

Rhein-Neckar-Kreis
Amt für Schulen, Nahverkehr, Kultur und Sport

Geschäftsstelle:

Kurfürsten-Anlage 62
69115 Heidelberg
Tel. (0 62 21) 16 08 93

Online:

rhein-neckar@vcd.org
www.vcd.org/rhein-neckar

Bankverbindung:

Volksbank Kurpfalz H+G BANK eG
IBAN DE66672901000065689006
BIC GENODE61HD3
UStID DE 811641807



VCD Rhein-Neckar im ZuM:

Mo, Mi-Fr: 10–13:30 Uhr,
14:30–18 Uhr, Do bis 19:00 Uhr
Sa: 10–13:30 Uhr

ÖPNV:

Heidelberg Hauptbahnhof

Heidelberg, den 24.07.2017

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplan Rhein-Neckar vom 20.6.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Rhein-Neckar e.V. nimmt zum Anhörungsentwurf des Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2017 wie folgt Stellung:

0. Zusammenfassung

Der Nahverkehr im Rhein-Neckar-Kreis als einwohnerstärkster Kreis in Baden-Württemberg ist für das Ziel der Landesregierung den **Nahverkehr im Land bis 2030** in der Nachfrage zu **verdoppeln** von zentraler Bedeutung. Die **zweite Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar in 2020** verlangt nach einer Fortsetzung der Angebots- und Qualitätsoffensive in den gesamten Kreis hinein- auch ins Busnetz. Die vom Kreis umgebenen **Oberzentren Mannheim und Heidelberg** haben durch den Ausbau des ÖPNV, die Förderung des Radverkehrs und eines Bewusstseinswandels in der Bevölkerung für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität trotz Bevölkerungswachstum einen Rückgang des MIV erreicht. Im Gegensatz dazu steht die Verkehrspolitik des Rhein-Neckar-Kreises, die weiterhin ungebremst die Automassen in die Zentren schickt. Innerstädtische **Fahrverbote** werden so zunehmend unausweichlich werden.

Gemessen an diesen Herausforderungen muss der Entwurf des Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis geradezu als **Totalausfall** bezeichnet werden. Die wesentlichen Kritikpunkte des VCD sind:

1. Der Nahverkehrsplan formuliert keinerlei Ziele im Hinblick auf den **Modal Split**. Nicht einmal die Nachfrageentwicklung im Nahverkehr wird prognostiziert, obwohl das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg in § 11 Abs. 3 zwingend eine Verkehrsprognose fordert. Hätte der Rhein-Neckar-Kreis die Verkehrsprognose gemacht, würde er feststellen, dass das Nahverkehrsangebot trotz zweiter Stufe S-Bahn in vielen Bereichen unzureichend ist, um einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung, insbesondere in die und aus den Oberzentren zu gewährleisten.

