den Kreuzungszeiten [...] in Mörlenbach, den Wenden [...] in Fürth und in Weinheim eine hervorragende Basis für die Erarbeitung eines integralen Bedienungssystems nicht nur im Untersuchungsraum, sondern auch hinsichtlich der vertaketen Nahverkehre auf der Main-Neckar-Bahn gelegt.“

Unverständlicherweise wurden aus diesen Erkenntnissen keine politischen Konsequenzen für die Weschnitztalbahn (Investition in Kreuzungsmöglichkeit Mörlenbach) gezogen, sodass weiterhin ein äußerst ineffizientes Betriebskonzept gefahren wird. Aus Grundsätzen der Sparsamkeit und einem verantwortlichen Umgang mit öffentlichen Mitteln sollten daher Planungen für eine Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach aufgenommen werden. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn

Fortsetzung ANHANG E:

Antrag von PRO BAHN Starkenburg e.V. „Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße“

Rücksicht zu nehmen. Der Standort für die Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach sollte so gewählt werden, dass eine Begegnung von Zügen der Überwaldbahn und Weschnitztalbahn, sowie eine Flügelung (An-/Abkoppeln von Zugteilen im Bahnhof mit anschließender Weiterfahrt der Zugteile in verschiedene Richtungen) möglich bleibt.

Quelle [2] Grosse 2000, Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn Mörlenbach – Wald-Michelbach (– Wahlen), im Auftrag von Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH und Kreis Bergstraße

Zu 6)

Im Gegensatz zu den Städten Zwingenberg, Bensheim und Heppenheim entlang der Bergstraße, sind die Gemeinden und Orte im Ried nur unzureichend mit Umstiegen und langen Reisezeiten an das Oberzentrum Darmstadt angebunden. Zwar gibt es z.B. mit der Umsteigemöglichkeit zu Bussen in Riedstadt-Goddelau durchaus regelmäßige Verbindungen über die Riedbahn nach Darmstadt, jedoch sind diese in der Regel einerseits sehr zeitraubend, andererseits führt die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu einer Abneigung der Kunden solche Umsteigeverbindungen zu nutzen, da ein Stranden in Riedstadt-Goddelau im schlimmsten Fall verständlicherweise abschreckt.

Durch eine schnelle Direktverbindung Worms – Darmstadt über Biblis, Groß-Gerau Dornberg und Weiterstadt können Anschlussängste genommen und neue leistungsfähige Verbindungen (z.B. zum Gewerbegebiet in Weiterstadt-Riedbahn, u.a. mit EKZ „Loop 5“) realisiert werden, die im Status quo nicht oder nur umständlich bestehen. Insbesondere für Studierende der TU Darmstadt, Hochschule Darmstadt oder in Darmstadt arbeitende Berufstätige, die in Hofheim, Biblis und Groß-Rohrheim wohnen, böte eine solche anschlussangstbefreite Verbindung eine konkurrenzfähige Alternative zum eigenen Pkw.



Peter Castellanos, den 18.2.2019

PRO BAHN Starkenburg e.V.



Resolution

Titel/Anliegen: Tarifumstellung IC-Linie 26

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße stellt fest:

Im Dezember 2018 wurde die IC-Linie 26 Karlsruhe – Heidelberg – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt – Kassel – Hamburg – Stralsund auf ICE-Fahrzeuge umgestellt. Die IC-Linie 26 stellt auf dem Abschnitt Frankfurt – Heidelberg zusammen mit der IC-Linie 62 Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg ein Fernzugangebot im 60-Minuten-Takt bereit.

Mit der Umstellung der IC-Linie 26 auf die neuen ICE-Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG auch den Tarif umgestellt (bisher „Produktklasse IC/EC“, jetzt „Produktklasse ICE“). Durch diese Umstellung können Inhaber von Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC die ICE-Züge nicht nutzen, da diese i.d.R. nicht in den Zügen der Produktklasse ICE gültig sind. Bis zum 31.3.2019 räumt die DB eine Übergangszeit für die Nutzung von ICE-Zügen für Kunden mit Fahrscheinen für die Produktklasse IC/EC ein. Ab dem 1.4.2019 ist es jedoch vollständig verboten ICE-Züge mit IC/EC-Fahrscheinen zu nutzen.

