



Arbeitskreis Stadtbus Bensheim

Maßnahmenkatalog

zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bensheim
von Peter Castellanos

Version 5.1
März 2016



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Definition und Beschreibung des Planungsraumes	3
2.1. Analyse der Raumstruktur	3
2.2. Status quo ÖPNV	6
2.2.1. Buslinien	6
2.2.2. Ruftaxi	8
2.2.3. Haltestelleninfrastruktur	14
2.2.3.1. Allgemeines	14
2.2.3.2. Beschriftung	15
2.2.3.3. Barrierefreiheit	17
2.2.3.4. Definition „tatsächlicher Einzugsbereich“ & Erschließungsqualität	18
2.2.3.5. Verbindungsqualität.....	21
2.2.3.6. Zentraler Omnibusbahnhof.....	23
2.2.4. Schienenpersonenverkehr	25
2.2.4.1. Verbindungen	25
2.2.4.2. Erschließung	25
3. Optimierungsmaßnahmen	26
3.1. Allgemeine Grundlagen	26
3.2. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen	28
3.2.1. Altstadt und innenstadtnahe Quartiere („Bensheim Mitte“).....	29
3.2.2. Weststadt, Gewerbegebiet Süd, Gewerbegebiet West & Stubenwald	34
3.2.3. Auerbach	40
3.2.4. Odenwald-Stadtteile	44
3.2.5. Schwanheim	46
3.2.6. Bahnhofhaltepunkte.....	46
3.3. Fahrtzeiten	47
3.3.1. Taktung	47
3.3.2. Verkehrstage.....	48

3.3.3. Beschleunigungsmaßnahmen.....	48
3.4. Fahrzeugeinsatz	51
3.4.1. Fahrzeugtypen.....	51
3.4.2. Erscheinungsbild.....	51
3.5. Marketing, Service & Fahrgastinformation	52
3.6. Zentraler Omnibusbahnhof	54
3.7. Linien- & Fahrplankonzeption	55
3.7.1. Planfall 1 „kurzfristige Optimierungen“.....	55
3.7.1.1. Beschreibung.....	55
3.7.1.2. Linienkonzeption.....	55
3.7.1.3. Fahrpläne.....	61
3.7.1.4. Neukonzeptionierung Ruftaxi.....	64
3.7.1.5. Vorteile gegenüber aktuellem Betrieb.....	66
3.7.2. Planfall 2 „mittelfristige Maßnahmen“.....	66
3.7.2.1. Beschreibung.....	66
3.7.2.2. Linienkonzeption.....	66
3.7.2.3. Fahrpläne.....	69
3.7.2.4. Vorteile ggü. Planfall 1.....	74
3.7.3. Planfall 3 „langfristige Maßnahmen“.....	74
3.7.3.1. Beschreibung.....	74
3.7.3.2. Linienkonzeption.....	75
3.7.3.3. Fahrpläne.....	79
3.7.3.4. Vorteile ggü. Planfall 2.....	85
3.8. Barrierefreiheit	86
3.8.1. Allgemeines.....	86
3.8.2. Zentraler Omnibusbahnhof.....	87
4. Nachhaltige Verkehrspolitik mithilfe des ÖPNV	87
4.1. Ausgaben	87
4.2. Nutznießer des öffentlichen Nahverkehrs	88
4.3. Möglichkeiten zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV	89
4.4. Nutzen eines attraktiven ÖPNV	90
5. Schlusswort	91

6. Abbildungsverzeichnis	92
7. Tabellenverzeichnis	92
8. Anhänge	93

Ein barrierefreier Fahrgastwechsel ist nicht möglich. Die Bussteige haben keine speziellen Anfahrkanten, wie z.B. den sogenannten „Kasseler Sonderbord“, um die Reifen der Busse zu schonen, wenn sie unter Reibung an der Bordsteinkante halten. Außerdem beträgt die Höhe der Kante über dem Fahrbahnniveau derzeit nur 15 cm. Für einen barrierefreien Fahrgastwechsel sind jedoch mindestens 20 cm erforderlich und bis zu 24 cm (Optimum) möglich. Ein unter dem Wert von 20cm über Fahrbahnniveau hoher Bordstein ist nur bedingt barrierefrei.