2. Die **Finanzierung** des Nahverkehrs vor allem durch die Gemeinden **widerspricht** dem **ÖPNV-Gesetz**. Der Rhein-Neckar-Kreis ist gesetzlicher Aufgabenträger des Nahverkehrs und muss diesen finanzieren. Hierzu ist die Kreisumlage da. Dies handhaben auch 34 Kreise im Land so. Lediglich bestimmte lokale Zusatzangebote oder Stadtverkehre werden durch die Gemeinden finanziert. Die Grundfinanzierung des gesamten ÖPNV-Angebots durch die Gemeinden ist aber einmalig. Ergebnis ist ein Flickenteppich lokaler Angebote. Damit sind v.a. Relationen über eine Gemeinde hinweg unattraktiv.
3. Selbst die dürftige Potenzialanalyse im Entwurf zeigt, dass der Nahverkehr auf der Achse (Mosbach –) Aglasterhausen – Sinsheim – Wiesloch-Walldorf – Hockenheim – Speyer, Wiesloch-Walldorf – Schwetzingen, Ladenburg – Viernheim (- Lampertheim) extreme Lücken aufweist und die heutigen lokalen Buslinien von der Reisezeit her indiskutabel sind. Auf derartigen Achsen sind **Regiobuslinien** genau die richtige Antwort und werden im Großraum Stuttgart nun mit vollem Erfolg betrieben. Zudem fördert das Land diese Linien zur Hälfte. Von daher ist es für den VCD unverständlich, dass der Nahverkehrsplan nur einen Prüfauftrag enthält und zudem der vom Land für die Förderung vorausgesetzte Standard angezweifelt wird. Gerade der Nahverkehr leidet bisher darunter, dass jeder Kreis sein eigenes Süppchen kocht und daher für die Fahrgäste keine Verlässlichkeit vorhanden ist. Daher begrüßt der VCD ausdrücklich, dass das Land hier einheitliche Standards wie z.B. verlässlichen Takt und verlässliche Geschwindigkeit als Fördervoraussetzung aufstellt.
4. Ein attraktiver Nahverkehr muss eine **Mobilitätsgarantie** umfassen. Dies ist ein verlässlicher Takt mit gesicherten Anschlüssen. Die S-Bahn Rhein-Neckar muss in den Kreis hinausgetragen werden. Es darf keine S-Bahn ohne qualifizierte Zu- und Abbringer-Systeme geben. Daher hält der VCD im erweiterten Schienenraum einen Halbstundentakt tagsüber und Stundentakt abends für unerlässlich. Für die übrigen Orte muss es einen **verlässlichen Stundentakt von 6 Uhr bis Mitternacht** geben, in Zeiten schwacher Nachfrage wie schon vielfach praktiziert per Ruftaxi. Der VCD fordert, dass ein solches Konzept auch unter **Hebung möglicher neuer Nachfrage durchgerechnet** wird. Der NVP-Entwurf enthält aber praktisch keine nennenswerten Angebotsverbesserungen und die wenigen Maßnahmen werden rein zusätzlich ohne Optimierung im bestehenden Netz und damit ohne Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und ohne Chancen zur Erschließung neuer Erlöspotenziale gerechnet. Auf dieser Basis ist offensichtlich, dass der Nahverkehrsplan keine nachhaltige Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Rhein-Neckar-Kreis zum Ziel hat.
5. Die Bemühungen des Verkehrsverbunds um vernünftig ausgebaute **barrierefreie Haltestellen** sind ehrenwert, jedoch wirken diese Themen nur **sehr langfristig**. Wichtiger wäre aktuell, dass Busse an **bestehende Bordsteine vernünftig heranfahren** können und das Zuparken von Busbuchten verhindert wird bzw. auch zu enge Busbuchten auf Buskaps – gerne auch provisorisch - umgebaut werden. Zudem gibt es viele Menschen, die auch mit einer bestens ausgebauten Haltestelle und dem besten Niederflerbus nicht mitkommen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Daher hält der VCD es für erforderlich, dass neben dem Linienverkehr auch ein **kreisweiter Fahrdienst** vorgehalten wird, der z.B. auch schwere Rollstühle mitnehmen kann oder Menschen mit Orientierungsschwierigkeiten eine direkte Fahrmöglichkeit bietet. Gerade wenn derartige Dienste mit heute schon bestehenden Krankenhaus-, Arzt- und Pflegedienstfahrten zusammengefasst werden (Sammeltransport), könnte ohne viel Geld ein sehr wirksames System entstehen. Hiermit würde man auch den Druck vom Linienbussystem nehmen, noch an der kleinsten Haltestelle mit viel Beton und Geldaufwand barrierefrei „aufzutreten“.

6. Die Themen wie Abstellen von Fahrrädern und PKW am Bahnhof, das Teilen/Mieten von Autos und Fahrrädern, die Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen („**Mobilitätsverbund**“) sind sicherlich wichtige Abrundungen („Kür“) des Nahverkehrs. Vorliegend wirken sie aber deplatziert, zumal das Pflichtprogramm im Nahverkehrsplan unzureichend abgehandelt wird. Es drängt sich der Eindruck eines Ablenkungsmanövers auf, zumal auch bei diesen Themen der Kreis seine Unzuständigkeit betont.

1. zur Bestandsaufnahme

a) gesetzliche Vorgaben

§ 11 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg lautet: „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

- 1 eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)“;

b) Probleme

Der letzte Nahverkehrsplan von 2003 ist bereits 14 Jahre alt. Gerade die Standortattraktivität in der Rheinebene hat zu massiven Veränderungen aus neuen Baugebieten, Konversionsflächen und Erweiterungen von Gewerbegebieten geführt (z.B. Standorte Walldorf und Sinsheim). Es ist nicht erkennbar, dass hier mit dem ÖPNV-Angebot konsequent reagiert wird. Von einer Politik „erst die Straßenbahn bzw. erst der Bus und dann das Bau-/Gewerbegebiet“, wie es z.B. Mannheim verfolgt, ist im Rhein-Neckar-Kreis nichts zu merken.

Auch die Schullandschaft verändert sich massiv, durch den gymnasialen Trend aber auch der Spezialisierung der Gymnasien. Gleiches gilt für Berufsschulen. Hier wäre kreisweite Mobilität ein zentraler Bereich. Es ist aber nicht erkennbar, wie der Nahverkehrsplan das Problem lösen will, dass man z.B. von Altlussheim in Eberbach oder von Angelbachtal in Weinheim oder von Eschelbach in Östringen auf eine Berufsschule fahren muss.

Schließlich ist auch das Gesundheitswesen (Kreiskrankenhäuser!) von Spezialisierungen geprägt. Auch hier wären Konzepte der kreisweiten Mobilität dringender denn je.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Der Entwurf enthält keine Bestandsaufnahme, obwohl der letzte Nahverkehrsplan 13 Jahre (!) zurückliegt. Es wird lediglich in Kapitel 3 eine „Bilanzierung des Nahverkehrsplan 2004“ vorgenommen, sprich die dortigen Maßnahmen auf Umsetzung untersucht und dem Kreis ein „ÖPNV auf einem hohen Niveau“ attestiert, ohne dass hierfür irgendwelche Belege / Vergleiche angeführt werden.