Durch die eben beschriebene Tarifumstellung ergeben sich große Nachteile für Inhaber von Fahrkarten für die Produktklasse IC/EC:

- Fahrkarten der Produktklasse ICE sind erheblich teurer, als jene der Produktklasse IC/EC. Da sich am Grundangebot (Reisezeit und Reisekomfort) keine bis unwesentliche Verbesserungen durch den Einsatz von modernisierten ICE-T-Triebzügen ergeben, sind die zusätzlichen Kosten für die Kunden als unverhältnismäßig zu bezeichnen. Für Inhaber von Verbindzeitkarten des RMV und VRN, die neben Bussen und Straßenbahnen bisher alle Fernverkehrszüge entlang der Bergstraße über den sehr preiswerten IC-Zuschlag mitnutzen konnten, ergeben sich besonders schwerwiegende finanzielle Nachteile ohne spürbaren Komfortgewinn. Unter gleichem Angebot führt die Tarifumstellung zu unverhältnismäßigen Preissteigerungen von bis zu 72%¹.
- Die Nutzbarkeit des Fernverkehrs wird erschwert, indem zwischen Heidelberg und Frankfurt nur noch ca. jeder zweite Fernzug – im Wesentlichen die verbliebenen Regelzüge der IC-Linie 62 – genutzt werden können, was

¹ PRO BAHN Starkenburg, Pressemitteilung vom 3.12.2018, <https://www.pro-bahn.de/starkenburg/nur-noch-alle-2h-zuschlagsfrei/>

Fortsetzung ANHANG F:

Resolution Umstellung IC-Linie 26

die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes und damit die Flexibilität für Kunden erheblich einschränkt. Vor allem IC-Pendlern nach Heidelberg oder Walldorf stehen künftig neben den verbliebenen langsameren Regionalbahnen im 60-Minuten-Takt nur noch die verbliebenen IC-Züge zur Verfügung, was auf die Nutzbarkeit des Gesamtangebotes ebenfalls einschränkend, für Fahrgäste folglich unattraktiv wirkt

- Ein Ausweichen auf die verbliebenen IC- und Regionalzüge ist angesichts schon heute angespannter Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit und stellenweise längeren Reisezeiten durch häufigeres Halten oder Umsteigezwänge – die IC-Linie 62 hält i.d.R. nicht in Walldorf – keine hinreichende Alternative. Erschwerend hinzu kommt, dass die Regionalzüge in Stoßzeiten oft fast überfüllt sind und ihr Fahrtenangebot zum 1.4.2019 nicht ausgeweitet wird. Es ist anzunehmen, dass sich ab dem 1.4.2019 erhebliche Kapazitätsprobleme auf einzelnen Fahrten im Regionalverkehr auf der Main-Neckar-Bahn einstellen werden.

Es steht zu erwarten, dass die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen, nach denen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ausschließlich eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, kein Interesse an einer kundenorientierten Tarifregelung zugunsten einer Nutzung von ICE-Zügen durch Verbundzeitkarteninhaber haben wird.

Für einen wirksamen Eingriff in die Tarifhoheit der eigenwirtschaftlich agierenden DB Fernverkehr AG existieren derzeit keine rechtlichen Grundlagen. Insofern sollte seitens der Bundespolitik der durch den Bundesrat geforderte und bisher im Deutschen Bundestag noch nicht diskutierte Entwurf für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018) zur Debatte gestellt werden. Durch das im benannten Entwurf für ein SPFV-Gesetz benannte Instrumentarium des SPFV-Plans könnte ein geregelter Einfluss des Bundes auf die Gestaltung von SPFV-Angeboten und -Tarifen ermöglicht werden.

Damit könnte eine Grundlage dafür geschaffen werden, gemeinwirtschaftlichen Interessen (Kundenbedürfnisse, Daseinsvorsorge) in der Gestaltung von SPFV-Tarifen ggü. den gewinnorientierten Interessen der derzeit privatwirtschaftlich agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, mehr Gewicht zu verleihen. Um dies zu erreichen sind die Bundestagsabgeordneten aus dem Kreis Bergstraße gefragt die hier geschilderten Interessen der Fahrgäste ggü. der Bundesregierung entsprechend zu artikulieren und wenigstens eine Behandlung im Bundestag innerhalb der aktuellen Legislaturperiode herbeizuführen.

Vor diesem Hintergrund erklärt der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße:

Die DB Fernverkehr AG ist kurz- bis mittelfristig aufgefordert ...

- 1. ... für Inhaber von Verbundzeitkarten mindestens ein preiswertes ICE-Zuschlagsticket anzubieten, damit die für die Kunden unverhältnismäßig hohen Zusatzkosten für das neue Angebot im Vergleich zur Situation vor der Umstellung der IC-Linie 26 auf ICE-Fahrzeuge, ausgeräumt werden. Wünschenswert wäre eine Anerkennung von Verbundfahrausweisen mit IC-Zuschlag ohne Zusatzkosten.**

Fortsetzung ANHANG F:

Resolution Umstellung IC-Linie 26

2. ... im Einvernehmen mit der VRN GmbH und der RMV GmbH eine kundenorientierte Anschlussregelung für die Nutzung von ICE-Zügen für Verbundzeitkarteninhaber mit IC-Zuschlag oder einem vergleichbaren Angebot zu vereinbaren, sofern die unter 1. benannten (Teil-)Forderungen nicht als erfüllbar angesehen werden. Noch vor Ablauf der Kulanzfrist am 31.3.2019 sollten Verhandlungen hierzu aufgenommen werden.

