

***Nahverkehrsplan  
Stadt Mannheim***

**2018**



# ***Nahverkehrsplan Stadt Mannheim 2018***

Mannheim, 20. Dezember 2018



## Vorwort zum Nahverkehrsplan 2018

Der zweite Nahverkehrsplan der Stadt Mannheim umfasste den Planungszeitraum bis 2008 und hat die Entwicklung des ÖPNV in den vergangenen Jahren geprägt. Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dient zum einen der Bilanzierung der Planumsetzung seit 2004 und zum anderen der zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Nahverkehrs- und Mobilitätsangebotes in unserer Stadt. Die Stadt Mannheim hat in der Vergangenheit und insbesondere in den letzten Jahren bereits einiges unternommen, um den Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) zu fördern. So erfolgte beispielsweise im Sommer 2016 mit der Inbetriebnahme der neuen „Stadtbahn Mannheim Nord“ der letzte Lückenschluss im Mannheimer Stadtbahnnetz. Seitdem haben im Norden der Stadt weitere rund 40.000 Menschen Anschluss an die Stadtbahn.

Aktuell steht die Stadt Mannheim vor großen umwelt- und verkehrspolitischen Herausforderungen, beispielsweise die nachhaltige Verbesserung der Luftqualität in Mannheim und das Hochstraßenprojekt in Ludwigshafen.

Um diese Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen, ist der neue Nahverkehrsplan als ein wichtiger Baustein im Zusammenwirken mit weiteren Maßnahmen (Green City Masterplan, das Projekt „Modellstadt Mannheim“, Luftreinhalteplan, Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020) zu nennen und eine wichtige Grundlage für die anstehende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes.

Die Stadt Mannheim setzt vor allem auf Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr sowie auf innovative und effiziente Ansätze zur Integration der „letzten Meile“ durch multimodale Mobilitätsangebote. Weiterhin sollen gezielte Anreize zu einer nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen. Zu den dringenden ÖPNV-Maßnahmen der kommenden Jahre gehört aus diesen Gründen, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Mannheim Hauptbahnhof und Käfertal Bahnhof zu erhöhen. Diese Bauvorhaben sind Voraussetzung für die Erschließung der in Aufsiedlung befindlichen Konversionsflächen mit einer Stadtbahn. Hier ist insbesondere die Errichtung einer neuen Stadtbahnlinie (Konversionslinie) zur Anbindung der Neubaustrecken auf FRANKLIN und im Glücksteinquartier hervorzuheben. Durch diese Erweiterungen und Ausbaumaßnahmen der Stadtbahn bzw. im Vorfeld die Anbindung durch möglichst emissionsarme Busse sucht die Stadt Mannheim den Anteil an Wegen, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, zu erhöhen.





Großes Potential besteht in der innovativen und smarten Verbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs. Hierfür sollen die Chancen im Bereich der Digitalisierung genutzt werden. Ziel ist es, den Menschen nahtlose Übergänge zwischen den einzelnen Mobilitätsarten (ÖPNV, Car- und Bikesharing, Fuß- und Radverkehr) zu ermöglichen. Dabei sollen insbesondere Alternativen zum privaten Fahrzeug im Mittelpunkt stehen. Hierbei spielen in der Personenbeförderung insbesondere die sogenannte „erste und letzte Meile“ eine besondere Rolle, da der Auslastungsgrad der Transportträger bei der Ver- und Entsorgung mit der Nähe zur Quelle bzw. zum Ziel sinkt und im letzten Abschnitt der Transportkette die Bündelung immer schwieriger wird. Aus diesen Gründen setzt Mannheim auf elektromobile und digitale Lösungen zur kleinräumigeren Verteilung von Personen, wie beispielsweise Shuttle-Services.

Die verkehrlichen Herausforderungen einer Großstadt wie Mannheim können nur in enger Kooperation mit den Nachbarkommunen gelöst werden. Im ÖPNV ist die regionale Zusammenarbeit im Rahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar die Basis jeder erfolgreichen Entwicklung. Auch die dritte Generation der Nahverkehrspläne beruht daher auf eine verbundweiten Rahmenvorgabe des VRN und wird in einem gemeinsamen Nahverkehrsplan für das Gesamtverbundgebiet zusammengefasst werden.

Der Erfolg des gemeinsamen Vorgehens im ÖPNV der Region spiegelt sich in den stabilen Fahrgastzahlen und den Einnahmewüchsen innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar wider. Dazu trägt auch das zeitgemäß im Sinne der Nachhaltigkeit weiterentwickelte Tarifsystem des Verkehrsverbundes wie die Zuwächse bei der Nutzung digitaler Vertriebswege zeigen.

Auch in Zukunft setzt die Stadt Mannheim auf die regionale Zusammenarbeit bei der Konzeption des Gesamtverkehrsangebotes und die darauf aufbauende Fortentwicklung des städtischen Stadtbahn- und Busnetzes.

Christian Specht  
Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim  
Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar  
Vorsitzender des Planungsausschusses im Verband Region Rhein-Neckar



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>9</b>		
<b>2. Vorgehen</b> .....	<b>11</b>		
<b>3. Sachstandsbericht zur Umsetzung des NVP 2004 – 2008</b> .....	<b>12</b>		
3.1 Evaluierung der Maßnahmenumsetzung .....	12		
3.2 Umsetzung der Maßnahme „Stadtbahn Nord“ .....	14		
3.3 Aktuelle Betriebsleistung .....	15		
<b>4. Grundlagen der Angebotskonzeption</b> .....	<b>16</b>		
4.1 Ziele des Aufgabenträgers .....	16		
4.2 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen .....	17		
4.3 Mobilitätsverhalten der Mannheimer Bevölkerung .....	19		
4.4 Bevölkerungsentwicklung – Demographischer Wandel .....	20		
4.5 Verkehrsnachfrage .....	22		
4.5.1 Pendlerströme .....	22		
4.5.2 Nachfrage im SPNV und ÖPNV .....	26		
4.6 Probleme im Betriebsablauf .....	34		
4.7 Potenzialanalyse .....	35		
4.7.1 VRN-Potenzialanalyse (regionale Verkehrsrelationen) .....	35		
4.7.2 MarktSELECT-Analyse (innerstädtische Potenziale) .....	35		
4.7.3 Potenzielles Fahrgastwachstum durch Siedlungs- und Gewerbeentwicklung (insbesondere Konversionsflächen) .....	35		
4.7.4 Weitere Potenziale zur Fahrgaststeigerung .....	40		
<b>5. Angebotskonzeption</b> .....	<b>41</b>		
5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....	41		
5.2 Maßnahmen Stadtbahn .....	44		
5.2.1 Erschließung Konversionsflächen – Konversionsnetz .....	44		
5.2.2 Stadtbahnführung um die westliche Oberstadt .....	52		
5.2.3 Geändertes Betriebskonzept Bauphase Projekt LU City West .....	53		
5.2.4 Splittung des Linienverlaufs Linie 6/6A .....	55		
5.3 Maßnahmen Busangebot .....	56		
5.3.1 Konversionsflächen .....	56		
5.3.2 Planung und Umsetzung der verbesserten Anbindung von Seckenheim und Friedrichsfeld .....	60		
5.3.3 Konzept zum grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebot im Bereich Rheinau, Neckarau und Linienbündel „Schwetzingen/ Hockenheim“ .....	61		
5.3.4 Verstärkung der tangentialen Buslinie 50 durch Einbindung der Linie 45 .....	62		
5.3.5 Maßnahmen zur Linie 60 .....	63		
5.3.6 Angleichung Takt des Busverkehrs an Stadtbahn .....	63		
5.4 Flankierende Maßnahmen .....	64		
5.4.1 Beschleunigung des ÖPNV .....	64		
5.4.2 Echtzeitinformationen .....	64		
5.4.3 Zielgruppenspezifische Tarifangebote und Marketing .....	64		
5.4.4 Kurzstreckentarif .....	64		
5.4.5 KombiTicket für Großveranstaltungen .....	65		
5.4.6 Verbindliche Job-Ticket-Regelungen bei Unternehmens-Neuansiedlungen .....	65		
5.4.7 Maßnahmen zur Verbesserung der Zuwegung .....	65		
5.5 Barrierefreiheit .....	66		
5.5.1 Maßnahmen zur Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV .....	67		
5.5.2 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen .....	68		
5.6 Mobilitätsmanagement .....	70		
5.6.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	70		
5.6.2 Mobilitätsmanagement für Schulen .....	71		
5.6.3 Mobilitätsmanagement für Senioren .....	71		
5.6.4 Mobilitätsmanagement für Neubürger .....	71		
5.7 Ergänzende Mobilitätsangebote .....	71		
5.7.1 Bike and Ride (B+R) .....	71		
5.7.2 Park and Ride (P+R) .....	74		
5.7.3 Sharing-Systeme .....	74		
5.7.4 Prüfung des Einsatzes von On-Demand-Shuttle-Verkehren für eine feinmaschige Erschließung in Stadtbereichen .....	80		
5.7.5 Stadtteilbezogene Betrachtung .....	80		
<b>6. Vergabe/Linienbündelung</b> .....	<b>86</b>		
<b>7. Anhang</b> .....	<b>87</b>		
Anlage 1: Verknüpfungspunkte			
Anlage 2: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen			
Anlage 3: Carsharing-Angebot			
Anlage 4: Liniensteckbriefe			



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Elemente des Nahverkehrsplans ..... 11	Abbildung 18: Einzelziele, Konversionsflächen und Einwohnerentwicklung ..... 36	Abbildung 35: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 65 (als Vorlaufbetrieb vor dem Bau der Stadtbahnstrecke) ..... 57
Abbildung 2: Linienweg Stadtbahn Nord (4/4A) mit angepasstem Busverkehr ..... 15	Abbildung 19: Arbeitsplatzschwerpunkte und Gewerbeentwicklung ..... 39	Abbildung 36: Entwurf zur Busanbindung Konversionsfläche Spinelli ..... 58
Abbildung 3: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV ..... 18	Abbildung 20: Intermodalität und Multimodalität ..... 40	Abbildung 37: Entwurf zur Busanbindung mit Umsetzung des Stadtbahnausbaus Spinelli ..... 58
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl relativ, Anteil an allen Wegen, Gesamtverkehr ..... 19	Abbildung 21: Zielnetz S-Bahn Rhein-Neckar ..... 42	Abbildung 38: Entwurf zukünftige Linienführung Linie 54 ..... 59
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl relativ, Anteil an allen Wegen, Binnenverkehr ..... 19	Abbildung 22: Betriebskonzept Konversionslinie 16 und Verknüpfung mit Linie 8 ..... 44	Abbildung 39: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 66 ..... 59
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung seit 2005 sowie Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035 für die Stadt Mannheim ..... 20	Abbildung 23: Vorzugsvariante Ausbau Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hbf ..... 45	Abbildung 40: Überplanung Anbindung Seckenheim und Friedrichsfeld ..... 60
Abbildung 7: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Mannheim 2014 – 2035 ..... 20	Abbildung 24: Neubau und Kapazitätserweiterung Käfertal Bahnhof ..... 46	Abbildung 41: Erschließung Rheinau Hafen (ohne Linie 711) ..... 61
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in den Bezirken 2015 – 2036 in % ..... 21	Abbildung 25: Entwurf Erschließungskonzept Benjamin-Franklin-Village und Sullivan ..... 47	Abbildung 42: Linienwegskizze Linie 50 bei Verstärkung durch Linie 45 ..... 62
Abbildung 9: Pendlerbeziehungen von und nach Mannheim ..... 24	Abbildung 26: Geplante Stadtbahnerschließung im Glückstein-Quartier ..... 48	Abbildung 43: Fahrwegskizze Linie 60 mit Linienwegverlängerung zum Fernmeldeturm ..... 63
Abbildung 10: Pendlerbeziehungen von und nach Mannheim – Detailausschnitt ..... 25	Abbildung 27: Entwurf Positionierung Neubau Haltestelle Eisenlohrplatz mit Haltestelleneinzugsradius von 300 Metern ..... 49	Abbildung 44: Formen der Mobilitätseinschränkung ..... 66
Abbildung 11: Reisezweck Montag-Freitag (Schultag) in der Stadt Mannheim (nur Nahverkehr) ..... 26	Abbildung 28: Entwurf zur Erschließung Spinelli ..... 50	Abbildung 45: Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzung des ÖPNV für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung ..... 67
Abbildung 12: Nachfrage (Mo – Fr) im SPNV inkl. Linie 5 ..... 27	Abbildung 29: Freihaltetrasse für eine Stadtbahnerweiterung in das Taylor-Areal ..... 51	Abbildung 46: Einzugsbereiche von ÖV-Halten nach Verkehrsmittel ..... 71
Abbildung 13: Nachfrage (Mo – Fr) im Bussystem ..... 28	Abbildung 30: Stadtbahnführung westliche Oberstadt ..... 52	Abbildung 47: B+R-Anlagen: Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten ..... 73
Abbildung 14: Nachfrage (Mo – Fr) im Stadtbahnssystem ..... 29	Abbildung 31: Linienführung Linien 2 und 6/6A während der Bauphase ..... 53	Abbildung 48: Bikesharing in der Stadt Mannheim – Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten ..... 76
Abbildung 15: Haltestellenbelastung Werktag, > 20.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag ..... 31	Abbildung 32: Zusatzverkehre zwischen Ludwigshafen und Mannheim während der Bauphase ..... 54	Abbildung 49: Carsharing in der Stadt Mannheim – Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten ..... 79
Abbildung 16: Haltestellenbelastung Werktag, > 3.000 und < 20.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag ..... 32	Abbildung 33: Entwurf für die Splittung des Linienverlaufs der Linie 6/6A ..... 55	Abbildung 50: Übersicht über Bestand und Empfehlung ergänzender Mobilitätsangebote ..... 81
Abbildung 17: Haltestellenbelastung in Mannheim – Haltestellen ab 3.200 Ein- und Aussteiger ..... 33	Abbildung 34: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 67 (als Vorlaufbetrieb vor Bau der Stadtbahnstrecke) ..... 56	



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Evaluierung Angebotsmaßnahmen des zweiten NVP ..... 12

Tabelle 2: Evaluierung der Infrastrukturmaßnahmen des zweiten NVP ..... 13

Tabelle 3: Evaluierung der Beschleunigungsmaßnahmen des zweiten NVP ..... 14

Tabelle 4: Evaluierung betrieblicher Maßnahmen des zweiten NVP ..... 14

Tabelle 5: Betriebsleistung und Laufzeit des Linienbündels (ab Sommer 2016) ..... 15

Tabelle 6: Betriebsleistung und Laufzeiten von Linien anderer Bündel mit Bedienung Stadt Mannheim ..... 15

Tabelle 7: Auspendler (Stand 2015), ab 200 Auspendler ..... 23

Tabelle 8: Einpendler (Stand 2015) nach Mannheim (> 500 Einpendler) ..... 23

Tabelle 9: Nachfrage im Stadtbahnsystem innerhalb des Mannheimer Stadtgebiets (Schultag) ..... 30

Tabelle 10: Nachfrage im Bussystem in Mannheim (Schultag) ..... 30

Tabelle 11: Streckenabschnitte mit starker Auslastung ..... 34

Tabelle 12: Konversionsflächen im Stadtgebiet von Mannheim – Nachnutzungskonzepte ..... 38

Tabelle 13: Relevante SPNV-Strecken für die Stadt Mannheim ..... 43

Tabelle 14: Maßnahmen der Barrierefreiheit im SPNV in der Stadt Mannheim ..... 69

Tabelle 15: Kapazitätsausweitungen B+R-Anlagen ..... 72

Tabelle 16: P+R-Anlagen in der Stadt Mannheim ..... 74

Tabelle 17: Bedienungszeiträume ..... 87

Tabelle 18: Individuelle Festlegung der Zeitbereiche des 10-Min.-Takts (Ergänzung zu Liniensteckbriefen) ..... 88

Tabelle 19: Standards Haltestellenausstattung ..... 89

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	NBS	Neubaustrecke
AFZS	automatisches Fahrgastzählsystem	NO2	Stickstoffdioxid
BFV	Benjamin-Franklin-Village	NOx	Stickoxid
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz	NVP	Nahverkehrsplan
B+R	Bike and Ride	NVZ	Nebenverkehrszeit
Bf.	Bahnhof	OEG	Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft
BlmA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement	ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
BMV	Bundesminister für Verkehr	ÖV	öffentlicher Verkehr
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
CS	Carsharing	P+R	Park and Ride
DB	Deutsche Bahn	RB	Regionalbahn
DE	Deutschland	RE	Regional-Express
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	rnv	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
DHBW	Duale Hochschule Baden-Württemberg	Sa	Samstag
EW	Einwohner	SMM	schulisches Mobilitätsmanagement
Fe	Feiertag	So	Sonntag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
FVS	Fahrradvermietsystem	SrV	System repräsentativer Verkehrs-verhaltensbefragungen
GBG	Mannheimer Wohnungsbaugesellschaft mbH	StVO	Straßenverkehrsordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	SVZ	Schwachverkehrszeit
Hbf	Hauptbahnhof	TVZ	Tagesverkehrszeit
Hst	Haltestelle	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
HVZ	Hauptverkehrszeit	VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
ITF	Integraler Taktfahrplan	VwV Stellplätze	Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze
K+R	Kiss and Ride	WE	Wohneinheiten
LSA	Lichtsignalanlage	ZRN	Zweckverband Rhein-Neckar
MIV	motorisierter Individualverkehr		
MM	Mobilitätsmanagement		
MNR	Main-Neckar-Ried-Express		
Mo-Fr	Montag bis Freitag		

## 1. Einleitung

Der Nahverkehr steht aktuell aus vielerlei Gründen im Fokus von Öffentlichkeit und Politik. Die Klimapolitik erwartet vom Aus- und Umbau des ÖPNV, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesenkt wird. Die Bewohner der Städte und die Gesundheits- und Umweltpolitik haben unter dem Stichwort Luftreinhaltung den ÖPNV als wichtiges Instrument zur Einhaltung von Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Grenzwerten und damit zum Schutz der Gesundheit aller entdeckt. Die Verkehrspolitik hat die Hoffnung, durch mehr und umweltfreundlicheren ÖPNV unpopuläre Fahrverbote für PKW vermeiden zu können. Die Innenstädte sollen durch das Zurückdrängen des Individualverkehrs wieder zu Lebens- und Erlebnisräumen werden. Und schließlich ist ein funktionierendes öffentliches Verkehrsnetz zu einem ganz entscheidenden Standortfaktor bei der Ansiedlung von Unternehmen geworden.

Neben diesen verkehrsspezifischen Rahmenbedingungen wirkt auch das Megathema Digitalisierung auf die ÖPNV-Branche ein, ob es nun um neue digitale Vertriebswege, digitale Auskunfts- und Buchungssysteme oder durch die digitalen Medien erst ermöglichte neue Mobilitätsformen wie Ridesharing geht. Hier liegen Chancen und Risiken für die Entwicklung des ÖPNV. Der hier vorliegende mittlerweile dritte Nahverkehrsplan für die Stadt Mannheim versucht, diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen und eine Antwort auf die wichtigsten Fragen in Sachen öffentlicher Mobilität zu geben.

Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs und der Bedeutungsverlust des PKWs besonders bei Jüngeren sind die großen Schlagworte. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom „klassischen“ Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des Nahverkehrsplans – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienungs – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist auch weiterhin der barrierefreie Ausbau von Haltestellen sowie die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Zusammenhang mit Mobilität.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernahm die VRN GmbH auch dieses Mal das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind.

Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die Inhalte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Dies betrifft besonders das zukünftige Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und einheitliche Qualitätsstandards für den gesamten Verbundverkehr. Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest.

In der Stadt Mannheim werden an einem Werktag etwa 500.000 Fahrten mit dem ÖPNV zurückgelegt.<sup>1</sup> Die Fahrgäste fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeit Zwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne PKW fordern eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

<sup>1</sup> Quelle: VRN. Auswertung Quell-Ziel-Matrix der Nachfragedaten, Erhebungsdaten (2015)



E-Mobilität ist für Mannheim kein neues Thema. Bereits seit den Anfängen des letzten Jahrhunderts bildet das elektrisch betriebene Stadtbahnnetz das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Insofern ist es absolut konsequent, dass die Stadt auch in Zukunft den bereits in den 90er Jahren mit dem Bau der B-Linie eingeschlagenen Weg des Ausbaus des Stadtbahnsystems konsequent weiter beschreitet und nach der Umsetzung des Stadtbahnring Ost sowie der Stadtbahn Nord nun das Konversionsnetz ins Zentrum des Nahverkehrsplanes rückt. Denn nur der Ausbau des Stadtbahnnetzes bietet als lokal emissionsfreies Massenverkehrsmittel die nötige Qualität und Quantität, um den Modal Split spürbar und nachhaltig zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessern zu können.

Das Stadtbahnnetz wird mittlerweile so gut angenommen, dass es im morgendlichen Zulauf auf die Innenstadt regelmäßig zu Kapazitätsengpässen kommt. In der Hauptverkehrszeit sind mittlerweile alle verfügbaren Fahrzeuge im Einsatz, sodass die Fahrzeugflotte dringend erweitert werden muss. Gemeinsam mit den Partnern Ludwigshafen und Heidelberg hat Mannheim daher die Neubeschaffung von 80 Stadtbahnfahrzeugen auf den Weg gebracht. Um zusätzliche Leistungen und Linien auf die Schiene zu bringen, ist gleichzeitig eine Erweiterung der Infrastruktur an wichtigen Knoten des Stadtbahnnetzes notwendig.

Aktuell steht Mannheim als eine der zahlreichen Städte, der es nicht möglich ist, die europaweiten Grenzwerte in Sachen NO<sub>x</sub>-Belastung einzuhalten, im besonderen Fokus der ÖPNV-Welt. Die Bundesregierung hat Mannheim neben vier weiteren Städten zur Modellstadt erklärt, in der mit einem Bündel von Maßnahmen bis Ende 2020 experimentell untersucht werden soll, wie zügig zusätzliche Fahrgäste im ÖPNV gewonnen werden können, um die NO<sub>x</sub>-Belastung spürbar zu senken. Der Hauptfokus liegt in Mannheim dabei auf einer vom Bund finanzierten Absenkung der lokalen Fahrpreise in den Jahren 2019 und 2020. Die angebotsseitigen Maßnahmen im Rahmen des Projektes Modellstadt Mannheim (Linie 50 und 65) stehen daher unter dem Vorbehalt der lediglich befristeten Finanzierung durch den Bund und müssen Ende 2020 folglich erneut überprüft werden.

### 2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit rund 480 PKW pro 1.000 Einwohner<sup>2</sup> verfügt die weit überwiegende Zahl der Haushalte in der Stadt Mannheim über einen Zugang zu einem PKW. Soll der ÖPNV als Alternative zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer in hohem Maße befriedigen (siehe Kapitel 4.2).

Da es sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplans um eine Fortschreibung für die kommenden Jahre handelt, konzentriert sich die Analyse auf Bereiche/Themen, in denen sich Änderungen in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art ergeben haben bzw. ergeben werden. Beispielsweise sind hier als Schwerpunkte die Entwicklungen zur Nachnutzung der Konversionsflächen, der Ausbau der Stadtbahn sowie die möglichen Auswirkungen der demographischen Entwicklung zu nennen.

Das verbundweit erstellte Verkehrsmodell, welches die Nachfrageströme des ÖPNV und des MIV im regionalen Maßstab von und nach Mannheim berücksichtigt, gibt Hinweise für den grenzüberschreitenden regionalen Verkehr. Darüber hinaus werden weitere Potenziale in der Stadt durch Indikatoren wie beispielsweise Siedlungs- und Gewerbeerwicklungen in den einzelnen Stadtteilen abgeschätzt. Eine weitere Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen bildet die für die Stadt Mannheim erstellte Markt-SELECT-Analyse, welche durch eine Clusterung der Einwohnerstruktur in kleinteiligen Bezirken Hinweise zu Potenzialen in der Kommunikation und im Marketing gibt. Diese Potenzialanalysen bilden die Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen für die zukünftige Angebotskonzeption.

Um dem Mobilitätsbedürfnis jenseits des eigenen PKW Rechnung zu tragen, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Damit kann der ÖPNV jedoch nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Weitere Angebote wie Carsharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖPNV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt.

Das Thema Barrierefreiheit nimmt einen bedeutenden Stellenwert in der Ausgestaltung des ÖPNV ein und ist für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein zentraler Baustein. Das PBefG in der novellierten Fassung beinhaltet modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. Es fordert etwa bis 2022 den vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV. In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt:

„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.“

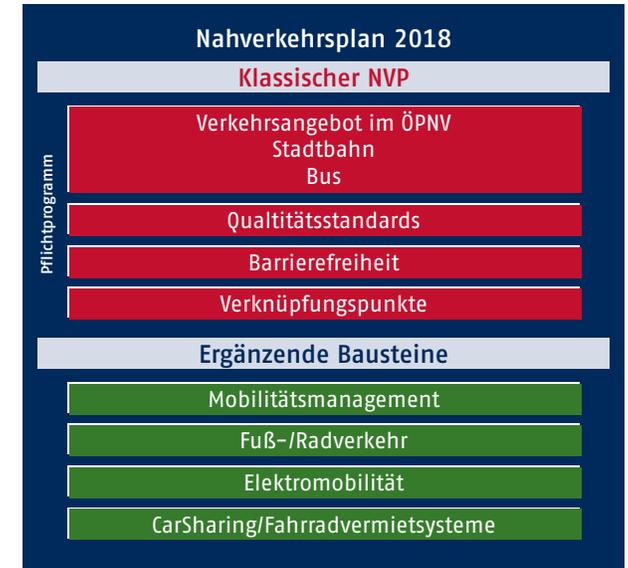


Abbildung 1: Elemente des Nahverkehrsplans

<sup>2</sup> Quelle: Stadt Mannheim, Kommunale Statistikstelle, Stand 31.12.2014 (Grundlage: 145.300 PKW, 305.000 EW)

### 3. Sachstandsbericht zur Umsetzung des NVP 2004 – 2008



### 3. Sachstandsbericht zur Umsetzung des NVP 2004 – 2008

Der Nahverkehrsplan 2004 – 2008 der Stadt Mannheim beinhaltet streckenbezogene, betriebliche und investive Maßnahmen sowie die Übernahme der SPNV-Angebotsvorgaben, wobei zu beachten ist, dass Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV-Angebotes nicht Sache der Stadt, sondern des Landes Baden-Württemberg ist.

Der VRN hat bereits parallel zur letzten Runde der Fortschreibung der Nahverkehrspläne eine verbundweite Linienbündelung der PBefG-Verkehre auf den Weg gebracht und in den gemeinsamen Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Stadtbahn- und Stadtbuslinien der mit der Durchführung des ÖPNV in der Stadt betrauten rnv in Mannheim sind hierbei zu einem Linienbündel Mannheim zusammengefasst worden. Daneben binden die Linienbündel Ladenburg-Schriesheim und Schwetzingen-Hockenheim, die in der Finanzierungsverantwortung des Rhein-Neckar-Kreises liegen, die Nachbargemeinden an das städtische ÖPNV-Netz an.

#### 3.1 Evaluierung der Maßnahmenumsetzung

Um einen Überblick über die umgesetzten Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2004–2008 wiederzugeben, wurden diese vom Aufgabenträger gemeinsam mit dem städtischen Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) evaluiert. Bisher nicht umgesetzte Maßnahmen, die weiterhin umgesetzt werden sollen, werden im Rahmen der Angebotskonzeption aufgenommen.

Angebotsmaßnahme	Umsetzung	Begründung
Splittung der Linie 6 und Umlegung des Fahrtenangebots Planetarium – Neuostheim auf den Abschnitt Planetarium – Neuhermsheim – Rangierbahnhof (heute SAP Arena S-Bf.)	Umsetzung erfolgt. In der nachmittäglichen HVZ zusätzliche Fahrten zwischen MA Hbf – Neuostheim als Linie 9.	-
Verlängerung einzelner Züge der Linie 6 ab Neuostheim bis Rangierbahnhof (heute SAP Arena S-Bf.) während der HVZ.	Umsetzung erfolgt. Verlängerung in der nachmittäglichen HVZ, sowie samstags und sonntags am Nachmittag.	-
Führung der Linie 4 über Schafweide mit Neuerschließung des Bereichs Schafweide und Fahrzeitverkürzung	Umsetzung erfolgt.	-
Stadtbahnstrecke über die Windeckstraße als Anbindung für Mannheim 21 und als Umfahrstrecke für die Engpässe Tattersall und Schwetzingen Straße.	Bislang keine Umsetzung. Wird im Zuge weiterer Betrachtung als Stadtbahnstrecke Glücksteinquartier untersucht.	-
Verlängerung der Linie 2 bis Odenwaldstraße bei gleichzeitiger Angebotseinschränkung / Taktausdünnung der Linie R (heute Linie 57).	Bislang keine Umsetzung. Zukünftige Umsetzung unwahrscheinlich.	Keine positive NKU-Prognose der Maßnahme – Endstelle Feudenheim wurde 2014 barrierefrei umgebaut.
Ausweitung des 10-Min.-Taktes der Linie 4 bis Wallstadt zur Hauptverkehrszeit.	Umsetzung erfolgt. Benötigte Wendeschleife wurde gebaut.	-
Expressbuslinie: Gartenstadt – Waldstraße – Roche. 6 Fahrten durch umgeleitete Busse der Linie C (heute Linie 53).	Keine Umsetzung vorgesehen.	Mit Stadtbahnkonzept Mannheim Nord nicht mehr notwendig.
Expressbuslinie: Ulmenweg – Kurpfalzbrücke – Kurt-Schumacher-Brücke – BASF. 6 Fahrten durch neue Linie Q.	Keine Umsetzung vorgesehen.	Mit Stadtbahnkonzept Mannheim Nord nicht mehr notwendig.
Expressbuslinie: Sandhofen – BASF. 6 Fahrten durch verlängerte Linie B (heute Linie 50).	Bisher keine Umsetzung. Umsetzung ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Ludwigshafen vorgesehen. Verlängerung einer Ludwigshafener Bus-Linie. (Siehe Konzept Stadtstraße LU City-West.)	Realisierungszeitpunkt abhängig von Baustelle auf Bundesautobahn A6
Verlängerung der an der Alten Feuerwache endenden Buslinien bis zur Haltestelle Kurpfalzbrücke.	Umsetzung erfolgt.	-
Neukonzeption einiger Buslinien im Zuge der Stadtbahnanbindung Neuhermsheim/ Fahrlach und Buskonzept Oststadt. Linie L: Hauptbahnhof – Hafenstraße – Herzogenried – Grenadierstraße – Oststadt – Hauptbahnhof Linie G: Akademie – Neckarspitze – Akademiestraße Linie F: Verlängerung Sellweiden – Ulmenweg – Grenadierstraße – Carl-Benz-Straße – Kurpfalzbrücke Linie M: Entfällt wegen Parallelverkehr zur zukünftigen Stadtbahn, Ausnahme durchgehende Fahrten MA Hbf – Käfertal	Linie L: Keine Umsetzung Linie G: Umgesetzt als Linie 62 Neuhermsheim – Oststadt – Kurpfalzbrücke – Neckarspitze – und zurück Linie F: Zwischenzeitlich umgesetzt als Linie 61, mit Buskonzept Stadtbahn Nord verändert. Linie M: Umsetzung erfolgt. Durchgehende Fahrten MA Hbf – Käfertal umgesetzt als Linie 64.	Linie L wegen Ausbau Stadtbahn Nord nicht mehr erforderlich
Anbindung IKEA	Umsetzung erfolgt. Linie 52 Sandhofen – Scharhof – IKEA – Sandhofen.	-
Anbindung Neubaugebiet Sandhofen / Groß-Gerauer-Straße	Umsetzung erfolgt. Linie 59 Sandhofen – Groß-Gerauer-Straße – Sandhofen.	-

Table 1: Evaluierung Angebotsmaßnahmen des zweiten NVP

### 3. Sachstandsbericht zur Umsetzung des NVP 2004 – 2008



Infrastrukturmaßnahme	Umsetzung	Begründung
Bau einer Wendeschleife in Wallstadt.	Maßnahme umgesetzt.	-
Verlängerung der Endstelle der an der Alten Feuerwache endenden Linien (Verlegung der Haltestelle an die Einfahrt Breite Straße).	Maßnahme umgesetzt.	-
Umbau Neckarauer Übergang. Besonderer Gleiskörper und Umbau der Südseite, behindertengerechter Haltestellenausbau mit Hochbahnsteigen und Zusammenlegen der Bus und Stadtbahnhaltestellen.	Maßnahme umgesetzt.	-
Eigener Gleiskörper für die Stadtbahn in der Sandhofer Straße.	Verschwenkung auf unabhängigen Gleiskörper ab Höhe Hausnummer 44.	-
Umbau Dürerstraße. Behindertengerechter Ausbau mit Hochbahnsteigen inkl. Veränderung des Straßenraums.	Maßnahme umgesetzt.	-
Umbau Kattowitzer Zeile. Behindertengerechter Ausbau mit Hochbahnsteigen inkl. Veränderung des Straßenraums.	Maßnahme umgesetzt.	-
Umbau Luzenbergstraße. Umrüstung auf eigenen Gleiskörper.	Maßnahme teilweise umgesetzt.	Die Haltestelle kann aus polizeieinsatztaktischen Gründen nicht barrierefrei umgebaut werden
Umbau der Endstelle Sandhofen zu einem Verknüpfungspunkt zw. Stadtbahn und Bussen mit 30 cm hohen, behindertengerechten Hochbahnsteigen.	Maßnahme umgesetzt.	-
barrierefreier Umbau des Gleiskörpers Th.-Heuss-Anlage und Haltestelle Carl-Benz-Stadion.	Maßnahme noch nicht umgesetzt.	Fertigstellung für 2018 geplant
Umbau Haltestelle Neckartor	Maßnahme umgesetzt. Neuer Name Abendakademie.	-
Umbau Haltestelle Rheinau Bahnhof	Maßnahme befindet sich in Umsetzung	Fertigstellung für 2018 geplant
Umbau Haltestelle Waldhof Bahnhof	Maßnahme noch nicht umgesetzt.	In Prioritätenliste aufgenommen
Bau einer Park&Ride Anlage am Seckenheimer OEG-Bf. mit 100 Stellplätzen. Ausweisung von Behindertenstellplätzen am Rheinau Bahnhof.	Maßnahme teilweise umgesetzt (75 Plätze)	-
Einrichtung von B&R-Anlagen an den Stadtbahnhaltestellen Grenadierstraße und Ziethenstraße.	Maßnahme umgesetzt. Haltestelle Grenadierstraße im Zuge der Stadtbahn Nord umbenannt in Bonifatiuskirche.	-
Einrichtung eines RBL.	Maßnahme umgesetzt.	-
Änderung der Liniennummernsystematik. Buslinien sollen zweistellige Liniennummern in VRN-Systematik erhalten. Einbindung der Stadtbahn- und Buslinien in LU und HD.	Maßnahme umgesetzt.	-
ÖPNV-Bevorrechtigung durch Lichtsignalbeeinflussung an diversen Kreuzungen.	Maßnahme wurde und wird weiterhin umgesetzt.	-
Bei Neuanschaffungen sollen nur noch Niederflurfahrzeuge angeschafft werden.	Fortlaufender Prozess Barrierefreiheit wird bei Fahrzeugneubeschaffung grundsätzlich berücksichtigt.	-
Behindertengerechter Umbau der Haltestellen. Sukzessive Umrüstung von Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen und bedarfsgerechter Umbau von Bushaltestellen durch die Stadt Mannheim.	Maßnahme wurde und wird weiterhin umgesetzt.	-

Tabella 2: Evaluierung der Infrastrukturmaßnahmen des zweiten NVP

### 3. Sachstandsbericht zur Umsetzung des NVP 2004 – 2008



#### 3.2 Umsetzung der Maßnahme „Stadtbahn Nord“

Die Stadtbahn Nord (Linie 4/4A) ist seit Juni 2016 in Betrieb. Es handelt sich um einen 6,4 km langen Neubau der Stadtbahnstrecke (siehe Abbildung 2), welche die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr und damit die Attraktivität des Mannheimer Nordens als Wohnstandort deutlich erhöht hat, da eine direkte Verbindung der an der Neubaustrecke liegenden Stadtquartiere zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof geschaffen wurde. An der neuen Trasse liegen außerdem wichtige Bildungs- und Freizeiteinrichtungen; unter anderem sechs weiterführende Schulen, die Jugendverkehrsschule, zwei Schwimmbäder, die Freilichtbühne und der Käfertaler Wald als Naherholungsgebiet.

Bereits in den ersten Wochen des Betriebes auf der Stadtbahn Mannheim-Nord wurden zwischen Bonifatiuskirche und den beiden Endstellen im Mannheimer Norden pro Werktag bereits ca. 7.700 Fahrgäste auf der Linie 4/4A gezählt. Zwischenzeitlich hat sich die Nachfrage auf diesem Abschnitt auf ca. 9.800 Fahrgäste pro Werktag erhöht. Die Prognosedaten für das Jahr 2020 werden somit bereits nahezu erfüllt.

Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau ist auch der Busverkehr in dem entsprechenden Bereich zum Sommerfahrplan 2016 angepasst worden. Mit der Inbetriebnahme ergaben sich auch umfangreiche Veränderungen im Busnetz und -angebot. Auch im Busnetz wurden die für 2020 erwarteten Fahrgastzahlen bereits weitgehend erreicht oder sogar übertroffen. Die Stadtbahn Nord hat mit diesen ÖPNV-Neukunden bereits einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen und ökologischen Entwicklung der Stadt geleistet.

An der Planung der Stadtbahn Nord haben die Planungspartner Stadt Mannheim und rnv die Bürgerschaft in einem bisher einmaligen Umfang beteiligt. Dazu zählte auch die Unterstützung der Behindertenselbsthilfe bei Fragen zur

Knotenpunkt	Umsetzung	Begründung
Luisenring / Neckarvorlandstraße / K2-K3	Maßnahme umgesetzt.	-
Luisenring / Wilhelmstraße / K5-K6	Maßnahme umgesetzt.	-
Reichskanzler-Müller-Str./Heinrich-Lanz-Str.	Umsetzung noch nicht erfolgt	-
Edinger Riedweg / Rhenaniastraße	Umsetzung noch nicht erfolgt	-
Waldstraße / Hanauer Straße / Waldpforte	Umsetzung erfolgt mit Einführung der Stadtbahn Nord.	-
Parkring / Schleusenring	Umsetzung noch nicht erfolgt	-
Obere Riedstraße / Reichenbachstraße	Keine Umsetzung	Durch neues Konzept nicht mehr erforderlich.
Auf dem Sand / Obere Riedstraße	Umsetzung in Planung	Umsetzung geplant 2018
Cochemer Straße / Im Rott	Umsetzung noch nicht erfolgt	Abhängig von Umsetzung Konversionsnetz
Koblener Straße / Im Rott (Haltest.)	Umsetzung noch nicht erfolgt	Abhängig von Umsetzung Konversionsnetz
Mannheimer Straße / Kallstadter Str.	Umsetzung vorgesehen	Umsetzung 2019/2020
Am oberen Luisenpark / Otto-Beck-Straße	Maßnahme umgesetzt.	-
Kurpfalzkreisel	Maßnahme umgesetzt.	-

Tabelle 3: Evaluierung der Beschleunigungsmaßnahmen des zweiten NVP

Maßnahme	Umsetzung	Begründung
Linienasttausch der Linien 3 und 7	Maßnahme umgesetzt.	-
Einbindung der RHB in die Linie 4.	Maßnahme umgesetzt.	-
Optimierungskonzept Linie D. Liniensplittung mit Neubedienung Klinik Waldhof Ost.	Maßnahme zwischenzeitlich umgesetzt als Linie 55. Klinik mittlerweile geschlossen.	-
Buskonzept Oststadt mit Bedienung Lanzvilla	Maßnahme umgesetzt.	-
Nachtbuslinien (Umstellung der Linie 6 auf Busverkehr während der Nachtstunden)	Maßnahme umgesetzt. Zum Teil wieder zurückgenommen.	-
Anschlussicherung mit Wartezeitvorgaben für Anschlussabbringer.	Maßnahme umgesetzt.	-
Verknüpfung von ÖPNV und SPNV am Bahnhof Friedrichsfeld.	Bislang nicht umgesetzt.	Umsetzung im Rahmen Buskonzept Seckenheim

Tabelle 4: Evaluierung betrieblicher Maßnahmen des zweiten NVP

Barrierefreiheit. Die betrieblichen und infrastrukturellen Planungen wurden diskutiert und an die Anforderungen der Fahrgäste und Bewohner der neu erschlossenen Stadtbezirke angepasst. So entstand eine optimierte Strecke, die zahlrei-

che Anregungen und Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern berücksichtigt.

