

# Anfrage



Kreis  
Bergstraße

**Vorlage Nr.:** 17-1141/1  
erstellt am: 12.12.2013

Abteilung: ÖPNV  
Verfasser/in: Reinhold Bickelhaupt, Kreis Bergstraße  
Johannes Froese, VRN GmbH, Mannheim  
Aktenzeichen: L-3/1 - 773.014

## **Anfrage von Herrn Abgeordneten Sven Wingerter (SPD) vom 6. Dezember 2013 zum Thema "Nahverkehrsplan"; Beantwortung der Anfrage**

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreistag	16.12.2013	Ö	Kenntnisnahme

### **Erläuterung:**

Herr Kreistagsabgeordneter Sven Wingerter (SPD) hat die als Anlage beigefügte Anfrage vom 6. Dezember 2013 zum Thema "Nahverkehrsplan" gestellt, die in Abstimmung mit der VRN GmbH wie folgt beantwortet wird:

### **Fragen zum Entwurf des Nahverkehrsplans Kreis Bergstraße:**

#### **zu Kapitel 2 – Vorgehen**

**1. - Auf Seite 3 heißt es: „Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt“. Dieses Modell war Grundlage für die Analyse der Verkehrsnachfrage und die Potentialanalyse und darauf aufbauend für die Angebotskonzeption.**

**Berücksichtigt dieses Modell auch sog. „induzierten Verkehr“, d.h. eine neue Nachfrage, die überhaupt erst durch das Angebot entsteht?**

Das Modell berücksichtigt das Gesamtverkehrsaufkommen von MIV und ÖPNV. Die Problematik des induzierten Verkehrs ist bei der hier angewandten Modellierung ohne Belang.

## zu Kapitel 4 – Grundlagen der Angebotskonzeption

**2. - In den Abbildung 10 und 11 (S. 20/21) sind die Auspendler- bzw. Einpendlerströme der Teilregion Bergstraße dargestellt. Die Relation Lampertheim – Bergstraße ist hier mit 500 Auspendlern bzw. 760 Einpendlern eine der stärksten dargestellten Relationen. Dennoch wird an anderer Stelle des Nahverkehrsplans die Ablehnung der Einrichtung einer direkten Buslinie mit einer zu geringen Nachfrage begründet.**

**Wie ist sich dieser Widerspruch erklären?**

Aus den vorliegenden Pendlerdaten lässt sich keine für die Einrichtung eines Liniennverkehrs notwendige Nachfrage ableiten, da neben dem Berufsverkehr keine sonstige Nachfrage existiert. Für ein eigenständiges ÖPNV-Angebot ist das Verkehrsaufkommen zu gering. Dies wird auch durch die Einstellung der Verkehrsleistung bereits im Jahr 1998 der durch die VTL Lampertheim unterhaltenen Linie 601 in diesem Streckenabschnitt deutlich.

**3. - Aus Abbildung 15 (Seite 26) geht eine hohe Nachfrage für den Busverkehr von Biblis nach Worms, insbesondere ab Hofheim hervor. Dennoch soll diese Buslinie in der neuen Angebotskonzeption auf den Abschnitt Biblis – Hofheim verkürzt werden. Dies zwingt die Fahrgäste zu einem Umstieg mit einer Wartezeit von 18 Minuten (vgl. S. 41/42).**

**Besteht hier nicht die Gefahr, dass das Angebot unter diesen Umständen unattraktiver für die Fahrgäste erscheint und Nachfrage verloren geht?**

Mit Inbetriebnahme des Dieselnetzes Südwest wird das Angebot auf der Nibelungenbahn insbesondere im Hinblick auf die Qualität erheblich verbessert. Da Parallelverkehre zwischen Bus und Schiene zu vermeiden sind, wird diese Linie gekürzt. Mit den neuen Fahrplankonzepten auf der Ried- und der Nibelungenbahn wird es zu einer Neuausrichtung des Busverkehrs mit verbesserten Umsteigezeiten kommen.

Pendler im Streckenabschnitt Biblis bzw. Hofheim – Worms werden die Angebote der DB und nicht die des Busses nutzen. Dieser dürfte ausschließlich für die Bewohner von Nordheim und Wattenheim von Belang sein.

**Wie soll dieses Problem in Umsetzung der Maßnahme vermieden werden?**

Siehe vorne.