Sofern die DB Fernverkehr AG unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht bereit ist auf die unter 1. und 2. beschriebenen Forderungen einzugehen, sind die Bundestagsabgeordneten Dr. Michael Meister, Christine Lambrecht und Till Mansmann aufgefordert die Bundesratsinitiative zugunsten eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes (Bundestags-Drucksache 19/2074) noch in dieser Legislatur aufzugreifen und zur Diskussion in den Bundestag zu bringen. Der Bundesrat wird im selben Fall ebenfalls dazu aufgerufen eine Behandlung seines oben erwähnten Entwurfs für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz im Bundestag einzufordern. Langfristig sollen sowohl die hier angesprochenen Bundestagsabgeordneten, als auch der Bundesrat auf gemeinwirtschaftlich orientierte rechtliche Rahmenbedingungen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Akteuren im SPFV hinwirken, um eine tarifliche Integration zwischen ÖPNV (einschließlich Schienenpersonennahverkehr) und SPFV zu erreichen.



Peter Castellanos, den 18.2.2019
Sprecher Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße

ANLAGE:

- Deutscher Bundestag, Drucksache 19/2074, 9.5.2018

ANHANG G:

Der Anhang G enthält die Rückmeldungen zur Resolution des Fahrgastbeirats zur Tarifumstellung IC-Linie 26 von folgenden Akteuren/Institutionen:

- *Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH*
- *Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH*
- *DB Fernverkehr AG*
- *MdB Lothar Binding*
- *MdB Michael Meister*
- *Freistaat Thüringen*

Er steht unter folgendem Link zum Download bereit:

https://www.kreis-bergstrasse.de/pics/medien/1_1571994790/07_Sitzung_FGB_Anlage_03_TOP_03_Informationen_IC_26.pdf

(Anhang zur 7. FGB-Sitzung)

ANHANG H:

*Der Anhang H umfasst die **Stellungnahme des Fahrgastbeirats zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 – 2024 (Stand 06/2020)**.*

Er steht unter folgendem Link zum Download bereit:

https://www.pro-bahn.de/starkenburg/fach-Dateien/2020/20201027_FGB_Stellungnahme_NVP_2020-2024.pdf

(Anhang zur 12. FGB-Sitzung)

ANHANG I:

Auszug aus Protokoll zur 11. FGB-Sitzung bzgl. Aufgabenträgerschaft SPNV im Kreis Bergstraße

TOP 2 - Aufgabenträgerschaft SPNV Kreis Bergstraße

Herr Castellanos (Sprecher des FGB) stellt den Beschlussvorschlag zum TOP 2 (Anlage 4) vor. Es handelt sich hierbei um einen Diskussionsbeitrag, um die bisherigen Gespräche und Schriftverkehre mit der Kreisverwaltung und weiteren Akteuren abschließend und möglichst transparent zu klären. Mehrere Mitglieder des FGB und Entscheidungsträger sind bzgl. der in der Vorlage dargestellten Sachverhalte auf ihn zugekommen. Die Klärung sollte erfolgen, um der in der Geschäftsordnung des FGB festgeschriebenen Beratungsfunktion nachzukommen.

Weiter erklärt Herr Castellanos seine Bereitschaft möglicherweise rechtlich konfliktäre Formulierungen bzw. Forderungen in der Beschlussvorlage, anzupassen und in einer nächsten FGB-Sitzung zur Abstimmung wiedervorzulegen.

Frau Behrendt (Kreis Bergstraße) erläutert umfassend den rechtlichen Sachverhalt und beantwortet dazu Fragen aus dem Plenum.

Hierbei wird insbesondere erörtert, dass Träger des öffentlichen Nahverkehrs nach § 5 Abs. 1 HessÖPNVG nicht die Verkehrsverbünde im Sinne des HessÖPNVG sind. Diese fungieren vielmehr als „beliehene“ Unternehmen.

Hinsichtlich der Frage nach Veröffentlichung/zur Verfügungstellung von Unterlagen zu diesem Thema, die Inhalt eines Kreisausschuss-Beschusses waren, verweist Frau Behrendt insbesondere auf die §§ 42 HKO i.V.m. §§ 67-69 HGO.