Die einzigen Analysen im Entwurf beziehen sich auf Modal-Split-Anteile (S. 75), heutige Schulstandorte (S. 73), Ein-Auspendler (S. 49 ff.), Einwohnerzahlen der Gemeinden incl. Ortsteile (S. 44 f.), Bevölkerungsprognose für die Teilräume (S. 46 ff), Fahrtzwecke nach Teilräumen (S. 60 ff.) und heutige Fahrgastzahlen nach Linien (S. 63 ff.). Lediglich aus den Modal Split-Werten werden Handlungsbedarf und -möglichkeiten abgeleitet. Der Rest ist lediglich ein Datenfriedhof ohne Ableitung von irgendwelchen konkreten Handlungsansätzen und Maßnahmen. Stattdessen wird beschwichtigend die pauschale, nicht näher belegte Aussage getroffen, das derzeitige ÖPNV-Angebot wäre gut.

Auch die vom VRN für eine Analyse aufgestellten Reisezeitverhältnisse, die in gemeinsamen Nahverkehrsplan noch hinterlegt sind, und nur bei einer max. anderthalbfachen Reisezeit ÖV gegenüber dem Auto von einem guten Angebot sprechen¹, wurden nicht ausgewertet. Gleiches gilt für die seinerzeit festgelegten Angebotsklassen von A bis E.

d) Forderungen

Ein rechtskonformer Nahverkehrsplan, muss die wesentlichen raumstrukturellen Anforderungen an den Nahverkehr aus der Sicht der verschiedensten Nutzergruppen für den Status Quo und auch in der Zukunft analysieren. Hierbei ist ein übliches Vorgehen, dass bestimmte Standards (Erschließung, Reisezeiten, Reisezeitverhältnis, Fahrtenhäufigkeit, Umsteigenotwendigkeit, Anschlusssicherheit, Barrierefreiheit, Fahrpreise etc.) definiert werden und dagegen die aktuelle Bedienung, aber auch Änderungen in der Raumstruktur gespiegelt werden. Hierdurch können zielgerichtet Defizite und Handlungsbedarf abgeleitet werden und auch eine hinreichende Angebotsgerechtigkeit im ÖPNV erreicht werden.

2. zur Potenzialanalyse

a) gesetzliche Vorgaben

§ 11 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg lautet: „Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);“

b) Probleme

Da bereits die Raumanalyse unterlassen wurde, können logischerweise auch keine Potenzial abgegriffen werden. Lediglich aus einer sehr groben Modal-Split-Analyse (S. 75) werden auf wenigen Relationen Potenziale abgeleitet. Es findet aber weder eine Betrachtung von Einwohnern, Arbeitsplätzen, Schulplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Versorgungseinrichtungen statt, noch wird abgeleitet, welches Reisezeit- und Kostenverhältnis zum MIV erreicht wird, um konkrete Potenziale abschätzen. Die grobe Modal-Split Analyse lässt weite Gebiete im Rhein-Neckar-Kreise „mangels Masse“ wie Steinachtal, den Raum Sinsheim – Wiesloch oder von Weinheim Richtung Odenwald außeracht. Von daher ist es wenig verwunderlich, dass sich auch in den letzten Jahren der Nahverkehr wenig bis gar nicht nach neuen Potenzialen gerichtet hat und es im Wesentlichen den Gemeinden überlassen war, hier aktiv zu werden.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Der Entwurf enthält keine Prognose zum MIV, die Prognose zum ÖV erschöpft sich in groben Potenzialen weniger Modal-Split-Relationen (S. 75) mit der pauschalen und wenig unterlegten Aussage, dass nur bei Relationen mit einer Fahrtenzahl über 5.000 Personen pro Tag und Modal-Split-Werten unter 10% für den Nahverkehr etwas zu holen wäre. Die Potenziale z.B. aus

¹ Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 2006, S. 52

der S-Bahn Erweiterung (Mannheim – Schwetzingen – Hockenheim – Karlsruhe, Mannheim – Weinheim – Bensheim) werden überhaupt nicht betrachtet.