**4. - Auf Seite 33 heißt es, dass „nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 5000 Personen“ für die Potentialanalyse herangezogen wurden.**

**Wie erklärt sich Zahl von ausgerechnet „5000“ Personen?**

Bei einer Gesamtverkehrsnachfrage von 5.000 Personen liegt die Untergrenze, bei der sich die Einrichtung eines 60-Min-Taktes bzgl. der erzielbaren Nachfrage rechtfertigen lässt. Bei einem 60-Min-Takt kann der ÖPNV im Busbereich erfahrungsgemäß 5% bis max. 10% der Gesamtnachfrage erreichen.

**Wurden für bestimmte Relationen Kontrollanalysen mit anderer Personenanzahl durchgeführt, um in einer Einzelbetrachtung bestimmter Regionen Potentiale identifizieren zu können, die sonst alleine den Modellannahmen geschuldet ausgeblendet worden wären?**

Für das Ziel, ein Achsenkonzept zu entwickeln, ist die gewählte Vorgehensweise angemessen.

**5. - Auf den Seiten 35/36 ist das Achsenkonzept dargestellt.**

**Berücksichtigt sind neben den Achsen innerhalb des Kreises Bergstraße auch Achsen nach Worms, Mannheim und Heidelberg.**

**Warum sind keine Achsen in die anderen Nachbarkreise (z.B. Darmstadt-Dieburg / Odenwaldkreis) berücksichtigt?**

Die Nachfrage endet selbstverständlich nicht an der Kreisgrenze. Die Achsendarstellung ist ein Spezifikum im VRN-Raum und hat kein Pendant in den Nachbarlandkreisen. Die Angebote auf den nachfragestarken Achsen (Riedbahn und Bergstraße) setzen sich in den Nachbarlandkreisen fort. Neben diesen Achsen bestehen keine nennenswerten grenzüberschreitenden Verkehrsströme.

**Wurden in der Potentialanalyse Verkehre untersucht, die die Kreisgrenzen überschreiten? Falls nein, warum nicht?**

Selbstverständlich wurden Kreisgrenzen überschreitende Verkehre untersucht.

**6. - Aus dem gesamten Kapitel geht nicht hervor, wie differenziert die Datengrundlage der Analyse war.**

**Sind die Daten für die Potentialanalyse der Städte und Gemeinden aggregiert oder nach Ortsteilen bzw. noch kleineren Verkehrsräumen ausdifferenziert?**

Die Verkehrsverflechtungen liegen auf Ortsteilsebene vor.

**Falls die Daten aggregiert sind, wie ist sichergestellt, dass am Beispiel der Gemeinde Wald-Michelbach einwohnerstarke Ortsteile wie Affolterbach und Aschbach, die beide auf der Achse nach Grasellenbach liegen, ihrer Potentiale angemessen für die richtigen Achsen berücksichtigt sind?**

Siehe oben

## **zu Kapitel 5 – Angebotskonzeption**

### **7. - Warum ist die Linie 666 nicht aufgeführt? Wie sieht die Angebotskonzeption für die Linie 666 aus?**

Die Linie 666 ist lt. Tabelle 4 (Seite 41) dem Grundnetz 2. Ordnung zugewiesen. Die Angebotskonzeption bleibt im bisherigen Umfang bestehen, so dass keine Anpassungen notwendig werden. Auf eine Nennung konnte daher verzichtet werden.

### **8. - Warum soll für die Linie 667 bei einer regelmäßigen Bedienung der Gemeinde Rimbach ein „eigenständiges Los“ ausgeschrieben werden?**

Mehrbedarfe / Ausweitungen des Verkehrsangebotes gehen zu Lasten des Bestellers. Wenn die Gemeinde Rimbach die Andienung im Zuge der Linie 667 wünscht und es aufgrund der Fahrzeiten zu einer Fahrzeugmehrung kommt, die sich monetär auswirkt, muss die Kommune den Mehraufwand in Eigenregie finanzieren. Dieser lässt sich aber nur im Rahmen der Ausschreibung als eigenen Los ermitteln.