Herr Wingerter (ZRN Verbandsversammlung) erkundigt sich, wann der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (GNVP Rhein-Neckar) fortgeschrieben wird? Herr Wühl teilt hierzu mit, dass mit der Arbeit am GNVP Rhein-Neckar begonnen werde, wenn alle lokalen Nahverkehrspläne beschlossen seien, damit diese dann im GNVP Rhein-Neckar zusammengeführt werden könnten.

Herr Krug ergänzt, dass mit dieser umfassenden Darstellung des rechtlichen Sachverhalts von Seiten des Kreises Bergstraße und des VRN dieses Thema abschließend behandelt ist.

Der Beschlussvorschlag (Anlage 4) wird durch den Antragsteller zurückgezogen.

TOP 3 - Aktueller Stand Anliegen und Beschlüsse des Fahrgastbeirates

Herr Castellanos stellt die Tabelle „Anliegen und Beschlüsse des Fahrgastbeirates“ mit dem Stand 26.06.2020 vor (Anlage 5) und beantwortet Fragen hierzu.

Zum Inhalt der Anlage 5, Lfd. Nr. K9 macht Frau Hoff Ihre Unzufriedenheit darüber deutlich, dass eine Erledigung dieses Anliegens offenbar „nicht vorgesehen“ sei.

Herr Castellanos (PRO BAHN Starkenburg) regt dazu an, an den betreffenden Haltestellen einen zum bereits ausgehängten korrekten Fahrplan zusätzlichen Aushang zu installieren, der auf die Weiterfahrt der Linie 640 ab Einhausen, Siedlung hinweist. Dies müsste lediglich an den Haltestellen „Werner-von-Siemens-Str.“, „Almenstr.“, und „Ringstr.“ in Einhausen erfolgen.

Seitens des VRN wird zugesagt mögliche Optionen zur Lösung der Situation zu prüfen.

ANHANG J:

Verfahrensvorschlag zur Vor- und Nachbereitung der FGB-Sitzungen



KREIS BERGSTRASSE
FAHRGASTBEIRAT

Gemeinsames Vorgehen zur Vorbereitung von Sitzungsterminen des Fahrgastbeirats des Kreises Bergstraße

- ENTWURF 23.6.2020 -

Fahrgastbeiratssitzungen werden durch die Geschäftsstelle und den Sprecher des Fahrgastbeirats (FGB) vorbereitet. Die hier formulierten Empfehlungen verfolgen das Ziel einen einvernehmlich abgestimmten Ablauf zur Vorbereitung der FGB-Sitzungen zu etablieren.



1. Die Geschäftsstelle verschickt mindestens fünf Wochen vor dem nächsten Sitzungstermin die hierfür relevanten aktuell zur Verfügung stehenden Unterlagen zur Abstimmung an den Sprecher des FGB:

- Entwurf für Einladung und Tagesordnung
- Entwurf zum Protokoll der letzten Sitzung

2. Der Sprecher des FGB gibt der FGB-Geschäftsstelle innerhalb von sieben Tagen nach Bereitstellung der unter 1. beschriebenen Unterlagen seine Rückmeldung. Spätestens hierbei teilt er auch die ihm zu diesem Zeitpunkt vorliegenden sitzungsrelevanten Informationen mit.

3. Einladung und Tagesordnung müssen gemäß § 6 Abs. 2 der FGB-Geschäftsordnung „mit einer Frist von mindestens zwei Wochen“ vor Sitzungsbeginn an die Mitglieder des FGB verschickt werden.

Grundsätzlich sollen die FGB-Mitglieder ihre für alle Sitzungsteilnehmer relevanten Unterlagen möglichst frühzeitig der FGB-Geschäftsstelle zur Verfügung stellen – optimalerweise mindestens eine Woche vor dem Versand der Einladung und Tagesordnung.

Sitzungsrelevante Unterlagen können als Tischvorlage bereitgestellt werden, sofern ein Versand mit der Einladung und Tagesordnung nicht möglich ist.

Soll die FGB-Geschäftsstelle den FGB-Mitgliedern die Tischvorlagen zur Verfügung stellen, müssen ihr diese mindestens **XXX** Stunden vor Sitzungsbeginn durch die Verfasser bereitgestellt werden.

4. Die Geschäftsstelle des FGB veröffentlicht mindestens sieben Tage vor dem Sitzungstermin einer öffentlichen FGB-Sitzung eine Presseinformation über die Inhalte der Einladung und Tagesordnung zur nächsten FGB-Sitzung.

5. Die Geschäftsstelle des FGB stellt dem Sprecher des FGB vor Sitzungsbeginn mindestens drei Exemplare der Tagesordnung mitsamt ggf. vorhandener zugehöriger Anhänge in ausgedruckter Form zur Verfügung.

