



# Sozialdemokratische Partei Deutschlands

## Fraktion im Kreistag Bergstraße

An den Vorsitzenden des Kreistages  
des Kreises Bergstraße  
Herrn Werner Breitwieser  
Gräffstraße 5  
64646 Heppenheim

Kreis Bergstraße - Der Kreisausschuss -	
Eing.: 11. Dez. 2013	
L	-1/1 Juli 12 12 13
II	

### Änderungsanträge zum TOP 2.6. – Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014 – 2018

Sehr geehrter Herr Breitwieser,

im Namen der SPD-Fraktion bitte ich Sie folgende Änderungsanträge auf die Tagesordnung der anstehenden Kreistagssitzung am 16. Dezember 2013 zu nehmen.

#### Änderungsantrag 1:

Der Kreistag des Kreises Bergstraße beschließt: „Der vorliegende Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2014 – 2018 wird mit der beigefügten Änderungsliste zur endgültigen Beschlussfassung dem zuständigen Fachausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur überwiesen. Der Kreisausschuss wird im Anschluss daran beauftragt dessen Umsetzung in die Wege zu leiten.“

#### Änderungsantrag 2:

„Der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur wird vor Umsetzung der sich aus dem Nahverkehrsplan ergebenden Maßnahmen als auch an den Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen beteiligt.“

#### Begründung:

In der jüngsten Sitzung des Ausschusses wurde eine inhaltliche Diskussion des Nahverkehrsplanes abgeblockt. Um im Interesse der Kreisbevölkerung einen möglichst attraktiven und fahrgastfreundlichen NVP zu erhalten, sollte bezüglich der Umsetzung der zuständige Fachausschuss an der inhaltlichen Ausgestaltung beteiligt werden.

Weitere Begründung, wenn notwendig, mündlich.

  
(Josef Fiedler  
Fraktionsvorsitzender)



## Änderungsliste zum Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2014 – 2018

### **Kapitel 1 – Einleitung**

Gestrichen wird der Satz: „Die Nahverkehrspläne können entsprechend den gesetzlichen Regelungen keine Aussagen zur Gestaltung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) treffen“. Eingefügt wird: „Die verbundweiten Nahverkehrspläne müssen die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne auch hinsichtlich des SPNV berücksichtigen“.

### **Kapitel 2 – Vorgehen**

Gestrichen wird der Satz: „Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt“. Der folgende Satz beginnt wie folgt: „Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wurde stattdessen ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt [...]“.

### **Kapitel 4 – Grundlagen der Angebotskonzeption / 4.1 – Ziele des Aufgabenträgers**

Punkt 1, Satz 2 wird erweitert: „Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, *umsteigefreie* bzw. *möglichst umsteigearme*, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden“.

Punkt 7 wird geändert in: „Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen durch möglichst schnelle Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden“.

Punkt 10, Satz 2 wird geändert in: „Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 20 / 25 Fahrtenpaaren pro Woche, davon mindestens 3 täglich nicht unterschreiten“. Ergänzt wird der Satz: „Alle Ortsteile müssen zumindest bis an die nächstgelegenen Verknüpfungspunkte im Sinne eines ITF-Knotens angebunden sein“.

Als neuer Punkt ergänzt wird: „Den engen Beziehungen zum RMV in verkehrlicher und tariflicher Form soll Rechnung getragen werden“.

Als neuer Punkt ergänzt wird: „Für wichtige Achsen (erster und zweiter Ordnung) soll am Wochenende (Fr / Sa) ein Spät- und Nachtverkehr („Nightliner“) eingerichtet werden“.

Als neuer Punkt ergänzt wird: „Durch das Angebot sind gleichwertige Mobilitätsverhältnisse in den Städten und Gemeinden aller Teilregionen des Kreises sicherzustellen“.

## 4.2 - Netzhierarchie

Ergänzt wird hinter Absatz „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr“: „Die Angebote im Ausbildungsverkehr sind immer offen für Fahrgäste des Jedermannverkehrs. Sie sind in die jeweiligen übergeordneten Netze ein- sowie an die nächstgelegenen Verknüpfungspunkte im Sinne eines ITF-Knotens anzubinden. Ggf. ist in Kooperation mit den Schulen darauf hinzuwirken, Schulanfangs- und –endzeiten mit Blick auf das ÖPNV-Gesamtangebot zu optimieren“.