d) Forderungen

Die Modalsplit-Analyse muss für alle Relationen durchgeführt werden. Diese muss im Zusammenhang mit heutigen und erreichbaren Fahr- und Reisezeiten deutlich vertieft werden. Auch müssen die verschiedenen Fahrtzwecke getrennt betrachtet werden, da die Möglichkeiten zur Gewinnung im ÖV sehr unterschiedlich sind (z.B. Berufsverkehr sehr schwierig, Senioren oder Ausbildung dagegen leichter). Zudem muss der MIV prognostiziert werden und hier auch konkrete Entlastungsmaßnahmen durch den ÖPNV abgeleitet werden, weil dem Straßennetz Überlast droht bzw. die Verträglichkeit des MIV v.a. in den Innenstädten nicht mehr gegeben ist. Schließlich müssen auch Potenziale aus geänderten Lebensstilen und Anforderungen an Wohnstandorte abgeleitet werden. Hier erwarten Familien zu Recht, dass kein Taxi Mama erforderlich ist; Studierende/Berufsanfänger nehmen zunehmend auch im RNK Wohnraum in Anspruch und bewegen sich wie selbstverständlich per ÖPNV. Große Chancen bestehen bei der älteren Bevölkerung mit angepassten Angeboten und Kommunikationsstrategien. Gleichzeitig liegt aber in der Motorisierung (v.a. der Frauen im höheren Alter) ein noch nicht gänzlich abgearbeitetes strukturelles Risiko für den Nahverkehr.

3. zur Finanzierung durch die Gemeinden

a) gesetzliche Vorgaben

§ 6 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg lautet: „(1) Träger der freiwilligen Aufgabe nach § 5 sind ... die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Sieht eine Gemeinde davon ab, weiterhin entsprechend Satz 2 tätig zu werden, so wird hierdurch nicht die Verpflichtung des Aufgabenträgers begründet, diese Leistungen fortzuführen oder selbst zu erbringen.“

Und § 3 - Regionalisierung des Bundesregionalisierungsgesetzes lautet: „Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Das Nähere regeln die Länder.“

b) Probleme

Die Gemeindeorientierung der Finanzierung führt zu großen Ungerechtigkeiten, weil die Gemeinden nicht nach dem Nutzen der Leistung und auch nicht nach ihrer Wirtschaftlichkeit (z.B. viele Einsteiger aus dem Gemeindegebiet) herangezogen werden, sondern schlicht nach ihrer Flächengröße. Kleine Gemeinden mit wenig Freifläche wie Eppelheim oder Neulußheim werden damit massiv benachteiligt gegenüber Gemeinden mit z.B. viel Wald und Acker wie Oftersheim oder Hockenheim.

Auch führt diese Orientierung zu einem eher kleinräumig ausgerichteten Nahverkehr. Es ist hier verständlich, dass jede Gemeinde darin bestrebt ist, ihr Gebiet möglichst gut zu erschließen und es dabei egal ist, ob „hintenan“ liegende Gemeinden entsprechende Umwege im Kauf nehmen müssen. Insgesamt ist auffällig, dass das Liniennetz sehr langsam, sehr kleinräumig und damit in den Reisezeiten recht unattraktiv ist.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Die überwiegende Finanzierung direkt durch die Gemeinden wird im NVP-Entwurf überhaupt nicht thematisiert. Sie scheint aber weiterhin vorausgesetzt zu werden.

d) Forderungen

Nahverkehr nur nach Kassenlage der Gemeinden widerspricht der klaren Aufgabenzuweisung an den Landkreis durch das ÖPNV-Gesetz. Die Gemeinden können nur ergänzend tätig werden (z.B. Stadtbuss über Kreisstandard hinaus). Das Prinzip „Landkreis bezuschusst Aufgabenwahrnehmung durch Gemeinden“ widerspricht dem ÖPNV-Gesetz. Im Ergebnis läuft dies auf Aufgabenverweigerung durch den Landkreis hinaus. Dies entspricht auch nicht dem sonst im Land üblichen Vorgehen. Üblich ist, dass der Landkreis alles bezahlt oder wenigstens ein Grundangebot definiert und dies auch vollständig finanziert. Die Gemeindefinanzierung beschränkt sich dann auf Sonderwünsche und ergänzende Stadtbusverkehre.

Rechtsfolge der Aufgabenwahrnehmung durch die Gemeinde wäre im Übrigen, dass alle Gemeinden ihr Einvernehmen erteilen müssen: § 12 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg: *„(3) Soweit Gemeinden in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans erforderlich.“* Damit könnte jede Gemeinde den kompletten NVP blockieren.

Zu 4. Netzhierarchie/Angebotsumfang

a) gesetzliche Vorgaben

§ 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz lautet: *„Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“*

b) Probleme

Die Angebotsqualität im ÖPNV ist sehr unterschiedlich und leitet sich nicht aus den erschlossenen Einwohnerzahlen und der Bedeutung der Relation ab, sondern schlicht aus der Zahlungsbereitschaft der beteiligten Gemeinden. Von daher gibt es z.B. umfangreichere Stadtverkehre z.B. in Weinheim oder Schwetzingen mit halbstündlicher Bedienung, während Eberbach nicht einmal das selbst gesteckte Minimalziel eines Stundentaktes (S. 123 Entwurf) erreicht.

Auch im Regionalbus sind die gewählten Standards mit z.B. nur 9 Fahrtenpaaren in den Ferien ab 3.000 Einwohner wenig ambitioniert und werden fast durchweg übertroffen. Gleichwohl ist nicht sichergestellt, dass heute diese Standards tatsächlich erreicht werden (wie auch die 6 Fahrtenpaare ab 1.000 Einwohner). Umgekehrt werden aber derartige Standards massiv in Frage gestellt, wenn der tatsächliche Ist-Standard wesentlich höher ist. Denn auch dann geht die Planung an der Realität vorbei und kann nicht als systematische und zusammenfassende Planung begriffen werden.