ANHANG K:

Tabelle „Anliegen und Beschlüsse des Fahrgastbeirats“ (Sachstand 30.03.2021)

Anliegen & Beschlüsse Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße

Motivation und Vorgehen:		
1	Die nachfolgenden Tabellen stellen eine Kommunikationsgrundlage zwischen den Mitgliedern des Fahrgastbeirats und den für die Anliegen/Beschlüsse zuständigen Institutionen dar.	
2	Durch die dauerhafte Aktualisierung dienen sie auch dem Monitoring über den Umgang mit den Anliegen/Beschlüssen des Fahrgastbeirats. Außerdem ermöglichen die Tabellen auch zu einem späteren Zeitpunkt den Mitgliedern des Fahrgastbeirats sowie den zuständigen Institutionen zurückliegende Anfragen und deren Beantwortung nachzuvollziehen.	
3	Um Missverständnissen vorzubeugen, wird die Tabelle gemeinsam von den Mitgliedern des Fahrgastbeirats und den Vertretern der Institutionen in den Fahrgastbeiratssitzungen bearbeitet. D.h. Mitglieder des Fahrgastbeirats können ihre Anliegen in den Sitzungen wie gewohnt vortragen. Die Anliegen werden direkt in die Tabelle eingetragen. Falls eine Anfrage ad hoc zu beantworten ist, geschieht dies natürlich, andernfalls wird von den Verantwortlichen bis zur darauffolgenden Sitzung eine Antwort vorbereitet, die dann in die entsprechende Spalte eingetragen wird. Ob ein Thema damit erledigt ist oder nicht, wird dann gemeinsam im Plenum besprochen und ein entsprechender Vermerk gesetzt.	
4	In der Spalte "FGB" kann der Fahrgastbeirat eigene Anmerkungen vornehmen.	
5	In der Spalte "Erledigungsvermerk" wird ein neutraler Vermerk zum Bearbeitungsstand des Anliegens festgehalten, der in den Sitzungen gemeinsam zwischen den Mitgliedern des Fahrgastbeirats und den verantwortlichen Institutionen getroffen wird. Folgende Kategorien sind vorgesehen:	
	B	in Bearbeitung
	E	erledigt
	NVP	Bearbeitung im Rahmen des Nahverkehrsplans
	X	aktuell nicht vorgesehen
6	Anliegen, die mit den Vermerken - E - oder - X - versehen wurden, werden zur Wahrung der Übersichtlichkeit nur in der nächsten Folgeversion der Tabelle dargestellt und danach ausgeblendet.	
7	Eine Bearbeitung der Tabelle außerhalb der Fahrgastbeiratssitzungen ist nicht vorgesehen. Die Tabelle liegt bei der Geschäftsstelle Fahrgastbeirat beim Kreis Bergstraße.	
8	Die Tabelle wird nach jeder Fahrgastbeiratssitzung von der Geschäftsstelle mit dem Protokoll an alle Mitglieder des Fahrgastbeirats und an die Vertreter der verantwortlichen Institutionen verschickt sowie auf der Webseite des Kreises Bergstraße unter https://www.kreis-bergstrasse.de/staticsite/staticsite.php?menuid=578&topmenu=56 zur Verfügung gestellt.	

