

20 Jahre VRN ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim

Werner Schreiner
Geschäftsführer
des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar



Einfach ankommen.



ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim - ein Aufgabenschwerpunkt

➤ Siehe Grunddatenliste

1979

Nahverkehrsgemeinschaft



1984 Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)



Oberbürgermeister Werner Ludwig unterzeichnet im Mannheimer Reif-Museum den Vertrag über die Gründung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Dahinter von links: Landrat Ernst Bartholomé (Landkreis Ludwigshafen), Oberbürgermeister Christian Rößkopf (Speyer), Oberbürgermeister Rainhold Zundel (Heidelberg), Landrat Karl-Heinz Deutsch (Kreis Bad Dürkheim), Oberbürgermeister Gerhard Wilder (Mannheim) und Landrat Albert Neckenauer (Rhein-Neckar-Kreis). Foto: Heinrich

Zweckbündnis auf Zeit soll Nahverkehr für den Bürger wieder attraktiv machen

Oberbürgermeister und Landräte der Rhein-Neckar-Region gründen Zweckverband Verkehrsverbund

Im zweiten Anlauf ist es geglückt: Die Oberbürgermeister und Landräte von zehn Städten und Landkreisen der Rhein-Neckar-Region gründeten gestern im Mannheimer Reif-Museum den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN). Wichtigstes Ziel dieses Zweckverbandes ist die Vorbereitung eines gemeinsamen Tarif- und Verkehrsverbundes in der Rhein-Neckar-Region, der am 1. Juli 1986 aus der Taufe gehoben werden soll. Die Gründung des Zweckverbandes hatte sich verzögert, weil der Landkreis Bergstraße vor einigen Wochen kurzfristig erklärt hatte, daß er nicht beitreten werde (wir berichten auch auf Seite eins).

Oberbürgermeister Dr. Werner Ludwig, der als Vorsitzender der bereits bestehenden Nahverkehrsgemeinschaft Rhein-Neckar die konstituierende Sitzung leitete, ließ keine Zweifel aufkommen: Die Gründung des Zweckverbandes sei nur ein erster Schritt, das alles höre sich ja recht gut an, die Arbeit beginne aber jetzt. Um zu einem attraktiveren Verkehrsangebot für die Bevölkerung der Rhein-Neckar-Region zu kommen, seien vorläufige Verhandlungen mit der Bundesregierung, den Landesregierungen und mit der Deutschen Bundesbahn notwendig. Mit kleinen Schritten und Zwischenlösungen müsse man sich vorerst begnügen. Ludwig: „Wir dürfen nicht von den großen Schritten reden und die kleinen nicht tun.“

Ausdrücklich betonte der Ludwigshafener Oberbürgermeister, daß mit dem

Zweckverband keine neue große Verwaltung geschaffen werden soll. Ein Mindestmaß müsse genügen, zumal die Selbständigkeit der betroffenen Verkehrsunternehmen keinesfalls beschnitten werden dürfe. Sein Dank galt in diesem Zusammenhang dem Raumordnungsverband Rhein-Neckar und der Mannheimer Stadtverwaltung, die Arbeitskräfte zur Verfügung stellten. Den zehn Mitgliedern des Zweckverbandes entsandene lokale Verwaltungskontakts-

Der Landrat des Rhein-Neckar-Kreises, Albert Neckenauer, forderte dazu auf, die Öffentlichkeit ausführlich über die bevorstehende Arbeit des Zweckverbandes zu informieren. Die zu lösenden Probleme seien äußerst schwierig, dies müsse der Bürger wissen. Der Mannheimer Bürgermeister Dr. Norbert Egger, der von der Versammlung einstimmig zum Verbands-

vorsitzenden gewählt wurde, erklärte, daß sich die beteiligten Städte und Landkreise ein großes Ziel gesteckt hätten. Man dürfe sich keinen Illusionen hingeben, dem Verb. stehe eine harte Bewährungsprobe bevor.