Ergänzt wird hinter Absatz „Ergänzungsnetz Grundversorgung“: „Das Ergänzungsnetz Spät- und Nachtverkehr / Schienenergänzungsverkehr soll am Wochenende (Fr / Sa) und vor Feiertagen ein attraktives Angebot für Heimfahrten von Freizeitveranstaltungen gewährleisten, um auch hier eine hochwertige Alternative zum MIV darzustellen. Die zusätzlichen Fahrten sind in den normalen Fahrplänen zu integrieren und orientieren sich an den Grundtaktten der jeweiligen Buslinien. Anstelle des Schienenverkehrs können zusätzliche Nachtbuslinien als Schienenergänzungsverkehre eingesetzt werden“.

Ergänzt wird hinter Absatz „Stadtverkehre“: „Im Sinne einer integrativen Gesamtplanung, bei der die verschiedenen Angebote des ÖPNV sinnvoll miteinander verzahnt werden, soll jedoch darauf hingewirkt werden, Angebote in Hoheit der jeweiligen Kommunen in Kooperation bzw. möglichst gemeinsam zu planen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Stadt- bzw. Ortsverkehre sowie flexible Bedienformen in die jeweiligen übergeordneten Netze eingebunden sowie an die nächstgelegenen Verknüpfungspunkte im Sinne eines ITF-Knotens angebunden sind“.

Ergänzt wird: „Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote (Sonderverkehre) eingerichtet werden“. Regelmäßig wiederkehrende Sonderverkehre sind im Nahverkehrsplan mit den grundlegenden Angebotsparametern darzustellen.

## **Kapitel 5 – Angebotskonzeption / 5.1 – Schienenpersonennahverkehr SPNV**

S-Bahn Rhein-Neckar / Rhein-Main-Neckar-Express

Zu ergänzen ist ein Prüfauftrag für einen Haltepunkt Bensheim Süd (Bensheim Schulen).

Dieselnetz Südwest

Ergänzt werden folgende Punkte:

„Obwohl für eine Strecke auf der Weschnitztalbahn nur 26 Minuten und somit für eine Hin- und Rückfahrt zusammen theoretisch weniger als eine Stunde gebraucht werden, ergeben sich durch streckenbedingte Zwänge (erhöhte Wartezeiten, unbeschränkte Bahnübergänge) Umlaufzeiten von zurzeit 73 Minuten. Nach Aufgabe der Zugkreuzung in Mörlenbach ist gegenwärtig eine Zugbegegnung auf dieser eingleisigen Strecke nur in Birkenau und Rimbach möglich. Es soll darauf hingewirkt werden, auf der Weschnitztalbahn am Haltepunkt Mörlenbach wieder Zugkreuzungen zu ermöglichen“.

„Es ist zu prüfen, wie die Strecken von Nibelungen- und Weschnitztalbahn angemessen ertüchtigt und Langsamfahrstellen beseitigt werden können, um die Nutzungspotentiale zu erhöhen. Neben der Umsetzung eines zusätzlichen Haltes der Weschnitztalbahn für den Abschnitt Birkenau – Rimbach sind die Realisierung weiterer Haltepunkte auf beiden Strecken zu untersuchen“.

„Es ist perspektivisch darauf hinzuwirken, dass direkte Verbindungen der Weschnitztalbahn nach Mannheim nicht nur in einer für Berufspendler attraktiven Zeitlage, sondern über den vollständigen Bedienungszeitraum im Grundtakt den ganzen Tag über bestehen“.

### **5.2 – Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV**

Zur Linie 642 wird ergänzt: „Die Verkürzung auf den Abschnitt Biblis – Wattenheim – Nordheim – Hofheim“ kann nur dann erfolgen, wenn ein angepasster Fahrplan das sofortige Umsteigen ohne Wartezeit zwischen Bus und Nibelungenbahn ermöglicht. Die Umsetzung der Verkürzung darf allenfalls im intensiven gemeinsamen Dialog mit betroffenen Fahrgästen, der von der Linie betroffenen Kommunen sowie den Kreisgremien erfolgen“.

Zur Linie 681, Punkt 3 wird ergänzt: „30-Min-Takt zwischen Wald-Michelbach und Absteinach mit stündlicher Weiterführung in Richtung *Weinheim über Birkenau*“. Punkt 4 wird ersatzlos gestrichen.