Ein schwerwiegendes Problem ist außerdem die aktuelle Leitführung für Blinde und Rollstuhlfahrer zu den wichtigen Halteplätzen 2 bis 6 unter der großen Überdachung:

Steht ein Gelenkbus oder zwei Standard- bzw. Kleinbusse ordnungsgemäß in ihrer Halteposition, ist ein Durchkommen für Rollstuhlfahrer unmöglich und bei laufendem Dieselmotor gesundheitlich fragwürdig, da sich die Absenkungen zu den Bussteigen auf der Ostseite und damit an der Hinterseite der stehenden Fahrzeuge befinden – von den Umwegen, die zurückgelegt werden müssen, um vom Bahnhof zum Bussteig zu gelangen ganz zu schweigen.



Abbildung 8a: Für Blinde ist der aktuelle Zugang zu den Bussteigen unakzeptabel (Stolperfalle, an Kante diagonal endender Leitstreifen, Busse im Weg).



Abbildung 8b: Stehen Busse im vorgesehenen Halteplatz, haben Rollstuhlfahrer Schwierigkeiten zum Bussteig zu gelangen.



Abb. 9: Die Ausführung eines Busbahnhofs als Mittelinsel, wie in Michelstadt, ist in vielerlei Hinsicht vorteilhafter als die Variante mit separaten Inseln pro Bussteig.

Aufgrund der eben geschilderten Beobachtungen lässt sich resümieren, dass der bereits erfolgte Umbau des Busbahnhofs in der Absicht diesen barrierefrei zu gestalten (vermutlich aufgrund von Sparzwängen) nur als mangelhaft einzustufen ist.

Daher kann der Tatbestand „Barrierefreiheit“ also nicht festgestellt werden, da immer mindestens eine Personengruppe (Entweder Blinde oder auf Rampen Angewiesene) benachteiligt ist, wenn ein Fahrzeug „irgendwie“ auf seinem Halteplatz steht.

Interessant sind die Folgen dieses Fiaskos: Gesetzlich geregelt ist, dass bis 2022 die Haltestelleninfrastruktur „vollständig barrierefrei“ sein soll¹⁵. Diese regional wichtige Anlage ist dies nicht. Im Gesetz stehen aber auch keine Formulierungen zu den Folgen, sodass der weitere Fortgang interessant zu beobachten sein wird.

¹⁵ Personenbeförderungsgesetz §8 Abs. 3

3.6. Zentraler Omnibusbahnhof

Aufgrund der Analyse aus Kapitel 2.2.3.6. wird eine **Modernisierung des Busbahnhofes** hin zu einem integralen Umsteigeknoten mit Bussteigen, an denen sich die Busse direkt gegenüber stehen für notwendig erachtet. Ebenso soll damit für körperlich Beeinträchtigte ein bequemer Zugang und Umstieg (vgl. *Michelstadt*; *Abbildung 9*) möglich und die Warteatmosphäre erheblich verbessert werden. Die Fläche für eine solche Änderung ist vorhanden. Lediglich die Bussteige und die Verkehrsführung müssten angepasst werden.

Vorgeschlagen wird also eine veränderte Verkehrsführung, mit Durchfahrt der Busse ohne Einbahnstraßenregelung (außer Ausfahrt zur Rodensteinstraße), wodurch eventuell die Parkflächen im südlichen Kurvenbereich entfernt werden müssten, um störungsfreies Durchfahren der Busse zu ermöglichen. Ersatzflächen für die eventuell wegfallenden Parkmöglichkeiten, sowie speziellen „Kiss & Ride“-Plätze stehen am ehemaligen Taxistand auf der westlichen Seite des Busbahnhofs zur Verfügung.