Lfd. Nr.	Anliegen/Beobachtung FGB	Vortragszeitpunkt	Aktueller Sachstand bzw. aktuelle Rückmeldungen Kreis/VRN/ Verkehrsunternehmen	Rückmeldung am	Anmerkung FGB	Erledigungsvermerk
Kurzfristig bzw. in der Sitzung eingebrachte Anliegen						
K1	An kleineren Stationen ist nicht erkennbar, dass die Züge der Linie RB67/68 in Neu-Edingen/Friedrichsfeld geteilt werden. Darauf sollte besser hingewiesen werden.	7. Sitzung 29.8.2019	An den Zielanzeigen der Züge sind Fahrziele der Zugteile abgebildet. Ansagen im Zug ebenfalls vorhanden. Umstieg in Neu-Edingen/Friedrichsfeld während der Zugteilung möglich, sofern man sich nicht im richtigen Zugteil befindet. Daher kein Handlungsbedarf für weitere Informationen an kleineren Stationen.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K2	Fahrplan an (H) Einhausen, Ringstraße wegen dunkelbraun	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen des letzten Fahrplanwechsels behoben.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K3	Für Ruftaxi-Fahrpersonal relevante Angaben auf „Karte ab 60“ des VRN sind bei schlechtem Licht nur schwer erkennbar (sollten größer und kontrastreicher gestaltet werden)	9. Sitzung 19.11.2019	Fahrkartendesign unterscheidet sich von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen. Diesbezüglich keine weiteren Beschwerden bekannt, daher wird derzeit kein Handlungsbedarf gesehen.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K4	An (H) Bensheim, Bahnhof fehlt der Fahrplan für Buslinie 646	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen des letzten Fahrplanwechsels im Dezember 2019 behoben.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K5	An (H) Lorsch, Kaiser-Wilhelm-Platz fehlt Fahrplan für Buslinie 643	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen des letzten Fahrplanwechsels im Dezember 2019 behoben.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K6	An der (H) Heppenheim, Langnese fehlt Fahrplan für Buslinie 643	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen des letzten Fahrplanwechsels im Dezember 2019 behoben.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K7	An der (H) Heppenheim, Von-Humboldt-Str. fehlt Fahrplan für Buslinie 643 Richtung Einhausen/Bürstadt	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen des letzten Fahrplanwechsels im Dezember 2019 behoben.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K8	An der (H) Einhausen, Siedlung wird in den Bussen der Linie 640 angesagt, dass Endstation sei und alle Fahrgäste aussteigen sollen, obwohl das Fahrzeug i.d.R. weiter nach Bensheim fährt.	9. Sitzung 19.11.2019	Die Linie 640 wird seit Winterfahrplanwechsel am 13.12.2020 im Fahrplan als Ringlinie geführt, sodass es in Einhausen keine Start-/Endhaltestelle gibt.	12. Sitzung 27.10.2020		E
K9	An der (H) Einhausen, Ringstraße hängt ein Fahrplan, der angibt, dass die Linie 640 in Einhausen, Siedlung endet bzw. es fehlt der Hinweis, dass die Fahrten in der Regel (über Rathaus und Jacobstraße) zurück nach Bensheim fahren.	9. Sitzung 19.11.2019	Die Linie 640 wird seit Winterfahrplanwechsel am 13.12.2020 im Fahrplan als Ringlinie geführt, sodass es in Einhausen keine Start-/Endhaltestelle gibt.	12. Sitzung 27.10.2020		E
K10	Bei bestimmten Fahrern der Linie 640 kommt es zu größeren Verspätungen, die bei anderen Fahrern nicht auftreten.	9. Sitzung 19.11.2019	Im Rahmen von Qualitätssicherungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen wurde dieser Hinweis weiter verfolgt und entsprechende qualitätssichernde Maßnahmen eingeleitet. Um solche Hinweise von ÖPNV Kunden zur Verbesserung der ÖPNV Qualität nutzen zu können, sollten diese vorzugsweise schriftlich mit den Rahmendaten (Linie, Datum, Ort, Haltestelle) an das Beschwerdemanagement (Kreis Bergstraße oder VRN) weitergegeben werden.	10. Sitzung 22.01.2020		E
K11	Anpassung Fahrplan der Schulbusfahrten aus Vöckelsbach nach Mörlenbach so, dass Anschlüsse in Mörlenbach an Weschnitztalbahn Richtung Weinheim hergestellt werden.	9. Sitzung 19.11.2019	Die Anschlüsse sind gegeben.	10. Sitzung 22.01.2020		E