## 3.3 Aktuelle Betriebsleistung

Die Stadtbahn- und Busverkehre in der Stadt Mannheim, die von der rmv betrieben werden, sind im Linienbündel „Mannheim“ zusammengefasst. In Tabelle 5 ist die Betriebsleistung des Stadtbahn- sowie des Bussystems dargestellt. Es handelt sich um die Betriebsleistung pro Jahr unter Berücksichtigung der Stadtbahn Nord, die im Sommer 2016 eingeführt wurde.

Linienbündel Mannheim	Linien	Betriebsleistung (Tkm/Jahr)	Laufzeit bis
Mannheim Bus	40 – 69	ca. 3.500	30.09.2024
Mannheim Stadtbahn	1 – 9, 15	ca. 5.000	30.09.2024

Quelle: VRN, rmv

Tabelle 5: Betriebsleistung und Laufzeit des Linienbündels (ab Sommer 2016)

Darüber hinaus verkehren Linien des Linienbündels „Schwetzingen-Hockenheim“ (aktueller Konzessionsvertrag läuft bis Juni 2020) sowie des Linienbündels „Ladenburg-Schriesheim“ (aktueller Konzessionsvertrag läuft bis Dezember 2027) innerhalb der Stadt Mannheim, die neben ihrer regionalen Funktion auch die Erschließung des Rheinau-Hafens und Rheinau Süd bzw. die Anbindung des Umlandes an Seckenheim/ Feudenheim übernehmen. In der Tabelle 6 sind die auf Mannheimer Stadtgebiet einbrechenden Linien mit den Betriebsleistungen zusammengefasst.

Linienbündel Mannheim	Linien	Betriebsleistung (Tkm/Jahr)	Laufzeit bis
Schwetzingen – Hockenheim	710, 711	ca. 548	30.06.2020
Ladenburg – Schriesheim	625, 626, 628	ca. 51	31.12.2027
–	98	k. A.	unbefristet

Quelle: VRN, rmv

Tabelle 6: Betriebsleistung und Laufzeiten von Linien anderer Bündel mit Bedienung Stadt Mannheim



Abbildung 2: Linienweg Stadtbahn Nord (4/4A) mit angepasstem Busverkehr



### 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

#### 4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß des PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele der Stadt Mannheim:

- ▶ Verkehrswende: Unterstützung der umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Mannheim (z.B. Luftreinhalteplan) durch Steigerung des Anteils der Wege im Umweltverbund. Eine Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Lärms auch in Verbindung mit der Reduzierung der Verkehrsbelastungen und Staus in der Stadt ist unter anderem durch ein attraktives ÖPNV-Netz zu verfolgen.
- ▶ Die betrieblichen und verkehrlichen Belange des ÖPNV sind stärker zu berücksichtigen:
  - ▶ Bei Veränderungen in der Schullandschaft (räumlich und zeitlich)
  - ▶ In der Stadtplanung (Abhängigkeit zwischen Bauleitplanung und ÖPNV-Netz)
  - ▶ In der Wirtschaftsförderung bei der Ansiedlung von Gewerbebetrieben (Jobticket)
  - ▶ Bei der Einrichtung von Veranstaltungsorten (Kombitickets)
- ▶ Verbesserung und attraktive Gestaltung des Mannheimer ÖPNV-Netzes durch eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme, barrierefreie und preislich attraktive Beförderung.
- ▶ Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste für den ÖPNV durch Ausschöpfung von Fahrgastpotenzialen, beispielsweise durch den Ausbau des Stadtbahn-Netzes zur Anbindung von Entwicklungsflächen.

- ▶ Attraktivere Gestaltung des Tarifsystems durch Einführung eines Kurzstreckentickets in Stadtteilen im Gelegenheitsverkehr.
- ▶ Sicherstellung der Erreichbarkeit sowie einer attraktiven Bedienung der Innenstadt und weiterer relevanter Ziele wie beispielsweise des Hauptbahnhofes. Auch eine angemessene Bedienung der Randlagen des Stadtgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist sicherzustellen.
- ▶ Die Erreichbarkeit aller Standorte für Wohnen, Gewerbe, Industrie und Freizeit sowie der öffentlichen wie auch privaten Infrastrukturen mit dem ÖPNV.
- ▶ Neue Elemente des Nahverkehrsplans wie z. B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Die Stadt wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten. Verknüpfungspunkte, an denen eine Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten (Leihradsystem, Carsharing) möglich ist, sollen weiter ausgebaut werden. Ebenso soll die intermodale Wegeketten über den Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an wichtigen Haltestellen gestärkt werden.
- ▶ An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Stadtbereiche, die keinen Stadtbahnanschluss haben, sollen durch eine optimale Verknüpfung an die Stadtbahn mit den zentralen Stadtbereichen und relevanten Zielen im Stadtgebiet angebunden werden.

- ▶ Prüfung weiterer tangentialer Busverbindungen zwischen Straßenbahnstrecken, um die Stadtteile ohne Umweg über die Innenstadt direkt und schnell untereinander zu verbinden.
- ▶ Verbesserung der wohnortnahen Anbindung im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel. Eine feinmaschige Erschließung in Wohnquartieren wird zukünftig an Bedeutung gewinnen.
- ▶ Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- ▶ Entsprechend der gesetzlichen Zielvorgaben des PBefG § 8 Abs. 3 wird das Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 verfolgt. Daher sollen Haltestellen barrierefrei gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen. Träger der Maßnahmen ist die Stadt als zuständiger Straßenbaulastträger (Bus) bzw. die MV Mannheimer Verkehr GmbH als Eigentümerin der Stadtbahnhaltestellen. Ausnahmen aufgrund technischer oder finanzieller Umsetzungsbeschränkungen werden benannt und begründet.
- ▶ Weiterentwicklung des Tarifangebots hin zu einer integrierten Nutzung ergänzender Mobilitätsangebote.

Diese Leitlinien dienen als Grundlage der Angebotskonzeption. Die Angebotskonzeption ist abhängig von der Entwicklung ÖPNV-relevanter Rahmenbedingungen. Durch die Ausweisung neuer Wohngebiete, Angebotsänderungen im Schienenverkehr, Straßenbauprojekte oder durch ordnungspolitische Maßnahmen wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung in der Mannheimer Innenstadt ergeben sich direkte Einflüsse auf die Verkehrsnachfrage.



### 4.2 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an ihn (s. Abbildung 3). Vereinfacht können die Nutzergruppen in Schüler, Studenten, Berufstätige und Senioren unterteilt werden. Zwar legen auch Studierende oder Berufstätige zahlreiche Versorgungs- oder Freizeitwege zurück, die primären Ansprüche an den ÖPNV resultieren jedoch aus dem dominierenden Wegezweck.

#### Berufstätige

Für Pendler im Berufsverkehr sind eine hohe Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Hauptverkehrszeiten), ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Taktverkehr und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit wichtig. Der Berufsverkehr wird insbesondere durch die Altersgruppe der 25- bis 65-Jährigen bestimmt. Ein hoher Anteil dieser Altersgruppe ist im Besitz eines Führerscheins. Aufgrund dessen und aufgrund des Einkommens der Pendler, kann davon ausgegangen werden, dass diesen Personen ein PKW zur Verfügung steht. Daher ist insbesondere für diese Nutzergruppe die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV für die Kriterien Reisezeit, Flexibilität und Bequemlichkeit von hoher Bedeutung.

#### Schüler

Im Ausbildungsverkehr handelt es sich bei Schülerinnen und Schülern meist um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Personen, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden.

Der Schulverkehr weist schulzeitbedingt einen hohen Beförderungsbedarf sowohl zur morgendlichen Hauptverkehrszeit, als auch mittags, bzw. nachmittags auf. Der Wandel der Schullandschaft und die verstärkte Einführung des Ganztagsunterrichts führen zu einer Abschwächung der Hauptverkehrszeiten in der Mittags- und Nachmittagszeit. Ferner werden die Schulwege aufgrund der freien Schulwahl und der Zusammenlegung von Schulstandorten länger. Gerade zu Schulschlusszeiten am späteren Nachmittag werden direkte Fahrtmöglichkeiten gefordert, die jedoch zu diesen Zeiten in der Regel nicht angeboten werden können, da ebenfalls im Berufsverkehr der Fahrzeugbedarf bereits sehr hoch ist und die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Für die gewünschten Direktfahrten stehen somit keine Fahrzeuge zur Verfügung bzw. der Fahrzeugaufwand in den Spitzenstunden steigt weiter an. Hierbei handelt es sich um teure Verkehrsleistungen, da zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal beschafft und eingesetzt werden müssten, die jedoch im weiteren Tagesverlauf nicht im Einsatz benötigt werden.

#### Studierende

Studierende wiederum fallen in die Personengruppe der Hochmobilen. Diese Gruppe bildet sich in erster Linie aus jungen Erwachsenen. Für diese Gruppe ist eine hohe Verfügbarkeit des öffentlichen Mobilitätsangebotes von wesentlicher Bedeutung. Dies betrifft das Liniennetz und die Dichte des Fahrplans (auch im Spätverkehr) gleichermaßen. Multimodale Angebote, welche die Flexibilität sicherstellen, sind für diese Gruppe ebenfalls von großer Wichtigkeit. Wie auch im Schulverkehr werden von den Hochmobilen keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt. Von hoher Bedeutung sind allerdings direkte Verbindungen zu den relevanten Hochschulstandorten.

#### Senioren

Ansprüche der älteren Bevölkerungsgruppe beziehen sich insbesondere auf den Beförderungskomfort und Sicherheitsaspekte bei der Beförderung an der Haltestelle sowie im Fahrzeug. Dabei legen sie z. B. Wert auf ausreichende Sitzplatzkapazität oder die Hilfsbereitschaft der Fahrzeugführer. Auch in dieser Gruppe finden sich „Captive Riders“ wieder. Heutzutage handelt es sich dabei i.d.R. um Betagte. So besitzen weibliche Personen über 75 Jahre häufig keinen Führerschein. Allerdings nimmt der Führerscheinbesitz weiblicher Personen in anderen Altersgruppen zu, weshalb der Anteil bei der entsprechenden Gruppe langfristig zunehmen wird. Erwähnenswert ist darüber hinaus, dass in Mannheim der Anteil männlicher Personen mit Führerscheinbesitz in der hochmobilen Altersgruppe mit 77 % deutlich unter dem der weiblichen Personen steht (90 %). Senioren haben ferner den Anspruch nur kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur zurücklegen zu müssen. Gleichermaßen ist eine gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen von Bedeutung. Die Fahrzeit ist hier im Verhältnis zum Berufs- und Ausbildungsverkehr von eher nachrangiger Bedeutung.

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



### Personen mit Mobilitätseinschränkung

Die Nutzergruppe der Senioren wird häufig mit dem Personenkreis der mobilitätseingeschränkten Personen gleichgesetzt. Zu diesem Personenkreis gehören jedoch zahlreiche weitere Nutzer (vgl. Abbildung 44). Personen mit Mobilitätseinschränkung haben ebenfalls bestimmte Ansprüche an den ÖPNV: Für diese Personengruppe sind insbesondere der barrierefreie Zugang, der Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug sowie barrierefreie, einfache und verständliche Fahrgastinformationen und Vertriebswege im Zwei-Sinne-Prinzip wichtig.

### Individuelle Anforderungen

Neben den dominierenden Wegezwecken dieser Nutzergruppen sind heterogene Anforderungen aller Fahrgäste in Bezug auf den Versorgungs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr zu beobachten. Wege im Versorgungs-/ Erledigungsverkehr sind vergleichsweise kurz. Hier sind kurze Zu- und Abgangswege sowie ein dichtes Fahrtenangebot bedeutsam. Das Freizeitverhalten variiert sehr stark. Je nach Aktivität ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Für den Besuch kultureller Veranstaltungen bspw. muss auch noch im Spätverkehr ein angemessenes Angebot vorhanden sein. Für den planbaren Ausflug am Wochenende sind wiederum Fragen der Erreichbarkeit und die Fahrzeit von Bedeutung. Für den Freizeitverkehr können daher keine allgemeingültigen Anforderungen formuliert werden.

Studierende
verzweigtes Liniennetz
hohes Bedienungsangebot auch im Spätverkehr
direkte Verbindungen zu Hochschulen/Verknüpfungspunkten
multimodale Angebote

Berufstätige
Hohe Bedienungshäufigkeit
Gleichbleibender Linienweg
Tagesdurchgängiger Taktverkehr
Hohe Beförderungsgeschwindigkeit



Schüler
Hoher Beförderungsbedarf (Kapazität)
Direktverbindungen
"Captive Riders"
Hohe Beförderungsgeschwindigkeit
Schulanfangs-/Schulendzeiten

Senioren
kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur
Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen
z.T. "Captive Riders"
Fahrtzeit geringere Bedeutung
Barrierefreiheit

Abbildung 3: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV



## 4.3 Mobilitätsverhalten der Mannheimer Bevölkerung

Die Stadt Mannheim hat in den Jahren 2008 und 2013 an der Untersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ teilgenommen. Eine Stichprobenbefragung (ca. 1.000 Personen) gibt Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Mannheimer Bevölkerung (Einpendler nach Mannheim sind bei diesen Ergebnissen nicht berücksichtigt).

Dabei ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Vergleich 2008 und 2013 in der Verkehrsmittelwahl um 4 Prozentpunkte zurückgegangen, während der öffentliche Verkehr und der Radverkehr ihren Anteil am Modal Split um 2 bzw. 3 Prozentpunkte erhöht haben. Im Vergleich zu anderen Oberzentren unter 500.000 Einwohnern mit flacher Topografie ist die MIV-Nutzung in Mannheim leicht unterdurchschnittlich.

Im Binnenverkehr, also den Wegen, die die Mannheimer Bevölkerung innerhalb des Mannheimer Stadtgebiets zurücklegt, ist der MIV-Anteil deutlich geringer als in der Betrachtung des Gesamtverkehrs (also inklusive Auspendler), während Fuß- und Radverkehr einen höheren Anteil aufweisen, was insbesondere durch kürzere Wegestrecken im Binnenverkehr zu erklären ist (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5).

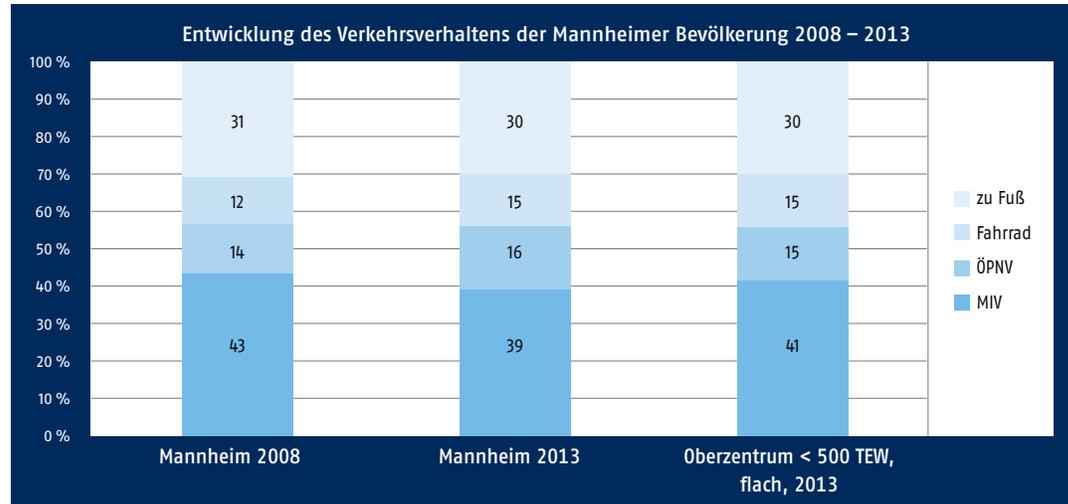


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl relativ, Anteil an allen Wegen, Gesamtverkehr

Quelle: Stadt Mannheim

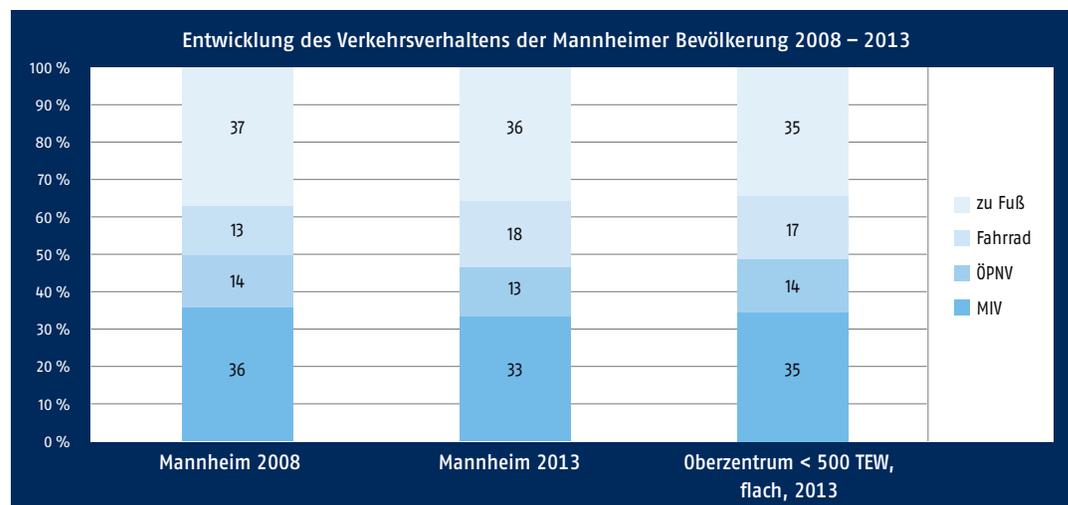


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl relativ, Anteil an allen Wegen, Binnenverkehr

Quelle: Stadt Mannheim

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



### 4.4 Bevölkerungsentwicklung – Demographischer Wandel

Während der demographische Wandel in Deutschland durch Schrumpfung und gleichzeitige Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet ist, ist in der Stadt Mannheim zwar eine Alterung der Gesellschaft festzustellen, aber gleichzeitig wächst die Stadt durch Zuwanderbewegungen.

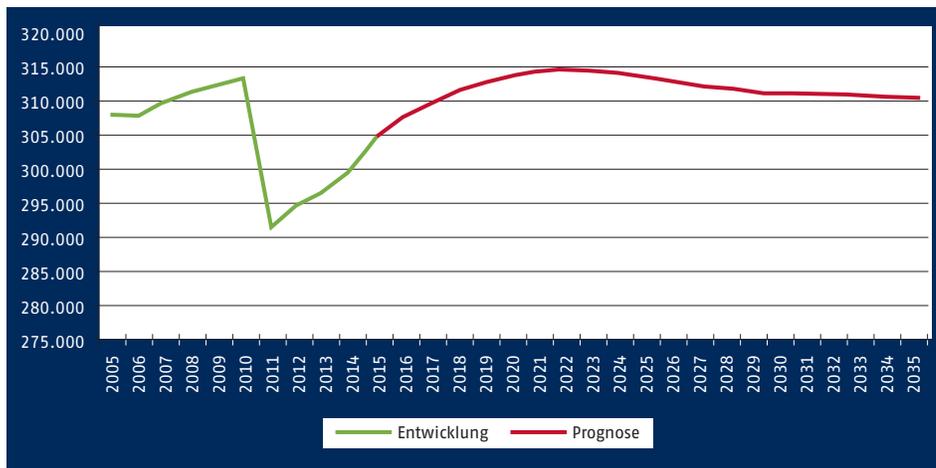
In den letzten zehn Jahren hat die Einwohnerzahl der Stadt Mannheim stetig zugenommen, wie Abbildung 6 verdeutlicht. Im Jahr 2015 leben in der Stadt Mannheim rund 305.700

Menschen<sup>3</sup>. Abbildung 6 beschreibt die Einwohnerentwicklung der Stadt Mannheim sowie die Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035. Es zeigt sich, dass die Stadt Mannheim in den letzten 15 Jahren von stetigem Wachstum (ca. 6% zwischen 2000 und 2015) geprägt ist (der Knick im Jahr 2011 ist auf die Volkszählung „Zensus 2011“ als neue Basis zurückzuführen<sup>4</sup>).

Nach Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg ist bis zum Jahr 2023 mit einer weiteren Bevölkerungszunahme zu rechnen (peak rund 315.000 Einwohner), im weiteren Zeitverlauf wird eine Abnahme der

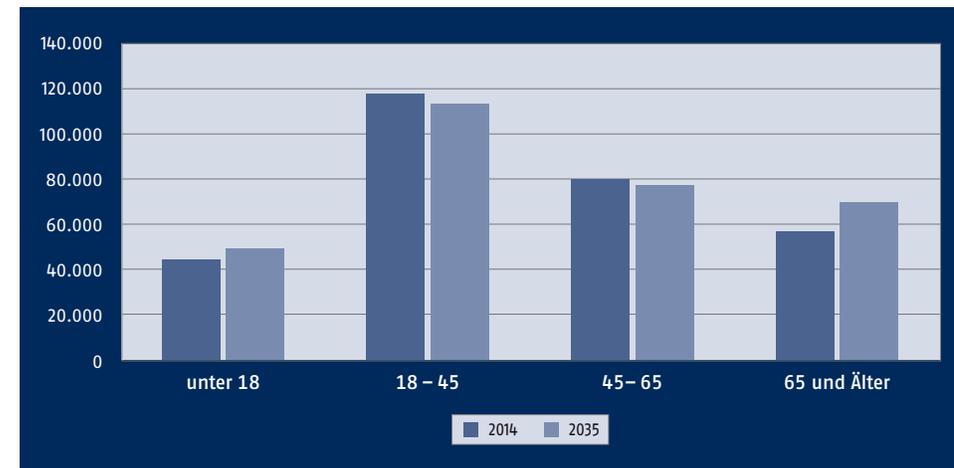
Bevölkerung prognostiziert (insgesamt Wachstum von 2%). Die kommunale Statistikstelle der Stadt Mannheim prognostiziert hingegen eine Bevölkerungszunahme von etwa 8% (siehe Abbildung 8).

Bei der Betrachtung der Altersstruktur in der Bevölkerungsprognose wird deutlich, dass leichte Rückgänge in den Altersgruppen der 18- bis 45-Jährigen sowie der 45- bis 65-Jährigen zu erwarten sind, während insbesondere die Anzahl der Einwohner über 65 Jahren deutlich zunehmen wird.



Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung seit 2005 sowie Bevölkerungsvorausberechnung bis 2035 für die Stadt Mannheim



Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Abbildung 7: Entwicklung der Altersgruppen in der Stadt Mannheim 2014-2035

<sup>3</sup> Quelle: statistik-bw

<sup>4</sup> Die Stadt Mannheim klagt gegen die Zensusmethodik. Laut amtlicher Statistik der Stadt Mannheim beträgt die Einwohnerzahl Ende 2011 rund 314.900 Einwohner. Quelle: <https://www.mannheim.de/de/presse/stadt-mannheim-klagt-gegen-zensus-ergebnis>



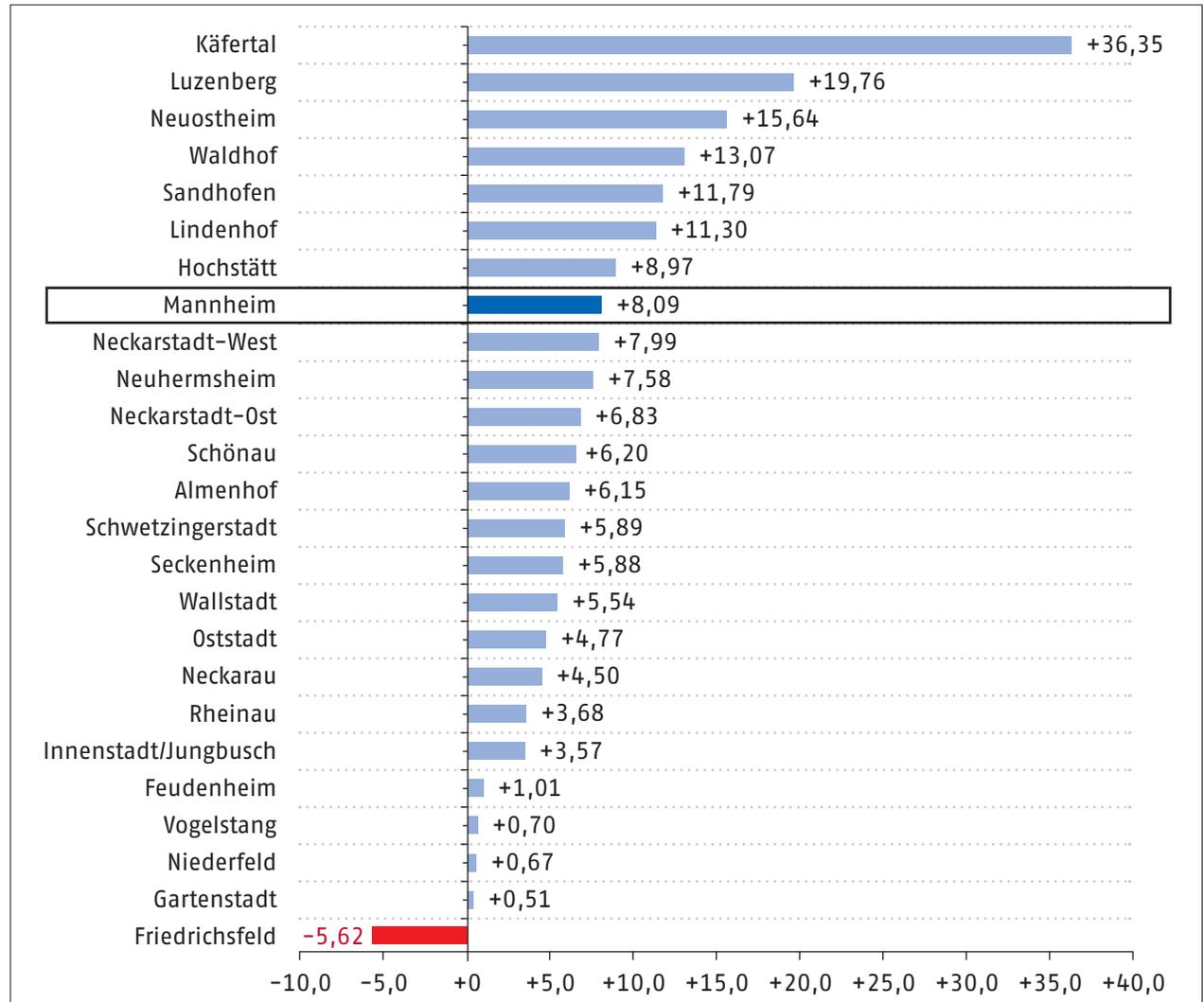
## Entwicklung in den Stadtteilen

Auf Ebene der Stadtteile wird auf die Angaben der Statistikstelle der Stadt Mannheim eingegangen. Hierbei ist jedoch auf die unterschiedlichen Ausgangswerte und Vorausberechnungen hinzuweisen. In den einzelnen Stadtteilen wird sich die Bevölkerung bis 2036 stark unterschiedlich entwickeln. In 23 von 24 Stadtteilen der Stadt Mannheim wird zumindest eine leichte Bevölkerungszunahme erwartet. Lediglich im Stadtteil Friedrichsfeld wird eine deutliche Abnahme von über 5% prognostiziert. Das Bevölkerungswachstum wird insbesondere durch den überdurchschnittlichen Bevölkerungszuwachs im Stadtteil Käfertal geprägt. Hier wird eine Einwohnerzunahme von ca. 36% durch die Entstehung neuen Wohnraums auf ehemaligen Militärfächen prognostiziert. Abbildung 8 verdeutlicht, dass für fünf weitere Stadtteile ein überdurchschnittliches Wachstum von über 10% erwartet wird.

Bei der Analyse der Stadtteile nach deren Altersstruktur ist festzustellen, dass in

- ▶ Sandhofen (insbesondere Blumenau)
- ▶ Gartenstadt
- ▶ Vogelstang
- ▶ Wallstadt
- ▶ Niederfeld
- ▶ Feudenheim

sowie in den statistischen Bezirken Lindenhof-Mitte, Lindenhof-Niederfeld, Sonnenschein und Neckarau-Süd im Jahr 2036 mindestens jeder vierte Einwohner (>25%) über 65 Jahre alt sein wird.



Quelle: Stadt Mannheim – Kommunale Statistikstelle. Bevölkerungsprognose 2036 in kleinräumiger Gliederung. 2016.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in den Bezirken 2015-2036 in %



### Entwicklung des Wohnungsmarktes im demographischen Wandel

In Mannheim stehen innerhalb des Stadtgebietes großflächige Konversionsflächen mit einer Gesamtfläche von mehr als 500 Hektar zur Verfügung, die mit dem Ziel der Schaffung attraktiven Wohnraumes für unterschiedliche Zielgruppen und damit in unterschiedlicher Ausprägung entwickelt werden sollen.

So sollen beispielsweise Wohn- und Lebensbedingungen für Familien verbessert, die Wohnversorgung für Geringverdiener gesichert, aber auch für Haushalte mit mittlerem und hohem Einkommen Wohnraum geschaffen werden. Künftig können 10.000 Menschen auf den ehemaligen Militärf Flächen leben, die hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität bieten<sup>5</sup>.

Eine weitere Rolle bei der Wohnstandortwahl spielen neben dem Wohnungsangebot abgestimmt auf die unterschiedlichen Zielgruppen auch eine gute wohnungsnahe Infrastruktur.

### Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Durch die aufgezeigten Bevölkerungsentwicklungen werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. Mit der wachsenden Anzahl der Einwohner und der Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse (Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, Zugang zu Arbeitsplätzen sowie zu zentralen Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs) ist eine erhöhte Nachfrage insbesondere in Bereichen der Konversionsflächen zu erwarten. Darüber hinaus führt die Zunahme der älteren Bevölkerung zu Anforderungen an einen altersgerechten bzw. barrierefreien ÖPNV. Die Herausforderung liegt darin, sowohl eine feinmaschige Erschließung der Wohngebiete zu erreichen, um Verbesserung der Erreichbarkeit auch auf kurzen Wegen zu erzielen, aber auch eine hohe Akzeptanz der Anwohner für die Bedienung von neuen Strecken, teilweise auch in engen Straßenverhältnissen, zu erhalten, da ein ÖPNV-Angebot dort auch mit Lärm- und Schadstoffemissionen verbunden ist.

### 4.5 Verkehrsnachfrage

#### 4.5.1 Pendlerströme

Aus den Pendlerangaben der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von der Statistikstelle der Bundesagentur für Arbeit (Stand 2015) wird deutlich, dass rund 44.000 Beschäftigte aus Mannheim auspendeln. Als Zielorte sind insbesondere die in der Region liegenden Städte wie Ludwigshafen, Heidelberg, Weinheim, Walldorf und Viernheim zu nennen, aber auch in überregionalen Zielen wie Frankfurt oder Karlsruhe sind Mannheimer Einwohner beschäftigt.

<sup>5</sup> <http://www.konversion-mannheim.de/marken-projekte/wohnen>



Stadt	von Mannheim
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	8.760
Heidelberg, Stadt	4.930
Frankfurt	2.000
Weinheim, Stadt	1.460
Walldorf	1.300
Viernheim, Stadt	1.170
Karlsruhe	1.000
Stuttgart	940
Ladenburg, Stadt	840
Schwetzingen, Stadt	780
Edingen-Neckarhausen	750
Frankenthal (Pfalz), Stadt	740
Speyer, Stadt	730
Lampertheim	560
Worms, Stadt	550
Heddesheim	540
Darmstadt	540
Bad Dürkheim (Kreis)	510
Brühl	460
Hockenheim, Stadt	440
Bensheim	400
Wiesloch, Stadt	390
Mainz	300
Kaiserslautern	280
Hirschberg an der Bergstraße	270
St. Leon-Rot	250
Eppelheim, Stadt	250
Heppenheim (Bergstraße)	230
Ilvesheim	230
Ketsch	230
Wiesbaden	220

Table 7: Auspendler (Stand 2015), ab 200 Auspendler

Stadt	nach Mannheim
Ludwigshafen am Rhein	13.100
Heidelberg, Stadt	3.890
Viernheim, Stadt	3.870
Lampertheim	3.710
Weinheim, Stadt	3.040
Worms, Stadt	2.330
Frankenthal (Pfalz), Stadt	2.180
Schwetzingen, Stadt	2.080
Brühl	2.050
Edingen-Neckarhausen	1.860
Ilvesheim	1.800
Heddesheim	1.710
Hockenheim, Stadt	1.620
Bürstadt	1.420
Speyer, Stadt	1.410
Ketsch	1.220
Ladenburg, Stadt	1.200
Neustadt an der Weinstraße	1.070
Oftersheim	950
Schriesheim, Stadt	930
Karlsruhe	930

Table 8: Einpendler (Stand 2015) nach Mannheim (> 500 Einpendler)

Insgesamt ergibt sich ein positiver Pendleraldo mit Blick auf die rund 110.000 Einpendler im Jahr 2015. Die mit Abstand meisten Einpendler (über 13.000) kommen aus dem direkt benachbarten Ludwigshafen am Rhein. Jeweils über 2.000 Einpendler pro Tag suchen zudem ihren Arbeitsplatz in Mannheim aus Heidelberg, Viernheim, Lampertheim, Weinheim, Worms, Frankenthal, Schwetzingen und Brühl auf.

Stadt	nach Mannheim
Altrip	860
Hemsbach, Stadt	850
Schifferstadt, Stadt	830
Leimen, Stadt	780
Mutterstadt	790
Limburgerhof	750
Plankstadt	740
Frankfurt	720
Bensheim	730
Hirschberg an der Bergstraße	720
Heppenheim (Bergstraße)	690
Bad Dürkheim, Stadt	680
Biblis	670
Haßloch	620
Eppelheim, Stadt	590
Birkenau	590
Bobenheim-Roxheim	590
Wiesloch, Stadt	520
Mörtenbach	520
Dossenheim	520
Lorsch	510
Sandhausen	500

Die Abbildung 9 und Abbildung 10 verdeutlichen die Pendlerströme von und nach Mannheim. Zur besseren Lesbarkeit werden die Pendlerströme in regionale und überregionale Verflechtungen unterteilt.

# 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

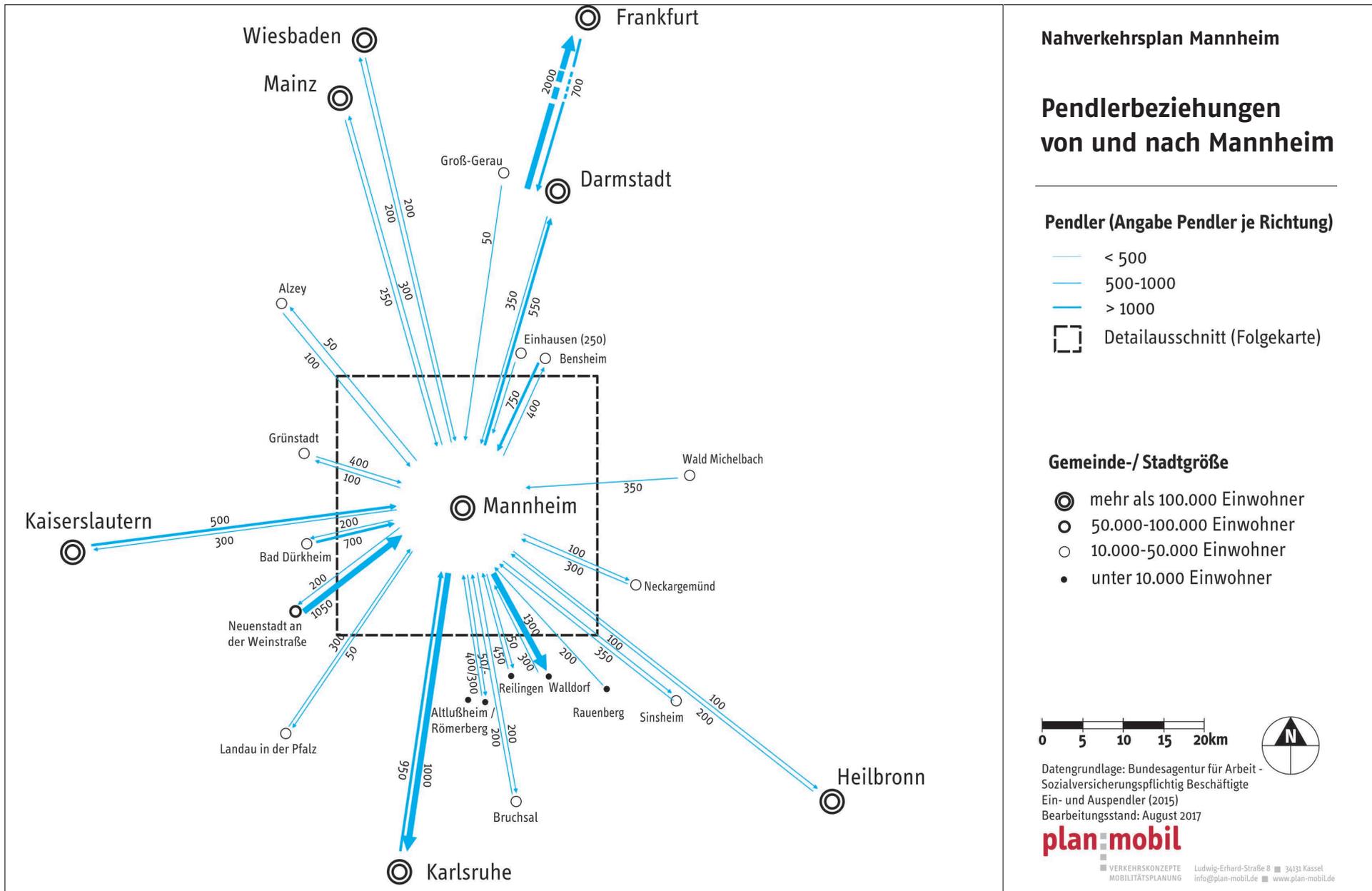


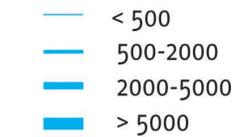
Abbildung 9: Pendlerbeziehungen von und nach Mannheim

# 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



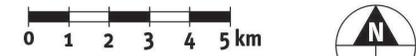
## Nahverkehrsplan Mannheim Pendlerbeziehungen von und nach Mannheim

### Pendler (Angabe Pendler je Richtung)



### Gemeinde-/ Stadtgröße

- ⊙ mehr als 100.000 Einwohner
- 50.000-100.000 Einwohner
- 10.000-50.000 Einwohner
- unter 10.000 Einwohner



Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Ein- und Auspendler (2015)  
Bearbeitungsstand: August 2017

**plan mobil**  
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG  
 Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 10: Pendlerbeziehungen von und nach Mannheim - Detailausschnitt



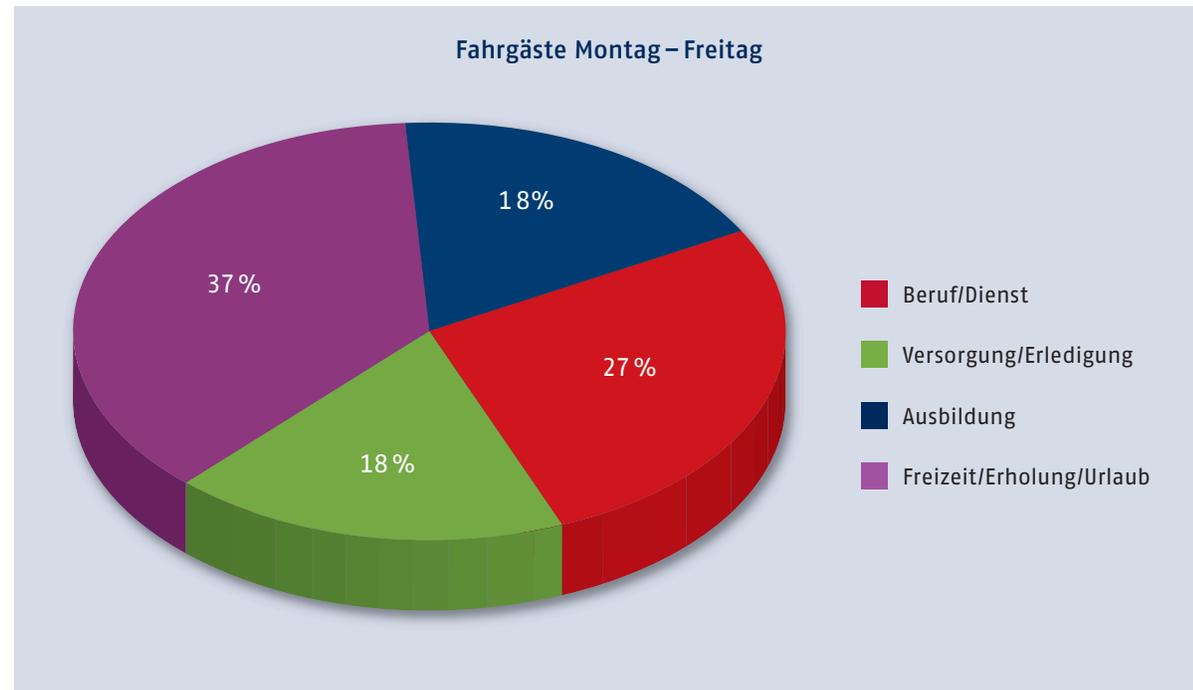
### 4.5.2 Nachfrage im SPNV und ÖPNV

In diesem Kapitel wird die Nachfrage im ÖPNV auf Basis der Daten der Verkehrserhebung der VRN GmbH bzw. Daten des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) verwendet und dargestellt. Für den SPNV erfolgt dies nachrichtlich für die Stadt Mannheim bedienenden Strecken im Nahverkehr.