### **Wäre im Fall einer gesonderten Losausschreibung nicht ein teureres Ergebnis zu erwarten?**

Ein eigenständiges Los führt nicht automatisch zu einer Teuerung, da der Bewerber i. d. R. Synergien im Fahrzeugeinsatz auch entsprechend monetär bewertet und im Angebot berücksichtigt. Es geht vielmehr darum den Mehraufwand zu ermitteln, der dadurch entsteht, dass man Rimbach in das Betriebskonzept der Linie 667 aufnimmt.

### **Warum wäre die Zusatzleistung von der Gemeinde Rimbach zu finanzieren?**

Im Kreis Bergstraße werden seit Jahren das Grundangebot über den Kreis Bergstraße bestellt und finanziert. Mehrleistungen, die von kommunaler Seite aus gewünscht werden, müssen auch kommunal finanziert werden. Es besteht allerdings die Möglichkeit, diese im Rahmen der Infrastrukturkostenhilfe vom Land Hessen zu bezuschussen.

### **Wenn das Fahrprofil die Einbindung nicht zulässt, wie würde die Bedienung dann bei dem vorgeschlagenen Verfahren (eigenständiges Los / Finanzierung durch Gemeinde) aussehen? (Vgl. S.44)**

Das Angebotskonzept würde erst im Rahmen der Ausschreibung in enger Abstimmung mit der Gemeinde Rimbach und nach deren finanzieller Leistungsfähigkeit konzipiert. Ein Fahrplänenwurf liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

### **9. - Es wird vorgeschlagen die Linie 667 in Fürth zu brechen.**

### **Welche Umsteigewartezeiten entstünden für Fahrgäste, die von Grasellenbach kommend weiter in Richtung Heppenheim wollten?**

Umsteigezeiten können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden, da das neue Betriebskonzept des SPNV im Detail noch nicht bekannt ist.

**Ließe sich dieser Bruch bei Änderung des Betriebskonzepts der Weschnitztalbahn (durch Wiedereinrichtung des Kreuzungsbahnhofs Mörlenbach) und Umsetzung eines Integralen Taktfahrplanknotens in Fürth vermeiden?**

Die Brechung der 667 am Bahnhof Fürth hat keine betrieblichen Gründe, sondern ergibt sich aus der durchgeführten Potentialanalyse. Zwischen Fürth und Heppenheim ist neu ein 30-Min-Takt vertretbar, zwischen Fürth und Grasellenbach bleibt es beim 60-Min-Takt.

**10. - Auf Seite 45 ist in Abbildung 27 die Führung der Linie 681a über Gornheimertal als in Wald-Michelbach beginnend, die Linie 681b nach Birkenau als in Grasellenbach beginnend dargestellt. Im Text auf Seite 46 ist die Linienführung jedoch umgekehrt beschrieben (über Gornheimertal in Grasellenbach beginnend / nach Birkenau in Wald-Michelbach beginnend).**

**Welche Linienführung soll gelten?**

Gelten sollen folgende Linienwege:

681a Grasellenbach - Wald-Michelbach - Abtsteinach - Gornheimertal - Weinheim

681b Wald-Michelbach - Ober-Abtsteinach - Birkenau

Die Grafiken werden dementsprechend geändert.

**Was spricht gegen eine Führung beider Linienzweige bis Grasellenbach?**

Das Nachfragepotential im Streckenabschnitt Wald-Michelbach – Grasellenbach rechtfertigt keine Verdichtung auf einen 30-Min-Takt. Es bleibt dort beim stündlichen Angebot.

**Ist die Planung so zu interpretieren, dass bisher vorhandene Leistungen zwischen Wald-Michelbach und Grasellenbach gestrichen werden sollen?**

Nein

**11. - Warum sollen nur einzelne Fahrten der Linie 683 auf die Linie 686 übergehen?**

Im Zuge der Ausschreibung der Verkehrsleistung „Odenwald Süd“ hatte man die Verbindung Mörlenbach – Heppenheim als eigenständiges Los definiert. Die Gemeinde Mörlenbach sah sich nicht in der Lage, den notwendigen finanziellen Aufwand (195 T€ p.a.) zu übernehmen. Nunmehr soll versucht werden, mit einem reduzierten Angebot und unter Einbindung weiterer Streckenanrainer die Finanzierung sicherzustellen.