Lfd. Nr.	Anliegen/Beobachtung FGB	Vortragszeitpunkt	Aktueller Sachstand bzw. aktuelle Rückmeldungen Kreis/VRN/ Verkehrsunternehmen	Rückmeldung am	Anmerkung FGB	Erledigungsvermerk
K12	Zugdurchsage für Neckarhausen (b. Neckarsteinach) erfolgt zu früh. Ausstiegsseite für Heidelberg-Schlierbach/Ziegelhausen wird in S-Bahnen S1/S2 nicht richtig durchgesagt.	9. Sitzung 19.11.2019	Die Stationsansage für Neckarhausen bei Neckarsteinach erfolgt nach neuer Kilometrierung nun später. Die Ansage der Ausstiegsseite in Schlierbach/Ziegelhausen erfolgt nun korrekt (rechts).	13. Sitzung 30.03.2021	Stationsansage Neckarhausen erfolgt immer noch bzw. wieder zu früh.	B
K13	In der DB-Auskunft wird die Sitzplatzanzahl des Fahrzeugs auf der Linie 642 zu niedrig angezeigt (8 anstatt ca. 17 Sitzplätze)	12. Sitzung 27.10.2020	In der VRN-Auskunft erfolgt lediglich der Hinweis "Kleinbus" ohne Sitzplatzanzahl. Im DB-Auskunftssystem ist ein "Kleinbus" jedoch mit einer festen Sitzplatzanzahl hinterlegt, die jedoch tatsächlich niedriger ist als die tatsächlich vorhandene. Eine manuelle Anpassung bei der DB kann leider nicht erfolgen. Wir verweisen daher auf die Benutzung der VRN-Fahrplanauskunft.	13. Sitzung 30.03.2021		E
K14	Auf den S-Bahn-Linien im Neckartal (S1/2) werden teilweise Fahrzeuge ohne ausfahrbare Tritte eingesetzt, die einen barrierefreien Ein-/Ausstieg erschweren.	12. Sitzung 27.10.2020	Zum Winterfahrplanwechsel am 13.12.2020 werden ausschließlich neue bzw. umgebaute Fahrzeuge mit ausfahrbaren Tritten eingesetzt.	12. Sitzung 27.10.2020		E
K15	Wiederaufnahme einer Busverbindung zwischen Hofheim und Worms	12. Sitzung 27.10.2020	Am 15.02.2021 wurde das Fahrplanangebot der Buslinie 642 ausgeweitet: Neben Verstärkerfahrten in der HVZ zwischen Hofheim Bahnhof und Biblis mit Anschlüssen zur RB63 und S9 (NVP-Maßnahme M_R.7) werden seitdem auch montags bis freitags fünf Fahrtenpaare pro Tag im 2-Stunden-Takt nach Worms angeboten.	13. Sitzung 30.03.2021		E
K16	Aufzüge in Neckarsteinach geben bei höheren Außentemperaturen automatisch Alarm an Feuerwehr und Rettungsdienste. Tritt dieses Problem auch an anderen Bahnhöfen auf und wie kann das behoben werden?					neu
K17	Abfahrten des Ruffaxis 6940 um 22.30 Uhr ab Bensheim Bf (Fr+Sa+So) werden nicht durchgeführt, obwohl sie im Fahrplan ausgewiesen sind.					neu
K18	Anschlussituation Biblis Bahnhof: Keine einheitliche Warteregulierung für Zugpersonal der Nibelungenbahn auf verspätete Riedbahn. Nicht nur Zug von/nach Frankfurt sollte abgewartet werden, sondern auch Zug von/nach Mannheim. Prüfen, ob eine Fahrplananpassung auf der Nibelungenbahn möglich ist.					neu
Beschlüsse des FGB						
B1	Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie	5. Sitzung 08.11.2018	Keine weiteren Marketingaktivitäten vorgesehen.	10. Sitzung 22.01.2020		X
B2	Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie <i>Ausweitung Geltungsbereich mindestens auf Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs.</i>	5. Sitzung 08.11.2018	Umgesetzt	-		E

Lfd. Nr.	Anliegen/Beobachtung FGB	Vortragszeitpunkt	Aktueller Sachstand bzw. aktuelle Rückmeldungen Kreis/VRN/ Verkehrsunternehmen	Rückmeldung am	Anmerkung FGB	Erledigungsvermerk
B3	Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie <i>Ausweitung Geltungsbereich auf Tages-, Mehrfahrtenkarten und Einzelfahrscheine.</i>	5. Sitzung 08.11.2018	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Maßnahme M 16	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B4	Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie <i>Schaffung einer Mobilitätsgarantie für Inhaber von Fahrscheinen des RMV- VRN-Übergangstarifs.</i>	5. Sitzung 8.11.2018	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Maßnahme M 17	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B5	Tarifintegration Ruftaxi <i>Ruftaxis im Kreis Bergstraße sollen vollständig in den VRN-Tarif integriert werden (derzeit nur für Inhaber von Jahres-, Halbjahres- und Ausbildungszeitkarten zuschlagfrei).</i>	5. Sitzung 8.11.2018	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Maßnahme M 14	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B6	Tarifintegration Ruftaxi <i>Ruftaxis im Kreis Bergstraße sollen vollständig in den RMV-VRN- Übergangstarif integriert werden (derzeit mit keinem Fahrkartentyp zuschlagfrei nutzbar).</i>	5. Sitzung 8.11.2018	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Maßnahme M 14	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B7	Weiterentwicklung SPNV im Kreis Bergstraße <i>Untersuchung diverser Einzelmaßnahmen; Aufnahme der Maßnahmen als Prüfaufträge in den lokalen Nahverkehrsplan; Schriftliche Bereitstellung der Untersuchungsergebnisse für die FGB-Mitglieder</i>	6. Sitzung 6.3.2019	Prüfaufträge zum Thema SPNV wurden in den NVP aufgenommen. Im Rahmen der Laufzeit des NVP werden die Prüfaufträge abgearbeitet.	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B8	Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz <i>Untersuchung von 17 Relationen hinsichtlich Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots mit geeigneten Bedienformen; Schriftliche Bereitstellung der Untersuchungsergebnisse während der Bearbeitung des NVP 2019-23; Plausible Darstellung der Bewertungssystematik</i>	6. Sitzung 6.3.2019	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Bewertungssystematik wurde u.a. im Rahmen der 7. FGB-Sitzung (29.8.2019) ausführlich vorgestellt.	10. Sitzung 22.01.2020		NVP
B9	Einheitliche Rufnummer für Rufbus- und Ruftaxilinen <i>Rufbus- und Ruftaxilinen im Kreis Bergstraße sollen über einheitliche Telefonnummer und über verschiedene Apps (mind. VRN) bestellt werden können. Die Vorbestellfrist sollte ebenfalls möglichst vereinheitlicht, hierbei jedoch nicht ggü. heute verlängert werden.</i>	10. Sitzung 22.01.2020	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan 2020-2024; Maßnahme M 15	11. Sitzung 01.07.2017		NVP
B10	Inhalte für den Nahverkehrsplan 2020-2024 (Stellungnahme „Aktueller Arbeitsstand lokaler Nahverkehrsplan 2020-2024 vor der zweiten Beteiligungsstufe“)	10. Sitzung 22.01.2020	Vgl. TOP 1, FGB-Sitzung am 01. Juli 2020	11. Sitzung 01.07.2017		NVP