Nach der VRN-Fahrgasterhebung im Jahr 2015 ergeben sich rund 500.000 Fahrten pro Tag (Montag-Freitag an Schultagen) im Nahverkehr in Mannheim im SPNV, Stadtbahn- und Busverkehr (alle Wege, bei denen Start- oder Endhaltestelle oder beide in Mannheim liegen).

Werden die Fahrgäste nach Verkehrstagen untersucht, zeigt sich, dass an Werktagen (Mo – Fr an Schultagen) rund 50 % des gesamten öffentlichen Verkehrs abgewickelt wird, während an Samstagen 34 % und an Sonn- und Feiertagen 16 % der Fahrten stattfinden.

Bei Betrachtung der Fahrtzwecke wird deutlich, dass unter Berücksichtigung aller Verkehrstage der Freizeitverkehr mit 37 % den höchsten Anteil der Fahrten beansprucht. Der zweitmeiste Wegezweck bezieht sich auf die berufliche Mobilität. Mit jeweils 18 % folgen der Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

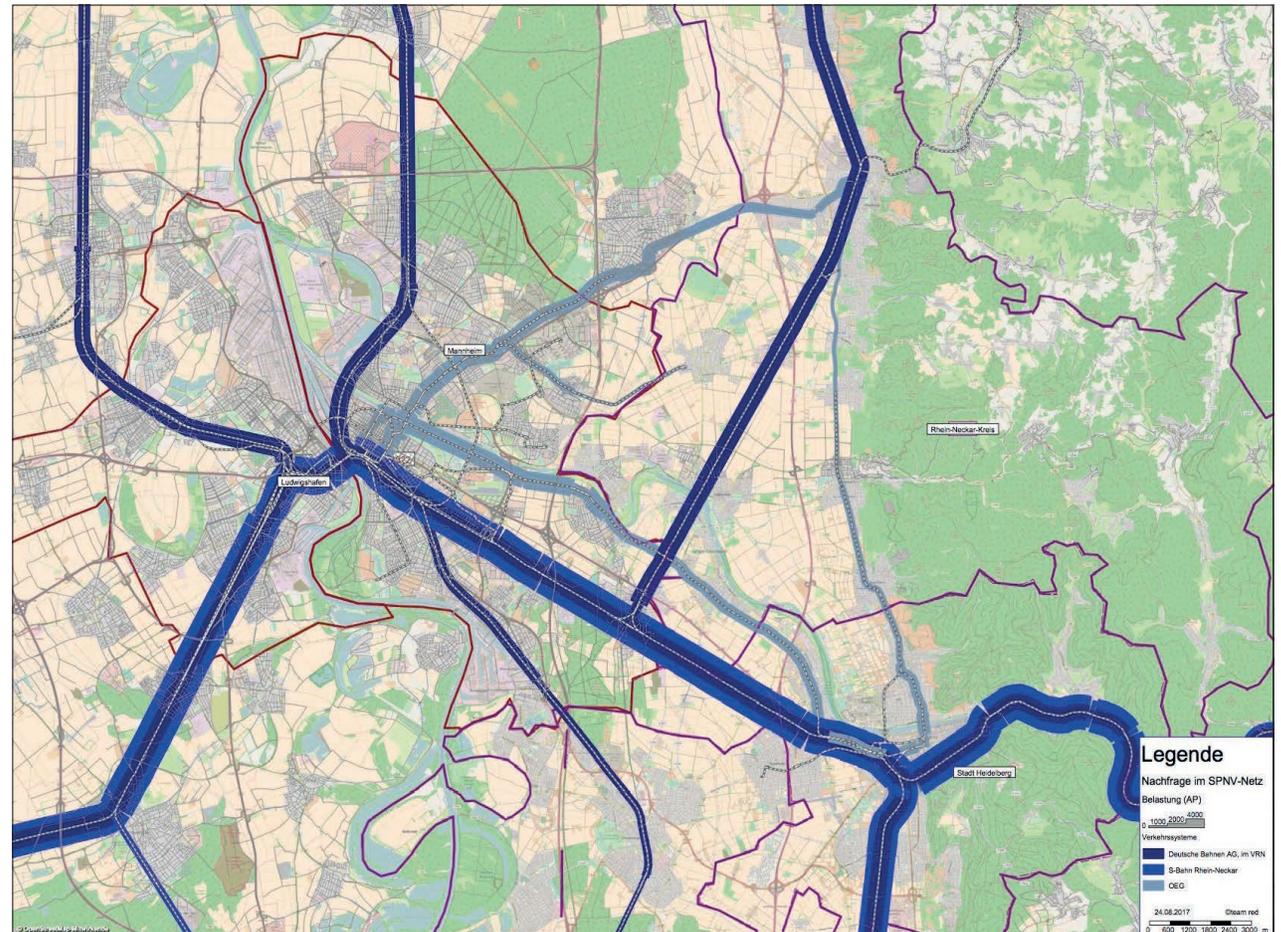


Quelle: VRN-Erhebung

Abbildung 11: Reisezweck Montag-Freitag (Schultag) in der Stadt Mannheim (nur Nahverkehr)

### SPNV:

Die Abbildung 12 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV. Dargestellt werden Regionalbahnen, S-Bahnen sowie die OEG-Linie (Linie 5) zwischen Mannheim und Viernheim sowie Mannheim und Heidelberg. Die Nachfrage auf der OEG-Linie ist etwa gleichbedeutend mit der Richtung Norden verkehrenden SPNV-Strecke. Die höchsten Fahrgastnachfragen sind mit Abstand zwischen Heidelberg und Mannheim sowie weiter in Richtung Westen über Ludwigs- hafen in Kombination zwischen S-Bahn und Regionalbahnen festzustellen.



Quelle: Nachfragerhebung VRN 2015, AFZS OEG (mit Linie 5A/15)

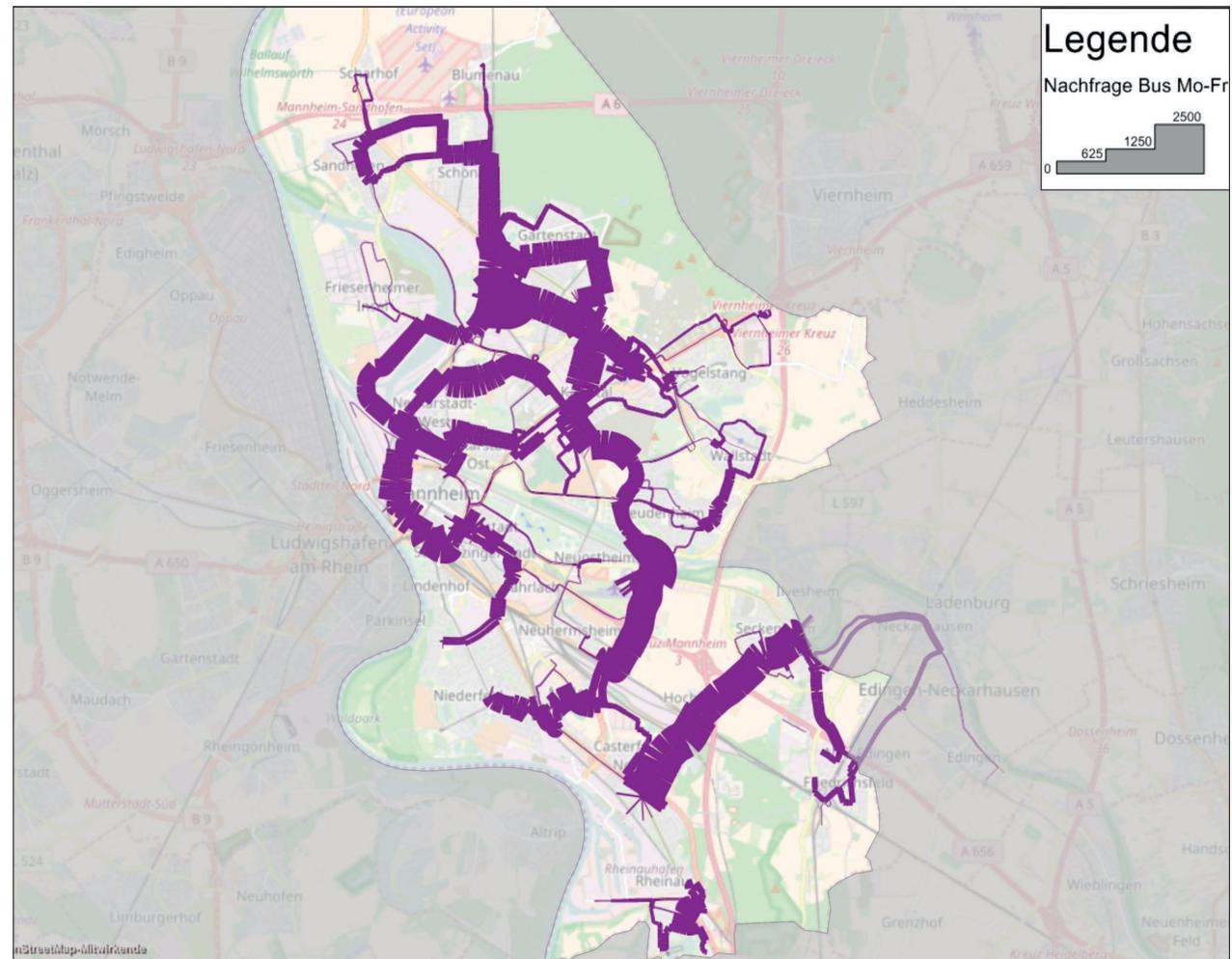
Abbildung 12: Nachfrage (Mo-Fr) im SPNV inkl. Linie 5

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



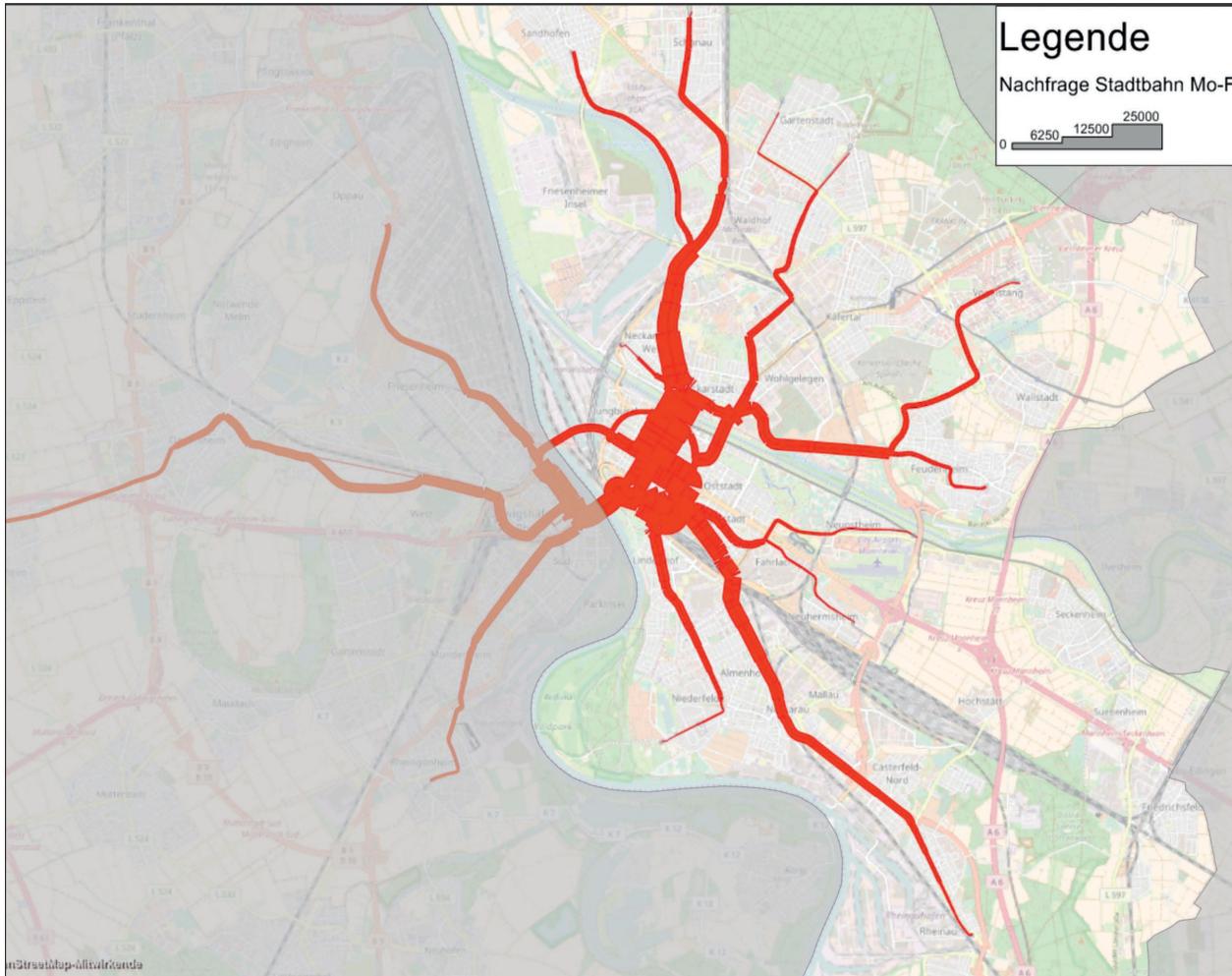
### ÖPNV:

Die Abbildung 13 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im Bussystem in der Stadt Mannheim, während Abbildung 14 die Nachfrage im Stadtbahnsystem (auch über die Stadtgrenzen hinaus) zeigt.



Quelle: AFZS (Juni 2016 – März 2017)

Abbildung 13: Nachfrage (Mo-Fr) im Bussystem



Im Juni 2016 wurde die Stadtbahnstrecke–Nord eröffnet. Erste Zählungen zeigen, dass die Neubaustrecke bereits direkt nach Inbetriebnahme von den Fahrgästen sehr gut angenommen wurde und die Prognosewerte für 2020 mittlerweile nahezu erreicht sind. Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnausbau ergeben sich auch veränderte Nachfragewerte auf den anderen Stadtbahnlinien sowie bei den Buslinien, die mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn–Nord Anpassungen erfahren haben.

Quelle: AFZS (Juni 2016 – März 2017)

Abbildung 14: Nachfrage (Mo–Fr) im Stadtbahnsystem

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



**Stadtbahnverkehr:** Innerhalb des Mannheimer Stadtgebiets finden auf den schienengebundenen ÖPNV-Strecken etwa 76,8 Mio. Linienbeförderungsfälle pro Jahr statt. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, besteht das stärkste Verkehrsaufkommen auf den Linien 1, 5 sowie 3 und 4 mit jeweils über 10 Mio. Linienbeförderungsfällen<sup>6</sup> im Jahr 2016/2017.

	Linie	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
Stadtbahn (inkl. Busverkehr als Stadtbahn- ersatz)	5 / 5A / 15	17.300.000
	1	16.552.100
	3	11.492.000
	4	10.560.600
	6	7.625.300
	7	6.556.800
	2	5.855.100
	8	392.300
	9	431.300
	<b>Summe:</b>	<b>76.765.900</b>

Quelle: rnv automatisches Fahrgastzählensystem, Werte gerundet, Erhebungszeitraum 07/2016-06/2017

Tabelle 9: Nachfrage im Stadtbahnsystem innerhalb des Mannheimer Stadtgebiets (Schultag)

**Busverkehr:** Im Bussystem der Stadt Mannheim finden pro Jahr rund 8,6 Mio. Linienbeförderungsfälle statt. Die nachfragestärksten Buslinien sind die Linien 50 und 60 mit jeweils über 1 Mio. Linienbeförderungsfällen im Jahr 2016/2017.

	Linie	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
Bus Mannheim	50	1.822.700
	60	1.320.800
	53	978.600
	40	901.700
	63	600.600
	61	432.100
	51	333.200
	43	294.700
	47	285.500
	55	234.700
	54	216.000
	45	193.900
	52	148.600
	57	146.800
	46	134.900
	48	131.900
	58	124.200
	42	69.000
	62	51.700
	59	49.100
	41	31.700
	240	25.200
	64	24.500
	56	18.400
49	13.000	
<b>Summe:</b>	<b>8.583.500</b>	

Quelle: rnv automatisches Fahrgastzählensystem, Werte gerundet, Erhebungszeitraum 07/2016-06/2017

Tabelle 10: Nachfrage im Bussystem in Mannheim (Schultag)

<sup>6</sup> Ein Linienbeförderungsfall entspricht einem Teilweg der Wegekette eines Fahrgastes, den er auf einer Linie zurücklegt. Auf einer Direktfahrt ohne Umsteigen wird der Fahrgast nur in einer Linie befördert, dies entspricht einem Linienbeförderungsfall. Bei ein- oder mehrmaligem Umsteigen legt ein Fahrgast zwei oder mehr Teilwege auf verschiedenen Linien zurück, dies entspricht mindestens zwei Linienbeförderungsfällen.

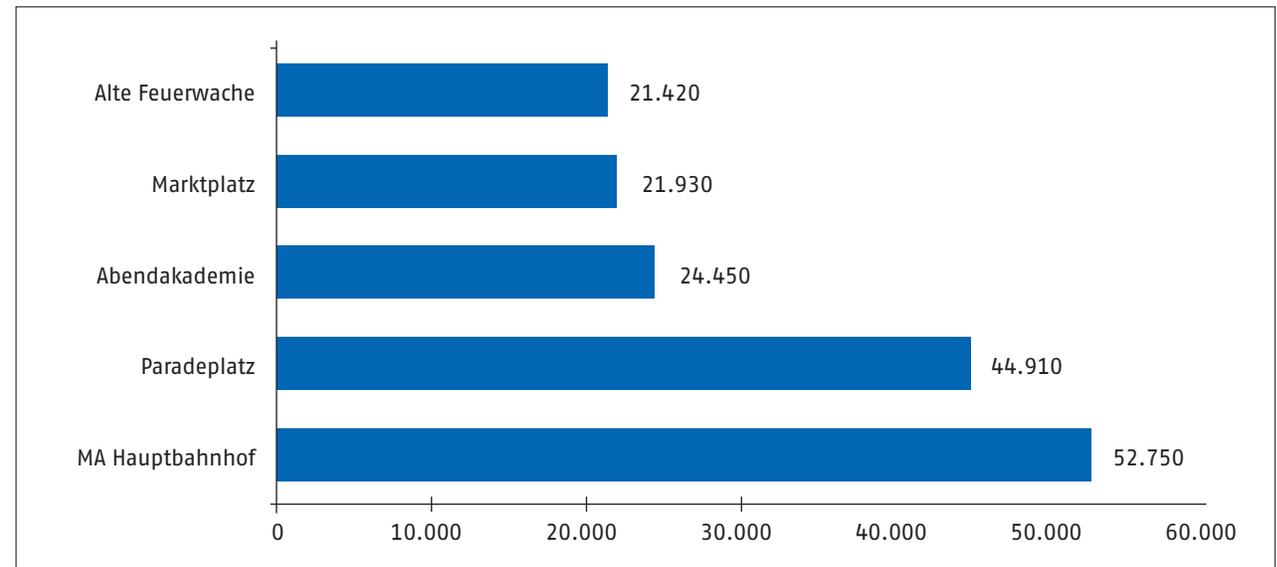


Insgesamt ergibt sich somit über die Verkehrssysteme Stadtbahn und Bus in Summe eine Nachfrage von rund 85,4 Mio. Linienbeförderungsfällen im Zeitraum Juli 2016 bis Juni 2017. Weitere Nachfrage besteht auf den regionalen Buslinien wie den Linien 710/711 mit insgesamt rund 7.000 Fahrgästen pro Tag (Mo-Fr) (Quelle: VRN Erhebung 2015).

Aus den VRN Nachfragedaten (2015) lässt sich ableiten, dass pro Werktag rund 500.000 Fahrten im Nahverkehr (SPNV, Stadtbahn und Bus) stattfinden. Circa 300.000 Fahrten haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb der Stadt.

### Haltestellenbelastung

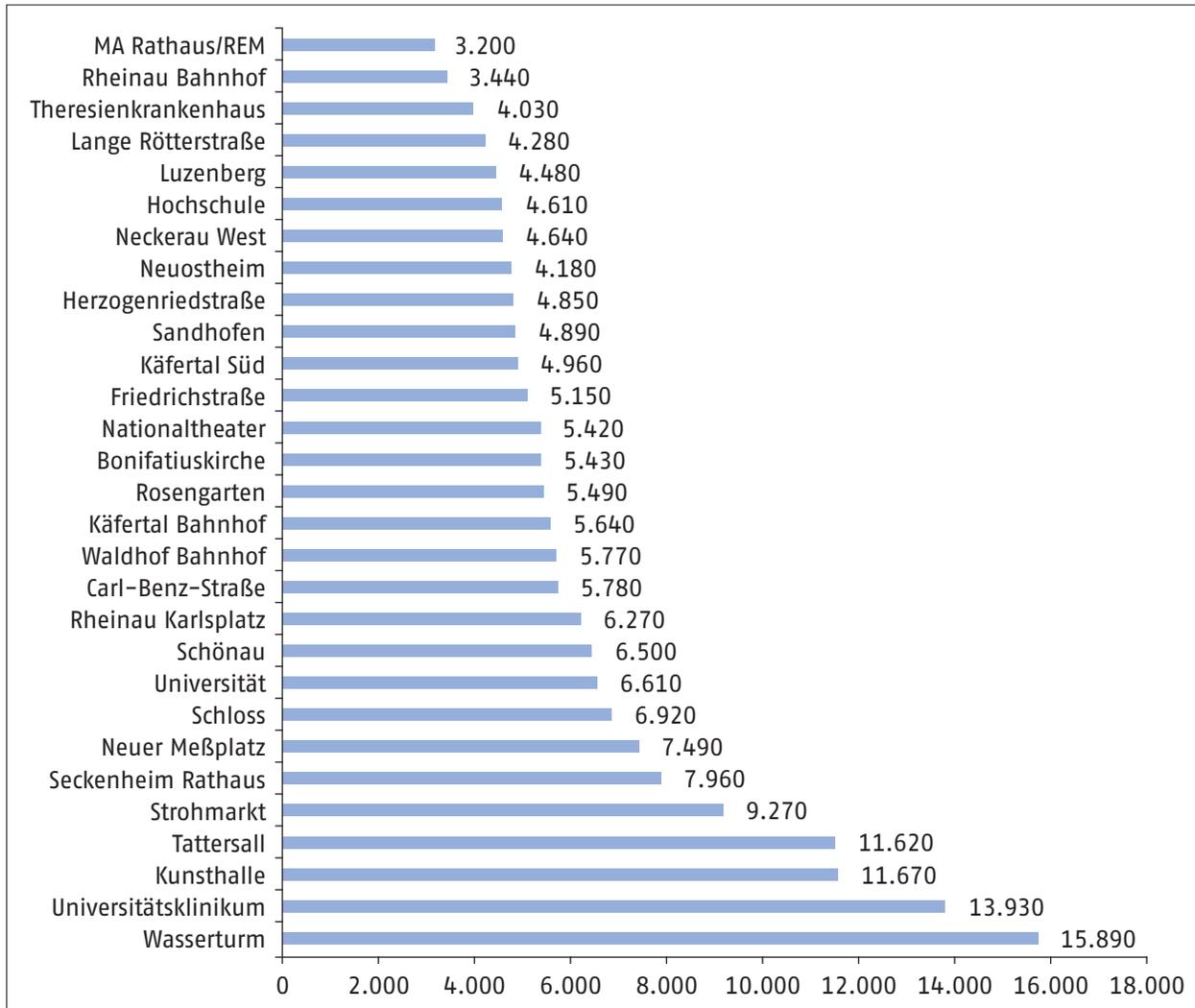
Im Rahmen der Bestandsaufnahme der Verkehrsnachfrage wird auch das Fahrgastaufkommen der Haltestellen näher betrachtet. Das Haltestellenranking basiert ebenfalls auf den AFZS-Daten.



Quelle: Auswertung AFZS 2016/2017, Werte gerundet, Erhebungszeitraum 07/2016-06/2017

Abbildung 15: Haltestellenbelastung Werktag, > 20.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag

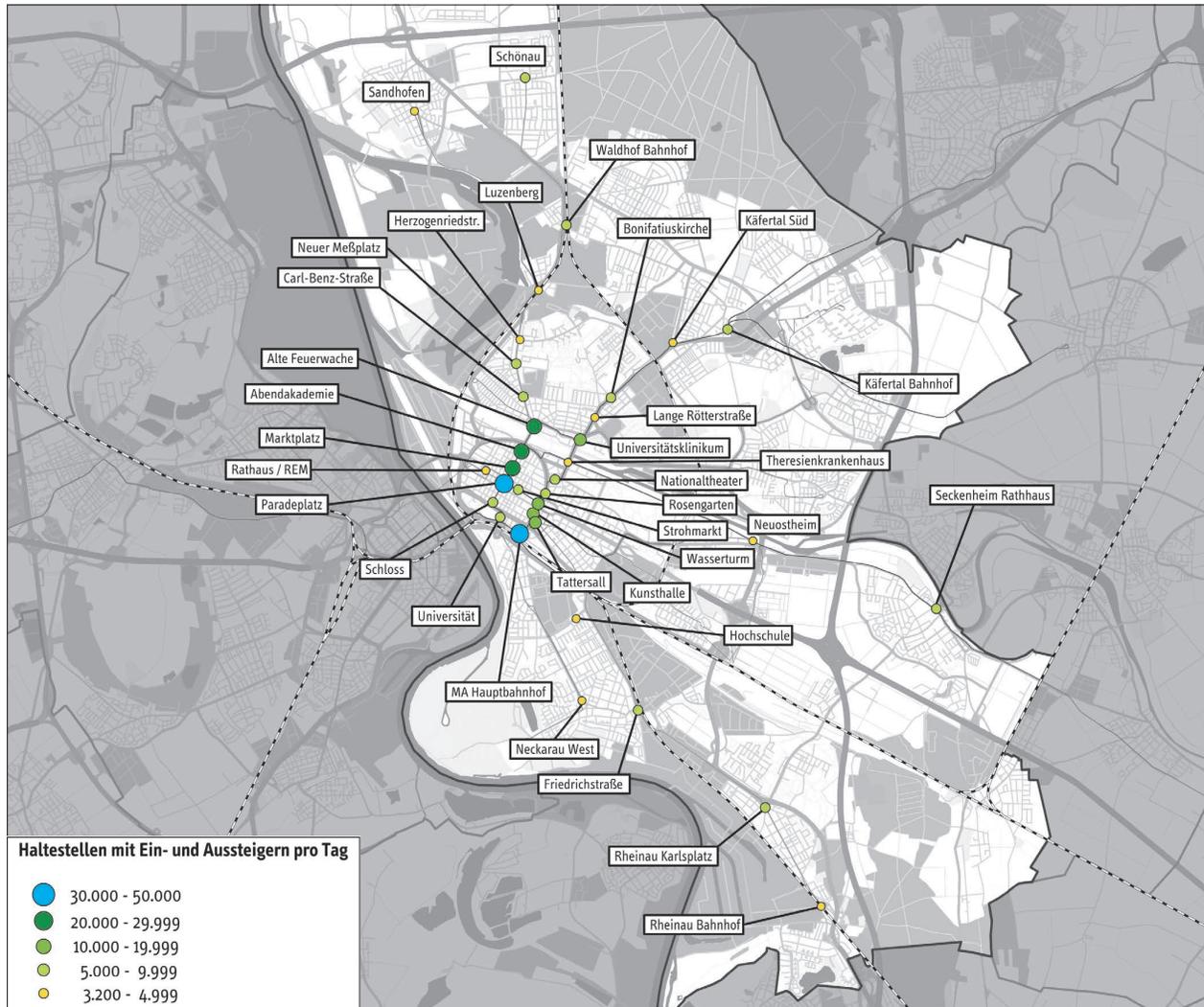
## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



In Abbildung 17 sind die nachfragestärksten Haltestellen in der Stadt Mannheim verortet. Dabei handelt es sich ausschließlich um Haltestellen, die von der Stadtbahn bedient werden. Es wird deutlich, welche Bedeutung das Verkehrsmittel Stadtbahn in der Stadt Mannheim im Vergleich zum ergänzenden Busverkehr hat.

Quelle: Auswertung AFZS 2016/2017, Werte gerundet, Erhebungszeitraum 07/2016-06/2017

Abbildung 16: Haltestellenbelastung Werktag, > 3.000 und < 20.000 Ein- und Aussteiger pro Werktag



Quelle: AFZS-Daten 2016/2017, eigene Darstellung

Abbildung 17: Haltestellenbelastung in Mannheim – Haltestellen ab 3.200 Ein- und Aussteiger

## Wesentliche Verknüpfungspunkte / Umsteigepunkte

Der mit Abstand wichtigste Verknüpfungspunkt in der Stadt Mannheim ist der Hauptbahnhof mit rund 27.700 Umsteigern (Mo – Fr Schultag). Weitere bedeutende Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen Paradeplatz (ca. 5.300 Umsteiger), Alte Feuerwache (ca. 3.600 Umsteiger), Abendakademie/Kurpfalzbrücke (ca. 3.400 Umsteiger) und Tattersall/ Kunsthalle (ca. 3.300 Umsteiger)<sup>7</sup>. Weitere Verknüpfungspunkte sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Diesen Haltestellen kommt ferner eine wichtige Bedeutung vor allem hinsichtlich der Verknüpfung mit den Sharing-Angeboten und dem Radverkehr zu.

<sup>7</sup> Quelle: rnv



### 4.6 Probleme im Betriebsablauf

Zu Problemen im Betriebsablauf kommt es im Busverkehr durch Rechts-vor-Links-Regelungen in Tempo 30-Zonen auf den Linien 45 (Sporwörthstr.), 50 (Domstiftstr.) und 55 (Alsenweg, Glücksburger Weg und Kirchwaldstr.) sowie durch Fahrbahnverengungen auf dem Linienweg der Linie 53 (Dürkheimer Straße nahe Haltestelle Joseph-Bauer-Haus).

Zudem kommt es häufig an den folgenden Haltestellen zu Problemen wegen parkender Autos:

- ▶ Kunsthalle in beide Richtungen (Linien 60, 63, 64)
- ▶ Friedrichstraße in Richtung Neckarau West (Linie 50)
- ▶ Lortzingstraße Richtung Käfertal (Linie 53)
- ▶ Neckarstadt West beide Richtungen (Linie 60)

Bei den Linien 60, 63 und 64 kommt es im Zusammenhang mit Großveranstaltungen im Kongresszentrum Rosengarten zur zeitweisen Sperrung der Busspur für den Linienverkehr. Hier sollte der zuständige Fachbereich alternative Lösungen finden.

Auch im Stadtbahnverkehr kommt es zu Behinderungen durch Rückstaus des Individualverkehrs im straßenbündigen Bahnkörper.

An wichtigen Knotenpunkten gibt es heute bereits Kapazitätsengpässe im Bahnbereich. Auf folgenden Streckenabschnitten nähert sich die durchschnittliche Auslastung der eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge der Kapazitätsgrenze. Dies führt dazu, dass bei tagesabhängigen Schwankungen der Nachfrage die

Streckenabschnitt			Uhrzeit	Linien
von	–	bis		
Neuer Messplatz	➔	Alte Feuerwache	07:15 – 07:45 Uhr	1, 3
Hochuferstraße	➔	Bonifatiuskirche	07:15 – 07:45 Uhr	4/4A
Käfertal Süd	➔	Bonifatiuskirche	07:15 – 07:45 Uhr	5/5A/15
Bonifatiuskirche	➔	Universitätsklinikum	07:15 – 07:45 Uhr	4/4A/5/5A/15
Universitätsklinikum	➔	Käfertal Süd	13:00 – 14:00 Uhr	5/5A
Krappmühlstr.	➔	Tattersall	07:15 – 07:45 Uhr	1, 8
Ma Hbf	➔	Hochschule	07:15 – 07:45 Uhr	1
Tattersall	➔	Pestalozzschule	07:15 – 07:45 Uhr	6/6A
Weberstraße	➔	Tattersall	13:00 – 13:30 Uhr	6
Lindenhofplatz	➔	Ma Hbf.	07:15 – 07:45 Uhr	3

Quelle: rnv

Tabelle 11: Streckenabschnitte mit starker Auslastung

vorhandene Platzkapazität teilweise nicht mehr ausreicht, sodass Fahrgäste nicht mehr zusteigen können und auf die nächste Fahrt warten müssen.

Diese Engpässe sollen durch einen weiteren Ausbau des Angebotes sukzessive beseitigt werden. Hierzu ist unter anderem im Rahmen der aktuell laufenden Ersatzbeschaffung von Stadtbahnfahrzeugen der Einsatz größerer Fahrzeuge vorgesehen. So wurden beispielsweise erstmalig 60-Meter-Stadtbahnen bestellt, um bei gleichem Taktangebot mehr Fahrgäste befördern zu können. Zusätzliche Verstärkerfahrten oder Taktverdichtungen setzen hingegen die Erweiterung

der Infrastruktur voraus, weshalb das Konversionsnetz wichtige Ausbaumaßnahmen an Knotenpunkten mit umfasst (Hbf, Käfertal Bf.).

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sind die teilweise örtlich beengten Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese führen zum Teil zu Sonderlösungen z. B. das Ein- und Aussteigen betreffend, die den Betriebsablauf beeinträchtigen können. Beispielsweise wurden mit den Interessenverbänden einige Sonderlösungen abgestimmt, da die neu ausgebauten Haltestellen Seckenheim Rathaus und Planken nur mit Einschränkungen barrierefrei sind.



### 4.7 Potenzialanalyse

Bei den ersten beiden Generationen der Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden bei der Potenzialanalyse daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV miteinander verglichen. Der Potenzialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

- ▶ Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
- ▶ Auf welchen Relationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potenziale?

#### 4.7.1 VRN-Potenzialanalyse (regionale Verkehrsrelationen)

Bei der Betrachtung der regionalen Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. In diesem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV gewinnen. Ergänzend zur kleinräumig orientierten nachfolgend dargestellten MarktSELECT-Analyse betrachtet das VRN-Modell den regionalen, zwischengemeindlichen Verkehr. Dieses Modell liefert keine Aussagen zum Verkehr innerhalb der Stadt Mannheim.

Die Potenziale im regionalen Verkehr werden im Zulauf auf die Stadt Mannheim überwiegend über die SPNV-Strecken

bereits abgedeckt. Hier liegt der ÖPNV-Anteil bei den Wegen in die Stadt Mannheim bei über 20%.

#### 4.7.2 MarktSELECT-Analyse (innerstädtische Potenziale)

Für die Stadt Mannheim wurde eine Analyse<sup>8</sup> durchgeführt, die für die einzelnen Stadtbereiche detaillierte Aussagen zu den Potenzialen im Vergleich von bestehendem Angebot und möglicher aktivierbarer Nachfrage trifft. Die Untersuchung des ÖPNV-Marktes wird über eine Aufteilung des Verkehrsmarktes in 78 Mikromärkte mit folgenden Fragestellungen aufgeteilt:

- ▶ Sind Angebot und Nachfrage ausbalanciert?
- ▶ Entspricht die realisierte Nachfrage dem zu erwartenden Marktvolumen?
- ▶ Besteht aktuell noch Handlungsbedarf zur Angebots- und Erlösoptimierung?

Die MarktSELECT-Analyse liefert auf Ebene der statistischen Bezirke Mannheims die Abweichungen zwischen möglicher und tatsächlicher Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen und weist erzielbare Nachfragereste aus. Anhand einer Clusterung werden hierbei ähnlich strukturierte und hinsichtlich der verkehrlichen und logistischen Rahmenbedingungen vergleichbare Stadtbezirke in Bezug auf ihre ÖPNV-Nachfrage und ihr ÖPNV-Angebot verglichen.

Hierdurch lassen sich Anhaltspunkte für Angebots- und Kommunikationsmaßnahmen ableiten, die zu einer besseren Verteilung der verkehrlichen Ressourcen und zu einer besseren Auslastung des bestehenden Angebotes führen sollen.

Die Potenzialanalyse liefert hierzu erste Informationen, welche Stadtbezirke als besonders beachtenswert gelten und welche Maßnahmen die erzielbaren Ergebnisse am besten beeinflussen können. Hierzu ist eine kleinräumige Analyse des Untersuchungsgebietes, der vorhandenen Kunden und des ÖPNV-Angebotes vor Ort nötig, um weitere sinnvolle Schritte ableiten zu können.