**Warum wird die Anbindung von Mörlenbach sowie der damit verbundenen Kommunen an die Kreisstadt in das Grundnetz 2. Ordnung eingebunden (z. B. im Stundentakt von Wald-Michelbach – Mörlenbach – Heppenheim)?**

Die in der Potentialanalyse ermittelte Nachfrage ordnet diese Relation in das Grundnetz 2. Ordnung (60-Min-Takt) ein.

**12. - Warum ist nicht vorgesehen, die Stadtbuslinie 602 ab Hüttenfeld als Regionalbuslinie im Grundnetz 2. Ordnung (mind. Stundentakt) nach Heppenheim bzw. Bensheim zu verlängern?**

Die VTL Lampertheim hatte im Jahr 1998 bereits diese Linienführung vorgehalten, musste aber den Verkehr mangels Nachfrage wieder einstellen. Es gibt heute noch einige Fahrten mit dem kommunalen Ruftaxi.

**13. - Auf Seite 52 werden dynamische Fahrgastinformationsanlagen an „größeren“ Verknüpfungspunkten genannt. Welche Verknüpfungspunkte sollen das sein?**

Die genaue Festlegung der Verknüpfungspunkte erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.

**Woher kommen die Echtzeitdaten?**

Bei künftigen Verkehrsverträgen im Zuge der Wettbewerbsverfahren wird angestrebt, dass die Unternehmen Echtzeitdaten an den VRN liefern müssen.

**Ist es vorgesehen (und nötig), dafür ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem einzuführen?**

ja

**Warum wird an keiner Stelle die Einrichtung einer Leitstelle genannt?**

Die Einrichtung einer kreisweit agierenden Leitstelle ist nicht notwendig.

**Warum wird der Verknüpfungspunkt Weinheim insb. mit Blick auf seine potentielle Funktion als Integraler Taktverkehrsknoten nicht aufgeführt?**

Der Kreis Bergstraße fungiert in Weinheim nicht als ÖPNV-Aufgabenträger. Der NVP des Kreises Bergstraße kann gute Anschlussbeziehungen zwischen bspw. der Linie 681 und dem SPNV vorgeben, die Herstellung eines Integralen Taktknotens mit allen beteiligten Angeboten wäre Gegenstand des Nahverkehrsplans des Rhein-Neckar-Kreises.

**zu Kapitel 8.1 – Bilanzierung – Angebotsseitige Maßnahmen**

**14. - Groß-Rohrheim: Warum wurde die Direktanbindung nach Darmstadt nicht weiterverfolgt?**

Die Gemeinde Groß-Rohrheim hat mit Schreiben vom 12.10.2005 die Finanzierung eines Kostenanteils für die zusätzliche Verkehrsleistung abgelehnt. Somit bestand für den Kreis Bergstraße kein Anlass, diese Angelegenheit weiterzuverfolgen.

**Wäre dies als überregionale Verbindung über die Kreisgrenzen nicht Aufgabe des Kreises?**

Nein, im lokalen NVP des Kreises Bergstraße soll auch die kommunale Verantwortlichkeit zum Ausdruck gebracht werden.

**15. - Heppenheim: Warum wurde die „Neueinrichtung von zwei Haltestellen der Ost-West-Verbindung“ nicht umgesetzt?**

Im Zuge des Umbaus des Postknotens in Heppenheim sollte sich auch die Haltestellensituation in diesem Bereich ändern. Die Planung wurde von der Stadt nicht weiter verfolgt, die Maßnahme daher nicht umgesetzt.

**16. - Es fehlt eine Bilanzierung des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans Bergstraße 2004-2008.**

**Inwieweit wurde es umgesetzt?**

Im Zuge der Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb waren für alle Linienbündel Betriebszeiten, Fahrtenfolgen und Qualitätsstandards detailliert vorgegeben worden, so dass der öffentliche Busverkehr im Kreis Bergstraße das Anforderungsprofil des vorangegangenen NVPL definitiv erfüllt.

**Beispiel Erschließungsstandards: Gibt es dazu eine Bilanzierung (z.B. in Form grafischer Darstellungen)?**

Dem neuen Nahverkehrsplan liegt eine im Vergleich zu den beiden vorangegangenen Plänen geänderte Methodik zu Grunde. Eine erneute Analyse anhand a priori normativ festgelegter Standards wäre nicht zielführend.