Darüber hinaus sollte zwecks ÖPNV-Beschleunigung und der Beseitigung des jetzigen Problems der gegenseitigen Behinderung der Busse bei der Ein-/Ausfahrt eine **zweite Ausfahrt in die Rodensteinstraße** für die Busse der (aktuellen) Linien 641, 642, 675 und 676 errichtet werden. Damit können verlängerte Fahrtzeiten durch Warten an Ampeln oder Umwege vermieden werden.

Abbildung 14 skizziert die eben benannten Optimierungsmaßnahmen für den Busbahnhof.

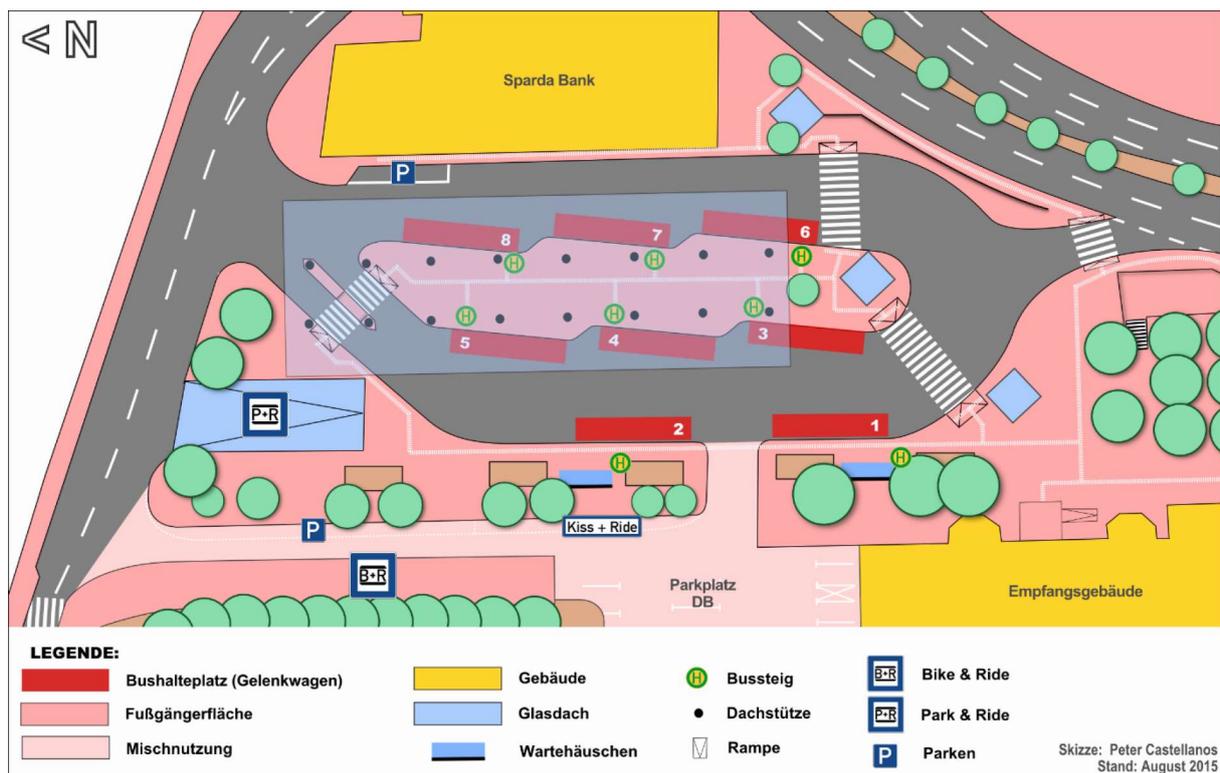


Abbildung 14: Vorschlag zur Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs in Bensheim