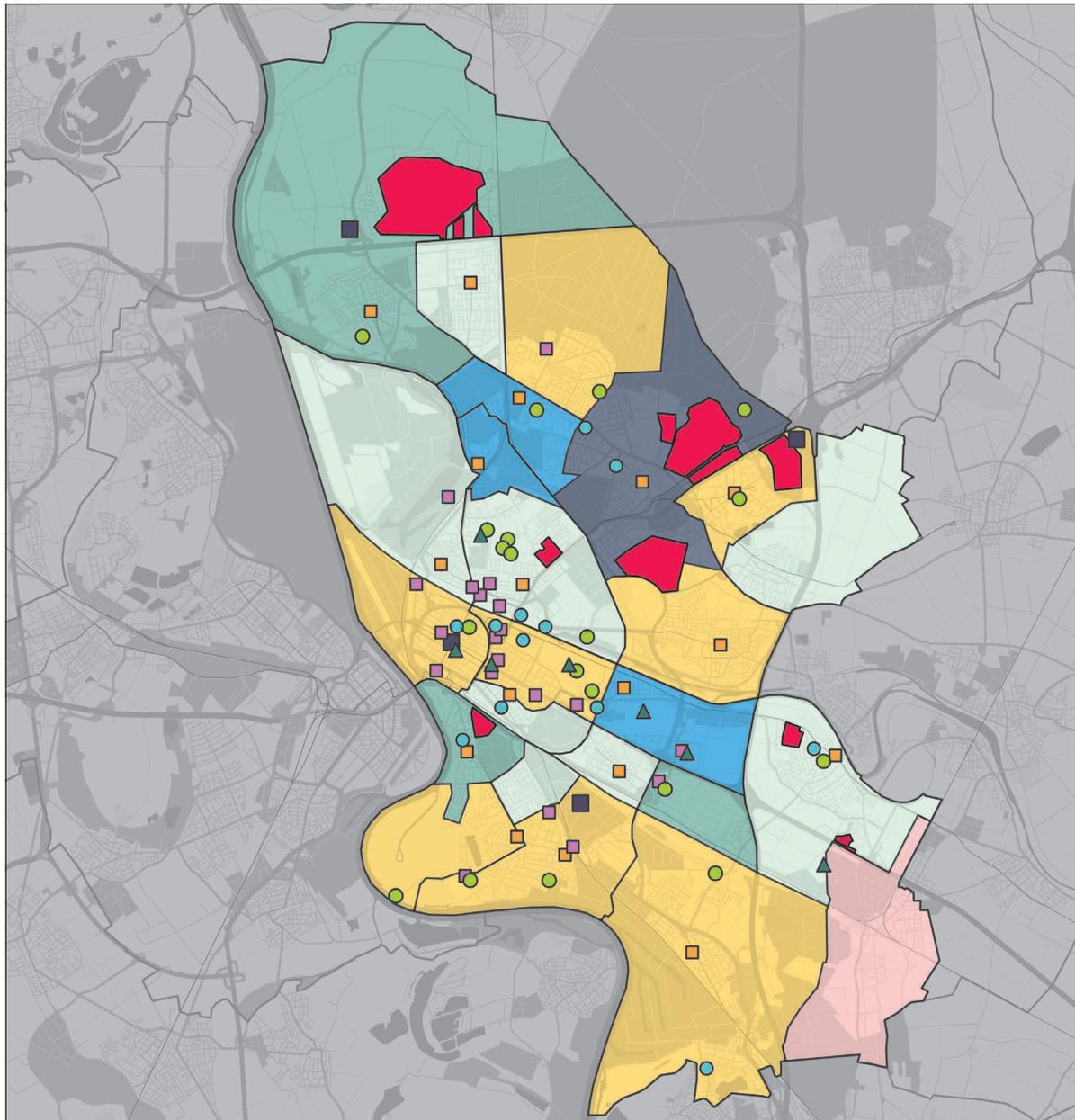
Bei der Entwicklung nachfragerrelevanter Maßnahmen erfolgt zunächst eine Fokussierung auf die Bezirke, die größere Nachfragepotenziale bzw. hinsichtlich ihres Angebotes ein Defizit aufweisen.

Die Potenzialgebiete werden hierbei systematisch untersucht und spezifische Maßnahmenkataloge entwickelt. Als erstes Teilgebiet mit einem Potenzial für eine Verbesserung des Angebotes als auch Möglichkeiten zur besseren Ausschöpfung wird Seckenheim betrachtet. Bei weiteren Netzanpassungen werden die Ergebnisse der Potenzialanalyse zur Optimierung herangezogen, um mögliche Fahrgastpotenziale erschließen zu können.

#### 4.7.3 Potenzielles Fahrgastwachstum durch Siedlungs- und Gewerbeentwicklung (insbesondere Konversionsflächen)

Die Stadt Mannheim als wachsende Stadt (vgl. Kapitel 4.4) unterliegt einer dynamischen Siedlungsflächenentwicklung. Die Einwohnerentwicklung in den einzelnen Stadtteilen, die Entwicklung der Arbeitsplatzstandorte sowie die bereits seit Jahren verankerten raumstrukturellen Gegebenheiten und Ziele sind bedeutende Kriterien für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Diese verschiedenen Kriterien finden in einzelnen Karten eine räumliche Verortung.

<sup>8</sup> MarktSELECT-Mannheim – ÖPNV-Potenzialabschätzung (2015), Hamburg-Consult im Auftrag der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH



## Nahverkehrsplan Stadt Mannheim Einwohnerentwicklung und wichtige Ziele

### Flächenentwicklung

 Konversionsflächen

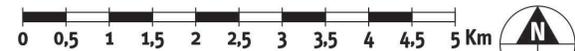
### wichtige Fahrtziele

-  Einkaufstandorte
-  Stadtteilzentren
-  Kunst und Kultur
-  Sport und Erholung
-  Kranken- und  
Ärztelhäuser
-  Veranstaltungen

### Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2036

-  über 20%
-  13% - 20%
-  8% - 13%
-  5% - 8%
-  0% - 5%
-  unter 0%

Quelle: Statistikstelle Stadt Mannheim.  
Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2036.



Kartengrundlage: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 18: Einzelziele, Konversionsflächen und Einwohnerentwicklung



Die Karte Einzelziele, Konversionsflächen und Einwohnerentwicklung (Abbildung 18) zeigt die relevanten Freizeit- und Versorgungsziele. Des Weiteren wird die Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2036 der Stadt Mannheim mit den prozentualen Entwicklungen der einzelnen Stadtteile dargestellt. Im Zusammenhang mit der Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen stehen Konversionsflächen, auf denen zum Teil große Flächen der Wohnbauentwicklung dienen sollen.

Die Konversionsflächen haben in der Stadtentwicklung und damit auch für die Verkehrsentwicklung einen besonderen Stellenwert.

Im Zuge der Entwicklung von Konversionsflächen entstehen in Mannheim zukünftig neue Stadtquartiere in Nord-Ost-Achse von der Innenstadt bis zum Stadtrand. Im Mannheimer Nordosten sollen auf mehreren ehemaligen Liegenschaften der US-amerikanischen Streitkräfte rund 200 ha Siedlungsfläche für Wohnen, Arbeiten und Leben entstehen, davon rund 150 ha der früheren US-Wohnsiedlungen Benjamin Franklin/Sullivan/Funari und rund 45 ha auf den ehemaligen Taylor Baracks. Auf dem ca. 13 ha großen Turley Areal im Bereich Neckarstadt-Ost, nahe dem Herzogenriedpark, wurde bereits mit der Umsetzung begonnen. Auch das Glücksteinquartier als ehemalige Bahnfläche an der Südseite des Hauptbahnhofs ist zum Teil schon städtebaulich entwickelt. Mit der Entwicklung der neuen Stadtquartiere wird sich die Nachfrage nach einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebot im Mannheimer Nordosten zukünftig wesentlich erhöhen und es werden sich neue Fahrgastpotenziale entwickeln.

Welche Nachnutzung für die einzelnen Konversionsflächen vorgesehen ist, ist der Tabelle 12 zu entnehmen.

Konversionsfläche	Nachnutzung
<b>Benjamin-Franklin-Village (inkl. Sullivan und Funari)</b>	
Eckdaten	Lage: Käfertal, Größe: 144,3 ha
Bisherige Bebauung	2070 Wohneinheiten der US-Streitkräfte (vorhandene Baustruktur umfasst alle Gebäudetypen einer Kleinstadt). 90 militärische Zweckbauten. Chapel/Sunday-School steht unter Denkmalschutz. Die Sports Arena ist als Kulturdenkmal eingestuft.
Nutzungskonzept	Neues Stadtquartier (für ca. 9.000 Einwohner) mit vielfältigen Nutzungen.
<b>Taylor Barracks</b>	
Eckdaten	Lage: Vogelstang, Größe: 45,3 ha
Bisherige Bebauung	60 militärische Zweckbauten
Nutzungskonzept	grüner, innovativer Gewerbepark
<b>Turley Barracks</b>	
Eckdaten	Lage: Neckarstadt Ost, Größe: 12,6 ha
Bisherige Bebauung	Denkmalgeschützte Anlage der ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Kaserne
Nutzungskonzept	Urbanes Wohnquartier mit Gastronomie, Bildungseinrichtungen und gemeinschaftlichen Wohnformen.
<b>Spinelli Barracks</b>	
Eckdaten	Lage: Käfertal/Feudenheim, Größe: 80,9 ha
Bisherige Bebauung	75 militärische Zweckbauten
Nutzungskonzept	Die Stadt Mannheim plant auf Spinelli die Bundesgartenschau 2023. Ergänzt wird der Grünzug Nord-Ost durch Wohnbebauung im Norden der Fläche.
<b>Hammond Barracks</b>	
Eckdaten	Lage: Seckenheim, Größe: 6,9 ha
Bisherige Bebauung	Acht militärische Zweckbauten
Nutzungskonzept	Konzept liegt noch nicht vor.



## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Konversionsfläche	Nachnutzung
<b>Coleman Barracks</b>	
Eckdaten	Lage: Sandhofen, Größe: 226,6 ha
Bisherige Bebauung	140 militärische Zweckbauten, 65 Wohnungen, Flughafen mit einer Start-/Landebahn
Übergabe an BlmA	Verschoben (völkerrechtliches Überlassungsverhältnis wird fortgesetzt)
Aktueller Stand der Konversion	Alle Phasen noch offen (bis auf die Konversionsvereinbarung)
Nutzungskonzept	Konzept liegt noch nicht vor.
<b>STEM Kaserne</b>	
Eckdaten	Lage: Seckenheim, Größe: 3,0 ha
Bisherige Bebauung	Neun militärische Zweckbauten mit potentiellen Denkmalschutzeigenschaften
Nutzungskonzept	Machbarkeitsstudie in Auftrag
<b>Rheinau-Kaserne</b>	
Eckdaten	Lage: Rheinau, Größe: 7,8 ha
Bisherige Bebauung	Das Gelände wird baulich nicht mehr genutzt und liegt seit 1995 brach
Nutzungskonzept	Renaturierungs- und Ausgleichsfläche für Natur und Landschaft
<b>Glücksteinquartier</b>	
Eckdaten	Lage: Lindenhof, Plangebiet: 33 ha (Baugrundstücke: 10 ha)
Bisherige Bebauung	–
Nutzungskonzept	Neues Stadtquartier mit Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung

Tabelle 12: Konversionsflächen im Stadtgebiet von Mannheim – Nachnutzungskonzepte

Die Karte Arbeitsplatzschwerpunkte und Gewerbeentwicklung (Abbildung 19) verortet die bestehenden Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtgebiet und bietet einen Überblick über die zusätzlich in einzelnen Stadtteilen erwarteten Arbeitsplatzschwerpunkte bis zum Jahr 2033.

Aus der Überschneidung der verschiedenen Kriterien ergibt sich insbesondere für die folgenden Stadtteile ein noch auszuschöpfendes Potenzial in der Angebotsgestaltung:

- ▶ Käfertal
- ▶ Lindenhof
- ▶ Innenstadt/Jungbusch
- ▶ Sandhofen
- ▶ Neckarstadt-Ost
- ▶ Neuostheim

Das Konzept zur Erschließung und Bedienung der Konversionsflächen sowie weitere Angebotsmaßnahmen werden im Kapitel Angebotskonzept dargestellt.

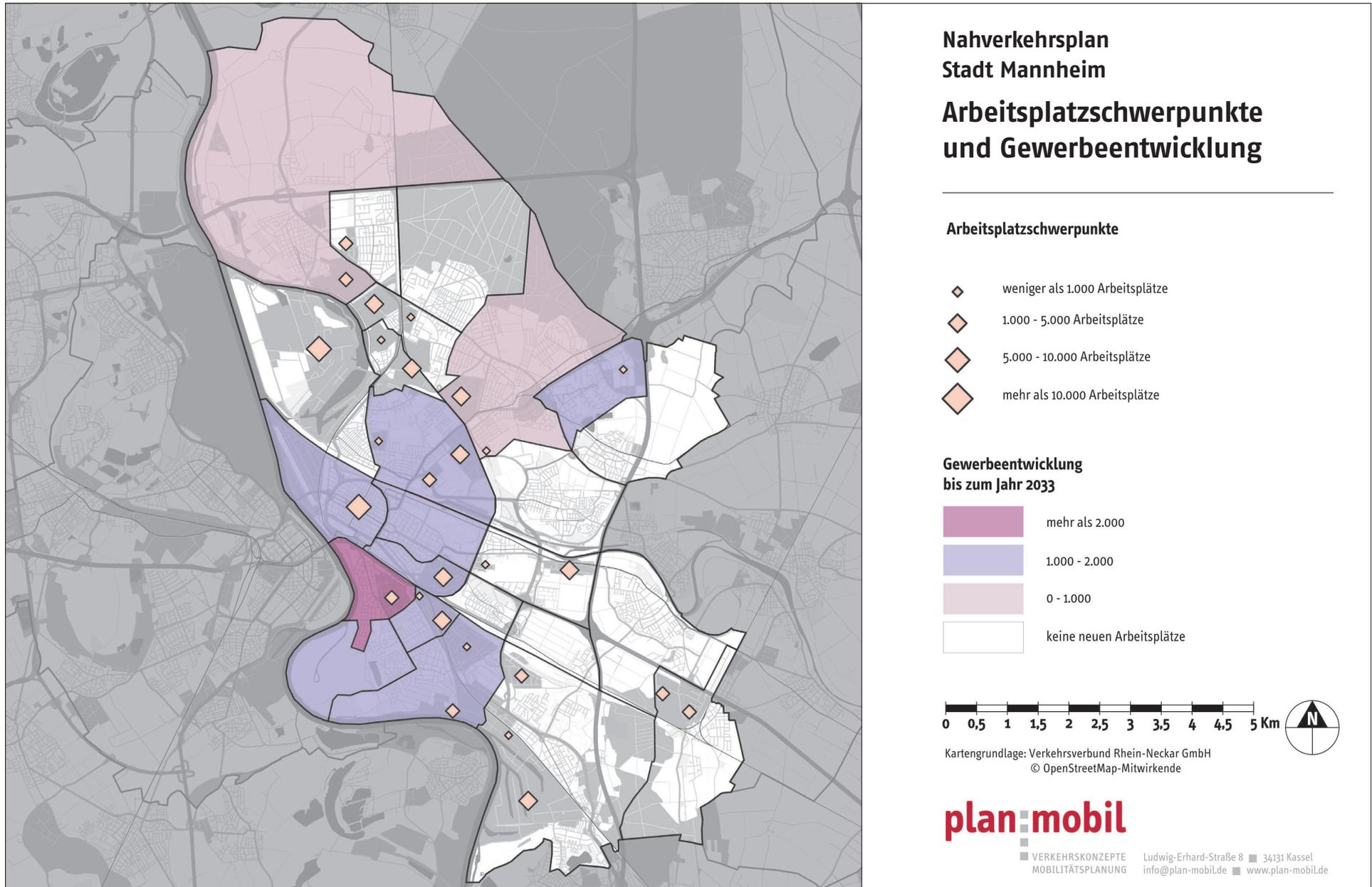


Abbildung 19: Arbeitsplatzschwerpunkte und Gewerbeentwicklung

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

### 4.7.4 Weitere Potenziale zur Fahrgaststeigerung

#### Angleichung des Taktschemas

Potenziale für Fahrgaststeigerungen bestehen zudem durch die Angleichung des Taktangebots im Busverkehr in den Abendstunden an die Fahrtenhäufigkeit der Stadtbahn.

Während alle Stadtbahnlinien in Mannheim nach einem einheitlichen Taktmuster verkehren, fährt ein Teil der Buslinien angepasst an die differenziertere Nachfrage mit einem geringeren Fahrtenangebot. Eine in den letzten Jahren fortgesetzte Vereinheitlichung der Betriebs- und Fahrtenfolgezeiten (Takete) bei den Hauptlinien soll die Merkbarkeit und Transparenz des Angebotes mit dem Ziel weiterer Fahrgaststeigerungen verbessern. Insbesondere lässt sich an den Wochenenden und in der Spätverkehrszeit zwischen 20 und 24 Uhr eine bessere Verknüpfung zwischen Stadtbahnen und Bussen durch Vereinheitlichung der Taktmuster verbessern.

#### Zielgruppenorientiertes Marketing

Durch den demographischen Wandel werden sich die Anforderungen der ÖPNV-Kunden in den nächsten Jahren weiter verändern. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der wahlfreien Kunden. Insbesondere handelt es sich dabei um die älteren Jahrgänge, welche bis ins hohe Alter einen Führerschein besitzen und Zugang zu einem PKW haben. Durch zielgruppenspezifische Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements sind die Vorteile des vorhandenen ÖPNV-Angebotes für die jeweiligen Nutzergruppen in ihrer spezifischen Situation deutlich zu vermarkten und aktiv zu bewerben (z. B. im Freizeitverkehr abends und am Wochenende, Angebote für Senioren mit Erreichbarkeit spezieller Ziele).

### Verbesserte Angebote der Nahmobilität sowie inter- und multimodaler Angebote

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Für die Zukunft der Mobilität wird den inter- und multimodalen Angeboten eine wachsende Bedeutung zugesprochen. Unter Intermodalität bzw. intermodalem Verkehrsverhalten ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Bike-and-Ride oder Park-and-Ride, bei denen eine Weg- etappe mit dem Fahrrad oder Auto zurückgelegt wird und eine Etappe mit dem ÖPNV. Prinzipiell spielt der ÖPNV bei intermodalen Wegeketten eine große Rolle, gerade auch für längere Wegestrecken.

Intermodalität ist ein Sonderfall der so genannten Multimodalität. Mit Multimodalität wird bezeichnet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z.B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Angebote wie Fahrradverleihsysteme und Carsharing können zur Förderung multimodalen Verhaltens beitragen. Abbildung 20 veranschaulicht die Begriffe Multimodalität und Intermodalität.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern enorm. Die unter dem Begriff „Nahmobilität“ zusammengefassten Mobilitätsformen müssen hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter voran- gebracht werden kann.

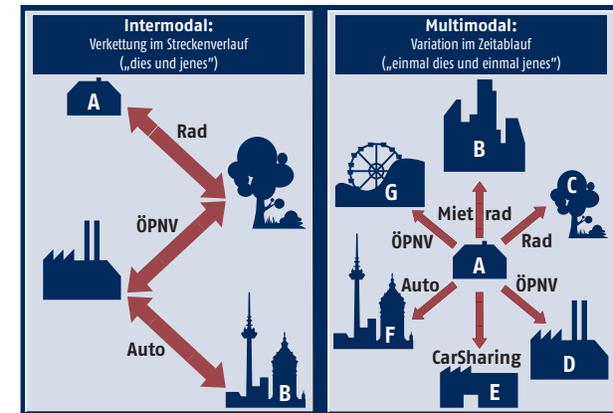


Abbildung 20: Intermodalität und Multimodalität

Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. Der Vorteil besteht in der Kombination aus der höheren Beförderungsgeschwindigkeit und der Überwindung größerer Entfernungen (ÖPNV) sowie der Flexibilität des Rades für den Weg von der bzw. zur Haltestelle, insbesondere auch dort, wo der ÖPNV aufgrund seiner spezifischen Voraussetzungen z. B. in engen Wohngebieten keine bessere Erschließung erreichen kann oder das Potenzial für den Betrieb eines ÖPNV-Angebotes zu dispers oder insgesamt zu gering ist. In Kombination stärken gemeinsame Angebote von Fahrrad und ÖPNV ihre Position als Alternative zum PKW und sollten daher gemeinsam vermarktet werden.

Während die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel eher auf die Ausweitung des Einzugsbereichs von ÖPNV-Haltestellen bzw. eine verbesserte Erreichbarkeit einzelner Verkehrskorridore abzielt, besteht weiterhin Potenzial durch eine engmaschige Bedienung (z. B. Shuttleverkehr) in Wohnquartieren, welche insbesondere auf die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkung und Senioren einget (vgl. Kapitel 4.4).

### 5. Angebotskonzeption

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. Das Angebotskonzept stellt in einer Übersicht die verschiedenen Maßnahmen für die kommenden Jahre dar. Vorbehaltlich der Finanzierung sind die Maßnahmen in den kommenden Jahren umzusetzen.

#### 5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Mannheim. Aufgabenträger ist das Land Baden-Württemberg. Das Angebot im SPNV wird daher nur nachrichtlich dargestellt.

Insgesamt befinden sich auf Mannheimer Stadtgebiet zwölf SPNV-Haltepunkte: Dies sind neben dem Hauptbahnhof die Haltepunkte Arena/Maimarkt, Seckenheim und Friedrichsfeld-Süd an der Strecke nach Heidelberg, die Bahnhöfe Neckarau und Rheinau an der Strecke nach Karlsruhe, die Haltepunkte Handelshafen, Neckarstadt, Luzenberg sowie die Bahnhöfe Waldhof und Käfertal an der Strecke nach Biblis (Riedbahn). Hinzu kommt der Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld an der Main-Neckar-Bahn, der sich jedoch nur teilweise auf der Gemarkung der Stadt Mannheim befindet.

Die Basis des SPNV-Angebotes in der Metropolregion Rhein-Neckar bildet die S-Bahn Rhein-Neckar, deren 1. Stufe im Dezember 2003 in Betrieb ging. Die im Wesentlichen auf den Ost-West-Achsen verlaufenden Linien bieten attraktive Verbindungen aus Richtung Kaiserslautern, Germersheim, Osterburken und Bruchsal nach Mannheim. Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/2, S3/4, S33) wurden nach einer europaweiten Ausschreibung zum Dezember 2016 durch die beteiligten SPNV-Aufgabenträger im Los 1 der S-Bahn Rhein-Neckar neu vergeben. Die DB Regio AG wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignigten Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken im Bereich des zuvor vorhandenen 30-Min-Taktes aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt. Darüber hinaus wurden die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht. Im Rahmen der 1. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar wurde die Station Friedrichsfeld-Süd barrierefrei ausgebaut. Die Station Seckenheim konnte auf Grund von Abhängigkeiten zu einem erst für einen späteren

Zeitpunkt geplanten dreigleisigen Ausbau dieses Streckenabschnitts bisher nur provisorisch umgebaut werden. Eine barrierefreie Zugänglichkeit ist daher hier noch nicht realisiert. Neu hinzu kam die Station Arena/Maimarkt, welche die frühere Station Rangierbahnhof ersetzt hat.

Die Strecken der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sollen die bereits bestehenden Linien der 1. Stufe sinnvoll zu einem Gesamtnetz ergänzen. Dabei handelt es sich um Verbindungen der Nord-Süd-Relationen von Mannheim ausgehend nach Mainz, Bensheim, Groß-Rohrheim sowie über Schwetzingen nach Karlsruhe. Die geplante Verknüpfung der S-Bahn von Mainz kommend mit der S5, die von Heidelberg in Richtung Sinsheim verkehrt, kann erst realisiert werden, wenn der drei- bzw. viergleisige Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg umgesetzt ist, wofür aktuell noch kein konkreter Terminplan existiert. Der Betrieb des Loses 2 der S-Bahn wird nach einer durch die SPNV-Aufgabenträger erfolgreich durchgeführten europaweiten Ausschreibung ab Dezember 2020 ebenfalls von der DB Regio AG erbracht. Auf der Strecke Mannheim – Mainz erfolgt der Betriebsstart jedoch erst zum Dezember 2021. Neben einzelnen betrieblichen Angebotsverbesserungen ist der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen, sodass im Zusammenspiel mit den bis dahin umgebauten Bahnsteigen ein stufenfreier Zustieg möglich sein wird. Die hierfür erforderlichen Baumaßnahmen auf Mannheimer Stadtgebiet umfassen die Stationen Neu-Edingen/Friedrichsfeld, Neckarau und Rheinau. Die Stationen werden barrierefrei ausgebaut und erhalten eine zeitgemäße Ausstattung. Während in Neu-Edingen/Friedrichsfeld und Rheinau bereits die Bahnsteige fertiggestellt wurden, befindet sich der Kompaktbahnhof Neckarau noch in der Planungs- und Genehmigungsphase. Hier ist frühestens 2022 mit einem Baubeginn zu rechnen. In diesem Zusammenhang wird durch die Verlegung der Endhaltestelle der Stadtbahn in Rheinau eine verbesserte Verknüpfung zwischen den Verkehrsangeboten

realisiert, gleiches ist durch die geplante Verlegung der Station Neckarau vorgesehen. Auf der westlichen Riedbahn sind keine Umbaumaßnahmen erforderlich, da bereits alle Stationen über die notwendige Bahnsteighöhe verfügen. Aufgrund der Planungen der DB Netz AG zur Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der östlichen Riedbahn ergibt sich zudem die Möglichkeit, eine S-Bahn-Verbindung auf dieser, heute durch den SPNV nahezu nicht genutzten Strecke (eine Fahrt Montag bis Freitag in Richtung Biblis), einzuführen. Hierzu ist der Umbau des Bahnhofs Käfertal und des östlichen Mittelbahnsteiges im Bahnhof Waldhof erforderlich. Zusätzlich soll die neue Station Neuostheim die Erschließungsfunktion dieser Strecke erweitern. Eine Verlegung des DB Bahnhofs Käfertal würde hierbei die Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz erheblich verbessern. Vor dem Hintergrund der aktuell unklaren Entwicklung am Standort Käfertal (GE) und vor dem Hintergrund der Brückensanierungen Ludwigshafens ist eine vertiefte Prüfung für einen Kompaktbahnhof Käfertal nochmals notwendig.

Da die Errichtung von S-Bahn-Haltepunkten in Rheinau-Nord und am Neckarauer Übergang von Seiten der DB bisher aus technischen Gründen ausgeschlossen wurde, konzentriert sich die Stadt darauf, den Kompaktbahnhof Neckarau zu verwirklichen und langfristig wie oben bereits begründet den Kompaktbahnhof Käfertal umzusetzen. Dies sowie der endgültige Ausbau des Provisoriums Seckenheim/Hochstätt werden als Forderung der Stadt Mannheim an den SPNV-Aufgabenträger, das Land Baden-Württemberg, in den NVP aufgenommen.

## 5. Angebotskonzeption

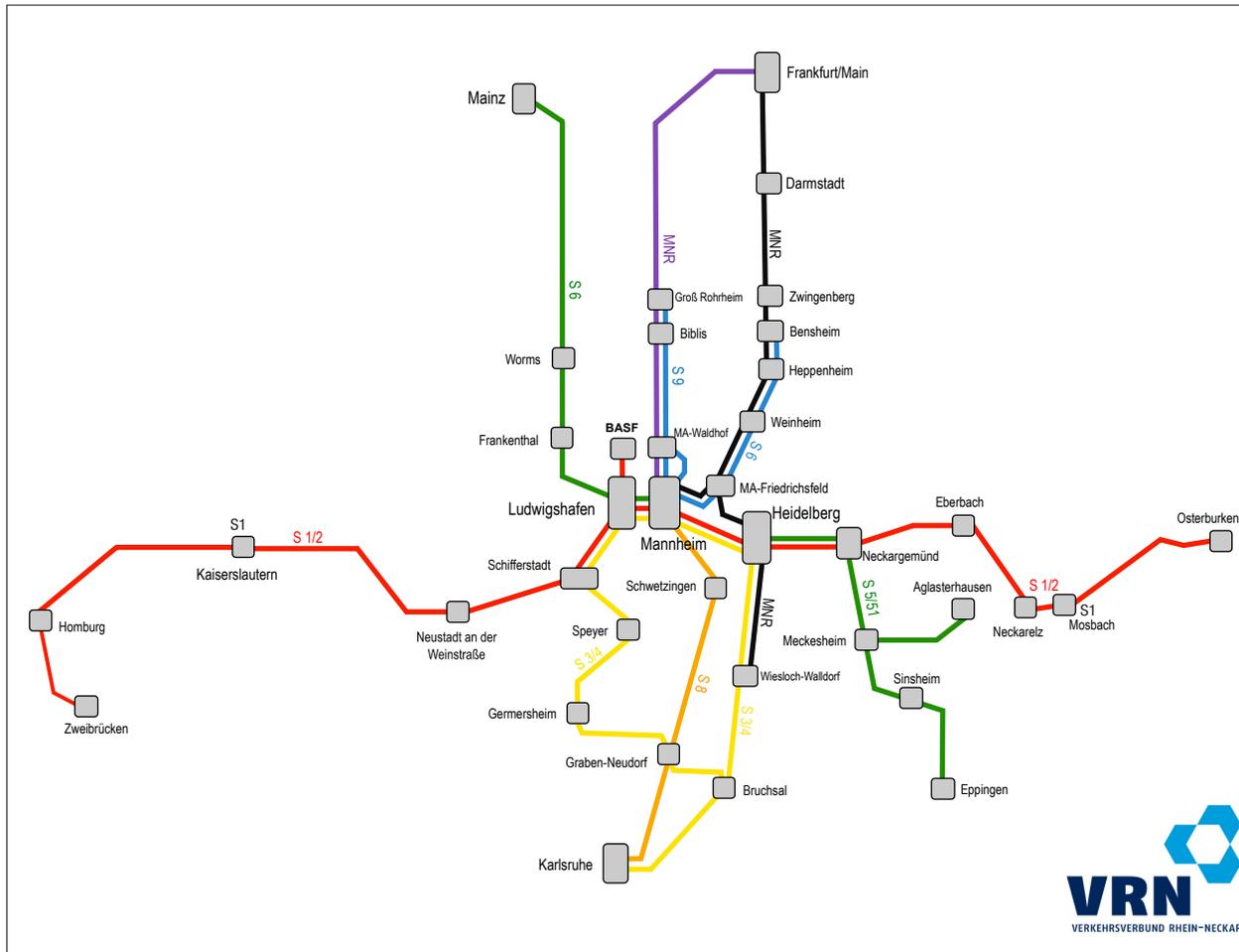


Abbildung 21: Zielnetz S-Bahn Rhein-Neckar

Das SPNV-Angebot wird auf den beiden Achsen Richtung Frankfurt durch den Main-Neckar-Ried-Express ergänzt. Dieser verkehrt seit Dezember 2017 mit modernen Doppelstocktriebwagen der DB Regio AG und stellt somit attraktive Nahverkehrsverbindungen zwischen den beiden Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar her. Die neuen Fahrzeuge sind so konzipiert, dass an den bis dahin ausgebauten Stationen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Komplettiert wird das SPNV-Angebot durch weitere RE-Leistungen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen SPNV-Strecken, welche die Stadt Mannheim anbinden, mit ihrem jeweiligen Bedienungsangebot und Zielhorizont dargestellt. Aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktion werden auch die Stadtbahnlinien 4/4A, 5 und 9 in dieser Auflistung aufgeführt.

Der Hauptbahnhof Mannheim dient zudem als wichtiges Drehkreuz im innerdeutschen Fernverkehrsnetz und ist somit bedeutender Zugangspunkt für überregionale Verbindungen.



	Streckenführung	Grundtakt			Zielhorizont
		Mo – Fr	Sa	So	
S-Bahn Rhein-Neckar	S1/S2 Homburg / Kaiserslautern – Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach / Osterburken	T30	T30	T30	umgesetzt
	S3/S4 Gernersheim – Speyer – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal / Karlsruhe	T30	T30	T30	umgesetzt
	S6 Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz	T30	T30	T30	umgesetzt <sup>9</sup>
	S7 Mannheim – Weinheim – Bensheim	T60	T60	T60	umgesetzt <sup>10</sup>
	S8 Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe	T60	T60	T60	12/2020
	S9 Mannheim – Biblis – Groß-Rohrheim	T60	T60	T60	12/2020 <sup>11</sup>
Main-Neckar-Ried-Express	RE Mannheim – Biblis – Frankfurt	T60	T60	T60	umgesetzt
	RB Mannheim/ Wiesloch-Walldorf/ Heidelberg – Heppenheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	T60	T60	T60	umgesetzt
	RE Mannheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	T120	T120	T120	umgesetzt
Süwex	RE Mannheim – Ludwigshafen – Kaiserslautern – Homburg – Trier – Koblenz	T60	T60	T60	umgesetzt
	RE Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz – Frankfurt	T120	T120	T120	umgesetzt
Neckartal-Express	RE Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Heilbronn	T120	T120	T120	umgesetzt
	RE Mannheim – Heidelberg – Sinsheim – Heilbronn	T120	T120	T120	umgesetzt
Stadtbahn Mannheim	4/4a Mannheim – Berliner Platz – Ludwigshafen – Ruchheim – Maxdorf – Ellerstadt – Bad Dürkheim	T10*	T10*	T20	umgesetzt
	9 Expresslinie Mannheim – Bad Dürkheim	T60	T60	T60	umgesetzt
	5 Mannheim – Neuostheim – Seckenheim – Edingen – Heidelberg – Dossenheim – Schriesheim	T10	T10/T20	T15/T30	umgesetzt

\* T10 ab/bis Oggersheim, Abschnitt bis/von Bad Dürkheim zwei Fahrten pro Stunde

Tabelle 13: Relevante SPNV-Strecken für die Stadt Mannheim

<sup>9</sup> Es werden bereits baugleiche ET 425 wie im Los 1 eingesetzt.

<sup>10</sup> Siehe Fußnote 9

<sup>11</sup> S-Bahn Bedienung der östlichen Riedbahn nach Realisierung der Zweigleisigkeit.

## 5. Angebotskonzeption

### 5.2 Maßnahmen Stadtbahn

Das Rückgrat des ÖPNV in Mannheim stellen die Stadtbahnlinien dar. Das Stadtbahnnetz ist radial auf die Mannheimer Innenstadt ausgerichtet. Der innerstädtische Busverkehr übernimmt die Zubringerfunktion zu den Stadtbahnen und die kleinräumige Erschließung der Stadtteile. Der regionale Busverkehr dient vornehmlich Fahrgästen, die zwischen Mannheim und den südlich bzw. südöstlich liegenden Kommunen verkehren, übernimmt jedoch auch die Funktion der Erschließung des Hafengebiets in Rheinau.

In den kommenden Jahren richtet sich die Entwicklung des ÖPNV-Angebots insbesondere auf die Erschließung neuer Stadtbereiche (Stadtbahnerweiterung) sowie auf die Flexibilisierung und Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots (ergänzendes Mobilitätsangebot).

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Maßnahmen im ÖPNV beschrieben. Die vorgesehene Verkehrsbedienung der einzelnen Linien ist detailliert in den Liniensteckbriefen (Anlage 4) beschrieben.

#### 5.2.1 Erschließung Konversionsflächen – Konversionsnetz

In einem Arbeitsprogramm „Konversionsnetz“ wurden folgende Infrastrukturmaßnahmen zusammengefasst und folgender Ausbaubedarf ermittelt:

- ▶ Ausbaumaßnahmen:
  - ▶ Neubau einer Stadtbahnstrecke zum Benjamin-Franklin-Village inkl. Haltestellen
  - ▶ Neubau einer Stadtbahnstrecke durch das neue Glückstein-Quartier inkl. Haltestellen
  - ▶ Ausbau einer Endhaltestelle der neuen Konversionslinie in Rheinau Karlsplatz (Bau einer Wendeschleife)

- ▶ Stadtbahnerweiterungen im Bereich Spinelli inkl. Haltestellen
- ▶ Stadtbahnverlängerung Taylor inkl. Haltestelle
- ▶ Erweiterung der Infrastrukturkapazität (notwendig für die betriebliche Umsetzung der vorgenannten Ausbaumaßnahmen und Taktverdichtungen auf weiteren Linien)
  - ▶ Umbau und Kapazitätserweiterung Haltestelle Käfertal Bahnhof inkl. Abstellanlage
  - ▶ Umbau und Kapazitätserweiterung Haltestelle Hauptbahnhof Mannheim
- ▶ Flankierende Maßnahmen:
  - ▶ Neubau Haltestelle Eisenlohrplatz (Turley Areal)
  - ▶ Ausbau und Verlegung der Haltestellenpositionen Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft sowie Einrichtung einer weiteren Haltestelle Columbus

Die Erschließung der Hammond Barracks ist bereits über die vorhandene, barrierefreie Haltestelle Pforzheimer Straße mit der Stadtbahnlinie 5 erfolgt und löst damit keinen Ausbau aus. Bei entsprechender Nachfrage aus dem Konversionsgebiet muss die Linie 5 zu den Hauptverkehrszeiten verstärkt werden.

#### 5.2.1.1 Umsetzbarkeit des Konversionsnetzes in absehbarer Zukunft

Für die Umsetzung der nachfolgend aufgezählten Bausteine des Konversionsnetzes wird eine Förderung über einen GVFG-Rahmenantrag im Bundesprogramm vorbereitet. Die Abbildung 22 zeigt den geplanten Verlauf der Konversionslinie.

- ▶ Neubau einer Stadtbahnstrecke „Benjamin-Franklin-Village“
- ▶ Neubau einer Stadtbahnstrecke „Glückstein-Quartier“
- ▶ Umbau und Kapazitätserweiterung Haltestelle Käfertal Bahnhof inklusive Abstellanlage

- ▶ Umbau und Kapazitätserweiterung Haltestelle Hauptbahnhof Mannheim
- ▶ barrierefreier Ausbau der Haltestelle Rheinau Karlsplatz mit Neubau einer Wendeschleife
- ▶ Neubau Haltestelle Eisenlohrplatz (Turley Areal)
- ▶ Ausbau und Verlegung der Haltestellenpositionen Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft sowie Einrichtung einer weiteren Haltestelle Columbus

Die zeitliche Umsetzung der einzelnen Bausteine hängt von der endgültigen Bescheidung der Förderfähigkeit des vorgenannten Rahmens und weiteren Projekten (z.B. LU City West) zusammen. Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Konversionsnetzes sind die Bausteine Hauptbahnhof und Bahnhof Käfertal.

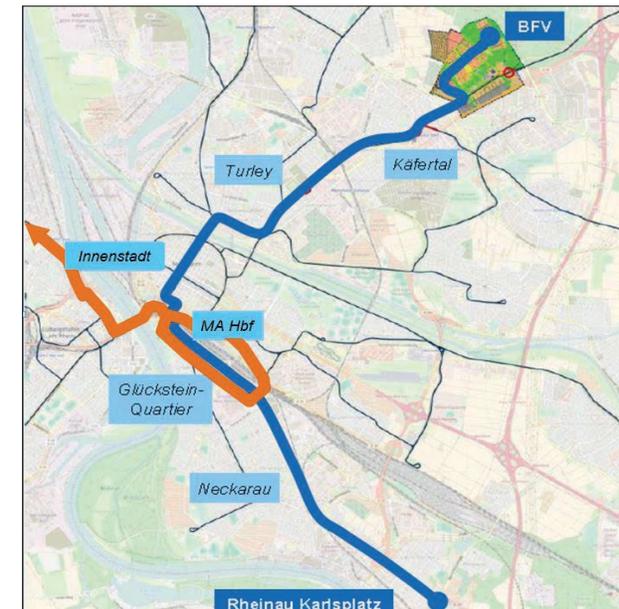


Abbildung 22: Betriebskonzept Konversionslinie 16 und Verknüpfung mit Linie 8

Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen:

### a) Erweiterung der Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hauptbahnhof

Die Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof ist diejenige mit dem höchsten Fahrgastaufkommen in der Stadt Mannheim. Die Anzahl der Fahrgäste hat hier in den vergangenen Jahren stark zugenommen. An einem Werktag liegt das Aufkommen bei mehr als 50.000 Fahrgästen.

Aufgrund der Kapazitätsüberschreitungen und der betrieblichen Probleme, welche infolge

- ▶ der Erweiterung des Stadtbahnnetzes
- ▶ der durch die Sanierung der Hochstraße Nord notwendig werdenden Linienwegverlegungen
- ▶ der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ab 2020/2021

durch einen noch dichter werdenden Stadtbahnverkehr weiter verschärft werden, ist an der Haltestelle Hauptbahnhof Mannheim ein vierter Bahnsteig erforderlich, so dass dann in jeder Fahrtrichtung zwei Bahnsteige zur Verfügung stehen.

Aufgrund der örtlichen Randbedingungen ist die Anlage eines vierten Bahnsteigs mit einer Mindestnutzlänge von 60 m in der heutigen Lage der Haltestelle jedoch nicht möglich. Zum Ausbau der Haltestelle Mannheim Hauptbahnhof wurden mehrere Varianten untersucht. Unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien (Wirtschaftlichkeit, Fahrgastfreundlichkeit, Umwelteingriffe, Betriebsabläufe, Signalisierung) ist die hier beschriebene und dargestellte Variante als Vorzugsvariante bewertet worden.