Karl-Heinz Deutsch, Landrat des Kreises Bad Dürkheim, nannte die Gründung des Zweckverbandes einen ungewöhnlichen Vorgang. Hier hätten sich zehn völlig unterschiedlich strukturierte Gebietskörperschaften mit verschiedenen Interessenlagen zusammgefunden. Der Zweckverband sei keine Liebesheirat sondern eine Veranlassung, ein Zweckbündnis auf Zeit. Es sei viel Mut, guter Wille und auch Glück notwendig, um in zwei Jahren nicht unverrichteter Dinge auseinanderzugehen. Die Versammlung wählte ihn und Albert Neckenauer zu Stellvertretern von Bürgermeister Dr. Norbert Egger.

Dr. Ernst Bartholomé, Landrat des Kreises Ludwigshafen, begrüßte die Gründung des Verbandes, gab im Auftrag seines Kreistages aber gleichzeitig eine Erklärung ab: Der Kreis Bergstraße soll bei einem späteren Beitritt zum ZRN einen angemessenen finanziellen Beitrag leisten. hub

1986 Gemeinschaftstarif für Zeitkarten



Start des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar am 1.12.1989

18.11.89 269

So sieht der Wabenplan für die Verbandsgemeinde Lambrecht, Neustadt und die Verbandsgemeinde Deldesheim aus. Jede Wabe, durch die der Kunde fährt, zählt beim Fahrpreis. Von Lambrecht nach Neustadt sind es also zwei Waben, von Weidenthal nach Neustadt drei, von Speyerbrunn nach Neustadt fünf Waben.

Weidenthal am Westrand des Verbunds

Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Bus und Bahn in Verbandsgemeinde Lambrecht durch fünf Waben

LAMBRECHT (Hf). Die neuen Tarife innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar, die am 1. Dezember in Kraft treten, bringen Bewohnern der Verbandsgemeinde Lambrecht teilweise Preisvorteile. Dies gilt aber nicht für alle Entfernungen. „Verlierer“ sind in jedem Fall die Besitzer von Senioren- und Juniorseniorenplätzen: diese verlieren im Verkehrsverbund ihre Gültigkeit. Die Verbandsgemeinde Lambrecht liegt am Westrand des Verbundgebietes. Dies bedeutet: Wer von Weidenthal in östlicher Richtung fährt, braucht eine Verbundfahrkarte (wenn er im Verbundgebiet bleibt), wer westlich fährt, nach Kaiserslautern oder auch nur bis Frankenstein, fährt mit einer Fahrkarte der Bundesbahn.

Grundsätzlich neu ist im Verkehrsverbund, wie mehrfach berichtet, die Aufteilung in Waben. In fünf Waben verlaufen die Bus- und Bahnstrecken innerhalb der Verbandsgemeinde Lambrecht. Nicht mehr die Zahl der Kilometer, sondern die Zahl der durchfahrenen Waben ist für den Preis verantwortlich. Das kann je nach Zusammensetzung der Waben zu Preisvor- und Nachteilen führen im Vergleich zu den bisherigen Tarifen der Bahn. Ein Vorteil ist in jedem Fall, daß mit dem Verbundfahrerschein Busse, Bahnen und Straßenbahnen im Verbundgebiet benutzt werden können. Beispiel: In Elmstein kann der Kunde mit dem Bus losfahren, in Neustadt in den Zug steigen nach Ludwigshafen, dort in die Straßenbahn umsteigen und in einen Vorort fahren – alles mit einer Karte.