Zudem sind heute viele Verbindungen aufgrund von Umwegen in den Gemeinden unattraktiv. Zu nennen sind

- Walldorf – Heidelberg durch Umwege in Sandhausen und HD-Kirchheim
- Heidelberg – Schwetzingen mit Umweg in Oftersheim

- Verbindung Hockenheim – Speyer mit Umweg über Neu-/Altlusheim
- Östringen/Malschenberg – Wiesloch-Walldorf Bf mit Umweg durch Wiesloch
- Sinsheim – Wiesloch mit Umweg über Angelbachtal und zudem schlecht funktionierende Anschlüsse
- Mauer – Schatthausen – Wiesloch mit Ortsbedienung in Baiertal, zudem keine Anschlüsse in Schatthausen
- Hockenheim bzw. Schwetzingen – WiWa nur nachfrageorientiert, Obwohl Verbindung MZ – UZ und damit Grundnetz 2. Ordnung. Hockenheim – Speyer fehlt ganz, obwohl Grundnetz 2. Ordnung (S. 38); Viernheim – Ladenburg fehlt ganz, obwohl Grundnetz 2. Ordnung (S. 37), Sinsheim – Aglasterhausen (- Mosbach) fehlt ganz, obwohl Grundnetz 2. Ordnung (S. 39).

Dagegen sind zahlreiche Linien in 1. Ordnung eingestuft, obwohl sie nicht Mittel- zu Oberzentrum verbinden (Z.B. Weinheim Gornheimertal, Schriesheim – Mannheim, Wiesloch – Schatthausen, Heidelberg – Wilhelmsfeld, Sinsheim – Waibstadt, Epfenbach – Reichertshausen).

Insgesamt wirkt die Linieneinteilung willkürlich und ohne jegliches System.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Die Maßnahmen im NVP-Entwurf sind äußerst knapp (S. 83 ff.) und erschöpfen sich in einer einzigen Maßnahme Ladenburg – Heddeshcim. Selbst die eklatanten Verletzungen des eigenen Bedienungsstandards (Verbindung der Mittelzentren als Achsen Grundnetz 2. Ordnung wie Mosbach – Sinsheim – WiWa – Hockenheim - Speyer, Schwetzingen - WiWa) befinden sich nur als Prüfaufträge und widersprechen damit dem gesetzlichen Auftrag, die Angebotsquantität verbindlich festzulegen.

Es wird zwar auf S. 123 NVP-Entwurf behauptet, in den Liniensteckbriefen (Anhang 7.6.) wäre verbindlich der erforderliche Angebotsumfang festgelegt, tatsächlich wird aber dort nur das heutige Verkehrsangebot beschrieben.

Zu 5. Definition verkehrsmittelübergreifende Integration

a) gesetzliche Vorgaben

§ 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz lautet: „Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

b) Probleme

Abgesehen von historisch gesicherten Anschlüssen wie Knoten Schriesheim oder Bus-/Straßenbahnanschlüssen bei gebrochenen Linien existiert im Rhein-Neckar-Kreis keine wirksame Anschlusssicherung. Das Abwarten auf (verspätete) Züge ist eher zufällig und für die Fahrgäste nicht kalkulierbar. Eine Echtzeitinformation über Anschlüsse gibt es nicht. Auch gibt es keine Systeme, die einen Zug signalisieren würde, dass er noch wenige Sekunde auf einen Anschlussbus warten müsste.

Insgesamt vermissen wir eine Auswertung der kommunizierten und gesicherten Anschlüsse, insbesondere die Auswirkungen auf das Nutzerverhalten. Neben System der Anschlusssicherung wären mögliche Reaktionen

- Änderung Fahrweg in der Zuführung auf Bahnhof
- Bevorrechtigung Bus Zu-/Abführung Bahnhof
- Anpassung Fahrzeiten

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Das Thema Anschlussherstellung und Anschlusssicherung kommt im Entwurf nicht vor, obwohl die Integration des Verkehrs eine zentrale Anforderung des Personenbeförderungsgesetzes ist. Dies widerspricht auch diametral den Planungen zu der Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar 2020 mit den neuen Linien Mannheim – Schwetzingen – Hockenheim (- Karlsruhe) und Mannheim – Weinheim (- Bensheim).

d) Forderungen

Der Nahverkehrsplan (Z.B. Liniensteckbrief) muss festlegen, wo welche Linien wie verknüpft und die Anschlüsse herzustellen sind. Zudem müssen Anschlussherstellung und –sicherheit analysiert werden und entsprechende Mängel (Anschlussverluste, keine Anschlussherstellung) beseitigt werden. Ein Nahverkehrsplan sollte auch konkrete Maßnahmen (Streckenführung, Bevorrechtigung, Netzergänzungen Straße) aufzeigen, um Anschlüsse besser zu sichern.