Sie sieht vor, die Bahnsteige A und B (Fahrtrichtung Kaiserring) in der heutigen Lage beizubehalten, auf 70 m zu verlängern und sie durchgehend barrierefrei auszubauen. Die Haltestelle



Abbildung 23: Vorzugsvariante Ausbau Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hbf

in Fahrtrichtung Universität/LU Berliner Platz/Lindenhofplatz wird mit 2 Bahnsteigen in die Achse Kaiserring verlegt. Für diese neuen Bahnsteige C und D ist ebenfalls eine Bahnsteiglänge von 70 m vorgesehen. Die Bahnsteige liegen im Bestand (60 m) mit den Rampen teilweise bereits im Bogen, eine Verlängerung auf 70 m ist durch Anpassung der Trassierung und Verjüngung der Bahnsteigenden gerade noch möglich. Die Gleistrassierung ist auf die beengten örtlichen

Platzverhältnisse abgestimmt. Die Tiefgaragenausfahrt muss zwar verschoben werden, kann jedoch grundsätzlich am heutigen Standort Bismarckstraße verbleiben.

Die Erweiterung der Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hauptbahnhof ist Voraussetzung für die weiteren Ausbaumaßnahmen im Konversionsnetz. Eine Umsetzung ist bis 2022 vorgesehen

## 5. Angebotskonzeption

**b) Neubau und Kapazitätserweiterung Käfertal Bahnhof**  
Der Haltepunkt Käfertal Bahnhof als wichtiger Knotenpunkt innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems in der Stadt Mannheim überschreitet bereits im Bestand seine Kapazitätsgrenze und kann im heutigen Bestand nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der Einrichtung eines 4. Bahnsteigs, dem 2-gleisigen Ausbau in Richtung Heddesheim bis zur Brücke (B38) sowie mit der Optimierung/dem Umbau des Gleisfelds sowie der Abstellanlage soll eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit herbeigeführt werden. Darüber hinaus sind weitere Anpassungen an Fahrleitung, Unterwerk und Stellwerk notwendig.

Eine Anbindung der Stadtbahn zum Benjamin-Franklin-Village sowie Taktverdichtungen auf den Linien 5 und 15 sind erst nach der Kapazitätserweiterung des Haltepunkts Käfertal Bahnhof möglich. Voraussetzung für die Maßnahme Käfertal Bahnhof ist, dass der Betriebshof Käfertal in den Betriebshof Möhlstraße integriert wird.



Abbildung 24: Neubau und Kapazitätserweiterung Käfertal Bahnhof

### c) Erschließungskonzept Benjamin-Franklin-Village und Sullivan

Das Konversionsgebiet Benjamin-Franklin-Village, welches als neues Stadtquartier für rund 8.000 Einwohner geplant ist, soll mittelfristig mit einer eigenen Stadtbahnlinie erschlossen werden. Eine Freihaltetrasse (inkl. Haltestellenflächen) ist im Bebauungsplan gesichert. Aktuell wird das Gebiet nur tangential durch die Stadtbahnlinie 5 und die Buslinie 54 bedient. Die neue Stadtbahnlinie soll mit den drei neuen Haltestellen Franklinschule, BFV Mitte und Sullivan als Wendeschleife erschlossen werden, wodurch eine direkte Anbindung an die Innenstadt von Mo-Sa im 20-Minutentakt sowie abends und sonntags im 30-Minutentakt sichergestellt wird. Als Endhaltestelle der neuen Linie im Süden Mannheims dient nach dem Bau der Trasse im Glücksteinquartier die Haltestelle Rheinau Karlsplatz, wozu dort eine Wendeschleife notwendig wird. Die Stadtbahnlinie 5 bleibt unverändert.

Zur Erschließung von Sullivan, Funari sowie des Columbus-Quartiers wird der Neu- bzw. Ausbau der Haltestellenpositionen Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft in das Infrastrukturlpaket Konversionsnetz aufgenommen. Darüber hinaus soll die Einrichtung einer weiteren Stadtbahnhaltestelle Columbus zwischen Bensheimer Str. und Platz der Freundschaft geprüft werden. Bis zur Verwirklichung der neuen Trasse ist ein Busvorlaufbetrieb vorgesehen (siehe Kapitel 5.3.1).

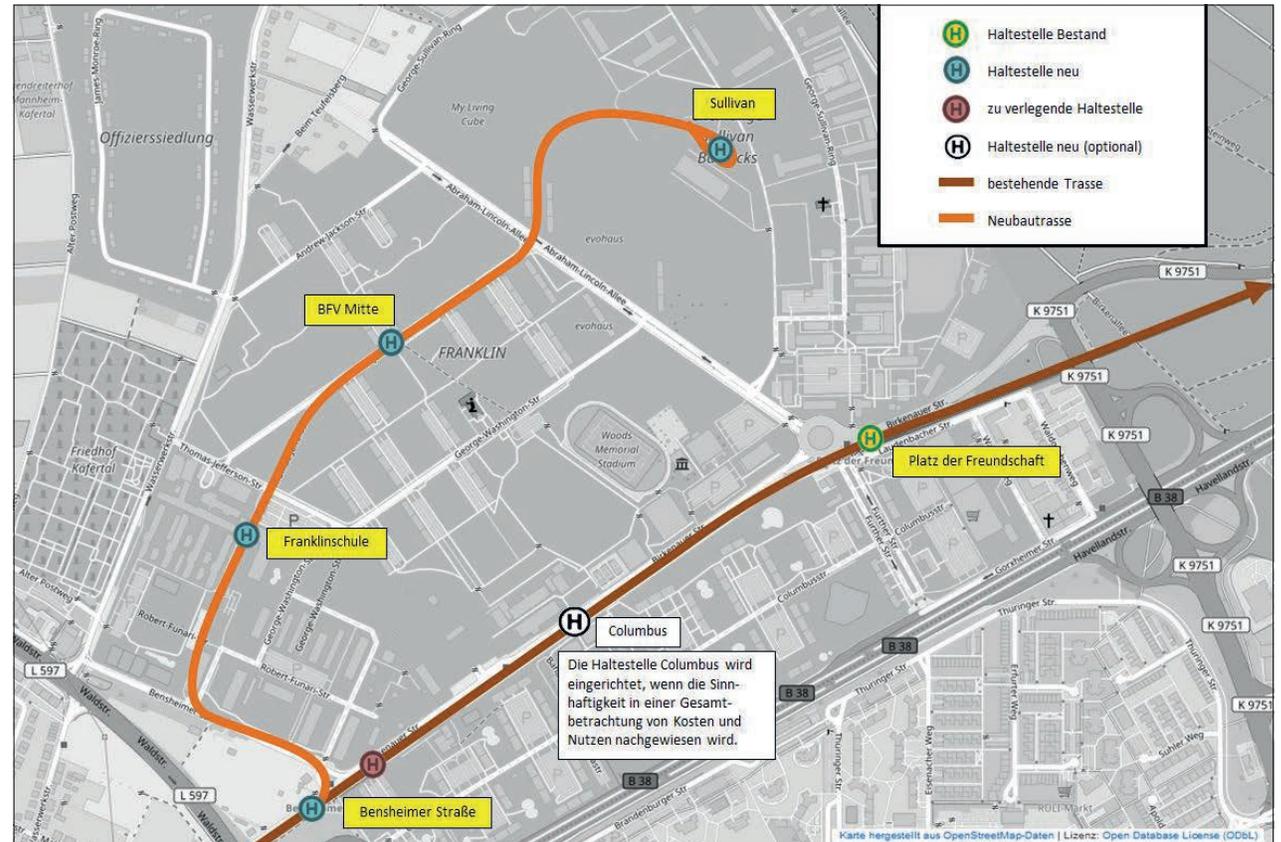


Abbildung 25: Entwurf Erschließungskonzept Benjamin-Franklin-Village und Sullivan

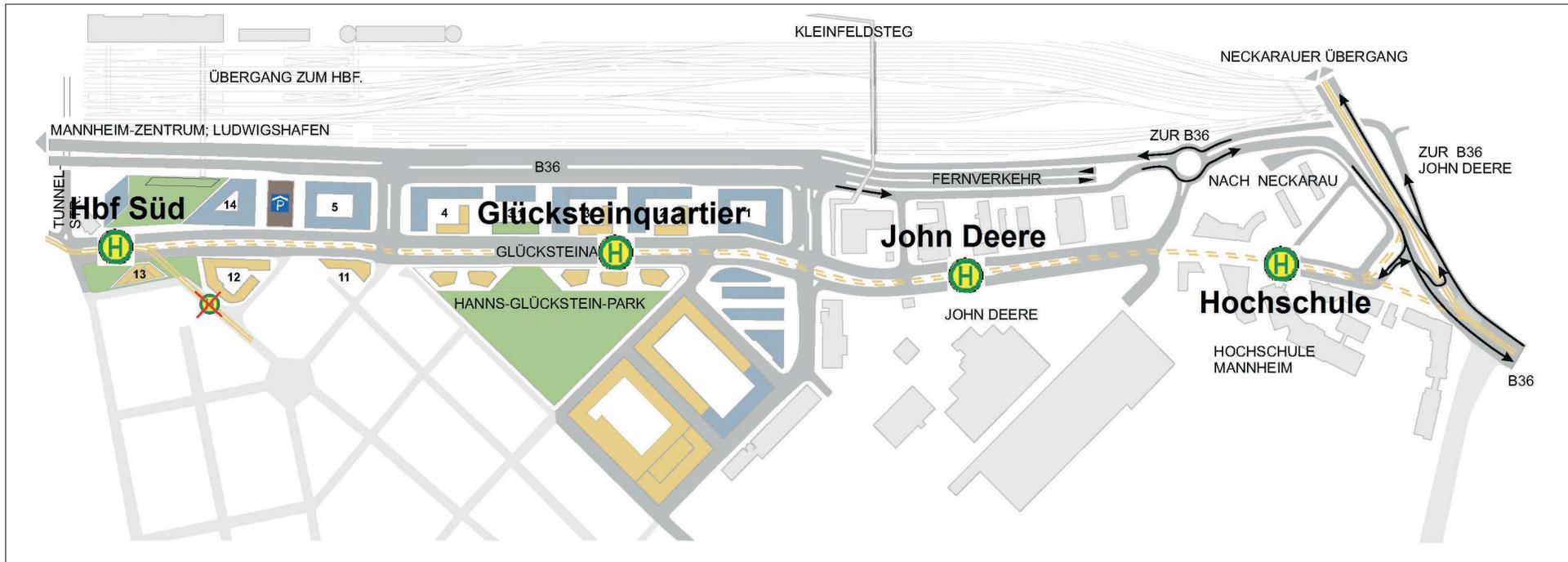


Abbildung 26: geplante Stadtbahnerschließung im Glückstein-Quartier

### d) Erschließung Glücksteinquartier

Das Glücksteinquartier im Stadtteil Lindenhof gehört zu einem der zahlreichen Stadtentwicklungsprojekte Mannheims. Bereits etwa 400 Wohnungen (von insgesamt rund 750 Wohnungen) sind realisiert bzw. befinden sich in Umsetzung. Auch zahlreiche neue Arbeitsplätze (rund 4.600) entstehen in diesem Entwicklungsgebiet. Das Gebiet ist aktuell nur tangential durch die Stadtbahnlinie 3 bzw. die Haltestelle Mannheim Hauptbahnhof erschlossen.

Für eine verbesserte Erschließung wurde eine Freihaltetrasse (inkl. Haltestellenflächen) zur Stadtbahnerschließung zwischen der Stadtbahnlinie 3 nach Neckarau West und der Stadtbahnlinie 1 nach Rheinau (zwischen den Haltestellen Lindenhofplatz und Hochschule) im Bebauungsplan berücksichtigt. Für diesen Abschnitt ist der Neubau einer Stadtbahnstrecke mit besonderem Bahnkörper in der Glücksteinallee mit zusätzlichen drei neuen Haltestellen vorgesehen.

In der zeitlichen Abfolge des Gesamtpaketes Konversionsnetz steht diese Maßnahme nach den Umbaumaßnahmen Hbf und Käfertal sowie der Stadtbahntrasse in BFV an. Sobald die Aufsiedlung des Gebiets dies erforderlich macht, wird eine Buslinie – als Vorlaufbetrieb zur Stadtbahn – die Erschließung übernehmen (siehe Kapitel 5.3.1).

## e) Turley

Die Erschließung des Konversionsgebiets Turley erfolgt über die Stadtbahnstrecken Nord bzw. Käfertal an den Gebietsrändern. Eine ÖPNV-Erschließung innerhalb der Konversionsfläche ist nicht vorgesehen. Auf dem Streckenast nach Käfertal ist der Neubau einer barrierefreien Haltestelle Eisenlohrplatz am zukünftigen Hauptzugang des Turley-Gebiets vorgesehen. Die Buslinie 61 hat im Zuge der Inbetriebnahme der Stadtbahn Nord eine geänderte Linienführung und eine neue Haltestelle im Bereich des Eisenlohrplatzes erhalten.

### 5.2.1.2 Langfristige Sicherung von Anbindungsmöglichkeiten auf Konversionsgebieten

Nach bisherigem Stand der Untersuchungen ist eine Förderung folgender Maßnahmenteile im GVFG-Bundesprogramm derzeit nicht realisierbar, da kein positiver Nutzen/Kostenfaktor erreicht wird und damit eine Förderung im Rahmenantrag Konversionsnetz insgesamt nicht möglich wäre:

- ▶ Stadtbahnerweiterungen im Bereich Spinelli inkl. Haltestellen
- ▶ Stadtbahnverlängerung Taylor inkl. Haltestelle

Vor dem Hintergrund künftiger städtebaulicher Entwicklungen oder Änderungen der Förderbedingungen, soll dennoch eine Trassensicherung in den jeweiligen Bebauungsplänen vorgenommen werden, um eine spätere Realisierung dieser Stadtbahnerweiterungen grundsätzlich offen zu halten.

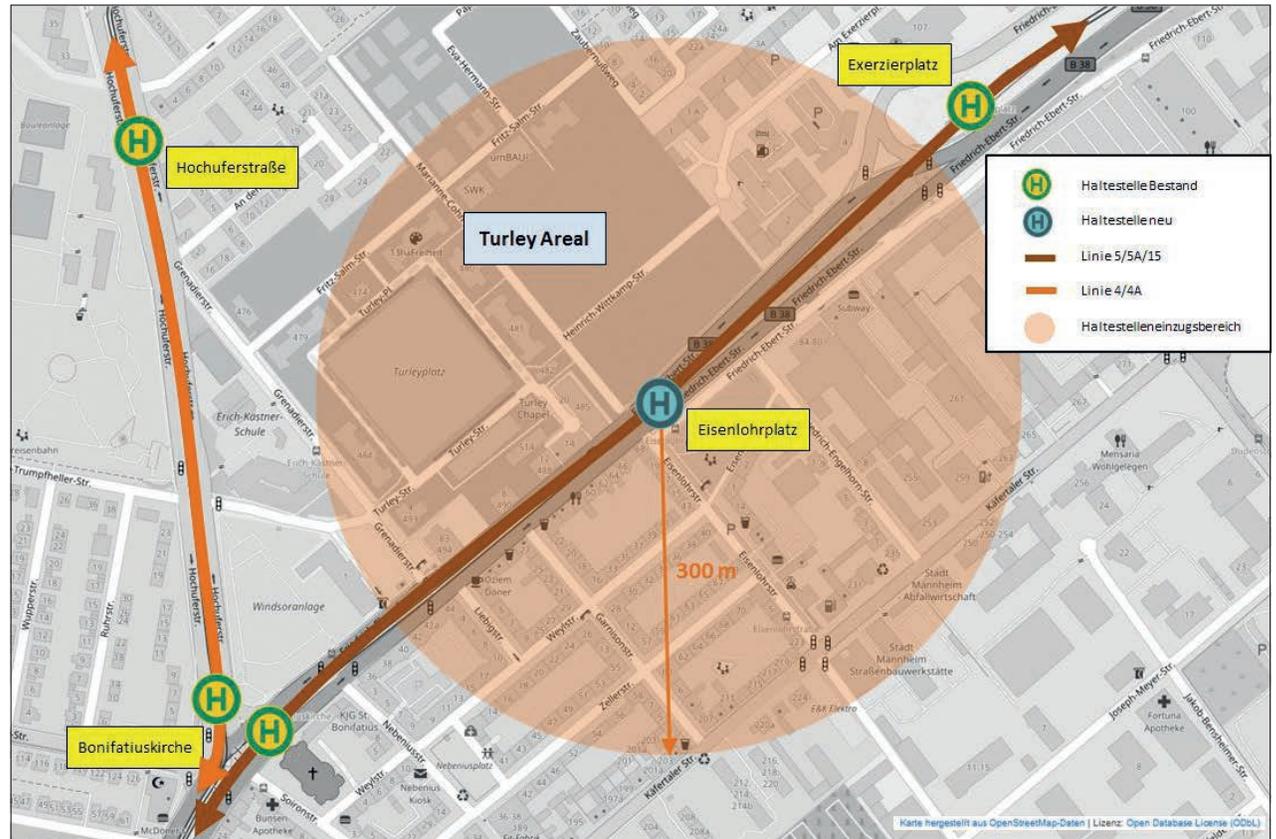


Abbildung 27: Entwurf Positionierung Neubau Haltestelle Eisenlohrplatz mit Haltestelleneinzugsradius von 300 Metern

## 5. Angebotskonzeption

### a) Spinelli

Für die Anbindung des Gebietes Spinelli wurde eine Neubaustrasse zwischen der Stadtbahnstrecke nach Käfertal und der Trasse nach Vogelstang (Linie 7) betrachtet. Die neue Trasse soll an der bestehenden Haltestelle Käfertal Süd ausfädeln und am nördlichen Rand des Spinelli-Geländes entlang bis zur Haltestelle Vogelstang West führen, die hierfür verlegt werden muss. Entlang der neuen Trasse ist die Einrichtung von fünf neuen Haltestellen vorgesehen, um das Spinelli-Gelände erschließen zu können. Ferner ist eine Neubaustrasse zwischen der heutigen Stadtbahnstrecke nach Vogelstang ab der Haltestelle Kiesäcker zur Stadtbahntrasse Richtung Wallstadt vorgesehen. Die Haltestelle Kiesäcker muss hierfür verlegt werden. Die heute von der Linie 7 befahrene Trasse zwischen Kiesäcker und Vogelstang West würde nach Bau der Neubaustrassen nicht mehr bedient werden.

Mit dieser Planung wären einige Vorteile verbunden. So erhielten die Wohn- bzw. Neubaugebiete Käfertal Süd, der südwestliche Teil von Im Rott und Spinelli eine Stadtbahnerschließung. Weiterhin verkürzte sich die Reisezeit von Vogelstang, Heddeshheim und Wallstadt in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Der Friedhof Käfertal wäre durch das begleitende Busangebot (siehe Kapitel 5.3.1) besser erreichbar.

Die Nachteile dieser Maßnahme hätten jedoch zurzeit ein größeres Gewicht. Aus verkehrspolitischer Sicht ist eine Ausdünnung des Angebots im nordwestlichen Bereich von Feudenheim, wo zurzeit gantztägig mit einem 10-Minuten-Takt gefahren wird, nicht zielführend. Des Weiteren fielen die umsteigefreien Stadtbahnverbindungen zwischen Wallstadt/ Vogelstang West/ Im Rott von und nach Käfertal und darüber hinaus zu Zielen bis zum Uniklinikum weg. Die Anbindung würde dann durch eine Busverbindung ersetzt werden (ver-

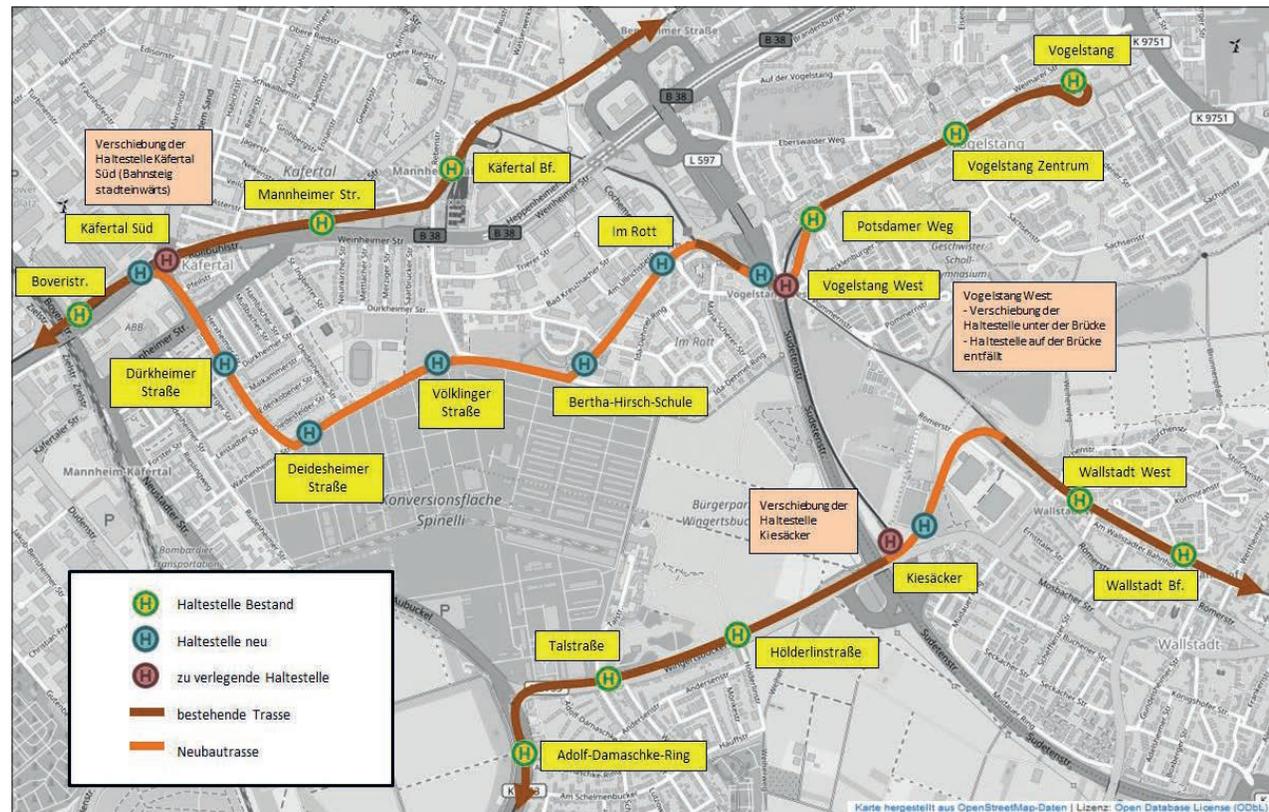


Abbildung 28: Entwurf zur Erschließung Spinelli

gleiche Kap. 5.3.1 Maßnahmen Busangebot – Konversionsflächen), und wären in jedem Fall mit einem Umstieg verbunden. Zwischen den nordöstlichen Stadtteilen wäre die Verbindung also langsamer (Buslinie mit 20-Minuten-Takt). Außerhalb des vorgenannten Rahmenantrags ist die Maßnahme auch aus finanziellen Gesichtspunkten zurzeit nicht

umsetzbar, da sie nach dem bisherigen Untersuchungsstand nicht förderfähig ist.

Eine Freihaltung der Trassen und Haltestellenflächen soll in den Bebauungsplänen ausgewiesen werden.



## b) Taylor-Areal

Langfristig könnte die Stadtbahnlinie 7 von Vogelstang bis zur Spreewaldallee – in Abhängigkeit der Flächennutzung – verlängert werden. Die Freihaltung einer Stadtbahnvorhaltetrasse bis zur Wendeschleife wird im B-Plan Taylor-Areal berücksichtigt. Für diese Maßnahme gibt es noch keine Realisierungsprognose. Die Umsetzung dieser Stadtbahnverlängerung ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Stadtbahn Spinelli sinnvoll, da dadurch eine direkte Anbindung mit der Linie 7 in die Mannheimer Innenstadt hergestellt wird.

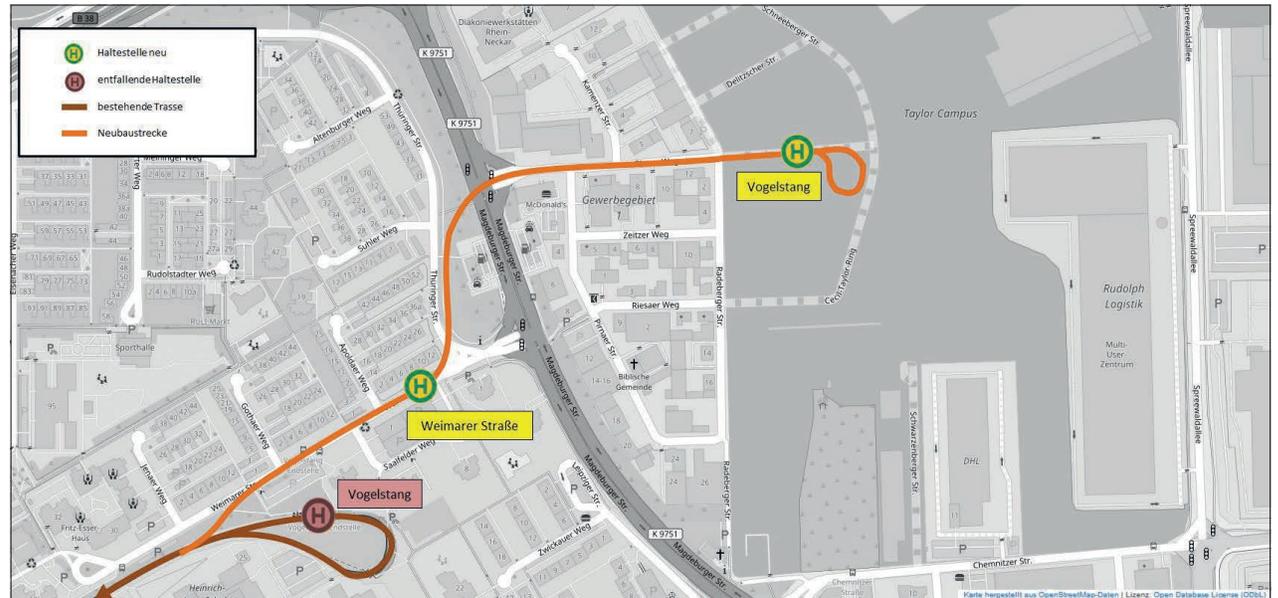


Abbildung 29: Freihaltetrasse für eine Stadtbahnerweiterung in das Taylor-Areal

## 5. Angebotskonzeption

### 5.2.2 Stadtbahnführung um die westliche Oberstadt

Aufgrund eines gemeinderätlichen Antrages wurde eine Weiterführung der Stadtbahn ab der Hst. Schloss entlang der Bismarckstraße und des Parkings bis zur Hst. Rheinstraße geprüft. In der Abbildung 30 ist dieses Teilstück durch eine rote Linie dargestellt.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Bau einer solchen Stadtbahninfrastruktur aus technischen Gründen nicht umsetzbar ist, da neben anderen äußerst aufwändigen Baumaßnahmen (Rückbau Fly-over) auch eine Verlegung der heutigen Straßenrampen und Brückenbauwerke im Brückenkopf der Kurt-Schumacher-Brücke oder eine unterirdische Lösung (Tunnel) notwendig wäre.

Das Potenzial der Trasse liegt hauptsächlich in der Erschließung des westlichen Unicampus. Um diesen sachgerecht anzubinden, wäre die neue Linie von der Bismarckstraße über den Hauptbahnhof zu führen. Allerdings ergibt sich hinsichtlich der Angebotsplanung für diese Neubautrasse keine sinnvolle an den Fahrgastströmen und Mobilitätsbedürfnissen ausgerichtete Verknüpfung mit dem heutigen Liniennetz, da diese Linienführung zwangsläufig dazu führt, dass die Linie nicht durch die Innenstadt geht und damit dasjenige Stadtquartier, das mit großem Abstand am häufigsten das Ziel der Fahrgäste ist, lediglich weiträumig umfahren würde.

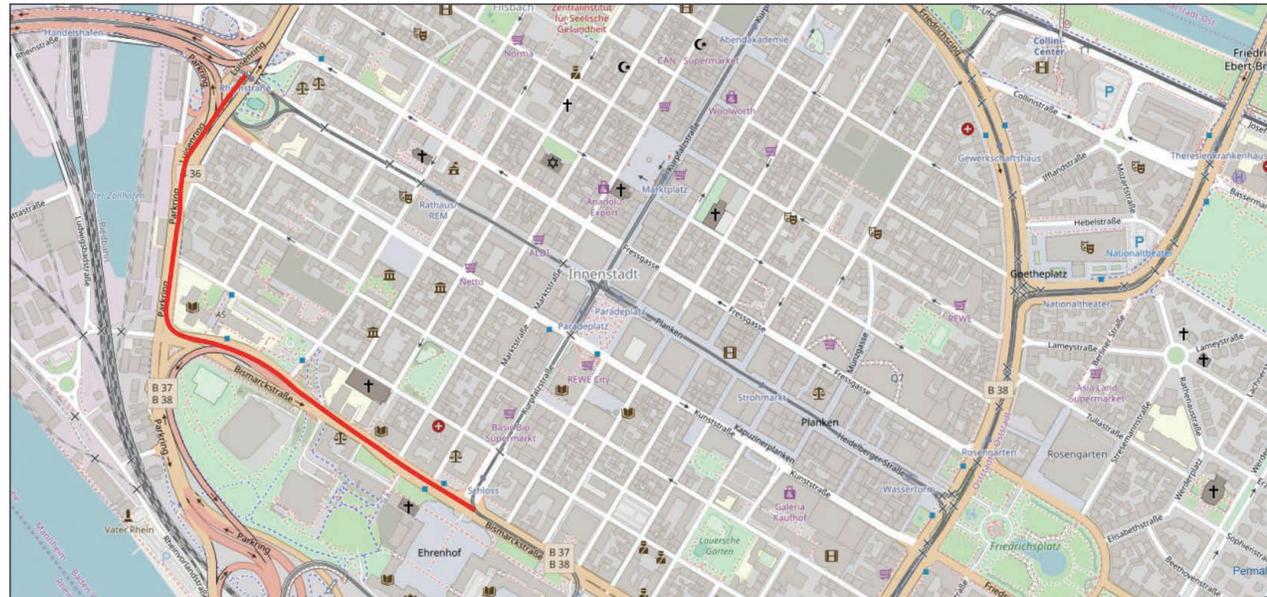


Abbildung 30: Stadtbahnführung westliche Oberstadt

Bei der zu erwartenden städtebaulichen Entwicklung der westlichen Oberstadt und der damit notwendigen Verbesserung der Anbindung der Universität wird die Buslinien 65 eine tragfähige und beim Vergleich von Kosten und Nutzen ziel-führendere Lösung bieten (näheres hierzu siehe Kapitel 5.3.5).

Mit dem Ende des Vorlaufbetriebes im Bereich Glückstein-quartier nach der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnlinie ist die Erschließung des Abschnittes zwischen Hauptbahnhof und Universität West/ Popakademie durch eine Verlängerung der Linie 63 geplant.

### 5.2.3 Geändertes Betriebskonzept Bauphase Projekt LU City West

Die Sanierung der Hochstraße Süd (Baubeginn ist aktuell für den Sommer 2020 geplant) und der anschließende Rückbau der Hochstraße Nord stellt auch die Stadt Mannheim vor große Herausforderungen, da die Verkehre der Schwesterstädte eng miteinander verknüpft sind und ein städtisches Gesamtnetz bilden. Untersuchungen haben ergeben, dass eine Sanierung der Hochstraße Süd vor dem Abriss der Hochstraße Nord notwendig ist. Problematisch sind die Auswirkungen auf Mannheim vor allem, weil für die Linie 6 in der Zeit der Hochstraßensanierung weiterhin die Möglichkeit des Ein- und Ausrückens zum Betriebshof Rheingönheim sichergestellt sein muss, da dort auch Fahrzeuge für den Betrieb in Mannheim abgestellt werden. Gemäß des aktuellen Planungsstandes der Stadt Ludwigshafen wird die Linie 6 die Hochstraße Süd entweder über die Berliner Straße oder über die Mundenheimer Straße (Regelfall) unterfahren können. Im Falle der Unterfahrung über die Berliner Straße ergeben sich je nach weiterem gewählten Linienweg in Ludwigshafen (Berliner Straße – Rathaus – Kurt-Schuhmacher-Brücke oder Berliner Straße – Berliner Platz – Konrad-Adenauer-Brücke) für Mannheim keine bzw. nur geringe negative Auswirkungen.

Die Sanierung der Hochstraße Nord in Ludwigshafen wird ab voraussichtlich Ende 2022 zu Änderungen im Stadtbahnverkehr in Mannheim und Ludwigshafen führen.

Voraussichtlich im Jahr 2022 wird mit der Sperrung der Kurt-Schuhmacher Brücke für den rheinüberschreitenden Stadtbahnverkehr ein geändertes Betriebskonzept gelten. Dieses neue und für voraussichtlich rund drei bis sechs Jahre andauernde Betriebskonzept sieht die Umlegung von Linien vor. Darüber hinaus sind auch Zusatzverkehre geplant.

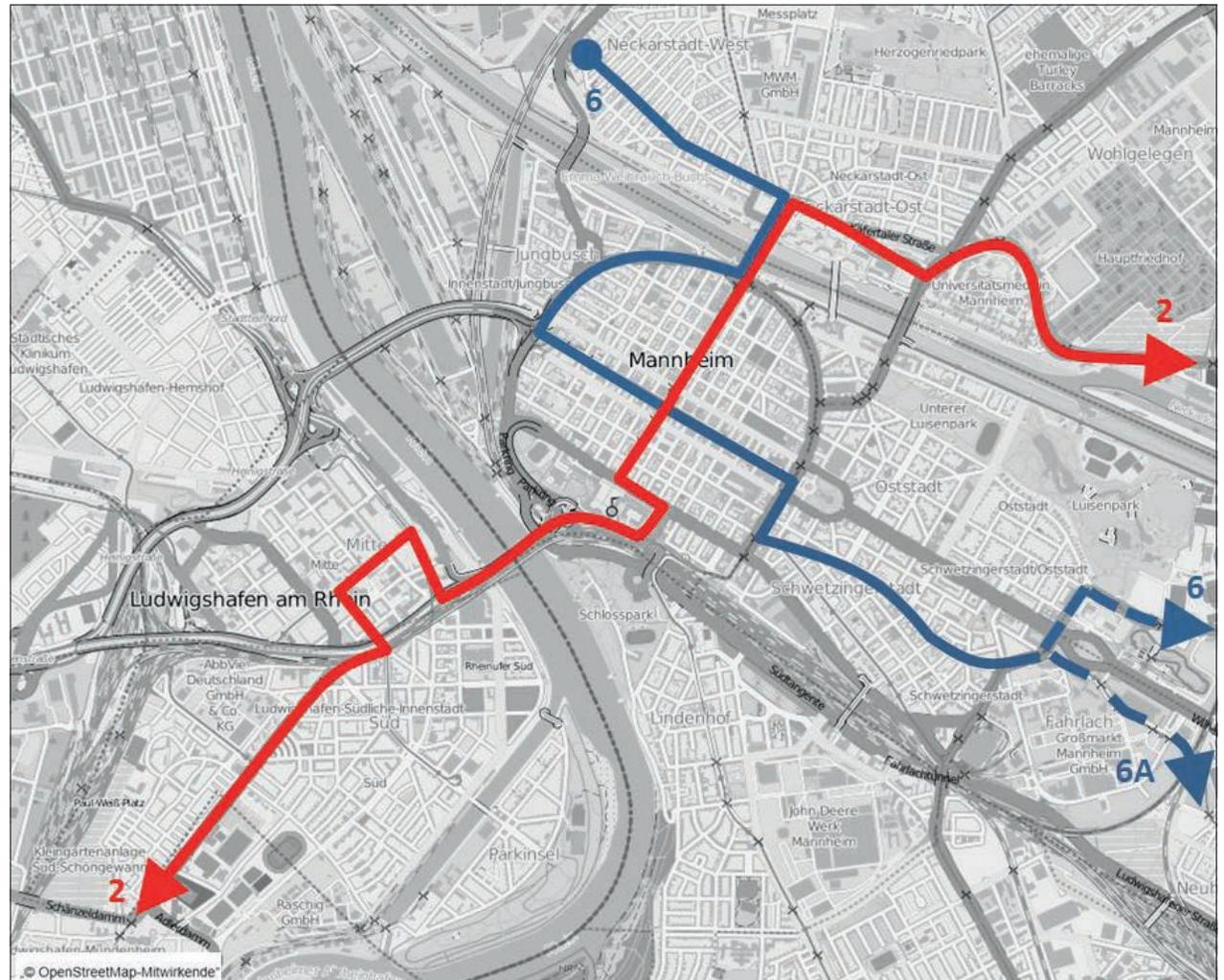


Abbildung 31: Linienführung Linien 2 und 6/6A während der Bauphase

## 5. Angebotskonzeption

### Linienumlegungen

Durch die gesperrte Kurt-Schumacher-Brücke wird die Linie 6 zwischen Ludwigshafen und Mannheim zukünftig über die Konrad-Adenauer-Brücke geführt werden müssen. Dabei soll die Erreichbarkeit der Ziele in der Mannheimer Innenstadt möglichst unverändert erhalten bleiben, insbesondere auch aus den Mannheimer Vororten bzw. Stadtteilen. Daher wird es voraussichtlich zu einem Tausch der Linienäste der heutigen Stadtbahnlinien 2 und 6 kommen. In dieser Baustellenphase wird über mehrere Jahre die Linie 6 von Neckarstadt West nach Neuostheim/Neuhermsheim fahren und die Linie 2 von Feudenheim kommend nach Rheingönheim geführt. Ziel ist dabei eine Führung der Linie 2 über Hbf – Planken. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine Umsetzung der Teilmaßnahme Hauptbahnhof im Rahmen des Konversionsnetzes. Sollte die Maßnahme zum entsprechenden Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sein würde die Linie 2 über die Haltestelle Schloss geführt werden.

### Zusatzverkehre

Zur Stärkung des ÖPNV und zur Minimierung des PKW-Verkehrs während der Baustellenzeit Hochstraße Nord werden zusätzliche rheinüberschreitende Linien eingerichtet.

- ▶ Neue Linie 14: Von Oggersheim mit Führung über die Konrad-Adenauer-Brücke zum Luisenpark/Technoseum
- ▶ Verlängerung Linie 15: Von Rheingönheim mit Führung über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Käfertal bis nach Wallstadt Ost

Diese Zusatzverkehre werden voraussichtlich nur Werktags von Montag – Freitag in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag eingerichtet.