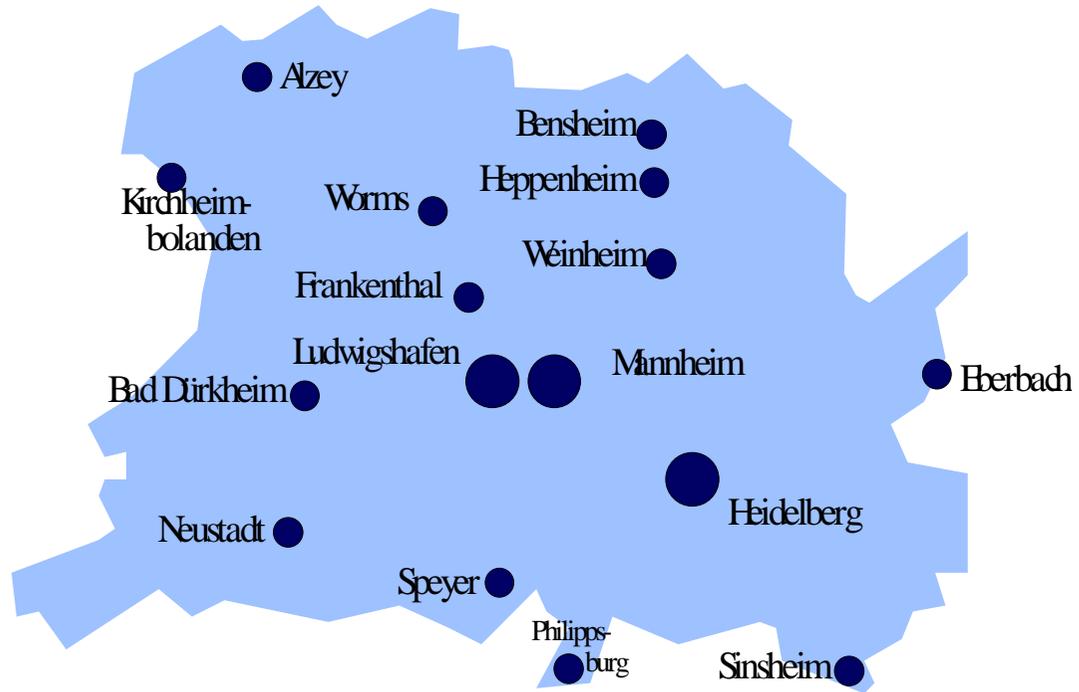
Einzelkarten sind in den Bussen und an Automaten erhältlich, die jetzt überall an den Bahnhöfen umgestaltet werden müssen. Sie gelten nur in zuschlagfreien Zügen der Bahn. Sie müssen vom Kunden entwertet werden: entweder in den grauen Entwerter-Säulen, die neben den Fahrkarten-Automaten aufgestellt werden oder beim Entwerter in den Bussen. Ohne Entwertung ist der Fahrerschein ungültig.

Der Verkehrsexperte des Kreises Bad Dürkheim, Werner Schreiner, legte am Donnerstag im Verbandsgemeinderat eine Tabelle vor, aus der ersichtlich wird, wie sich die bisherigen Fahrpreise von den neuen unterscheiden. Für Lambrecht, Frankeneck, Lindenberg und Neidenfels – diese Orte liegen in der Wabe 121 – gilt, daß nach Neustadt durch zwei Waben gefahren wird: Fahrpreis 2,30 Mark. Frankenecker müssen dafür bisher 2,80 Mark bezahlen. Von 2,80 auf 2,30 Mark verbilligt sich auch die Fahrt von Lambrecht nach Weidenthal. Die Fahrt von Lambrecht nach Ludwigshafen, zur BASF oder nach Mannheim verteuert sich von 7,60 Mark auf 7,90 Mark. Um 30 Pfennige billiger wird die Fahrt in die Kreisstadt Bad Dürkheim (5,30 Mark).