Lfd. Nr.	Anliegen/Beobachtung FGB	Vortragszeitpunkt	Aktueller Sachstand bzw. aktuelle Rückmeldungen Kreis/VRN/ Verkehrsunternehmen	Rückmeldung am	Anmerkung FGB	Erledigungsvermerk
B11	Darstellung eines Hinweises zum Kauf des Hessen-Tickets an allen DB-Automaten im Kreis Bergstraße	11. Sitzung 01.07.2020	Das Hessen-Ticket wurde zum 01. Oktober 2020 als zusätzliche Auswahlmöglichkeit im Bereich der DB-Tickets aufgenommen. Auch über den Suchbegriff "Ländertickets" wird das Hessen-Ticket angezeigt. Diese Umstellung gilt nicht nur für DB-Automaten im Kreis Bergstraße, sondern bundesweit.	13. Sitzung 30.03.2021		E
B12	Optimierung Linie 683: 1. Anschluss an Bahnverbindungen von/nach Darmstadt und Frankfurt am Bahnhof Heppenheim 2. Regelmäßige Durchbindung auf Linie 685 von/nach Hirschhorn in Wald-Michelbach an allen Wochentagen Falls Nachteile an anderen Stellen entstehen, sollen	11. Sitzung 01.07.2020	Durchbindung der Buslinie wird kritisch gesehen, v.a. hinsichtlich zahlreicher Baustellen in den nächsten Jahren auf den Routen der Linien 683 und 685. Eine vertiefte Prüfung mit den Folgen auf das Fahrplankonzept im Linienbündel Odenwald Süd muss noch erfolgen.	13. Sitzung 30.03.2021		B
B13	Stellungnahme des FGB zum Nahverkehrsplan	12. Sitzung 27.10.2020	Kenntnisnahme von Kreis und VRN.	12. Sitzung 27.10.2020		E
B14	Vandalismus am Bahnhof Biblis: Geeignete Maßnahmen gegen den permanenten Vandalismus am Bahnhof, insbesondere an den Aufzügen, einführen.	13. Sitzung 30.03.2021	Gespräche mit DB S&S bzgl. effektiven Maßnahmen zur Eindämmung des Vandalismus sowie entsprechende Wandgestaltung der Unterführung, um Graffiti zu verhindern.			neu
B15	Sanierung/Grundreinigung sowie Pflege der vorhandenen Toilettenanlage in der Tiefgarage des Bahnhofs Bensheim	13. Sitzung 30.03.2021	Beschluss der Stadt Bensheim, aufgrund von Vandalismus alle öffentlichen Toiletten um 20 Uhr zu schließen. Bei der regelmäßigen Reinigung (1-2-mal täglich) werden Verbrauchsmaterialien aufgefüllt und die Toiletten auf Beschädigungen untersucht. Große und häufige Vandalismusschäden sind Grund dafür, dass Toiletten teilweise länger ausfallen oder Probleme bei der Türschließung entstanden sind. Durch die neue Toilette gegenüber den Taxiständen wird durch bessere soziale Kontrolle erhofft, dass Vandalismus und Verschmutzung geringer werden. (Auszug aus Antwortschreiben der Stadt Bensheim vom 08.04.2021, wird dem FGB zur Verfügung gestellt.)			E
B16	Die DB S&S soll auf eine zeitnahe Inbetriebnahme einer Gastronomie im Bahnhof Bensheim hinwirken.	13. Sitzung 30.03.2021				neu