Zu 6. Barrierefreiheit

a) gesetzliche Vorgaben

§ 8 Abs. 3 Sätze 3 bis 5 Personenbeförderungsgesetz lauten: Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

§ 11 Abs. 3 Nr.5 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg lautet: „[Der Nahverkehrsplan] hat mindestens zu enthalten: Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.“

b) Heutige Probleme

- Zwar werden in den Ausschreibungen fast ausschließlich Niederflurbusse gefordert, jedoch müssen aus wirtschaftlichen Gründen gerade auch im Schülerverkehr Hochflurbusse zugelassen werden. Zudem sind bestimmte Bündel noch nicht ausgeschrieben bzw. bislang eigenwirtschaftlich vergeben worden. Dauerhaft muss gewährleistet sein, dass auch im Schülerverkehr mindestens ein Kurs (Taktfahrt) als Niederflurbus verkehrt.

- Aus wirtschaftlichen Gründen (Dieselverbrauch) und auch Bequemlichkeit wird das Kneeling nicht überall angewandt. Dies erschwert den Zugang zum Bus unnötig. Auch treten immer wieder Probleme mit dem Bedienen der Klapprampe auf. Der VCD sieht die Ursache in einer letztlich unzureichenden Überwachung des ausgeschriebenen Verkehrs.
- E-Scooter und schwere Rollstühle sind ausgeschlossen
- Es gibt keine Fahrplanauskunft für Blinde im VRN per Internet
- Die Echtzeitauskunft im VRN ist unterentwickelt und Umleitungsfahrpläne sind nicht sicher gepflegt. Zudem gibt es nach wie vor zu viele Fehler bei der Mastzuordnung. Anschlüsse werden nicht gesichert, die gerechneten Anschlüsse in der VRN Auskunft sind meist Zufallsanschlüsse und nehmen keinerlei Rücksicht auf mögliche Barrieren (Bewegung, Orientierung)
- Soweit optische/dynamische Abfahrtsinformationen vorhanden sind, haben diese i.d.R. keine Sprachausgabe. Aus Sicht der Anwohner/wartenden Fahrgäste ist dies durchaus sinnvoll, es sollte aber Möglichkeit bestehen, diese Infos auf die Endgeräte von z.B. blinden/sehbehinderten Nutzern zu übertragen
- Fahrpläne sind schon für Normalintelligente schwer verständlich (Beispiele v.a. Fußnoten, abweichende Haltestellen). Callcenter (Fahrplanauskunft) ist wenig hilfreich, da nur vom Computer ablesend (kann z.B. die Frage „Auf welcher Seite hält der Bus oder wie komme ich vom Löwen zur Krehl Klinik“ nicht beantworten²)

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Der Entwurf behandelt die Barrierefreiheit auf sechs Seiten, wovon sich aber der Großteil auf den SPNV und die Haltestellen beziehen. Letztere liegen nicht in direkter Geltung eines Nahverkehrsplans. Bei den Fahrzeugstandards wird auf den gemeinsamen NVP des VRN – Ergänzung 2013 verwiesen, der aber für „einzelne Verstärker“ ohne nähere Definition sowie für alle Bestandsfahrzeuge Abweichungen zulässt. Damit sind leider viele Themen der vollständigen Barrierefreiheit nicht abgedeckt und es besteht ein erhebliches Kostenrisiko für Kreis und Gemeinden. Denn möglicherweise ist die „vollständige Barrierefreiheit“ ein einklagbares Recht ist, und nur über einen rechtsgültigen Nahverkehrsplan können Ausnahmen festgelegt werden. Diese müssen konkret räumlich und zeitlich benannt sein. Eine Aussage „soweit topografisch, technisch oder gar organisatorisch nicht möglich“ ist rechtlich sehr riskant, da dies keine konkrete Festlegung von Ausnahmen ist.

d) Forderungen

- Es ist zu definieren, welche Rollstühle mitgenommen werden können. Dies gilt auch für Ruftaxiverkehre, da sie Bestandteil des Liniensverkehrs sind. Daneben ist ein gesondertes Beförderungssystem (Fahrdienst) für alle Gruppen von Menschen mit Behinderungen vorzuhalten, die nicht über den Liniensverkehr abgedeckt werden können. Dieses System muss einen adäquaten Ersatz bilden und muss finanziell erschwinglich sein.
- Fahrplanauskunft/Info für Blinde über Endgeräte (Smartphone). Auf die Forderung der Ausstattung aller Haltestellen mit optischen/akustischen Informationen muss aus Kostengründen verzichtet werden. Für kognitiv eingeschränkte Menschen muss eine Assistance zur

² Löwen gibt es vielleicht gar nicht mehr, ist aber umgangssprachlich die klare Ortsbezeichnung und Krehl-Klinik heißt bei der RNV „Medizinische Klinik“.