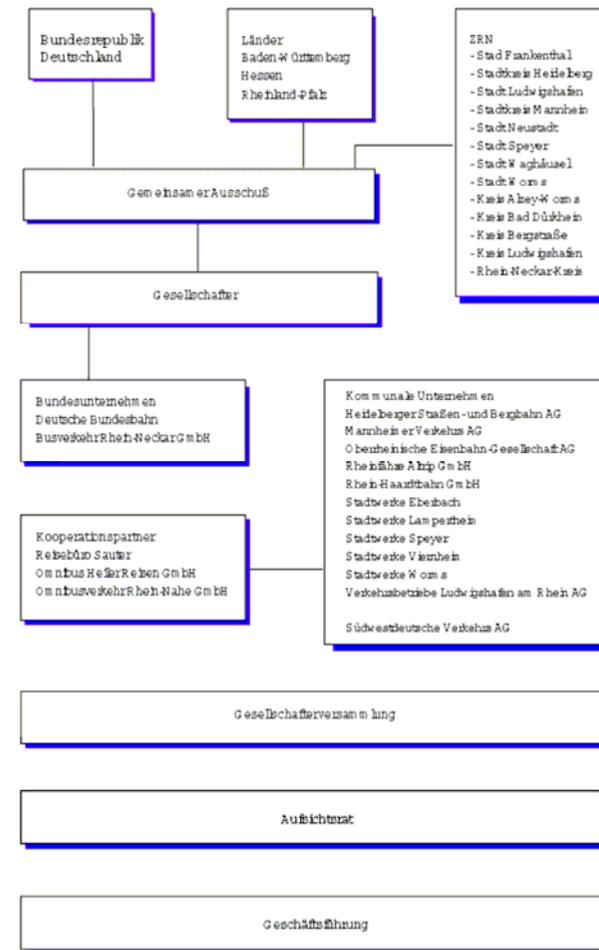
Ebensoviel kostet die Fahrt von Lambrecht nach Wachenheim, die bisher nur 4,20 Mark kostet. Für kurze Fahrten innerhalb von bis zu drei Waben kann der Kunde preisünstigere Mehrfahrerscheine kaufen. Beispiel: die einfache Fahrt von Weidenthal nach Lambrecht oder von Lambrecht nach Neustadt kostet dann bei zwei Waben nur 1,70 Mark statt der 2,30 Mark für den Einzelfahrerschein.

Die flächenmäßig größte Ortsgemeinde, Elmstein, ist in zwei Waben aufgeteilt. Elmstein, Appenthal, Iggelbach gehören zur Wabe 140, die Ortsteile Mückenwiese, Speyerbrunn und Schwarzbach zur Wabe 130. Dies bedeutet, daß diese Ortsteile für die Fahrten nach Lambrecht, Neustadt und weiter auch einen höheren Fahrpreis (eine Wabe mehr) zahlen müssen. Beispiel: von Elmstein nach Neustadt (vier Waben) kostet der Fahrchein 5,30 Mark, von Speyerbrunn (fünf Waben) hingegen 5,90 Mark. Neu für Monatskartenbesitzer: Sie müssen ab 1. Dezember im Besitz einer Kundenkarte des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar sein, um Wochen- oder Monatskarten zu bekommen. Die Monatskarten werde tendenziell eher billiger: Von Lambrecht nach Ludwigshafen kostet eine Monatskarte im Verkehrsverbund 154 statt bisher 166 Mark, eine Schülermonatskarte 116 statt bisher 123 Mark.

Verbundgebiet 1989



Organisation VRN, vor der Umstrukturierung des VRN (1996)