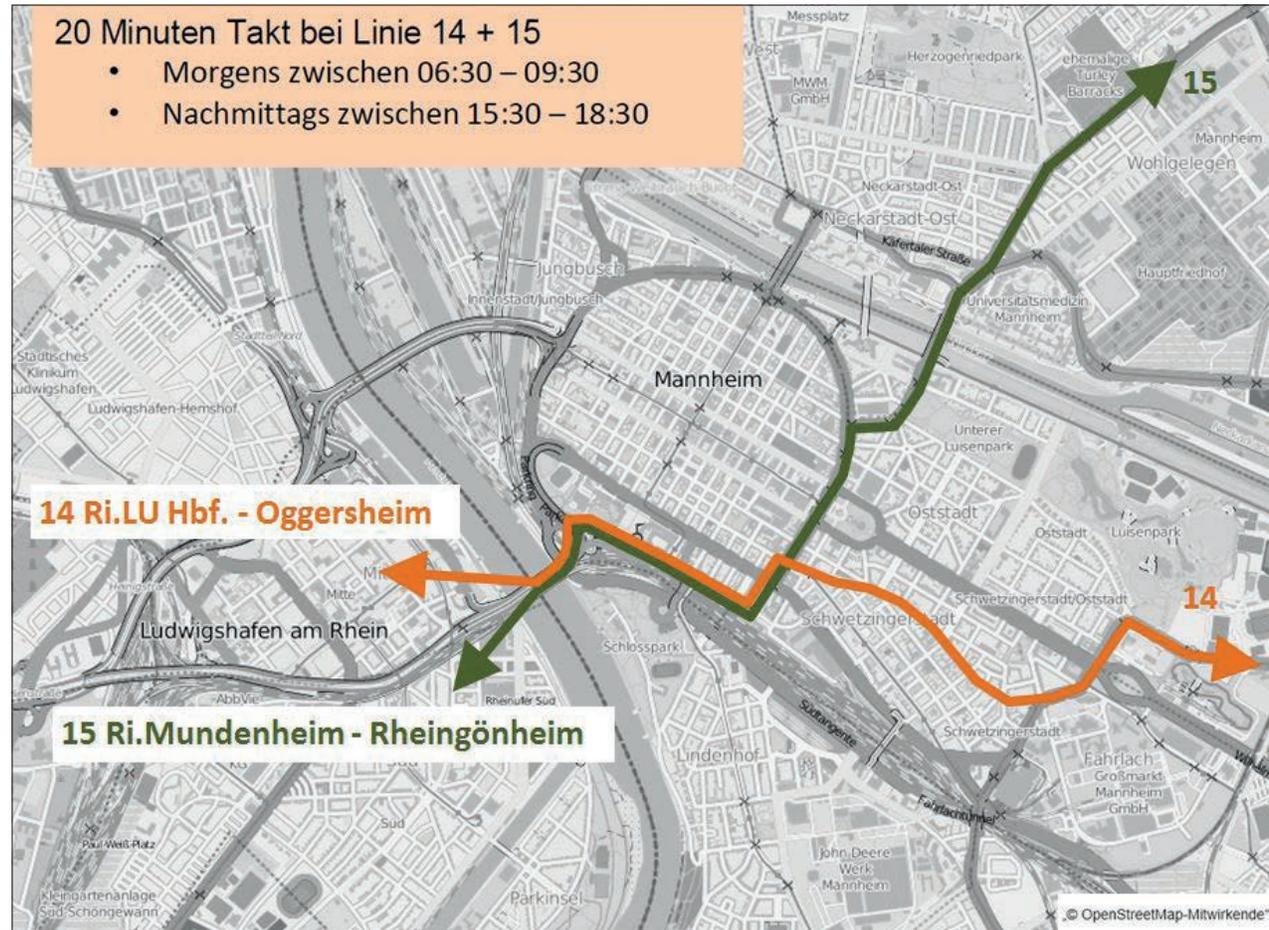


Abbildung 32: Zusatzverkehre zwischen Ludwigshafen und Mannheim während der Bauphase



## 5.2.4 Splittung des Linienverlaufs Linie 6/6A

In Zusammenhang mit dem Umbau des Hauptbahnhofs Mannheim (bzw. Umsetzung nach Realisierung Umbau Hbf) wird geprüft, ob im Zielnetz die Linie 6 über den Hauptbahnhof geführt werden kann, wie die folgende Abbildung verdeutlicht.

Mit dieser Linienführung kann eine direkte Anbindung aus dem Bereich Neuostheim und Luisenpark an den Hauptbahnhof Mannheim hergestellt werden.

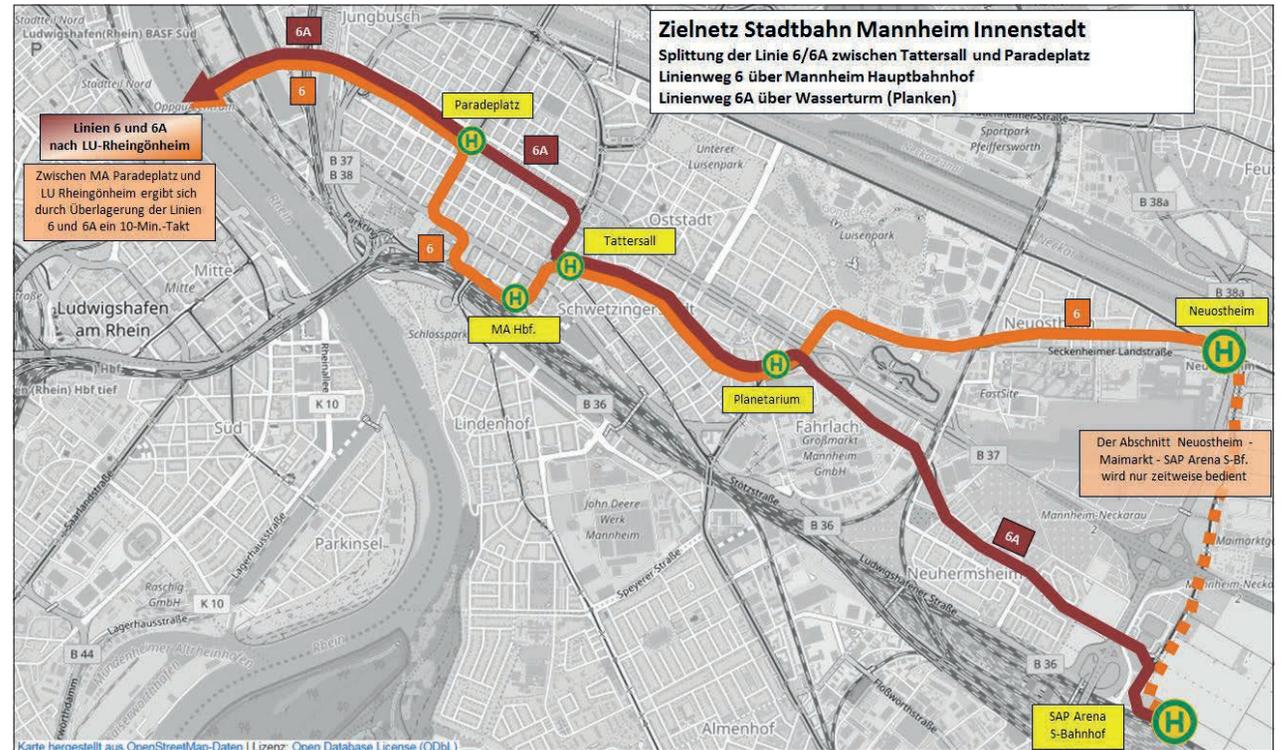


Abbildung 33: Entwurf für die Splittung des Linienverlaufs der Linie 6/6A

## 5. Angebotskonzeption

### 5.3 Maßnahmen Busangebot

#### 5.3.1 Konversionsflächen

#### Vorlaufbetrieb vor dem Bau der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village

Ab Dezember 2018 ist eine E-Bus-Linie zur Bedienung des Areals Benjamin-Franklin-Village vorgesehen, die im Vorlauf zur Stadtbahn wie in Abbildung 34 dargestellt die Erschließung übernehmen soll:

Die Linienführung kann in Abhängigkeit des Baufortschritts und der Befahrbarkeit der Straßen auf BFV mit der Errichtung mobiler, barrierefreier Haltestellen flexibel gestaltet werden. Grundsätzlich ist eine Bedienung zwischen 06:00 Uhr und 24:00 Uhr im 20-/30-Minutentakt vorgesehen. Ein Anschluss an die Linie 5 am Verknüpfungspunkt Käfertal Bahnhof stellt die Verbindung in die Innenstadt sicher.

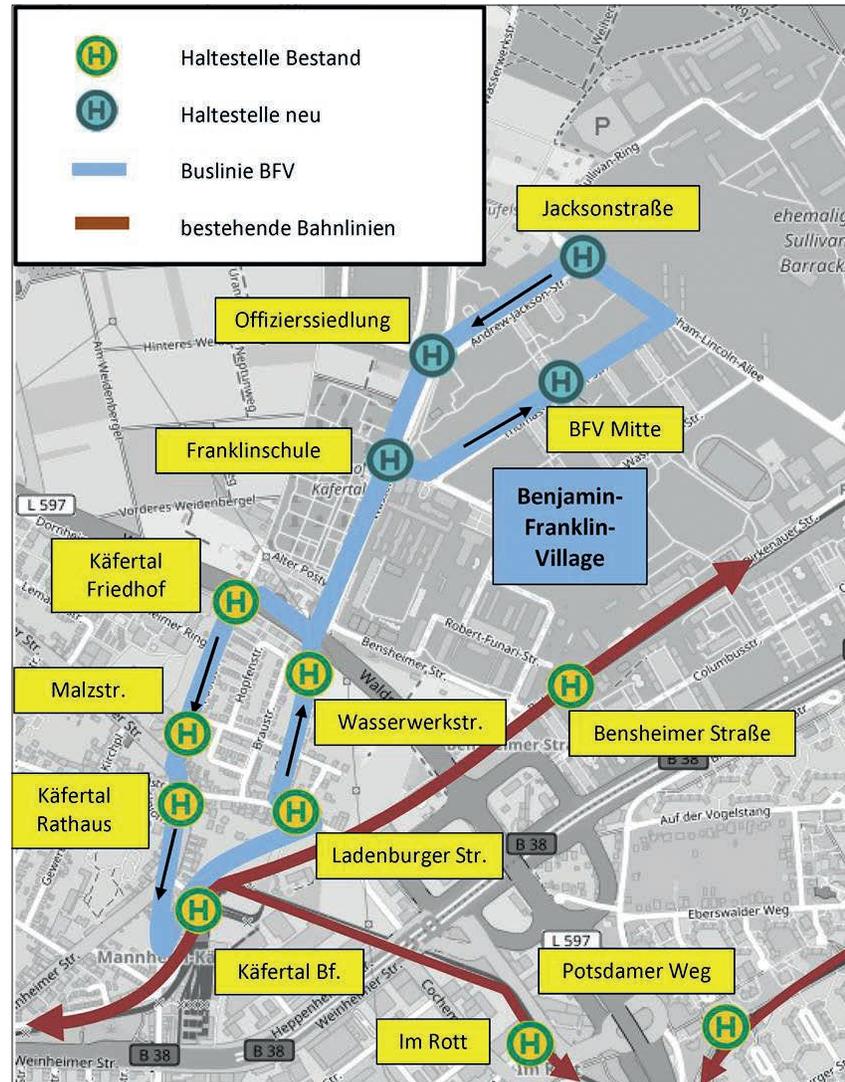


Abbildung 34: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 67 (als Vorlaufbetrieb vor Bau der Stadtbahnstrecke)



## Erschließung Glücksteinquartier

Sobald die Aufsiedlung des Gebiets und der weitere Ausbau des Campus West der Universität es erforderlich machen, wird eine neue Buslinie 65 – als Vorlaufbetrieb zur Stadtbahn – die Erschließung übernehmen. So kann gleichzeitig auf der Linie 60 eine Taktverdichtung erzielt werden, die aufgrund von Kapazitätsengpässen notwendig geworden ist.

Die zusätzliche Buslinie 65 wird im 20 Min.-Takt von der Haltestelle John-Deere-Str. über Hauptbahnhof Süd, Schloss und Universität West zur Popakademie geführt. Angelehnt an die Planung des Stadtbahnbetriebs werden entlang der Glücksteinallee drei weitere Haltestellen eingerichtet (nach heutigem Planungsstand: Glücksteinallee, Landteilstr. und John-Deere-Str.). Sofern der Bund dies im Rahmen des Maßnahmenpaktes Modellstadt Mannheim genehmigt, soll die Linie 65 spätestens Ende 2019 als E-Buslinie in Betrieb gehen.

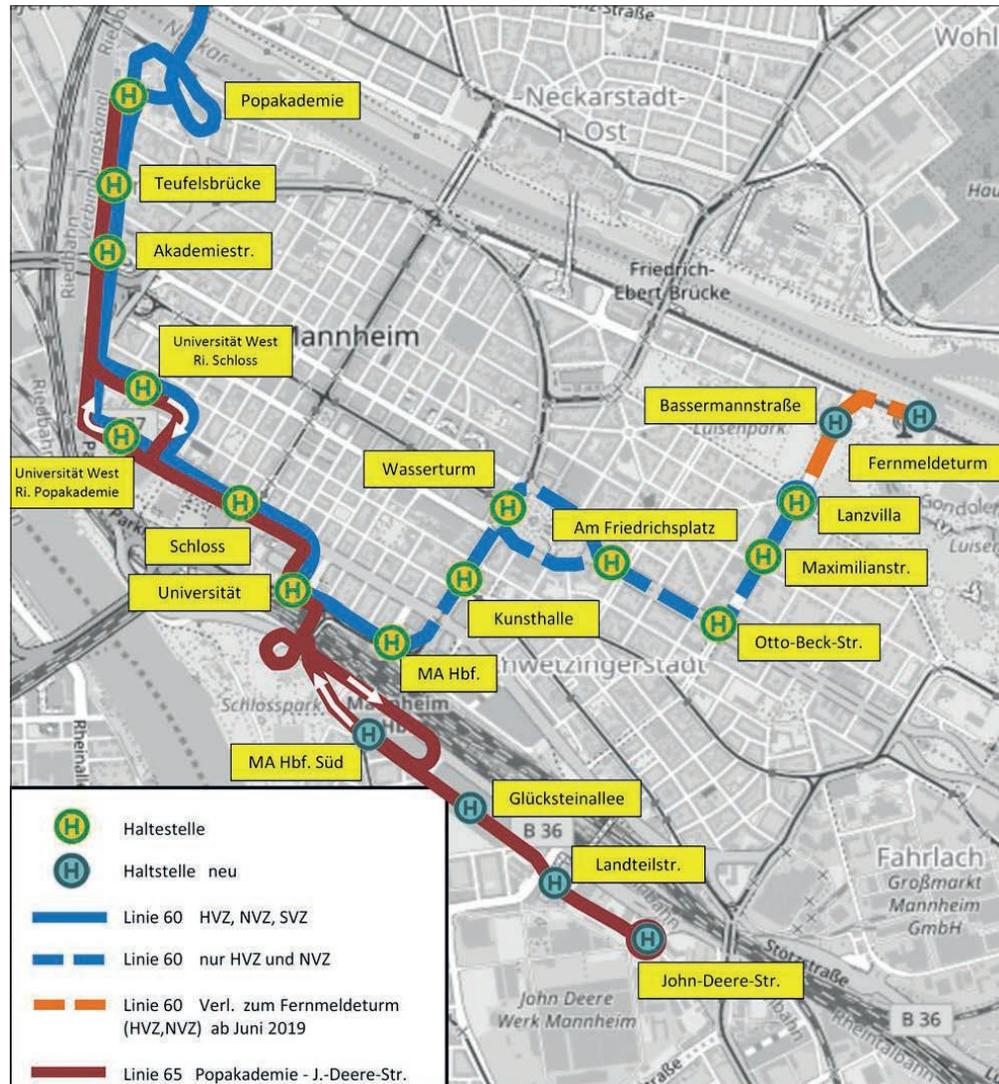


Abbildung 35: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 65 (als Vorlaufbetrieb vor dem Bau der Stadtbahnstrecke)

# 5. Angebotskonzeption

## Spinelli

In absehbarer Zeit wird das Konversionsgebiet Spinelli nicht mit einer Stadtbahn erschlossen, daher ist eine Verlängerung der Linie 53 ab der Haltestelle Käfertal über den Käfertal DB-Bahnhof, Spinelli bis zur Endhaltestelle Im Rott vorgesehen.

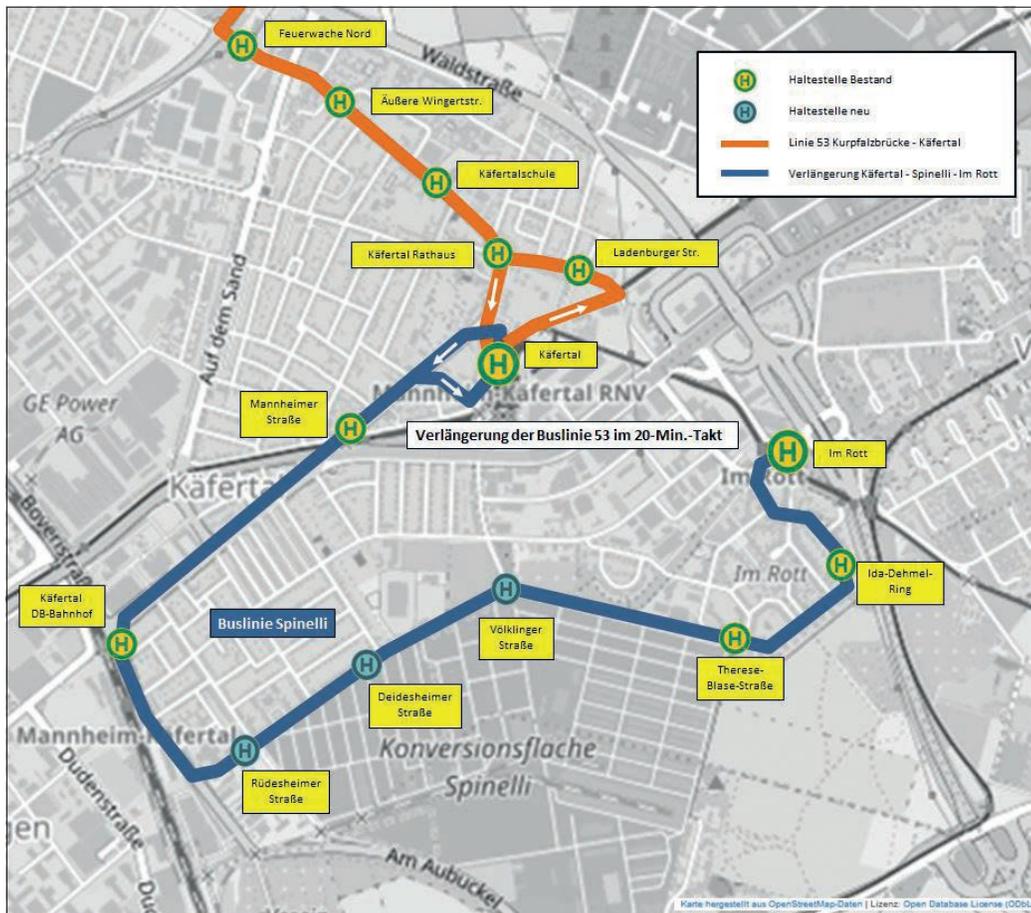


Abbildung 36: Entwurf zur Busanbindung Konversionsfläche Spinelli

Bei Umsetzung der Stadtbahnerschließung ist eine zusätzliche Verbindung zwischen Käfertal und Wallstadt mit der Verlängerung der Linie 53 oder 57 vorgesehen.

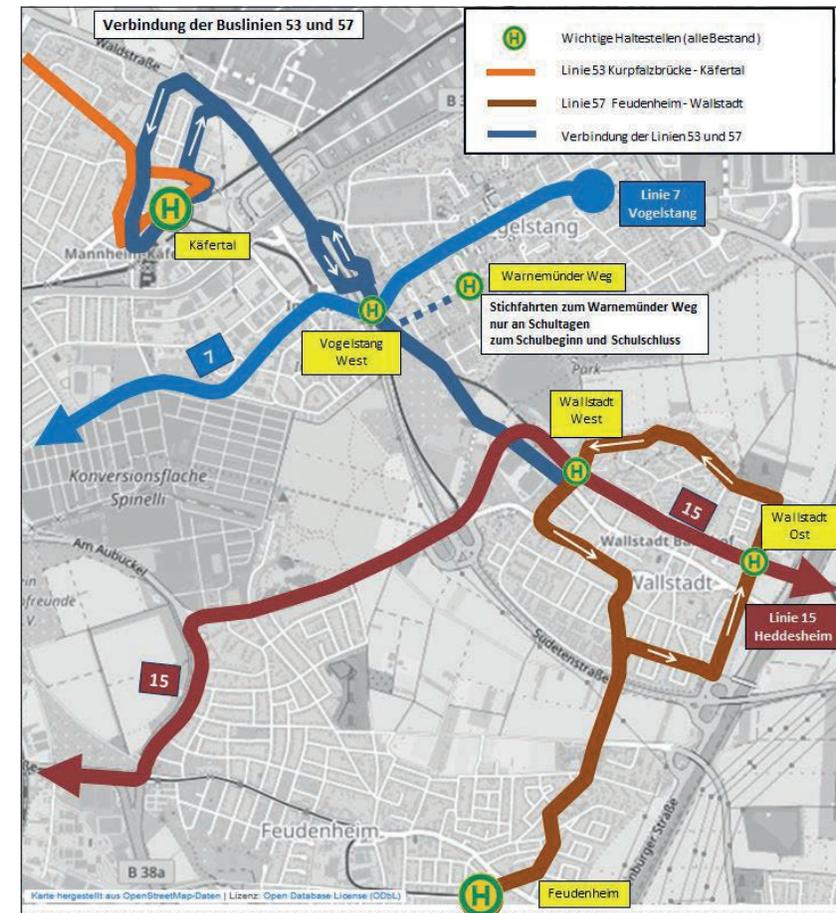


Abbildung 37: Entwurf zur Busanbindung mit Umsetzung des Stadtbahnausbaus Spinelli



## Taylor-Areal

Mit der Einführung des Buskonzepts zur Erschließung des Benjamin-Franklin-Village wird die Linie 54 eine Anpassung in der Linienführung erhalten. Das Taylor-Areal wird zukünftig durch die Linie 54 im 60-Minuten-Takt bedient werden. Dabei wird die Linie 54 vom Real-Markt über Vogelstang nach Käfertal verkehren.

Die Anlage der Haltestellen (vorhandene und zusätzliche) am Linienweg der 54 wird sich den künftigen Wegebeziehungen im Planungsgebiet anpassen.

Zusätzlich wird eine Bedienung mit einem E-Bus vom Platz der Freundschaft nach Taylor angeboten. Diese E-Buslinie soll im 20-Min-Takt von 06:00 – 20:00 Uhr (Mo – Fr/evtl. Sa) verkehren und über den Anschluss an die Linie 5 an der Haltestelle Platz der Freundschaft die Verbindung in die Innenstadt sichern. Noch nicht abschließend abgestimmt ist die Durchführung des Grünzugs. Abbildung 39 zeigt diesen Linienweg.

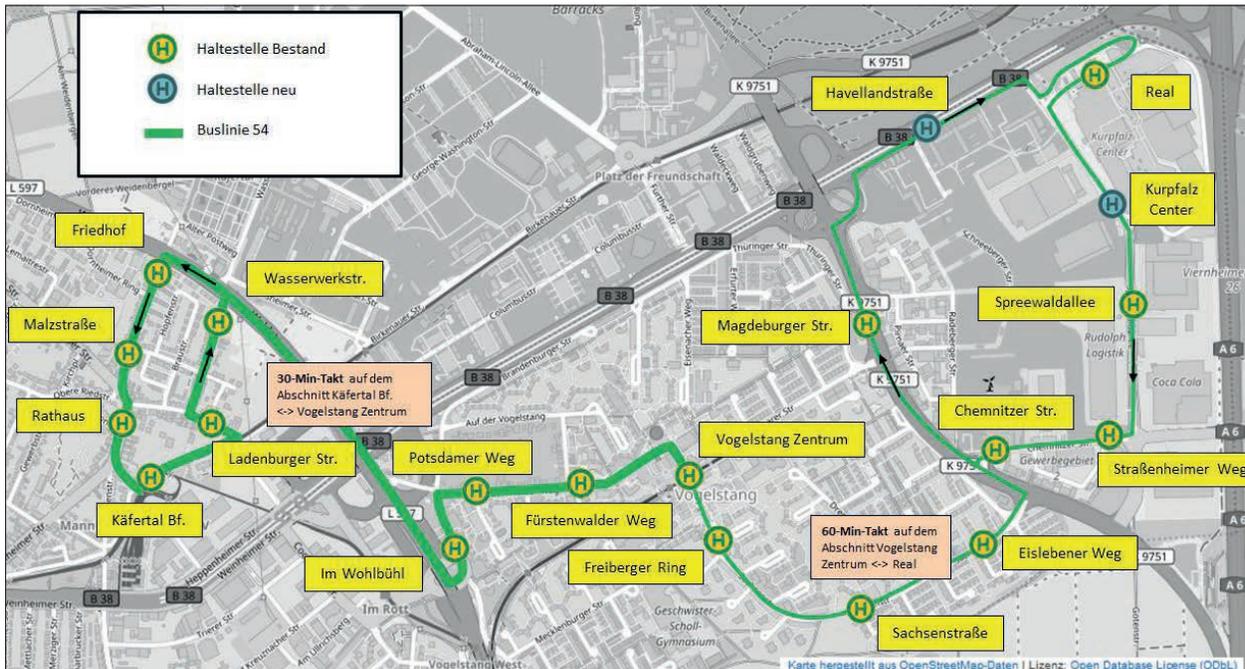


Abbildung 38: Entwurf zukünftige Linienführung Linie 54

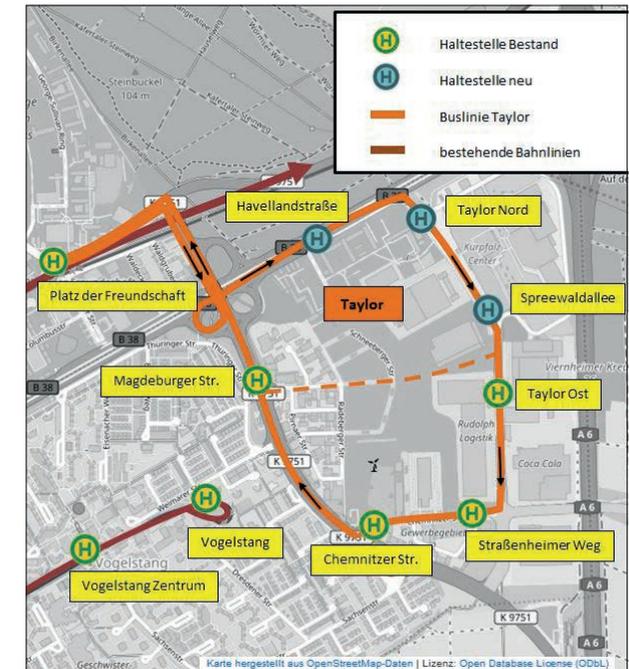


Abbildung 39: Entwurf Betriebskonzept Buslinie 66

### 5.3.2 Planung und Umsetzung der verbesserten Anbindung von Seckenheim und Friedrichsfeld

Im Juni 2018 ist ein neues Busnetz mit überarbeitetem Verkehrsangebot zwischen den Mannheimer Stadtteilen Seckenheim, Friedrichsfeld und Rheinau sowie von und nach Edingen und Neckarhausen in Betrieb gegangen, da das bisherige Angebot hinsichtlich der Linienführung und der Anschlusszeiten in großen Teilen nicht mehr den Anforderungen der Fahrgäste und Bewohnerinnen und Bewohnern in diesem Gebiet entsprach, lag hier dringender Handlungsbedarf vor. Die Linienführung der betroffenen Linien 40, 41, 42, 43 und 46 waren teilweise seit Jahrzehnten unverändert. Das Fahrplanangebot war zwar gelegentlich angepasst worden, dennoch wies das Gesamtsystem erhebliche Mängel und Defizite auf.

Zwischen den Buslinien und der Linie 5 bestanden in Seckenheim teilweise ungünstige Anschlusszeiten, die im Taktverkehr bis zu 9 Minuten, in Tagesrandlagen bis zu 18 Minuten Wartezeit mit sich brachten. Die Situation am Rathaus Seckenheim hatte sich mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle im Jahr 2013 verändert, da es seither einen Bussteig weniger gibt, der Fußweg zwischen Bus und Bahn in Richtung Mannheim sich verlängert hat und die Bahn in Richtung Mannheim im Verkehrsraum steht und Anschlüsse nicht mehr abwarten kann.

Der mit der Linie 40 gut angebundene S-Bahnhof Seckenheim (Hochstätt) wird erst mittelfristig barrierefrei ausgebaut werden (s. Kap. 5.1). Der barrierefrei ausgebauter S-Bahnhaltepunkt Friedrichsfeld Süd war jedoch nur schlecht mit der Linie 43 verknüpft (nur in einer Richtung und mit schlechten Anschlusszeiten). Zwar ist der Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld bereits barrierefrei ausgebaut, eine direkte Busanbindung wird jedoch aufgrund der beengten Straßenverhältnisse zurzeit nicht realisiert.

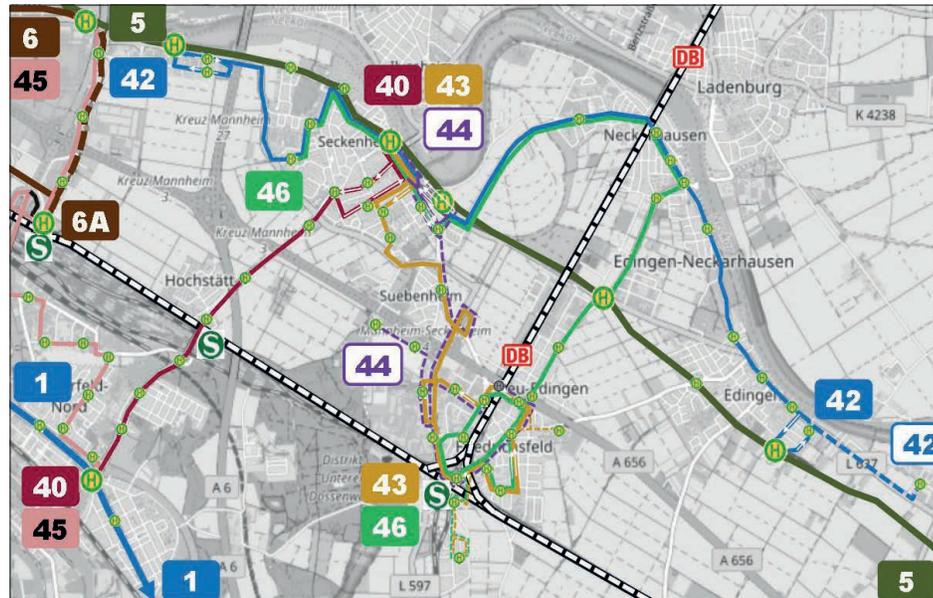


Abbildung 40: Überplanung Anbindung Seckenheim und Friedrichsfeld

Die Linien 41, 42 und 46 gehörten bislang zu den nachfrageschwächsten Buslinien im Netz. In Seckenheim und Friedrichsfeld gab es nur sieben Bushaltestellen mit mehr als 100 Fahrgästen im Busverkehr pro Tag.

Die Angebotsüberarbeitung mit Vereinheitlichung der Takte, der Neuordnung der Linie 43 mit besserer Erschließung der Wohngebiete in Seckenheim West und Seckenheim Süd, der Verkürzung von Anschlusszeiten und der Anbindung an den barrierefreien S-Bahn-Haltepunkt Friedrichsfeld Süd soll eine bessere Angebotsqualität erreicht werden. Die Entlastung der Bussteige am Rathaus Seckenheim durch die Veränderung und Durchbindung von Buslinien erhöht die Akzeptanz bei Anwohnern und anderen Verkehrsteilnehmern. Der Buseinsatz ist nun nachfragegerechter und somit effizienter, was

Friedrichsfeld Ort und Friedrichsfeld Gewerbegebiet erzielt worden. Die Anbindung von Alteichwald (mit Einzelfahrten und ergänzendem Ruftaxibetrieb) verbleibt unverändert.

Die Waldorfschule in Wieblingen wird über die Linie 42 an Schultagen mit Einzelfahrten ange bunden. Das Gewerbegebiet Neuostheim wird mit einer Buslinie angefahren, wobei nach einem einjährigen Probebetrieb (bis Juni 2019) anhand der Nachfrage eine Evaluierung stattfinden soll.

Aufgrund der sich ändernden Linienführungen sind in beiden Stadtteilen mehrere Haltestellen neu entstanden. In Einzelfällen wurde auch die Fahrt durch bisher nicht vom Bus befahrene Straßen erforderlich.

vorrangig durch den Einsatz von Midibussen realisiert wird. Das Leistungsangebot ist durch Umsetzung des Konzeptes insgesamt leicht angestiegen.

Die Fahrpläne sind gleichzeitig an die sich in den vergangenen Jahren veränderten Verkehrsbedingungen angepasst worden, so dass das Angebot stabiler fahrbar ist und die Anschlüsse gewährleistet werden können. Zeitliche und räumliche Bedienungslücken sind geschlossen worden. Verbesserungen sind vor allem für Seckenheim West und Seckenheim Süd, aber auch für Neckarhausen und Neu-Edingen,

### 5.3.3 Konzept zum grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebot im Bereich Rheinau, Neckarau und Linienbündel „Schwetzingen/Hockenheim“

#### Neckarau – Altrip

Das Betriebskonzept der Buslinie 98 bleibt in Abstimmung mit VRN und Rhein-Pfalz-Kreis unverändert.

#### Schwetzingen/Ketsch – Mannheim

Die Buslinien 710 und 711 aus dem Linienbündel „Schwetzingen / Hockenheim“ verbinden den Mannheimer Hauptbahnhof mit Schwetzingen bzw. Ketsch.

Auf dem Linienweg der Linien 710 und 711 werden im Mannheimer Stadtgebiet insgesamt 19 Haltestellen regelmäßig (Fahrtenangebot zwischen 10 und 30-Minutentakt) bedient. Dabei übernehmen die Linien für den Bereich des Hafens die ausschließliche Erschließung.

Mit der Eröffnung der S-Bahn-Haltestellen Schwetzingen-Nord und Hirschacker (Baubeginn 2021) werden Anpassungen im regionalen Busverkehr vorgenommen. Die Linie 711 wird zukünftig entfallen, während die Linie 710 mit gleichbleibendem Linienweg und Bedienungsangebot bestehen bleibt. Das Bedienungsangebot des Mannheimer Hafens wird somit zwar halbiert, jedoch wird die Erschließung und Kapazität für diesen Bereich als ausreichend betrachtet.

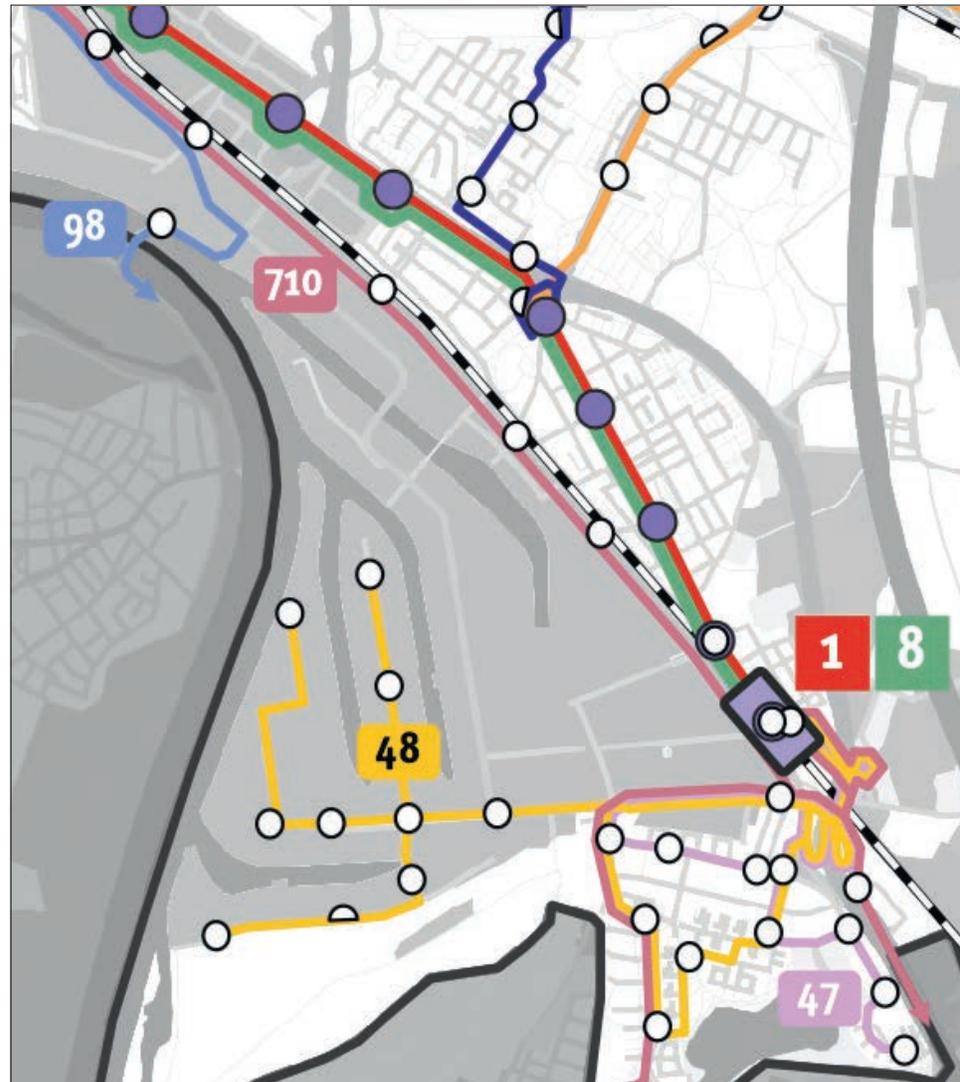


Abbildung 41: Erschließung Rheinau Hafen (ohne Linie 711)

## 5. Angebotskonzeption

### 5.3.4 Verstärkung der tangentialen Buslinie 50 durch Einbindung der Linie 45

Die Linie 50 ist die Buslinie mit der stärksten Fahrgastnachfrage und ergänzt das Stadtbahnnetz durch eine tangentiale Linienführung.

Sie ist an vielen Verknüpfungshaltestellen mit dem Stadtbahnnetz verbunden, hat Funktionen als Zubringer zur Stadtbahn aber auch als tangentiale Direktverbindung zwischen den nördlichen, östlichen und südlichen Stadtteilen.

Zur Verstärkung dieser Buslinie wird, Mo. – Fr. von 6 – 20 Uhr, eine Überlagerung mit der von Neuostheim bis Waldhof Bahnhof verlängerten Buslinie 45 vorgesehen. Durch die Überlagerung entsteht ein 10-Min.-Takt und auf vielen Relationen ein verdichtetes Angebot, das auch eine Entlastung der Stadtbahn auf stark nachgefragten Relationen ermöglicht. Das verdichtete Angebot ist vorgesehen zwischen Waldhof Bahnhof und der Haltestelle SAP-Arena S-Bf. Auf den beiden Endabschnitten nach Neckarau West und zum Karlsplatz Rheinau entsteht damit ein 20-Min.-Takt.

Durch die geteilte Linienführung in Käfertal und am südlichen Ende der Linie ergeben sich neue Direktverbindungen, z. B. zwischen Speckweggebiet und Käfertal. Zusätzlich ist so eine verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Mallau und des Wohngebiets Casterfeld möglich. Eine Anbindung zum Tor 4 der Fa. Roche wäre optional als lastrichtungabhängige Stichfahrt möglich.

In der Schwachverkehrszeit nach 19 Uhr, an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wird die Linie 50 zukünftig im 20-Min.-Takt bedient.