Verfügung stehen. Gerade mit elektronischen Endgeräten sind hier kostengünstige Lösungen möglich („elektronischer Fahrtbegleiter“).

- Die Rechtsfolge nicht barrierefreier Haltestellen könnte sein, dass die Haltestelle ggf. auch zu verlegen ist und hier im Busbetrieb Mehraufwand entsteht. Daher muss die Frage „Erreichbarkeit des Busses“ umfassend untersucht werden. Auf der sicheren Seite sind Lösungen, bei denen der Bus auch barrierefrei vom Straßenniveau erreicht werden kann: Daher ist neben der Rampe (ausreichende Länge!) v.a. auch das Kneeling (Fahrzeugabsenkung) von großer Bedeutung.

- Auch im Schülerverkehr muss mindestens eine Fahrt (Grundtakt) niederflurig sein; ggf. ist es sinnvoll, die Verstärkerbusse ausschließlich nur gegenüber den Schülern zu kommunizieren, um hier nicht unnötig zu verwirren.

Zu 7. Definition Umweltstandards

a) gesetzliche Vorgaben

§ 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz lautet: „Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

b) Probleme

- Es werden bei den Bussen jeweils nur die gültigen europaweiten Abgasnormen gefordert. Ambitionierte Standards, die insbesondere für Buslinien in höher belastete Gebiete wie Heidelberg, Mannheim, Schwetzingen, Weinheim oder Wiesloch/Walldorf notwendig werden, finden sich nicht, zumal jeweils bis zu 10 Jahre alte Busse zugelassen ist, was faktisch nur Euro III bedeutet.

- Das gleiche gilt für die Lärmemissionen. Der gemeinsame Nahverkehrsplan/Ergänzung 2013 enthält keine Vorgaben mehr. Auch nach den Ausschreibungen wurden teilweise sehr laute Busse festgestellt, da die gesetzlichen Vorgaben für Motorraumkapselung unzureichend sind und zu lärmarmen Reifen gar nicht bestehen.

- Der Ausbau des Nahverkehrs sollte auch der Reduzierung des MIV dienen. Hierzu bräuchte es konkrete Verkehrsmodelle, um einzelne Maßnahmen zu bewerten³. Dies wurde bisher nicht in Angriff genommen und ist auch im NVP-Entwurf nicht vorgesehen.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Der Entwurf verweist lediglich auf die Umweltstandards im gemeinsamen Nahverkehrsplan des VRN. Hierbei werden aber nur die gesetzlichen Minimalstandards genannt. Weiterhin enthalten zumindest bisher die Vorgaben des VRN keine Begrenzung des Lärms. Mit Motorraumkapselung und lärmarmen Reifen stehen entsprechende Möglichkeiten zur Verfügung. Daneben würden natürlich Elektrobusse erhebliche Reduktionen bewirken.

³ Soweit überhaupt Bewertungen erfolgten, so war dies für Investitionen in des S-Bahn-Netz (Haltestellen). Die Wirkung des Bus(Zubringer)Verkehrs wurde dabei aber meist ausgeblendet.

Zudem sind die Vorgaben zu Fahrzeugstandards lediglich im Anhang 7.1 unter Anforderungsprofil genannt. Es bleibt daher unklar, ob sie damit überhaupt Gegenstand des Nahverkehrsplan sind.

d) Forderungen

Der Nahverkehrsplan sollte regeln, in welchen Gebieten welche Umweltstandards bei den Fahrzeugen erforderlich sind. Dies ist mit den Luftreinhalteplänen und sonstigen Umweltaktionsplänen der Gemeinden abzustimmen.

Zu 8. Fahrpreise

a) gesetzliche Vorgaben

§ 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz lautet: „Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Damit ist auch geregelt, dass der Tarif als wesentliches Qualitätsthema des ÖPNV in einem NVP geregelt werden kann (und eigentlich auch muss, da nicht erschwinglicher Nahverkehr, keine öffentliche Interessen erfüllen kann).

b) Probleme

Der VRN ist im Bereich der Zeitkartenbindung vorbildlich und hat erschwingliche netzweite Mobilität sichergestellt. Tatsächlich werden aber seit 10 Jahren diese Netzkartenpreise (Jobticket, Maxx-Ticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar-Ticket) überdurchschnittlich erhöht und das Abspringen von Kunden in Kauf genommen. Insbesondere erschwingliche Mobilität auf kürzeren Strecken sowie die Interessen der nicht täglich Reisender geraten ins Hintertreffen. Teilweise wird mit dem E-Tarif versucht, hier entgegenzuwirken, eine konsistente Strategie der Kundenbindung ist aber nicht erkennbar. Da der Fahrpreis integraler Bestandteil der Abwägungsfrage Preis/Leistung ist, kann ein Nahverkehrsplan nicht ohne diese Analyse auskommen.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Der VRN-Tarif wird in Kap. 4.1 (S. 34) als Anforderung gesetzt, es wird aber nirgends geklärt, wie dieser zustande kommt (bisher keine Bindung an Gemeinwohl, sondern unternehmerische Entscheidung des URN). Es wird auch an keiner Stelle analysiert, ob und inwieweit der Tarif gerecht ist, einer höheren Nutzung entgegensteht und auch soziale Aspekte hinreichend beachtet. Denn Verkehrsangebote können nur zu erschwinglichen Tarifen einen öffentlichen Zweck (ausreichende Bedienung) erfüllen. Ansonsten könnte argumentiert werden, zu einen Taxitarif bekommt man jede gewünschte Fahrplandichte und man bräuchte gar keinen Nahverkehr.