**Wo werden diese erfüllt?**

Siehe oben

**Wo nicht?**

Siehe oben

**Wo liegen Problemstellen?**

Für die im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen sind jährliche Schwachstellenanalysen vorgesehen. Im Übrigen werden auftretende Mängel zeitnah beseitigt.

**17. - Im Nahverkehrsplan Bergstraße 2004-2008 ist auf Seite 23 formuliert: „Es soll darauf hingewirkt werden, auf der Weschnitzalbahn am Haltepunkt Mörlenbach wieder Zugkreuzungen zu ermöglichen“.**

## **Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um dieses Ziel umzusetzen?**

Das Betriebskonzept des Dieselnetzes Südwest setzt auf der Weschnitztalbahn zwei Kreuzungsbahnhöfe voraus. Das genannte Ziel, einen Kreuzungsbahnhof in Mörlenbach einzurichten, ist damit hinfällig.

## **Warum taucht der Auftrag im jetzigen Entwurf nicht mehr auf?**

Siehe oben.

## **zu 8.6. – Ergebnis Beteiligungsverfahren / Kommunale Anregungen**

### **18. - Rimbach: Warum wurde die Anregung „Verbesserung der Busverbindungen in den Ortsteil Zotzenbach (Linien 690)“ verworfen?**

Die Erschließung des Rimbacher Gemeindeortsteils Zotzenbach wird durch den SPNV abgedeckt. Die von der Gemeinde geforderte zusätzliche Erschließung würde zu einem Parallelverkehr zum SPNV führen, der nicht gewollt sein kann. Die Gemeinde Rimbach nimmt die Feinerschließung von Zotzenbach mit dem kommunalen Ruftaxi vor, das durch Zuschüsse von Kreis und VRN in erheblichem Maß mitfinanziert wird.

## **zu 8.7 – Ergebnisse der Regionalkonferenzen**

### **19. - Punkt 8 (RK Lampertheim): warum wird für eine direkte Verbindung Lampertheim – Heppenheim die Nachfrage als zu gering bewertet? (vgl. Pendlerströme S. 20/21 / siehe Frage oben)**

Siehe Antwort unter Top 2.

### **20. - Punkt 2 (RK Heppenheim): Warum sollte die Prüfung einer Verlängerung Straßenbahn von Alsbach in Richtung Bensheim nicht Gegenstand des NVP sein?**

Die Stadt Zwingenberg hat mit Schreiben vom 23.04.2007 mitgeteilt, dass von Seiten des Magistrates aus sachlichen und finanziellen Gründen eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 bis nach Zwingenberg nicht mehr in Frage kommt. Vor dem Hintergrund dieses Votums ist eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan auch nachrichtlicher Art nicht notwendig.

### **21.- Punkt 12 (RK Heppenheim): Warum sollte eine signaltechnische Bevorrechtigung mit Blick auf die Vorteile für den ÖPNV nicht Gegenstand des NVP sein?**

Es lässt sich aus der Aufnahme einer signaltechnischen Beschleunigung von Signalanlagen in den Nahverkehrsplan keine Umsetzung ableiten, da hier verschiedene Kommunen tangiert sind, die als Straßenbaulastträger für die Finanzierung dieser Maßnahme Sorge tragen müssten.

**22. - Punkt 14 (RK Heppenheim): Welches Ergebnis brachte die Prüfung des Einsatzes von Schnellbussen?**

Mit der Einstufung der Linie 667 zwischen Heppenheim und Fürth in das Grundnetz 1. Ordnung und einem daraus resultierenden 30-Min-Takt erübrigen sich Schnellbusse. Eine vertiefende Prüfung war damit entbehrlich.

**23. - Punkt 8 / 33 / 34 (RK Fürth): Warum ist die Anbindung Wald-Michelbach / Fürth an den Odenwaldkreis nicht Gegenstand des NVP (gerade dann, wenn auch der NVP des Odenwaldkreis ebenfalls keine Aussagen dazu macht)?**

Aus Sicht des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger, der VRN GmbH und des Gutachters von Team red wird keine Nachfrage gesehen, die die Einrichtung neuer Linienverkehre in den Odenwaldkreis rechtfertigt. Ungeachtet dessen tragen wir der Forderung aus dem Kreissausschuss Rechnung und nehmen mit der OREG Gespräche auf, ob man von deren Seite für ein solches Angebot die Notwendigkeit sieht.