



PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.

Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim • ☎ 01577 9217391

info@starkenburg.pro-bahn.de

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.

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.