d) Forderung

Der Tarif muss v.a. im Hinblick auf jährliche Steigerung, aber auch im Hinblick auf die Belastungsfähigkeit bestimmter gesellschaftlichen Gruppen im Nahverkehrsplan definiert werden. Dies gilt auch zur Untersuchung und Beseitigung möglicher Tarifungerechtigkeiten.

Zu 9. Wirtschaftlichkeit

a) gesetzliche Vorgaben

§ 11 Abs. 4 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg lautet „Im Nahverkehrsplan sollen geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.“

b) Probleme

In der Regel scheitert ein Ausbau des Nahverkehrs meist an Finanzierungsschwierigkeiten der Gemeinden. Dabei können diese meistens gar nicht erkennen, ob und wie Kosten entstehen und ob und wie Erlöse richtig zugerechnet werden. Die Planung v.a. der Linienbündel ist eine Blackbox für die Gemeinden und teilweise auch von der Angebotswillkür der Bieter abhängig (ob sie glauben, auf bestimmte Optionen einen guten oder eher schlechten Preis anbieten zu müssen).

Diese Blackbox resultiert aus fehlendem Controlling seitens Kreis und VRN. Leistungen werden an der betriebswirtschaftlichen Realität vorbei mit einfachen km-Sätzen berechnet, obwohl die tatsächlichen Kosten davon abhängen, ob vorhandene Fahrer/Busse die Leistung erbringen können (dann nur Grenzkosten) oder völlig neue Leistungen notwendig werden. Auch ist es ein großer Unterschied, ob ein Bus in einer Lohnstunde nur 10 km fährt oder 30. Ähnlich verhält es sich mit Fahrzeuggrößen, auch hier spielt es einen erheblichen Unterschied, ob ein Gelenkbus oder nur ein Kleinbus gefordert wird

Für die Wirtschaftlichkeit ist zudem entscheidend, wie Neuerungen in den Bestand integriert werden. Werden diese als reines „Add-on“ gesehen, ist meist klar, dass diese völlig unwirtschaftlich werden. Wird dagegen der Bestand geschickt überplant, kann ggf. sogar ohne neue Kosten eine Angebotsverbesserung erreicht werden. Daher ist es unerlässlich, dass eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung möglichst konkret auf Basis von Umläufen/Abwicklungsgeschwindigkeiten vorgenommen wird und auch die Potenziale in Betracht gezogen werden.

c) Behandlung im Entwurf Nahverkehrsplan

Im Entwurf sind die Kosten nur sehr oberflächlich (S. 116) und die Erlöse gar nicht betrachtet. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung erfolgt nicht. Für die Investitionen werden durchweg „k.A.“ genannt (S. 116).

d) Forderungen

Eine seriöse Beurteilung eines Nahverkehrsplans ist nur möglich, wenn das Angebot durchgerechnet ist. Hierzu müssen Kosten und Erlöse auf solider Grundlage abgeschätzt werden. Bei den Kosten ist v.a. von Bedeutung:

- Produktive Linien (hohe Umlaufgeschwindigkeit, z.B: Schnellbus) vs. unproduktive Linien (niedrige Umlaufgeschwindigkeit z.B. Stadtbuss, hoher Bedarf an Fahrzeugen wegen Spitze, z.B. Schülerverkehr)
- Entwicklung der Wettbewerbspreise bei Ausschreibungen
- Fahrzeuganforderungen

Bei den Erlösen ist die Nachfrageprognose von großer Bedeutung. Diese muss nicht nur für neue Maßnahmen erfolgen, sondern müsste für alle Linienbündel unter Einschluss der Demografie und sonstigen Entwicklungen erfolgen.

Zu 10. Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung ist gesetzlich nicht vorgeschrieben, allerdings hat sich der Rhein-Neckar-Kreis diese auf die Fahne geschrieben. Jedoch lief sie weitgehend ins Leere, da die Bürger keinerlei Anknüpfungspunkte für ihre Vorschläge hatten. Weder gab es eine Mängelanalyse, noch ein Anforderungsprofil, das man kommentieren hätte können. Stattdessen wurden in den Auftaktworkshops allgemeine Themen der Mobilität besprochen, die nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplans sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Felix Berschin

Vorstandssprecher des Verkehrsclubs Deutschland Regionalverband Rhein-Neckar e.V.