Der Abschnitt „Daseinsvorsorge“ wird entsprechend dem in Kapitel 4.1 definierten Mindeststandard redaktionell überarbeitet. Zu ergänzen ist der Auftrag für die Erarbeitung einer zeitgemäßen Neukonzeption flexibler Bedienformen, die das heutige Ruftaxi-Angebot ergänzt bzw. ersetzt. Handlungsfelder und Zeitplanung dazu sind in Abstimmung mit den Kreisgremien zu erstellen.

#### **5.4 – Verknüpfungspunkte**

Der Satz „An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen“ wird geändert in: „An *allen* Verknüpfungspunkten [...]“.

Ergänzt wird Weinheim als weiterer Verknüpfungspunkt mit seiner besonderen Funktion als künftiger ITF-Knotenpunkt. Dabei sind sowohl die Verkehre des ÖPNV / SPNV im Kreis Bergstraße sowie die Stadtverkehre der Stadt Weinheim zu berücksichtigen.

#### **Kapitel 6 – Umsetzung / 6.1 – Maßnahmenkonzept**

Ergänzt wird der Satz: „Der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur wird vor den jeweiligen Umsetzungsbeschlüssen zu den jeweiligen Maßnahmen als auch an den Verfahren über die Vergabe von Verkehrsleistungen beteiligt“.

#### **Kapitel 8.5 - Anforderungsprofil**

Die Tabelle A5.2 Bedienungsstandards wird um eine Spalte „Ergänzungsnetz Spät- und Nachtverkehr / Schienenergänzungsverkehr“ redaktionell ergänzt. Als Bedienungszeitraum ist 00:00 Uhr bis 03:00 Uhr vorzusehen. Die Spalte „Daseinsvorsorge“ wird entsprechend dem in Kapitel 4.1 definierten Mindeststandard redaktionell überarbeitet.

**Folgende weitere Ergänzungen sind redaktionell in den Nahverkehrsplan einzuarbeiten:**

Eine Direktanbindung nach Darmstadt als Verlängerung der Anbindung von Klein-Rohrheim ist anzustreben.

Eine direkte Verbindung zwischen Lampertheim und Heppenheim / Bensheim als Regionalbus-Verlängerung der Stadtbuslinie 602 ist zumindest im Grundnetz 2. Ordnung anzustreben.

Eine direkte Verbindung zwischen Wald-Michelbach und Heppenheim über Mörlenbach ist zumindest im Grundnetz 2. Ordnung anzustreben (Verknüpfung Linien 683/686).

In Kooperation mit dem Odenwaldkreis sind die folgenden Verbindungen anzustreben:

- direkte Verbindung von Wald-Michelbach nach Beerfelden-Hetzbach Bahnhof als Haltepunkt der Odenwaldbahn (damit auch Ersatz für OREG Linie 55)
- Verlängerung der Linie 681 ab Grasellenbach bis Reichelsheim
- Verlängerung der Linie 667 ab Grasellenbach bis Erbach (z.B. als Verknüpfung mit OREG-Linie 31)

Verlängerungen der Straßenbahnen von Alsbach in Richtung Bensheim sowie von Mannheim-Sandhofen in Richtung Lampertheim sind auf ihre Machbarkeit hin zu überprüfen. Ggf. sind Kosten-Nutzen-Analysen zu erstellen. Es ist darauf hinzuwirken, sinnvolle Trassenführungen baulich frei zu halten.

Für die Überwaldbahn ist perspektivisch wieder eine Nutzung für den ÖPNV anzustreben. Entsprechende Voruntersuchungen und Maßnahmen sind einzuleiten.

Planungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (Busspuren / LSA-Vorrangschaltungen) sind konsequent voranzutreiben.

Zu prüfen sind für die Linie 666 in Fürth die Einrichtung einer Haltestelle Nähe Volksbank / Hauptstraße und/oder Ellenbacher Straße in Höhe des Neubaugebietes „Unterhalb des Gänsberges“.

Mit Blick auf die vorgesehene dynamische Fahrgastinformation und das Mobilitätsmanagement sind sowohl eine zentrale Betriebsleitstelle für sämtliche Linien sowie ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem einzurichten.