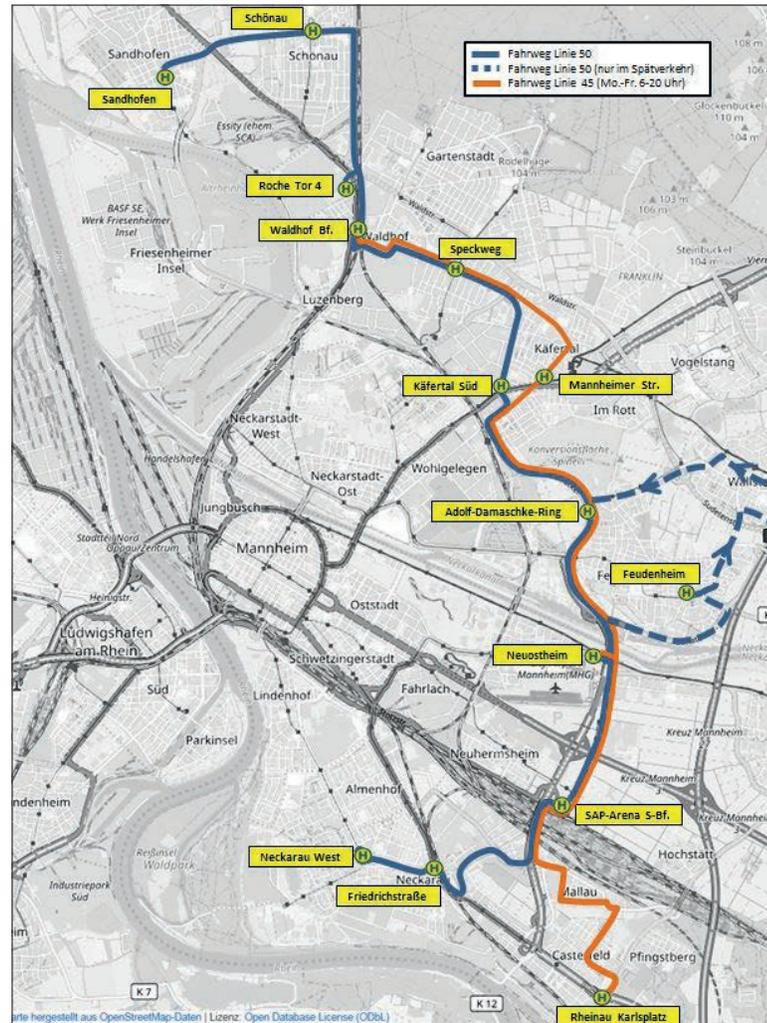


Abbildung 42: Linienwegskizze Linie 50 bei Verstärkung durch Linie 45

Im Rahmen des Projekts Modellstadt Mannheim erhält die Stadt Mannheim eine Förderung durch den Bund zur Ausweitung des Angebotes in diesem Bereich, um die Umweltbelastung zu senken. Die Förderung ist befristet bis 31.12.2020. Je nach Entwicklung der Fahrgastzahlen im Verhältnis zu den gestiegenen Kosten muss die Stadt Ende 2020 eine politische Entscheidung treffen, ob das ausgeweitete Busangebot über den 31.12.2020 hinaus ganz oder teilweise fortgeführt wird.

## 5.3.5 Maßnahmen zur Linie 60

### Erweiterung des Uni-Campus West

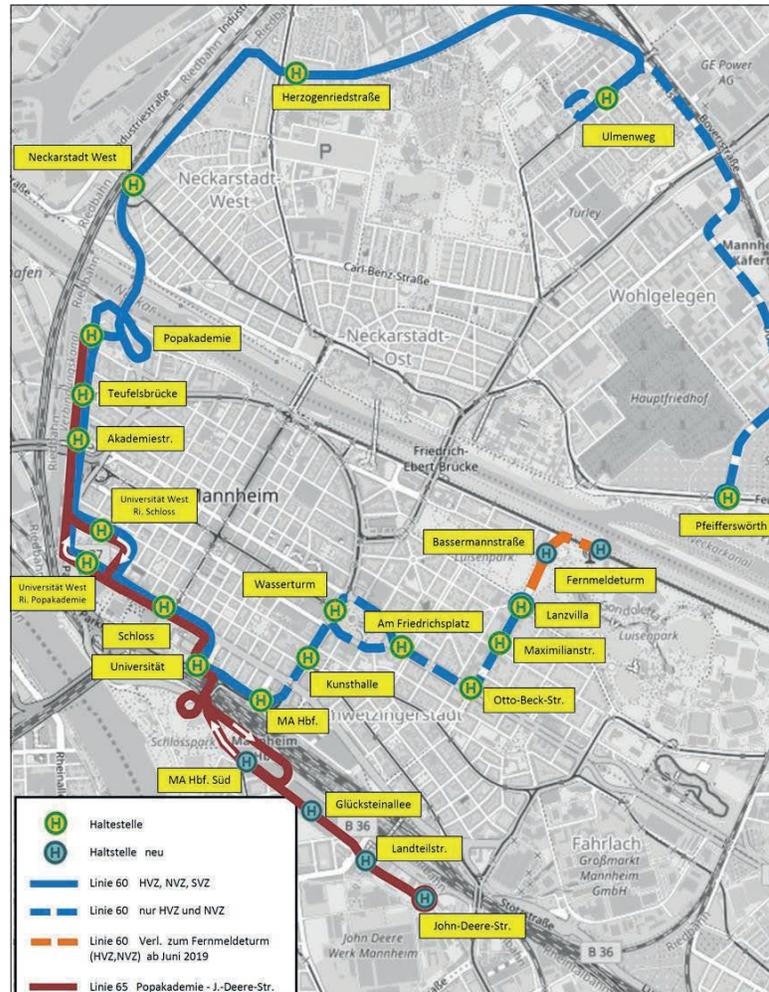
Wie im Kapitel 5.3.1 bereits ausgeführt, wird durch die Linie 65 (Busvorlauf Glücksteinquartier) eine kapazitäre Ergänzung der Linie 60 im Bereich Campus West der Universität ermöglicht. Nach Ende des Vorlaufbetriebes soll der Abschnitt Hauptbahnhof/Uni/Popakademie der Linie 65 von der Linie 63 übernommen werden.

### Linienwegverlängerung

Um eine bessere Anbindung der Arbeitsplätze im Gebiet Oststadt/Schwetzingenstadt aus Richtung Seckenheim/Heidelberg zu ermöglichen, wird die Linie 60 (gemäß heutigem Planungsstand) ab Juni 2019 über die heutige Endstelle Lanzvilla hinaus bis zum Fernmeldeturm (Umsteigehaltestelle von und zur Linie 5) geführt werden. Die Voraussetzung einer geeigneten Wendemöglichkeit im Bereich Fernmeldeturm konnte getestet werden.

## 5.3.6 Angleichung Takt des Busverkehrs an Stadtbahn

Während die Stadtbahnlinien 1, 2, 3, 6 und 7 im Spätverkehr und an den Sonn-/Feiertagen nach einem einheitlichen Taktmuster verkehren, fährt ein Teil der Buslinien angepasst an die differenziertere Nachfrage. Eine in den letzten Jahren fortgesetzte Vereinheitlichung der Betriebs- und Fahrtenfolgezeiten (Takte) bei den Hauptlinien soll die Merkbarekeit und Transparenz des Angebotes mit dem Ziel weiterer Fahrgaststeigerungen verbessern. Insbesondere soll in den Abendzeiten zwischen 20 und 24 Uhr ein nahtloser Übergang zwischen Stadtbahnen und Bussen durch Vereinheitlichung der Taktmuster gewährt werden.



(Nördlich des Neckars sind nicht alle Haltestellen des Linienwegs dargestellt.)

Abbildung 43: Fahrwegsskizze Linie 60 mit Linienwegverlängerung zum Fernmeldeturm

Um diese Problematik aufzulösen, ist eine Umstellung auf einen 20-Minuten-Takt bei den mit dem Stadtbahnverkehr korrespondierenden Buslinien vorgesehen. Eine Realisierung ist in zwei Stufen vorgesehen (täglicher Abendverkehr bis ca. 23.30 Uhr sowie Wochenendverkehr an Samstagen und Sonntagen).

Die Angleichung des Taktangebots erfolgt auf folgenden Buslinien: 40, 53, 60 und 61.



### 5.4 Flankierende Maßnahmen

#### 5.4.1 Beschleunigung des ÖPNV

Die Reisegeschwindigkeit der Stadtbahn und des Busverkehrs sind bedeutende Kriterien der Verkehrsmittelwahl bestehender und potenzieller Fahrgäste. Durch geeignete Maßnahmen sind kurze Fahrzeiten beizubehalten bzw. Fahrzeiten zu beschleunigen.

Insbesondere auf verspätungsanfälligen Abschnitten ist die Möglichkeit der Beschleunigung zu prüfen durch

- ▶ Hochbordausbau auf 30cm von bereits barrierefreien Haltestellen mit 18cm Bord aus betrieblichen Gründen (Siehe Anlage 2)
- ▶ Busspuren
- ▶ LSA-Beeinflussung
- ▶ Alternative Linienwege
- ▶ Freigabe von Wegen, die für den PKW-Verkehr gesperrt sind.

Eine Beschleunigung durch die Optimierung von Lichtsignalanlagen ist an folgenden Knotenpunkten umzusetzen:

- ▶ Mannheimer Str. / Kallstadter Str.
- ▶ Auf dem Sand / Obere Riedstraße
- ▶ Parkring / Schleusenring
- ▶ Cochemer Straße / Im Rott (in Abhängigkeit Umsetzung Konversionsnetz)
- ▶ Koblenzer Straße / Im Rott (in Abhängigkeit Umsetzung Konversionsnetz)
- ▶ Auf dem Sand / Speckweg/Wormser Straße
- ▶ Diffenestraße / Friesenheimer Straße
- ▶ B44 / Bürstadter Straße / Lilienthalstraße
- ▶ B44 / Viernheimer Weg
- ▶ Bürstadter Straße / Domstiftstraße

- ▶ Sonnenschein / Waldstraße
- ▶ Käfertaler Straße / Gutenbergstraße
- ▶ Käfertaler Straße / Dudenstraße
- ▶ Kußmaulstraße / Friedrich-Ebert-Straße
- ▶ Lilienthalstraße / Königsberger Allee
- ▶ Edinger Riedweg / Rhenaniastraße
- ▶ Edinger Riedweg / Rohrhofer Straße

Die Einrichtung von weiteren Busspuren zur Beschleunigung des Busverkehrs in der Stadt Mannheim wird zunächst nicht weiter vorgesehen.

#### 5.4.2 Echtzeitinformationen

Die Information und Kommunikation der aktuellen Verkehrssituation hat für Fahrgäste im ÖPNV eine hohe Bedeutung. Durch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen an Haltestellen sowie die Einspeisung von Echtzeitdaten in die Anwendungen mobiler Endgeräte (insbesondere im Fall von Verspätungen oder Fahrtausfällen) wird für die Fahrgäste der Anspruch von Informationsweitergaben befriedigt und somit die Qualität des Gesamtsystems verbessert. Daher ist die Weiterentwicklung von Echtzeitinformationssystemen (an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie über Apps und Web-Anwendungen) zu fokussieren und zu pflegen.

#### 5.4.3 Zielgruppenspezifische Tarifangebote und Marketing

Hier sind gezielte Kommunikationsmaßnahmen im tariflichen Bereich durch den Verkehrsverbund als Träger der Tarifangebote erforderlich, um eine verbundweite Wirkung der Maßnahmen zu gewährleisten.

Durch die ergänzende Ansprache der Kundengruppen vor Ort durch die mv können diese Maßnahmen verstärkt werden. So sind Zielgruppenangebote wie das Job-Ticket oder die

Karte ab 60 als besonders interessante Tarifangebote individuell zu bewerben. Eine gezielte Ansprache von Firmen im Rahmen von Akquisemaßnahmen kann durch die Begleitung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie einer Prüfung angebotsseitiger Maßnahmen als besonders erfolgsversprechend gelten. Für eine langfristige Bindung älterer Fahrgastgruppen spielen Qualitätsmerkmale wie Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Bequemlichkeit eine entscheidende Rolle, um das Verkehrsmittelwahlverhalten positiv zu beeinflussen.

#### 5.4.4 Kurzstreckentarif

Zur Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV in den Stadtteilen ist die Tarifpolitik des VRN in Sachen Einzelfahrscheine zu überdenken. Da das gesamte Stadtgebiet eine Großwabe abbildet, liegt der Preis des Einzelfahrscheines mit (Stand 2018) 2,60 € (Erwachsene) bzw. 1,80 € (Kinder) so hoch, dass dies im kleinräumigen Gelegenheitsverkehr innerhalb der Stadtteile als echte Zugangsbarriere eingestuft werden muss. Gleichzeitig zeigt die erfolgreiche Einführung der Preisstufe 0 in diversen Stadt- und Ortsverkehren innerhalb der Landkreise, dass die lokale Absenkung des Bartarifes für den örtlichen Nahbereich durchaus einen deutlichen Fahrgastzuwachs im Gelegenheitsverkehr auszulösen vermag, der zumindest geeignet ist, die mit der Preissenkung verbundenen Mindereinnahmen durch einen entsprechenden Mengeneffekt wirtschaftlich zu kompensieren.

Ziel sollte es daher sein, innerhalb der Großwabe Mannheim ein lokales Kurzstreckenticket für Gelegenheitsverkehr in den Stadtteilen zu schaffen. Mit der Einführung des entfernungsabhängigen eTarifes ist dies zwar bereits bedingt gelungen. Allerdings bildet das besondere Vertriebssystem des eTarifes gerade für Fahrgäste, die nur selten den ÖPNV nutzen und für ältere, nicht Smartphoneaffine Bürgerinnen und Bürger eine nicht zu unterschätzende Zutrittsbarriere zum ÖPNV.



Im Rahmen des Förderprogrammes Modellstadt Mannheim finanziert der Bund unter dem Stichwort GreenCity-Ticket in den Jahren 2019 und 2020 die Absenkung der Preise für Einzelfahrscheine in der gesamten Großwabe Mannheim/Ludwigshafen. Dies kann dazu genutzt werden, die Effekte einer Tarifabsenkung auch für die Einführung eines Kurzstreckentickets genau abzuschätzen. Das Thema Kurzstreckenticket soll daher frühestens 2021 anhand der Erfahrung mit dem GreenCity-Ticket weiter konkretisiert werden.

### 5.4.5 KombiTicket für Großveranstaltungen

Bei Großveranstaltungen bietet sich über KombiTicket-Vereinbarungen die Möglichkeit, eine große Anzahl von MIV-Fahrten auf den ÖPNV umzulenken. Dies führt zu einer geringeren Belastung der Umwelt und bedeutet auch eine geringere Inanspruchnahme von Parkflächen, also ergeben sich Vorteile für den fließenden und den ruhenden Verkehr.

Bei langjährigen Verträgen mit Veranstaltern kommt der ÖPNV als Verkehrsmittel mittlerweile auf einen Anteil von z. T. über 30% bei den Veranstaltungsbesuchern (SAP-Arena). Bei Neuabschlüssen über KombiTickets mit Veranstaltern konnten zum Teil deutliche Steigerungen bei der Nachfrage erreicht werden. So konnte z. B. im Verlauf der Jahre 2015 und 2016 die Anzahl der Veranstaltungsbesucher des Rosengartens, die mit ihrer Eintrittskarte über einen gültigen ÖPNV-Fahrausweis verfügen, nahezu verdreifacht werden.

Auch bei weiteren Veranstaltungen sollen verbindliche KombiTicket-Vereinbarungen für die Genehmigung von innerstädtischen Events zur Auflage gemacht werden. Die politische Willensbildung und die ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen bieten hier noch Potenzial. Für innerstädtische Großveranstaltungen sollte der verbindliche Abschluss von Kombi-Ticket-Vereinbarungen zu einer grundsätzlichen Auflage bei der Genehmigung erhoben werden. Bei Bau

bzw. Neueinrichtung von Veranstaltungsstätten sollte analog SAP-Arena bereits baurechtlich der Abschluss einer Kombi-Ticket-Vereinbarung vorgegeben werden.

### 5.4.6 Verbindliche Job-Ticket-Regelungen bei Unternehmens-Neuansiedlungen

Der VRN bietet für Arbeitgeber und Arbeitnehmer interessante Job-Tickets an, die potenziell die Verkehrsbelastung in Gewerbegebieten verringern können und den Bedarf von Stellplätzen für Mitarbeiter reduzieren können. Um bei gewerblichen Ansiedlungen eine größtmögliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erreichen, sind alle angebots- und tariflichen Instrumente einzusetzen, die einen hohen Anteil am Modal Split begünstigen. Neben der Ausschöpfung der Vorgaben aus der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) sind sowohl angebotsseitige Maßnahmen zu prüfen als auch die tariflichen Angebote für Arbeitgeber bei der Ansiedlung zu berücksichtigen.

Durch eine intensive Neukundenakquise im Bereich der Job-Tickets konnten im Jahr 2016 in hohem Maße zusätzliche Job-Ticket-Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Mit Vertragsabschlüssen beim Universitätsklinikum (ca. 600 Neukunden) sowie der Integration der Landesbediensteten in Baden-Württemberg in das Job-Ticket-Konzept wurden wesentliche Weichen für eine Ausweitung umweltgerechter Mobilität auf dem Weg zur Arbeit für große Arbeitgeber in der Region gelegt.

Auch bei den städtischen Tochtergesellschaften wurden im Jahr 2017 zusätzliche Job-Ticket-Vereinbarungen abgeschlossen (GBG Mannheim), weitere sind in Vorbereitung (Stadtpark Mannheim GmbH). Mit der Fortsetzung der Aktivitäten von Verwaltung und rnv bei der Job-Ticket-Akquise können auch zukünftig weitere Firmen von den Vorteilen einer umweltgerechten Mitarbeitermobilität überzeugt werden. Der Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung greift

das Thema Jobticket bei den Unternehmen regelmäßig auf und arbeitet entsprechend eng mit der rnv zusammen. Weiter spricht die Wirtschaftsförderung bei Neuansiedlungen die Unternehmen aktiv auf das Jobticketangebot an und vermittelt den Kontakt zu den direkten Ansprechpartnern bei der rnv. Es ist zu prüfen, ob künftig der Abschluss von Jobticket-Verträgen Voraussetzung für die Ansiedlung größerer Firmen sein kann, bspw. durch entsprechende Gestaltung vorhabenbezogener Bebauungspläne.

Eine verbindliche Inanspruchnahme von Job-Ticket-Angeboten bei der Neuansiedlung kann sowohl für den Arbeitgeber als auch für die Mitarbeiter die Nutzung des Umweltverbunds attraktiveren und ist als möglicher Standortvorteil bei der Anlage von Stellplätzen zu berücksichtigen.

### 5.4.7 Maßnahmen zur Verbesserung der Zuwegung

An einzelnen Stadtbahnhaltestellen sind Maßnahmen im Sinne einer verbesserten Zuwegung sinnvoll.

Beispielsweise tritt an der Haltestelle Mannheim Schloss häufig die Situation auf, dass Fahrgäste die Kurpfalzstraße im Bereich der Einmündung zu A1 bzw. L1 diagonal kreuzen, um schneller den Haltestellenbereich erreichen zu können. Daher sind in diesem Bereich gestalterische Maßnahmen zu ergreifen, um die Zuwegung der Haltestellen zu verbessern. Mit optischen Signalen oder Aufmerksamkeitsfeldern (beispielsweise in Form einer unterscheidenden Gestaltung des Belags) soll auf diese Gefahrenquelle aufmerksam gemacht werden. Für die Detailplanung an einzelnen Haltestellen ist eine enge Abstimmung mit der rnv, dem Straßenverkehrsamt und weiteren Planungsstellen erforderlich.

Zu prüfen ist ferner, in welchen Haltestellenumfeldern weitere entsprechende Maßnahmen einer verbesserten Zuwegung umgesetzt werden sollen.

## 5. Angebotskonzeption



### 5.5 Barrierefreiheit

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „... die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] 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.“

Ein barrierefreier ÖPNV ist ein ganzheitlicher Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Menschen, die blind oder gehörlos sind. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (s. Abbildung 44). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar zu machen.

Das Thema Barrierefreiheit soll auf allen Ebenen der Planung und des Betriebs Berücksichtigung finden.

Eine enge Zusammenarbeit mit den Verbänden von Menschen mit Behinderungen innerhalb der Stadt Mannheim und darüber hinaus sorgt dafür, dass die realisierten Lösungen die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen. Mit der Gestaltung von sogenannten „Musterhaltstellen“, welche die

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Menschen mit Körperbehinderung	Menschen mit Gehbehinderung	reise- bedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Menschen mit Rollstuhl		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Menschen mit Arm- und Handbehinderung		Fahrgäste mit Einkaufs-/ Gepäckwagen
Menschen mit Sinneseinschränkungen	Blinde und sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Hunden
	Schwerhörige und Gehörlose		Schwangere
Menschen mit Sprachbehinderung			Menschen mit Übergewicht
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Menschen mit Lernbehinderung		Menschen ohne Ortskunde
	Menschen mit geistiger Behinderung		Menschen mit temporären Einschränkungen
Menschen mit psychischer Behinderung			Menschen mit Allergien
			sprachunkundige Menschen
		alters- bedingt	ältere Menschen (Rollatoren)
			Kleinkinder

Abbildung 44: Formen der Mobilitätseinschränkung

gültigen DIN-Normen erfüllen und in konkrete Planungsleitlinien umsetzen, werden Musterlösungen in Abstimmung mit den betroffenen Verbänden und Vereinen geschaffen, die den Planern konkrete Vorgaben zur Ausgestaltung der Haltstellen vor Ort geben. So müssen z. B. die taktilen

Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen nicht jedes Mal neu „erfunden“ werden, sondern hier kann auf vereinbarten Standards aufgebaut werden. Dies sorgt einerseits dafür, dass eine einheitliche Ausführung im gesamten Verkehrsgebiet sichergestellt ist und beschleunigt und ver-



einfach gleichzeitig Abstimmungsprozesse im Rahmen von Planfeststellungsverfahren. Dies schont Ressourcen bei Personal und Planungsleistungen. Zur Vereinheitlichung der Einrichtung von Haltestellen im gesamten Verbundgebiet des VRN wird die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen“ als Empfehlung verbreitet<sup>12</sup>. Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist auch eine barrierefreie Zuwegung sicherzustellen, um Inselfösungen zu vermeiden.

### 5.5.1 Maßnahmen zur Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV

Die Übersicht (siehe Abbildung 45) zeigt Maßnahmen für eine Verbesserung der ÖPNV-Nutzung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkung auf.

Neben den bereits laufenden Beteiligungsverfahren ist eine weitere, engere Verzahnung mit den Verbänden von Menschen mit Behinderungen gewünscht, die neben den Abstimmungen von Infrastrukturprojekten und Fahrzeugbestellungen auch die Themen Kommunikation/Information sowie das Thema Schulung des Personals umfasst. Ausgehend von den spezifischen infrastrukturellen Lösungen, die aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen nicht immer eine optimale Lösung zulassen, sind auch die notwendigen betrieblichen Voraussetzungen zu schaffen, die einen barrierefreien Betrieb ermöglichen. Dabei kommt dem richtigen Verhalten des Fahrpersonals beim Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen eine entscheidende Rolle zu. So können erst durch die korrekte Betriebsabwicklung tatsächliche Barrieren beseitigt werden. Daher sollen die Verbände von Menschen mit Behinderungen auch in die Schulung des Fahrpersonals einbezogen werden.

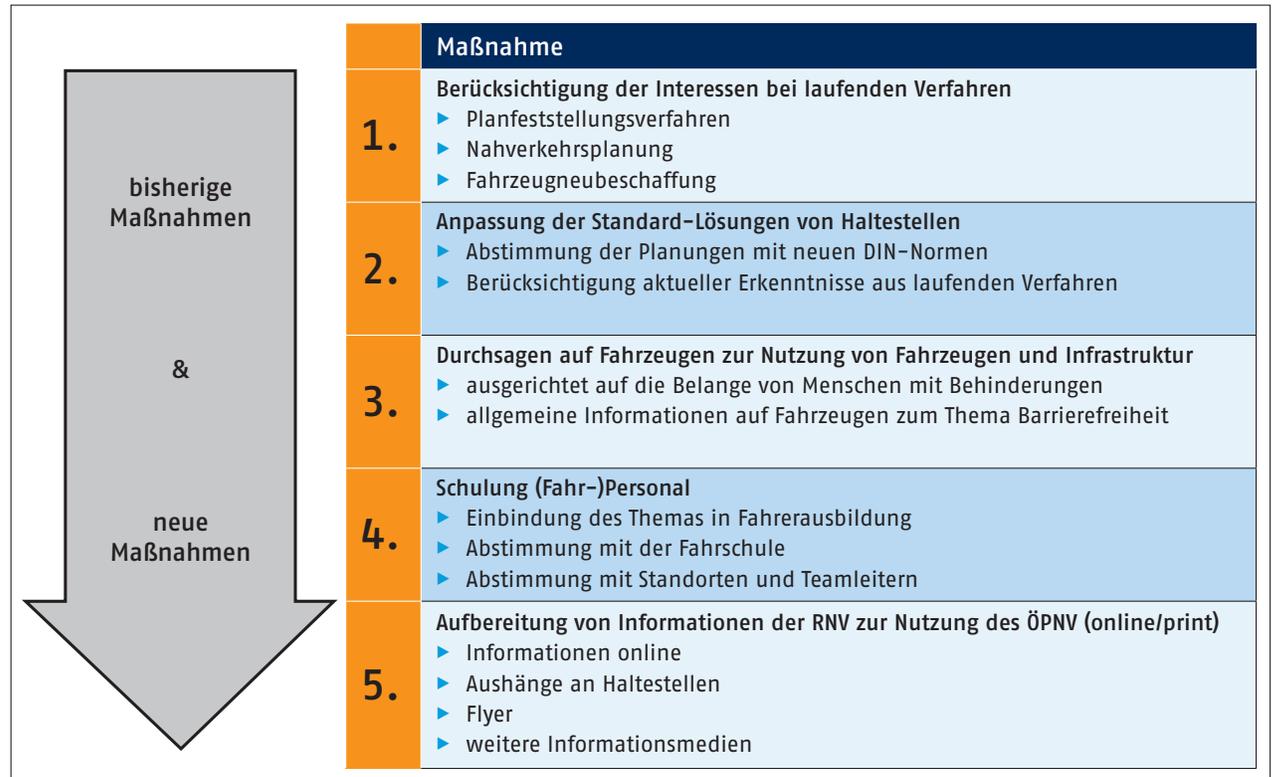


Abbildung 45: Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzung des ÖPNV für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung

Gleiches gilt für die Kommunikation, die sich an den Bedarfen von Menschen mit Mobilitätseinschränkung orientieren soll. Dies umfasst sowohl spezielle und aktuelle Informationen über spezifische Themen der Barrierefreiheit als auch die Bereitstellung barrierefreier Informationen in gedruckter und elektronischer Form (siehe auch Anhang A:

Grundlagen der Angebotskonzeption – Anforderungen an den ÖPNV). So soll auch bei der Bereitstellung von Informationen stärker als bisher das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ berücksichtigt werden, das die Möglichkeit der Informationsübermittlung für Zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) bedeutet.

<sup>12</sup> siehe [https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie\\_haltestellen\\_2016.pdf](https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf)



### 5.5.2 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Mit dem barrierefreien Ausbau von Stadtbahnhaltestellen<sup>13</sup> wurde bereits in den 1990er Jahren begonnen, so dass heute bereits ein guter Ausbauzustand vorzufinden ist. Die Anforderungen an den barrierefreien Ausbau haben sich im Laufe der Jahre weiterentwickelt, die diesbezüglichen (DIN-)Normen werden laufend aktualisiert und geben so auch den jeweils aktuellen Erkenntnisstand aus bisherigen Erfahrungen wieder. So haben sich z.B. die Anforderungen an taktile Leitsysteme in den letzten Jahren deutlich verändert. Der Ausbauzustand von Haltestellen kann daher immer nur den zum Zeitpunkt der Herstellung aktuellen baulichen Kenntnisstand wiedergeben.

Auch bei der Fahrgastinformation konnten durch die Digitalisierung und die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen in den letzten Jahren deutliche Fortschritte für die Fahrgäste erzielt werden. Hierdurch steigen allerdings auch die Ansprüche der Fahrgäste, was die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit von Informationen betrifft. Für Menschen mit Sinneseinschränkungen bedeutet dies, dass diese Informationen auch nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt werden müssen, um eine vollständige Barrierefreiheit sicherzustellen.

Diese Anforderungen werden bei neuen Infrastrukturmaßnahmen bereits umgesetzt, z.B. durch die Ausstattung von dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen (DFI) mit einem text-to-speech-Modul, das die Anzeigen vorliest. Im Mannheimer Stadtgebiet wurden über 20 dieser Anlagen an zentralen Haltestellen bereits mit dieser akustischen Ergänzung ausgestattet. Im ersten Quartal 2019 werden voraussichtlich weitere DFI umgerüstet werden können. Gleichzeitig arbeitet die rnv daran, auch für Haltestellen mit geringerer

Fahrgastnachfrage entsprechende Anlagen zu entwickeln (DFI light). Die ersten Installationen mit dieser Technologie werden nach heutigem Planungsstand im ersten Halbjahr 2020 erfolgen.

Auch bei den Fahrausweisautomaten konnte durch die Berücksichtigung einer Sprachausgabefunktion über ein sogenanntes 4-Ecken-Menü bereits das Handling für Menschen mit Sinneseinschränkungen verbessert werden. So ist die Mehrheit der über 200 Fahrausweisautomaten im Mannheimer Stadtgebiet heute bereits mit dieser zusätzlichen Funktion versehen.

#### Infrastruktur Stadtbahn

Knapp 80 % der Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen sind derzeit in Mannheim behindertengerecht ausgebaut. Mit den laufenden und kommenden Ausbaumaßnahmen wird sich diese Quote weiter erhöhen.

Bezogen auf die Nachfrage an den Stadtbahnhaltestellen, ist festzustellen, dass Ende 2017 über 87 % der Ein- bzw. Aussteigevorgänge über die barrierefrei ausgebauten Haltestellen erfolgt.

#### Infrastruktur Bus

Im Busbereich liegt der Ausbauzustand der Haltestellen derzeit bei einem Anteil von rund 30 %. Bezogen auf die Nachfrage an den Bushaltestellen, ist festzustellen, dass Ende 2017 über 85 % der Ein- bzw. Aussteigevorgänge im Busbereich über die barrierefrei ausgebauten Haltestellen erfolgt.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist die Barrierefreiheit ein Qualitätskriterium mit steigender Bedeu-

tung, nicht nur für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen. Der barrierefreie Ausbau sorgt zudem für einen sicheren und reibungslosen Betrieb.

#### Weiterer Ausbau von Haltestellen

Die Haltestellen in der Stadt Mannheim werden in Bezug auf den barrierefreien Ausbau bewertet und in Abstimmung mit den Interessensverbänden in einer Prioritätenliste aufgeführt. Der Ausbau der Haltestellen erfolgt mit dem verfügbaren Haushaltsbudget. In der Prioritätenreihung können im Rahmen von Straßenbauarbeiten einzelne Haltestellen vorgezogen werden.

Die Anlage 2 enthält neben der Liste zum prioritären barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Mannheim auch eine Auflistung von Ausnahmen des barrierefreien Haltestellenausbaus von Stadtbahn- und Bushaltestellen.

#### SPNV-Haltepunkte

Im SPNV wird in den nächsten Jahren eine nahezu vollständige Barrierefreiheit erreicht. Möglich ist dies durch das Zusammenspiel zwischen Fahrzeugeinstiegshöhe, Bahnsteighöhe und der Zugangssituation zum Bahnsteig. Mit Inbetriebnahme der Leistungen Main-Neckar-Ried (Dezember 2017) und des Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar (Dezember 2020) werden alle in der Region eingesetzten Fahrzeuge eine auf die Bahnsteighöhe von 76 cm optimierte Einstiegshöhe besitzen. Ausnahme bilden dann nur noch Dieselfahrzeuge die hauptsächlich auf den Nebenstrecken verkehren und eine Einstiegshöhe von 55 cm aufweisen.

Mit finanzieller Beteiligung der Stadt Mannheim werden im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar die

<sup>13</sup> Eine Haltestelle gilt ab einer Bordsteinhöhe von 18 cm als barrierefrei (mit Nutzung einer Rampe); neue Haltestellen bzw. Haltestellenumbauten von Stadtbahnen werden mit einer Bordhöhe von 30 cm gestaltet.



Stationen Neu-Edingen/Friedrichsfeld, Neckarau, Rheinau, Käfertal und Waldhof modernisiert sowie in Neuostheim eine zusätzliche Station eingerichtet. Die Stationen Handelshafen und Neckarstadt werden wegen der geringen Nutzerzahlen zunächst nicht barrierefrei ausgebaut. Die Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhof Waldhof und an der Station Seckenheim sind auf Grund von Abhängigkeiten zu langfristigen Planungen der DB Netz AG (NBS Rhein-Main-Rhein-Neckar bzw. dreigleisiger Ausbau zwischen Mannheim Hbf und Friedrichsfeld) noch nicht planbar.

### Fahrzeuge

Bei der Neubestellung von Fahrzeugen ist die Barrierefreiheit Bestandteil aller Vergabeverfahren. Genau wie die Standards im Bereich der Infrastruktur ändern sich auch die Anforderungen an Fahrzeuge. Die neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich werden daher nach dem jeweils geltenden Stand der Technik beschafft. Bei den Bussen sind die Anforderungen weitestgehend über die EU-Norm standardisiert, bei der Beschaffung von Bahnfahrzeugen werden die Anforderungen der Interessenverbände soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar berücksichtigt. Beispielsweise soll die neuere Anforderung eines Türauffindesignals in der Ausschreibung der Fahrzeugneubeschaffung beachtet werden.

### Betrieb

Bei Ersatzverkehren wird auf nachfragestärkeren Linien bzw. Abschnitten die Barrierefreiheit weitestgehend sichergestellt, kommen im Ersatzverkehr jedoch Taxen zum Einsatz, so kann ein barrierefreier Transport aufgrund mangelnder Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge zurzeit nicht garantiert werden. Eine Lösungsmöglichkeit befindet sich in Prüfung.

Station	Maßnahme	Zielhorizont	Anmerkungen
Neu-Edingen/ Friedrichsfeld	Erhöhung der Bahnsteige, Modernisierung der Ausstattung, Einbau von Aufzügen	Bahnsteigumbau realisiert	Umsetzung Signaltechnik in 2018
Neckarau	Verlegung der Station an die Morchfeldunterführung durch Neubau einer Station mit Aufzügen	Abhängig vom weiteren Planungsverlauf	Kompaktbahnhof mit Verknüpfung zu Stadtbahn
Rheinau	Erhöhung der Bahnsteige, Modernisierung der Ausstattung, Einbau eines Aufzugs zum Mittelbahnsteig	realisiert	Kompaktbahnhof mit Verknüpfung zu Stadtbahn
Käfertal	Erhöhung der Bahnsteige, Modernisierung der Ausstattung, Einbau von Aufzügen	Abhängig von Wiederherstellung Zweigleisigkeit östliche Riedbahn	
Waldhof	Erhöhung der Bahnsteige Gleis 4/5, Modernisierung der Ausstattung	Abhängig von Wiederherstellung Zweigleisigkeit östliche Riedbahn	Herstellung Barrierefreiheit als 2. Bauabschnitt da Abhängigkeiten zu NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar
Neuostheim	Neubau einer Station mit Aufzügen	Abhängig von Wiederherstellung Zweigleisigkeit östliche Riedbahn	Neckarau

Tabelle 14: Maßnahmen der Barrierefreiheit im SPNV in der Stadt Mannheim



### 5.6 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement nimmt im vorliegenden Nahverkehrsplan eine wichtige Rolle ein, da es auf eine nachhaltig positive Beeinflussung des individuellen Verkehrsverhaltens abzielt. Mobilitätsmanagement konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere die Beratung, z. B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet, steht dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten PKW aufzuzeigen.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt. Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben, wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Die Kombination verschiedener Angebote (z.B. ÖPNV, Carsharing bzw. Bikesharing, Fahrradparkhaus) in Form einer gemeinsamen Zugangskarte und tariflichen Rabatten stellt eine sinnvolle Grundlage für verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmanagement dar.

#### 5.6.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter

im Fokus. Das betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen, die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen, und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Die Belange des Umweltschutzes lassen sich mit ökonomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit, verbinden.

Ein Handlungsfeld ist das Dienstfahrtenmanagement. Die Unternehmen sollen hier für den Einsatz möglicher Alternativen zum PKW sensibilisiert werden. So soll von Fall zu Fall entschieden werden, ob anstehende Dienstfahrten alternativ mit dem ÖPNV oder per Fahrrad oder durch deren Kombination erledigt werden können. Pedelecs bieten die Möglichkeit, kurze PKW-Fahrten kosten- und zeitsparend sowie gesundheitsfördernd zu ersetzen.

Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alternativen zur PKW-Nutzung zu benennen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z. B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Aber auch die Überprüfung der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen am Unternehmen, wie auch an der nächstgelegenen gut bedienten Haltestelle, bietet eine Möglichkeit zur Verbesserung der Mobilitätsoptionen.

Der Verkehrsverbund übernimmt beim betrieblichen Mobilitätsmanagement eine beratende, begleitende und koordinierende Funktion. Bei ihm laufen die Vorhaben und Maßnahmen der jeweiligen Betriebe nachrichtlich zusammen,

werden dokumentiert, ausgewertet und bei Bedarf übergeordnet kommuniziert.

Die jeweiligen Zuständigkeiten sind entsprechend den vorgesehenen Maßnahmen aufzugliedern. Analysen und Datensammlungen können innerbetrieblich oder von externen Dienstleistern ausgeführt werden. Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Betriebe. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen bzw. Straßenbaulastträger einzubeziehen. Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, ist die Stadt als Aufgabenträger einzubeziehen; bei tariflichen Aspekten, wie beispielsweise die Einführung des Job-Tickets, der Verkehrsverbund.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Anbietern von Mobilitätsangeboten (nextbike, stadtmobil) und ausgehend von den eigenen Erfahrungen aus der Nutzung berät die rnv Unternehmen mit dem Ziel einer höheren ÖPNV-Nutzung. Hierbei werden auch Maßnahmen zur Angebotsverbesserung geprüft. Ausgehend von einer Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung der Stadt und anhand der Auswertung von Nachfragedaten und möglichen Potenzialen werden Firmen und Institutionen gezielt auf eine mögliche Verbesserung der (ÖPNV)-Mobilität ihrer Mitarbeiter angesprochen und beraten.

Folgende Maßnahmen sind im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu intensivieren:

- ▶ Analyse der in Frage kommenden Betriebe, Verwaltungen etc.
- ▶ Befragung der Unternehmen und Erstellung einer Prioritätenliste in welcher Reihenfolge welche Maßnahmen durchgeführt werden können.



- ▶ Aufbau einer Internetplattform, auf der sich Unternehmen und Betriebe über die Möglichkeiten und Vorteile eines Mobilitätsmanagements informieren können.
- ▶ Aufbau eines sog. „Leuchtturmprojektes“ an dem die Vorteile eines betrieblichen Mobilitätsmanagements dargestellt und werbewirksam vermarktet werden können.

### 5.6.2 Mobilitätsmanagement für Schulen

Mit Fußweg- und Fahrradkonzepten und einer entsprechenden Anbindung durch den ÖPNV wird eine Alternative zu „Mama/Papa-Taxis“ geboten. So kann den jungen Fahrgästen ein sicheres, rücksichtsvolles und selbstständiges Verhalten im Verkehr vermittelt werden. Der VRN hält hierfür altersgruppenspezifische Angebote wie Unterrichtsmaterialien bereit und unterstützt die Ausbildung von Schulwegbegleitern.

Der Fahrbetrieb Aus- und Weiterbildung der rnv besucht Kindergärten und Schulen, um Kindern und Pädagogen vor Ort gleichermaßen den sicheren und umsichtigen Umgang mit den Verkehrsmitteln Bus und Bahn zu vermitteln. Dabei wird auf das bewährte Konzept der Busschule zurückgegriffen, bei der den Kindern wertvolle Praxistipps vermittelt und diese unmittelbar vor Ort geübt werden. Unter dem Aspekt der nachhaltig erwünschten Wirkung werden neben entsprechenden Schulungsflyern zudem auch die beliebten Medienkisten mit kindgerechten Materialien inklusive entsprechender Schulungsvideos an die pädagogischen Einrichtungen übergeben. Darüber hinaus wird interessierten und motivierten Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit zur Ausbildung zum Schulwegbegleiter angeboten: Hier lernen Jugendliche der Klassenstufe 8, wie sie in Konfliktsituationen angemessen reagieren können. Ausbildungsinhalte sind u.a. eine Bus- und Straßenbahnschulung, ein Selbstsicherheits- und ein Kommunikationstraining.