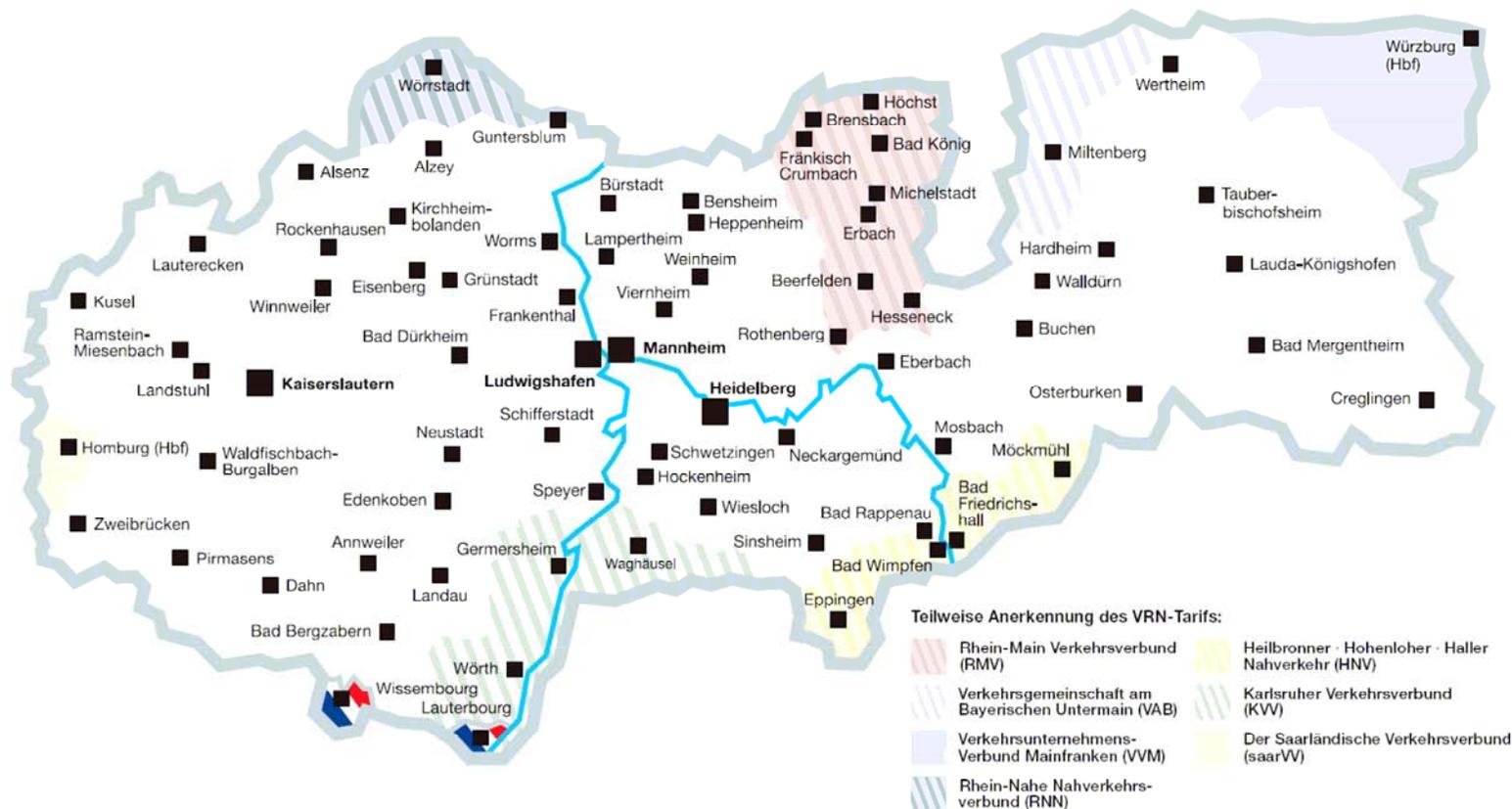


gez. 3.4.1992, W. Zott

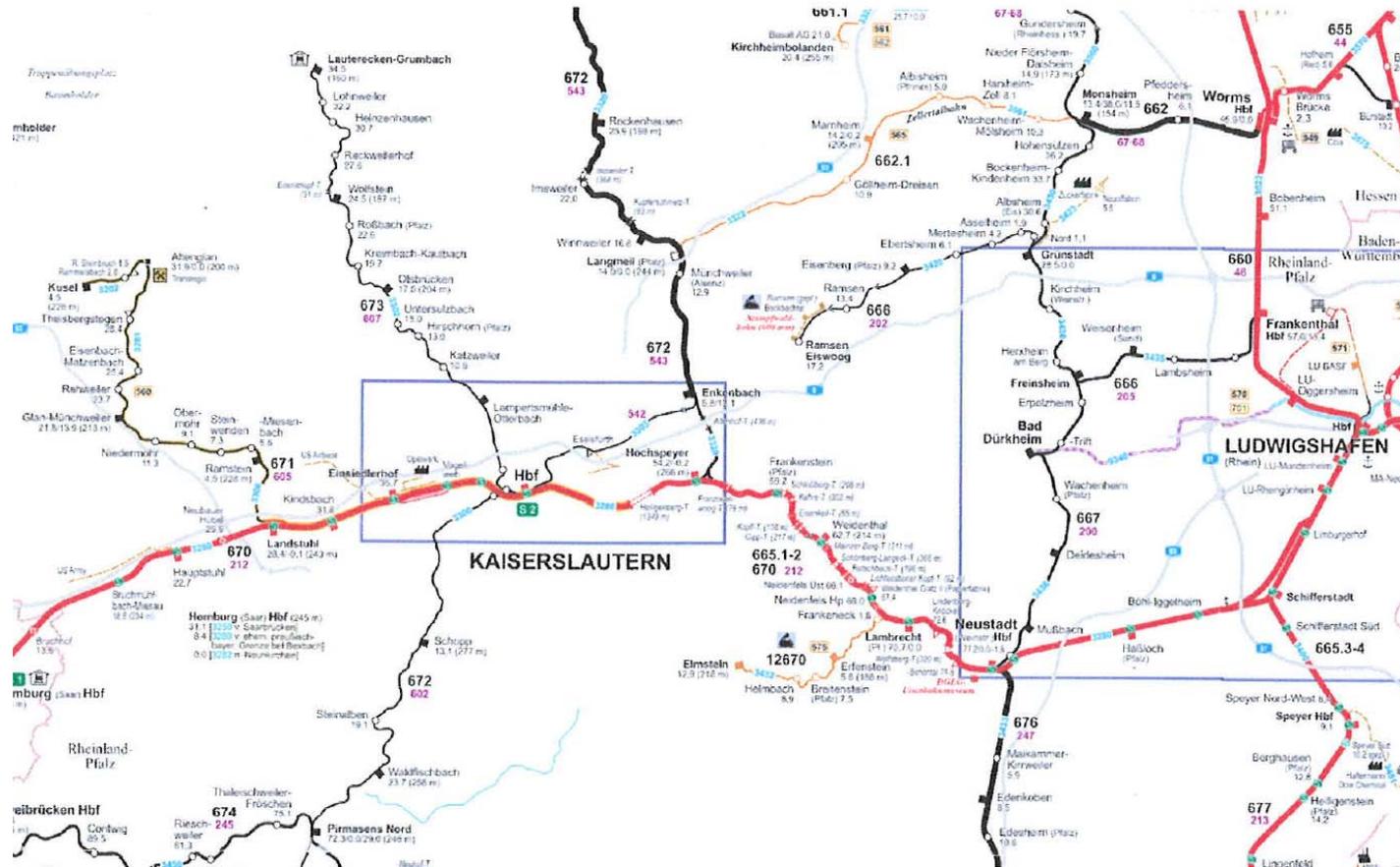
Organisation heute



Verbundgebiet heute



Kreis Bad Dürkheim



Ziel des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar

Schaffung, Erhaltung eines attraktiven und damit wettbewerbsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs als Infrastrukturbestandteil einer zukunftsfähigen Lebens- und Wirtschaftsregion (Verbundgebiet)

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Arbeitsschwerpunkte

- Nahverkehrs- und Angebotsplanung
- Kundeninformation
- Qualitätsmanagement
- S-Bahn Rhein-Neckar
- Tarifmanagement / Tarifgestaltung
- Vergabeverfahren