### 5.6.3 Mobilitätsmanagement für Senioren

Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mit Hilfe angepasster Informations- und Schulungsangeboten insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden.

Daher sollen bereits bestehende Initiativen, wie beispielsweise die Trainingseinheiten (z.B. Übung zum Ein- und Aussteigen mit Rollatoren) für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Senioren fortgeführt und in geeigneter Weise zur Teilnahme eingeladen werden. Denn gerade in einer älter werdenden Gesellschaft spielt die sichere Mobilität für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen eine wichtige Rolle.

### 5.6.4 Mobilitätsmanagement für Neubürger

Zugezogene Einwohner sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann bspw. ein „Willkommenspaket“ oder „Neubürgerpaket“ angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem öffentlichen Mobilitätsangebot zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz bietet ein beigelegtes „Entdecker-“ bzw. „Schnupper-Ticket“ für eine kostenlose Probenutzung des ÖPNV-Angebotes während eines definierten Zeitraumes.

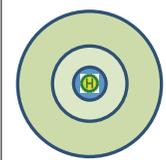
### 5.7 Ergänzende Mobilitätsangebote

#### 5.7.1 Bike and Ride (B+R)

Die Voraussetzungen für eine häufige Nutzung des Fahrrades sind in der Stadt Mannheim sehr gut, bedingt durch die flache Topografie und ein mit über 250 km ausgewiesenem Radwegenetz. Daher sollte die Verknüpfung von Rad und ÖV als wichtiger Baustein einer zukunftsfähigen Mobilitätsgestaltung weiterhin mitgedacht werden. Hier bestehen Potenziale, die Synergien von Verkehrsträgern zu kombinieren und im Sinne einer neuen Mobilitätsoption auch Neukunden für den ÖV zu gewinnen.

In der Stadt Mannheim bestehen ca. 1.200 Fahrradabstellplätze (davon ca. 900 überdacht) an 60 Haltestellen. Herauszustellen ist das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof, welches über eine Kapazität von etwa 400 Stellplätzen verfügt.

Während ein Fußgänger in 10 Minuten etwa 700 m weit läuft, kann das Rad 2,5 km zurücklegen. Das Rad vergrößert damit gegenüber dem Fußgänger den Einzugsbereich von Haltestellen um das 13-fache, elektrisch unterstützte Räder (Pedelecs) sogar um das 36-fache (Abbildung 46). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich das Einzugsgebiet um einen SPNV- oder Stadtbahnhalt auf einen Radius von bis zu 5 km erweitern lässt bei einer konsequenten Förderung der Radverkehrsinfrastruktur (Zuwegung und Abstellanlagen).



Verkehrsmittel	Fuß	Rad	Pedelec
Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)	4	15	25
Zurückgelegte Entfernung in 10 min. (km)	0,7	2,5	4,2
Einzugsgebiet (km <sup>2</sup> )	1,5	20	55

Abbildung 46: Einzugsbereiche von ÖV-Halten nach Verkehrsmittel

## 5. Angebotskonzeption



Darüber hinaus kann das Rad wichtige Zubringerfunktionen bzw. Anschlusssicherheit bieten, insbesondere in Zeiten oder Räumen, die mit einem geringeren ÖPNV-Angebot bedient sind (zum Beispiel Schwachverkehrszeit). Dabei helfen attraktiv und sicher gestaltete B+R-Anlagen als städtebauliches Element, die sonst ggf. „wild“ abgestellten Räder kompakt zu bündeln und Zuwege zu Haltestellen und Wartebereichen freihalten zu können. Ferner kann ein gutes B+R-Angebot helfen, den Druck bei der Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln zu verringern.

Für die Auswahl geeigneter ÖPNV-Zugangspunkte für eine attraktive Anbindung mit dem Fahrrad spielen folgende Faktoren eine wichtige Rolle:

- ▶ Haltestellen, die „in der Nähe“ von Wohn- oder Arbeitsplatzstandorten liegen, die durch den ÖPNV nicht optimal bedient werden können (Fahrtenhäufigkeit, Verkehrszeiten)
- ▶ Haltestellen am Rande von Bereichen mit Erschließungsdefiziten im ÖPNV-Angebot
- ▶ Verknüpfungspunkte (ÖPNV-Angebote aus verschiedenen Relationen treffen zusammen)
- ▶ Haltestellen an dicht bedienten ÖPNV-Achsen (für eine verbesserte Erreichbarkeit von Zielen, die ansonsten mit Umsteigevorgängen verbunden sind)
- ▶ Haltestellen an Tarifgrenzen

Wichtige Kriterien für die Entscheidung zur Kombination von Rad und ÖPNV sind die Bedienungshäufigkeit an der Haltestelle sowie eine hochwertige Ausstattungsqualität einer B+R-Anlage (z.B. Zuwegung, diebstahlsichere Abstellplätze, Beleuchtung usw.).

Auslastung 81 – 100% (Analyse 2015)	Auslastung 101 – 231% (Analyse 2015)	
Diesterwegschule	Alte Feuerwache	Käfertal Süd
Käfertal Süd	Arena / Maimarkt	Mannheim-Friedrichsfeld Süd
Lettestraße	Carl-Benz-Straße	Sandhofen (zwei Anlagen)
Lindenhofplatz	Herzogenriedstraße	Schönau
	Hochschule	Windeckstraße
	Käfertal Bahnhof	Ziethenstraße
	Seckenheim Bahnhof	Seckenheim Rathaus

Table 15: Kapazitätsausweitungen B+R-Anlagen

Die Größendimensionierung einer B+R-Anlage erfolgt nach anlagenspezifischer Einzelbetrachtung. Grundlage zur Größendimensionierung sind neben der aktuellen Nutzung auch die zu ermittelten Potenziale einer zukünftigen Nachfrage. Eine Analyse der Fahrradparksituation an den Verknüpfungspunkten gibt Aufschluss über die bestehende Nachfrage (verkehrsgerechte und verkehrswidrig abgestellte Räder). Dabei ergibt die Anzahl der Fahrräder zur Spitzenstunde die Nachfrage und lässt eine mittelfristige Ableitung des Bedarfs für die nächsten Jahre zu. Der Bedarf unterliegt jedoch jahreszeitlichen Schwankungen. Der höchste Bedarf ist allgemein in den Sommermonaten bei sonniger Wetterlage außerhalb der Ferienzeiten festzustellen. Zur Vorhaltung zusätzlicher freier Kapazitäten und für Belastungsspitzen ist ein Puffer für zusätzliche Abstellplätze sinnvoll einzuplanen.

Im Jahr 2015 wurde eine Analyse zur Auslastung der B+R-Anlagen in der Stadt Mannheim durchgeführt. Diese Analyse wurde als Grundlage für die Überprüfung der Erweiterungspotenziale bestehender B+R-Anlagen genutzt. In den letzten

Jahren wurden bereits einige Erweiterungen bzw. Neueinrichtungen von B+R-Anlagen (insbesondere entlang der Stadtbahn Nord) realisiert. Abbildung 47 verdeutlicht die Anzahl der derzeitigen Fahrradabstellplätze an den verschiedenen B+R-Anlagen in der Stadt Mannheim (Juni 2017).

### Vorgesehene Maßnahmen:

Entsprechend der Auslastungsanalyse aus dem Jahr 2015 und dem Bestandsangebot (Juni 2017) an Stellplätzen an B+R-Anlagen sollten folgende Anlagen in ihrer Kapazität ausgeweitet werden:

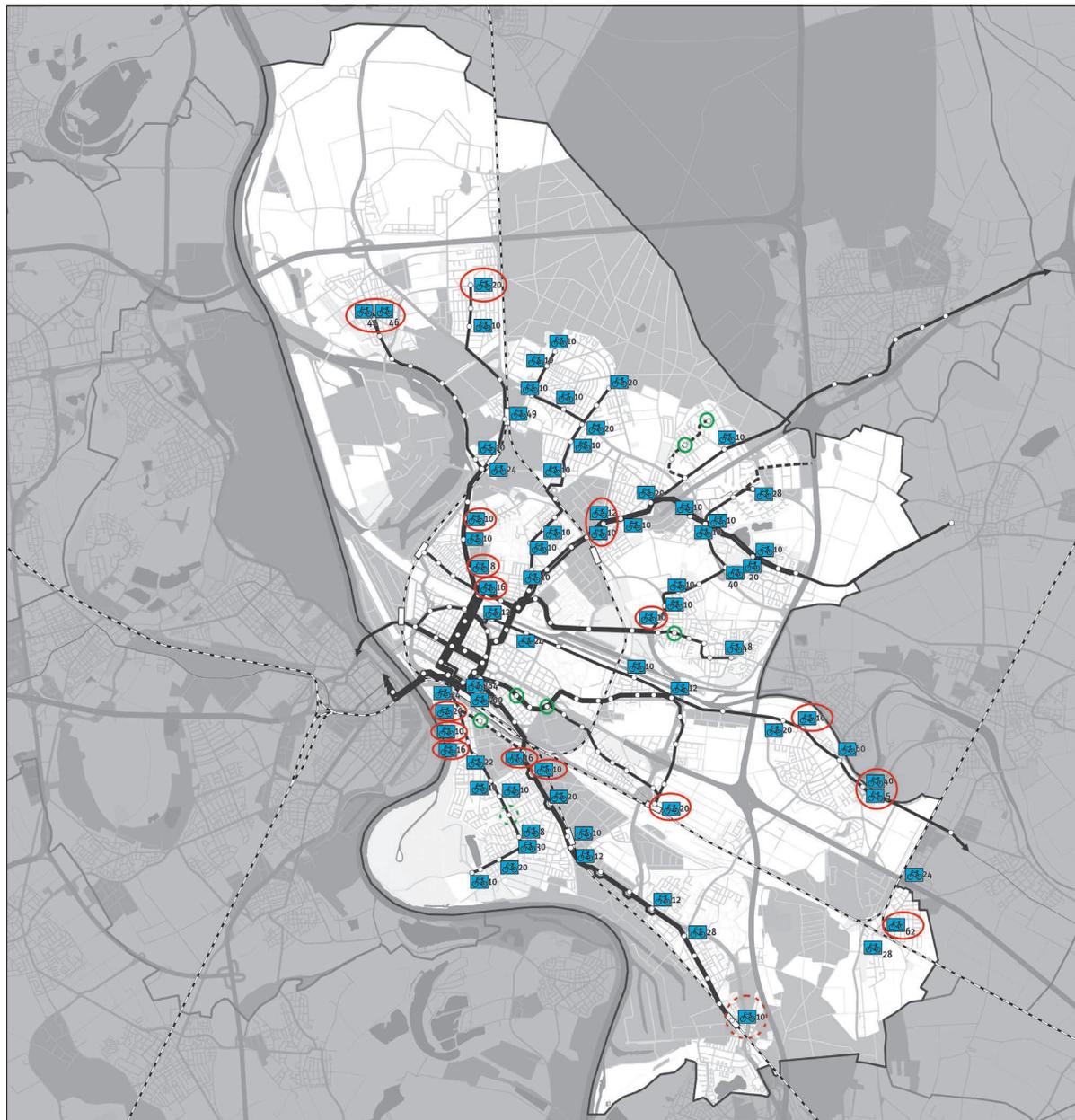
Ferner sollten für die folgenden Bereiche die Einrichtung von B+R-Anlagen geprüft werden:

- ▶ an neuen Stadtbahnstrecken (z.B. Glücksteinquartier, Benjamin-Franklin-Village)
- ▶ in Feudenheim
- ▶ innerhalb bzw. am Rand der Quadrate an Stadtbahnhaltestellen (Überdachung i.d.R. schlecht möglich)

Bereits in Planung befinden sich überdachte B+R-Anlagen im Bereich der Haltestelle Freiheitsplatz sowie Rheinau Bf (mit 36 Abstellplätzen).

Die nachfolgende Abbildung zeigt auf, wo die Kapazitäten erweitert werden sollten bzw. wo eine Prüfung zur Einrichtung weiterer B+R-Anlagen vorgenommen werden soll.

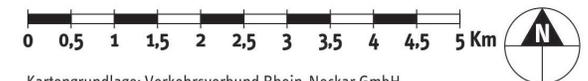
Darüber hinaus ist bei zukünftigen Überlegungen zur Dimensionierung von B+R-Anlagen zu berücksichtigen, dass sich der Anteil der Fahrradnutzung als Zu- und Abbringerverkehr im Rahmen von Fahrgaststeigerungen ebenfalls erhöht.



## Nahverkehrsplan Stadt Mannheim

### Bike & Ride Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten

- Stadtbahn
- - - - potenzielle Stadtbahnerweiterung
- Stadtbahnhaltestelle
- Schienenstrecke
- Bahnhof
- B+R-Anlagen mit Anzahl der Stellplätze
- Kapazitätserweiterung
- potenzielle Standorterweiterung



Kartengrundlage: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 47: B+R-Anlagen: Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten



### 5.7.2 Park and Ride (P+R)

In Zusammenhang mit stadtverträglichen Verkehrskonzepten insbesondere in Bezug auf Luftreinhaltung und Lärmmin- derung wird das Potenzial für P+R vorrangig an den ÖPNV- Achsen außerhalb des Stadtgebietes gesehen. Benötigte Flächen für P+R-Anlagen im Mannheimer Stadtgebiet stehen in der Regel nicht zur Verfügung bzw. sind wirtschaftlich nicht abbildbar.

P+R-Anlagen können insbesondere für Berufspendler inter- essant sein, wenn dadurch die Gesamtreisezeit verkürzt wird bzw. die Parkplatzsuche entfällt. Für P+R-Anlagen sollten im Allgemeinen folgende „Qualitätskriterien“ gelten: ausrei- chende Bedienungshäufigkeit und Kapazität des ÖPNV-Ange- bots ins Zentrum der Stadt (oder auch zu weiteren Arbeits- platzschwerpunkten), schnelle Zuwegung von Hauptverkehrs- achsen mit frühzeitigem Leit- und Informationssystem, Komfort- und Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigen sowie sinnvollerweise eine tarifliche Verknüpfung zwischen Fahr- karte und Parkschein (sofern Gebühren für das Parken erho- ben werden).

Grundsätzlich ist das Potenzial für P+R-Anlagen im Zulauf auf die Stadt Mannheim eher außerhalb des Stadtgebietes vorhanden. P+R sollte nur für Einpendler konzipiert sein, die kein oder nur ein unzureichendes ÖPNV-Angebot in ihrem Wohnumfeld vorfinden. Eine komplette Nutzung von ÖPNV- Angeboten auf dem gesamten Reiseweg muss Vorrang haben vor der P+R-Nutzung. Über das gut vernetzte ÖPNV- und SPNV-System zwischen der Stadt Mannheim und der Region sind komplett mit dem ÖPNV zurückgelegte Wege daher vor- rangig zu fördern. Somit ist aus verkehrlichen Gründen die Anlage bzw. Erweiterung von P+R-Anlagen insbesondere an den regionalen Achsen im Zulauf auf die Stadt Mannheim sinnvoll.

Es wird im Rahmen einer Studie des VRN geprüft, ob einzelne Standorte als P+R-Anlagen gekennzeichnet bzw. als solche ausgebaut werden sollten, um gerade in nachfrage- starken Zeiten (zu besonderen Veranstaltungen oder während der Weihnachtszeit) die Belastungen durch den Individualverkehr reduzieren und Einpendler zum Umsteigen bewegen zu können.

Aktuell bestehen folgende P+R-Anlagen in der Stadt Mannheim:

Name	Anzahl Stellplätze	Gebühren
Hauptbahnhof (mehrere Standorte)	ca. 800	kostenpflichtig
Mannheim Seckenheim Bf	8	kostenfrei
Waldhof	40 (28)	2 Stunden kostenfrei
Seckenheim OEG-Bf	68	k.A.
Friedrichsfeld-Süd	32	k.A.
Rheinau Bf (in Umsetzung)	50	k.A.

Tabella 16: P+R-Anlagen in der Stadt Mannheim

#### Vorgesehene Maßnahmen:

Für weitere geeignete Verknüpfungspunkte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV sind insbe- sondere folgende Standorte zu nennen, die an den aufkom- mensstarken Einpendlerkorridoren nach Mannheim liegen und über eine nahegelegene Haltestelle mit einem dichten Bedienungsangebot in die Innenstadt verfügen. In diesen Bereichen sind heute Parkplatzflächen vorhanden, die jedoch teilweise in privater Hand sind. Eine weitergehende Betrachtung dieser Flächen für die vermarktbar Ausgestal- tung von P+R-Flächen kann geprüft werden, sofern die P+R-Potenzialuntersuchung außerhalb der Stadt Mannheim keine weiterführenden Ergebnisse liefert.

- ▶ Friedensplatz (Technoseum)
- ▶ Neuostheim
- ▶ SAP Arena (Abstimmung mit Mannheimer Parkhaus- betrieben)

Ferner sollten alle SPNV-Halte mit einem „Kiss and Ride“ (K+R) Bereich ausgestattet sein, um das Bringen und Abholen von Fahrgästen zu ermöglichen.

### 5.7.3 Sharing-Systeme

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich. Insbesondere junge Erwachsene in Ballungsräumen, in denen der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, sind zunehmend multimodal unterwegs. Sie nutzen je nach Situation eine Mischung öffentlich zugänglicher Verkehrsmi- tel. Hierdurch nimmt auch die emotionale Bindung an den eigenen PKW ab. Im Vordergrund steht nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Autos als eines von vielen Verkehrsmi- teln. Vor diesem Hintergrund bringt der Verkehrsmarkt derzeit eine Vielzahl neuer Angebote hervor. Neben dem inzwischen seit Jahren etablierten klassischen stationsbasier- ten Carsharing entwickeln sich neue, teilweise von den Autokonzernen getragene Carsharing- Systeme, Fahrradver- mietsysteme und moderne Mitfahrzentralen auf Basis von sozialen Netzwerken.

Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss der ÖPNV reagieren. Er bildet die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot. Die Angebotspalette des öffentlichen Mobilitätsangebots wird somit erweitert und attraktiver gestaltet.



### Fahrradvermietssysteme

Öffentliche Fahrradvermietssysteme erfreuen sich einer immer größeren Beliebtheit. Sie sind optimaler Bestandteil eines multimodalen Ansatzes und erfüllen nahezu perfekt die individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr. Ein öffentliches Fahrradvermietssystem ergänzt Bus und Bahn und bietet die Möglichkeit, den letzten Kilometer von der Haltestelle zum Arbeitsplatz oder zum Freizeitziel radelnd zurückzulegen. Bei der Nutzung von Fahrradvermietssystemen im Vor- und Nachlauf zu öffentlichen Verkehrsmitteln erübrigt sich eine Mitnahme des eigenen Fahrrads in Bus und Bahn. Tendenziell sind Fahrradverleihsysteme eher im Nachlauf von hoher Bedeutung bzw. bei der Bewältigung von Wegen im Tagesverlauf, wenn keine direkte ÖPNV-Verbindung zur Verfügung steht. Bei der Einrichtung von Fahrradvermietstationen in Wohnquartieren kann darüber hinaus aber auch die „erste“ Meile mit einem Sharingsystem zurückgelegt werden, wenn zugleich auch an einer Stadtbahnhaltestelle eine entsprechende Station eingerichtet wird.

Vom VRN wurde ein Fahrradmietsystem für die Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg ausgeschrieben, um ein einheitliches System für die Städte zu erreichen. Seit 2015 besteht in der Stadt Mannheim das stationsbasierte VRNnextbike. An derzeit 40 Stationen kann eines der aktuell rund 250 VRNnextbike-Räder ausgeliehen und an einer anderen Station wieder abgegeben werden. Nach einer kostenlosen Registrierung können Nutzer nicht nur Räder in Mannheim, sondern auch in weiteren Städten im VRN-Gebiet mieten. Die Preise variieren je nach Kundenstatus (Normal, Inhaber RadCard, Inhaber VRN-Zeitkarte oder stadtmobil-Kunde) und werden im 30-Minuten-Takt abgerechnet. Darüber hinaus steht am Hauptbahnhof eine DB-Call-a-Bike-Station zur Verfügung, die insbesondere für Bahnreisende eine Möglichkeit der Anschlussmobilität bildet.

### Vorgesehene Maßnahmen:

Das Fahrradvermietssystem hat sich in der Stadt Mannheim etabliert und nimmt für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse eine wichtige Rolle ein. Daher soll der Betrieb auch über die Finanzierungsdauer von 5 Jahren weiter betrieben und gepflegt werden.

Ferner ist zu prüfen, ob weitere Standorte zur Ausweitung des Systems umgesetzt werden können. Grundsätzlich sollen weitere Standorte von innen („Zentrum“) nach außen (Randlagen) erschlossen werden (räumlich dort ansetzen, wo das System bereits etabliert ist). Es hat sich gezeigt, dass die Existenz von sogenannten „Korrespondenz-Stationen“, also Stationen in räumlicher Nähe, an denen das Mietfahrrad wieder abgegeben werden kann, ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Systems ist. Voraussetzung für den Erfolg der Mannheimer Leistationen ist auch die Konzentration auf den dichtbesiedelten Kernraum. Die Erfahrungen von anderen Städten zeigen, dass die Nachfrage in äußeren Stadtteilen deutlich geringer ist.

Für eine räumliche Ausweitung des Fahrradvermietsystems sind neben den von der Stadt geplanten Standorten in der Kernstadt natürlich auch Standorte von Bedeutung, die im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements von Firmen und Institutionen eingerichtet und finanziert werden. Hierdurch kann das von der Stadt bestellte und finanzierte Netz entscheidend verdichtet werden. Wie beim Carsharing ist auch hier die Berücksichtigung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement wichtig, um alle Möglichkeiten einer individuellen Mobilität für die Mitarbeiter anbieten zu können.

So konnten durch die Kooperationen mit einzelnen Unternehmen (rnv, DHBW) weitere Stationen in Betrieb genommen werden, die zu einer Verdichtung des Netzes und einer

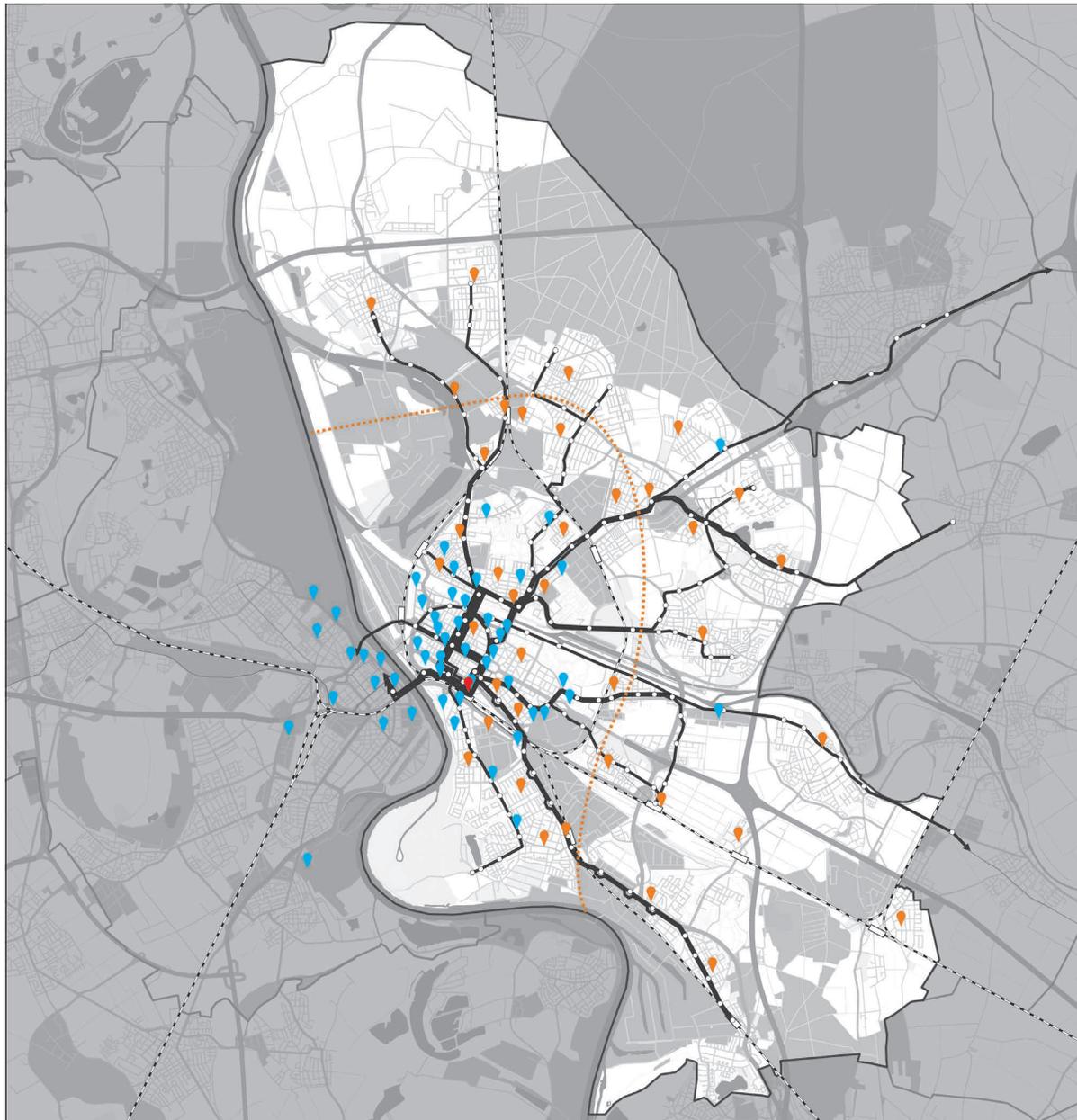
Erschließung zentrumsnaher Gewerbegebiete durch das VRNnextbike geführt haben.

Durch die Berücksichtigung von den bestehenden Stationen und die Möglichkeiten durch neue Stationen (z.B. auch durch Einrichtung im Rahmen von Verkehrskonzepten für Konversionsflächen) ergeben sich neue „Entwicklungachsen“, die Voraussetzung für ein weiteres Wachstum sind.

So ist durch die Duale Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) eine Ausweitung in Richtung Neuostheim/Seckenheim naheliegend, die zunächst durch die Berücksichtigung des Bereichs Dürerstraße / Eastsite als weiterem Lückenschluss begründet werden kann. Die durch die MWSP geplante Erschließung des Benjamin-Franklin-Villages legt auch eine Verbindung in Richtung Käfertal nahe, die zentral durch die Berücksichtigung des OEG-Bahnhofs Käfertal, der Mannheimer Straße und „Auf dem Sand“ als weiteren nächsten Standort für eine Anlage sinnvoll erscheinen lässt.

Grundsätzlich liegen weitere potenzielle Standorte für ein Fahrradvermietssystem

- ▶ an SPNV- und Stadtbahnhalten
- ▶ in Gebieten mit einer hohen Einwohnerdichte
- ▶ bei Arbeitsplatz- und Einzelhandelskonzentrationen
- ▶ bei Ausbildungsstätten und Hochschulen/Universitäten
- ▶ in touristisch interessanten Gebieten
- ▶ bei Freizeiteinrichtungen



## Nahverkehrsplan Stadt Mannheim

### Bikesharing in Mannheim

Stand November 2017

#### bestehende Bikesharing-Stationen

-  Call a Bike Station
-  nextbike Station

#### potenzielle Bikesharing-Stationen

-  mögliche Erweiterung nextbike
-  Trennlinie Ausbaustufen

#### Liniennetz

-  Stadtbahnlinie
-  Stadtbahnhaltestelle
-  Schienenstrecke
-  Bahnhof



Kartengrundlage: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 48: Bikesharing in der Stadt Mannheim – Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten



Bei der Einrichtung von Fahrradvermietstationen sind im Besonderen die folgenden Qualitätskriterien zu beachten:

Sichtbarkeit (Sichtachsen, nicht versteckt), gute Erreichbarkeit zu Fuß, an Radwegenetz angeschlossen, Sauberkeit, Funktionsfähigkeit, Sicherheitsaspekte wie eine ausreichende Beleuchtung.

Zu berücksichtigen ist, dass der Einzugsbereich einer Station – wie bei Haltestellen des üblichen ÖPNVs – etwa 300m beträgt und somit für die Bewertung des Potentials ein maßgebender Faktor ist.

In Abbildung 48 sind bestehende und potenzielle Standorte für das Fahrradvermietsystem verortet.

### Fahrradmitnahme

Bei widrigen Witterungsbedingungen oder wenn der Weg doch mal zu lang wird und das Fahrrad im Bus oder in die Stadtbahn mitgenommen werden soll, ist eine Fahrradmitnahmeregelung sinnvoll. Damit es nicht zu Konflikten mit den Ansprüchen anderer Fahrgäste kommt, ist eine Beförderung nur möglich, wenn ausreichend Platz auf den Mehrzweckflächen zur Verfügung steht, da RollstuhlfahrerInnen sowie Kinderwägen Vorrang haben. Grundsätzlich ist die Fahrradmitnahme montags bis freitags vor 6 Uhr und ab 9 Uhr kostenlos möglich. Am Wochenende gibt es keine Einschränkungen.

Falträder gelten in zusammengeklapptem Zustand in den Öffentlichen Verkehrsmitteln als Gepäckstück und können ohne zeitliche Einschränkung kostenlos mitgenommen werden. Den VRN-Kunden werden Falträder zu einem vergünstigten Preis über verschiedene Händler in der Stadt angeboten.

Es gelten die Beförderungsbestimmungen des VRN. Die Verkehrsverbünde sind zur Anwendung dieser Regelung vertraglich verpflichtet, da es sich hierbei um eine Voraussetzung im Rahmen der Verbundförderung handelt.

### Vorgesehene Maßnahmen:

Zu prüfen ist, ob die Kapazitäten für die Mitnahme von Fahrrädern, aber auch Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen durch die Vergrößerung der Sondernutzungsflächen erhöht werden können. Dabei ist der Nutzungskonflikt zur damit reduzierten Anzahl von Sitzplätzen in einem Fahrzeug zu bewerten.

### Carsharing

Carsharing ist eine organisierte, gemeinsame Verwendung von PKWs durch mehrere Nutzer. Gegen ein zeit- und/oder entfernungsabhängiges Entgelt erhält der Nutzer ein Carsharingfahrzeug. Carsharing führt zur Abschaffung privater PKW und fördert ein multimodales Verkehrsverhalten.

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch ein attraktives Carsharing-Angebot sinnvoll ergänzt werden. Der ÖPNV soll hierbei die Basis für die alltägliche Grundmobilität bilden. Das Carsharing-System bietet darüber hinaus die Rückfallebene für den Sonderfall des Gepäcktransportes und für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden.

In der Stadt Mannheim sind im Bereich des stationären Carsharings mit stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf den Hauptbahnhof Mannheim, um dort dem Kunden einen PKW für den Anschluss an eine Zugreise anbieten zu können. Bei stadtmobil steht dem gegenüber der regionale Aspekt im Vorder-

grund. Aktuell finden sich in der Stadt Mannheim 62 Carsharing-Standorte (vier DB-Flinkster-Standorte sowie 58 stadtmobil-Stationen) mit zahlreichen Fahrzeugen (an einer Station stehen bis zu zehn Fahrzeuge). Darüber hinaus bietet stadtmobil auch das flexible Carsharingsystem JoeCar an. JoeCar hat keine feste Station, an welcher das Fahrzeug ausgeliehen und abgegeben wird, stattdessen kann das JoeCar innerhalb seines Heimat-Bediengebietes (in Mannheim in der Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen) gefunden und abgestellt werden. Im Gegensatz zu anderen, nicht-stationsbasierten Anbietern wird bei stadtmobil die Nutzung von stationsbasierten und freien Fahrzeugen in Kombination angeboten. Hierdurch wird einerseits das Einsatzspektrum für die Kunden erweitert, da je nach Einsatzzweck unterschiedliche Fahrzeugtypen genutzt werden können, andererseits kann durch die spontane Nutzung ohne vorherige Buchung und Navigation via App die Verfügbarkeit in Gebieten mit hohem Parkdruck erhöht werden. Die Kombination der unterschiedlichen Angebote wird von den Kunden genutzt und geschätzt und trägt zu einer weiteren Verbreitung des Carsharings, unabhängig von der Verfügbarkeit von festen Abstellplätzen, bei. (Dies ist durch eine wissenschaftliche Begleitstudie der ersten Projektphase (2013-2016) bereits belegt).

Darüber hinaus bestehen weitere private Carsharing-Angebote wie z. B. [drivy.de](http://drivy.de).

### Vorgesehene Maßnahmen:

Die bestehenden (und ggf. weiteren) Carsharing-Angebote sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Kooperation, Information, Vertrieb und Buchung zu integrieren. In diesem Sinne sollten an den stark frequentierten ÖPNV-Haltestellen die Hinweise auf benachbarte Carsharing-Stellplätze nicht fehlen.



Potenzielle Standorte zur Ausweitung des Carsharing-Angebots bestehen insbesondere in der Kernstadt sowie in Bereichen von Haltestellen mit einem dichten ÖPNV-Angebot. Dort, wo ein gutes ÖPNV-Angebot in Verbindung mit einem gewissen Parkdruck vorhanden ist, steigt die Nachfrage nach Carsharing deutlich. In reinen Wohngebieten mit ausreichendem Parkraum hingegen sind die Erfolgchancen eher begrenzt. In neuen Stadtteilen (Konversionsgebiete) soll Carsharing das Mobilitätsangebot vervollständigen. Darüber hinaus sind weitere Standorte in Mischgebieten mit Arbeits- und Wohnstrukturen zu überprüfen. Hier können in der Kombination von gewerblicher und privater Nutzung die Erfolgsaussichten auf einen wirtschaftlichen Betrieb von Carsharing steigen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass im Rahmen von Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und Mobilitätsberatung eine Berücksichtigung von Carsharing-Angeboten Sinn macht.

Gemeinsam mit den vorhandenen Carsharing-Anbietern ist abzustimmen, ob in der Stadt Mannheim weitere stationsbasierte Standorte sinnvoll eingerichtet und bestehende Standorte zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden können. Insbesondere in weniger eng besiedelten, flächenmäßig kleineren Stadtteilen bietet eine Mobilitätsstation die Chance, die geübten Wege zu den ÖPNV-Haltestellen zu nutzen, um Kunden an multimodale Angebote heranzuführen.

In innenstadtnahen Lagen, wo bereits Haltestellen und evtl. Leihfahrradstationen vorhanden sind, bietet sich die Ertüchtigung zu Mobilitätsstationen mit einer kombinierten Carsharing-Station mit Ladestation (eFahrzeug und konventionelles Fahrzeug) an. Beispielsweise auf dem Lindenhof, in der Neckarstadt-Ost und der Schwetzingenstadt gibt es dafür Potenzial (siehe auch Kapitel 5.7.5).

Von der Nutzerstruktur her bieten sich auch Stadtteile wie Neuostheim und Wallstadt als nächstes für die Ausweitung

von Carsharing-Angeboten an, die bereits über eine entsprechende Klientel verfügen, wobei die räumliche Nähe zum ÖPNV – u.U. durch die Einrichtung einer Mobilitätsstation – optimiert werden kann. Auch hier wäre mittelfristig die Bereitstellung von Elektroautos vorstellbar.

Schwieriger gestaltet sich eine Ausweitung des Angebotes in Stadtteile, die nicht oder noch nicht über das für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Potenzial an Kunden verfügen. Hier ist eine (zeitlich befristete) Unterstützung ggf. anzustreben, um einen tragfähigen Betrieb zu ermöglichen. Hierfür würden sich die Erschließungsachsen der Stadtbahn anbieten (z.B. Stadtbahn Nord – Hessische Straße, wo bereits eine Verknüpfung zu Haltestellen geplant wurde).

Langfristig ist auch eine Erschließung der weiter entfernten Stadtteile im Mannheimer Norden (Schönau/Sandhofen) sowie dem Südosten (Friedrichsfeld) denkbar, wobei ein wirtschaftlicher Betrieb hier kurzfristig nicht realisierbar erscheint, in den nächsten 5 – 10 Jahren aber aufgrund eines weiteren Wachstums des Angebotes möglich ist.

Eine tarifliche Gestaltung des Flex-Systems ist regelmäßig zu überprüfen. Im Sinne des ÖPNV sollten die Kosten für eine JoeCar-Nutzung mindestens dem Preis einer Einzelfahrkarte entsprechen, um das ÖPNV-System gegenüber dem Carsharing nicht zu schwächen.

Gleichzeitig ist das Wachstum von Carsharing als Ergänzung zum ÖPNV aber auch davon abhängig, wie sich die Politik hinsichtlich der Zukunft des Free-floating Carsharings entscheidet. Sollte hier die Nutzungsmöglichkeit von Parkplätzen im öffentlichen Raum über 2019 nicht fortgesetzt werden, so fehlen plötzlich für 60 Fahrzeuge, die derzeit von den Nutzern gebraucht werden, Stellplätze in den zentralen Bereichen der innerstädtischen und angrenzenden Wohngebiete.

In Abbildung 49 sind bestehende und potenzielle Carsharing-Standorte verortet. In der Anlage 3 sind ferner Stadtbahnhaltestellen benannt, die sich in der unmittelbaren Nähe einer bestehenden Carsharing-Station befinden.

### Mitfahrsysteme/Carpooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Menschen, die ohne diese Angebote einen PKW zur Befriedigung ihrer Mobilitätswünsche benötigen würden, können so auf die Anschaffung eines eigenen PKW ggf. verzichten.

Entsprechende Angebote (z. B. flinc) sind daher in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren. Gleichzeitig müssen bei den ein-zugehenden Kooperationen auch die Angebote des ÖPNV als Fahrtalternative in die Mitfahrsysteme einbezogen werden.

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Ferner setzt sich die Stadt Mannheim dafür ein, dass Mitfahrer-Parkplätze im Zulauf auf die Stadt Mannheim ausgeweitet werden. Die Zuständigkeit zur Planung und Umsetzung der Mitfahrerparkplätze obliegt den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg.



## Nahverkehrsplan Stadt Mannheim

### Carsharing Angebote

Stand Oktober 2017

#### bestehende Carsharing-Stationen

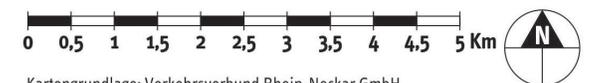
-  Flinkster Station
-  Stadtmobil Station
-  Joecar - Auffind- und Abstellbereich

#### potenzielle Carsharing-Stationen

-  mögliche Erweiterung Carsharing

#### Liniennetz

-  Stadtbahnlinie
-  potenzielle Stadtbahnerweiterung
-  Stadtbahnhaltestelle
-  Schienenstrecke
-  Bahnhof



Kartengrundlage: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 49: Carsharing in der Stadt Mannheim – Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten



### 5.7.4 Prüfung des Einsatzes von On-Demand-Shuttle-Verkehren für eine feinmaschige Erschließung in Stadtbereichen

Die Analyse der demographischen Entwicklung in der Stadt Mannheim hat Bereiche identifiziert, in denen mit einem hohen Anteil an älteren Personen zu rechnen ist (vgl. Kapitel 4.4). In einem weiteren Analyseschritt wurden Einzugsradien mit einer Luftliniendistanz von lediglich 200 Metern angewendet (geringerer Einzugsradius als Qualitätsstandard vorgibt), um insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen eine verbesserte wohnortnahe Erschließung und Erreichbarkeit von Zielen der Nahversorgung zu überprüfen. Dabei ist festzustellen, dass insbesondere in den Stadtteilen Gartenstadt, Vogelstang, Feudenheim und Niederfeld sowie für das Konversionsgebiet Sullivan ein entsprechendes Potenzial besteht, Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit umzusetzen. Da für diesen Personenkreis die Nutzung z. B. des Fahrrads häufig nicht (mehr) in Frage kommt, sollte die Einrichtung innovativer Mobilitätsangebote vorgesehen werden, die einen leichten Zugang insbesondere für die genannten Personenkreise, aber auch insgesamt für alle Nutzergruppen ermöglichen.

#### Vorgesehene Maßnahmen:

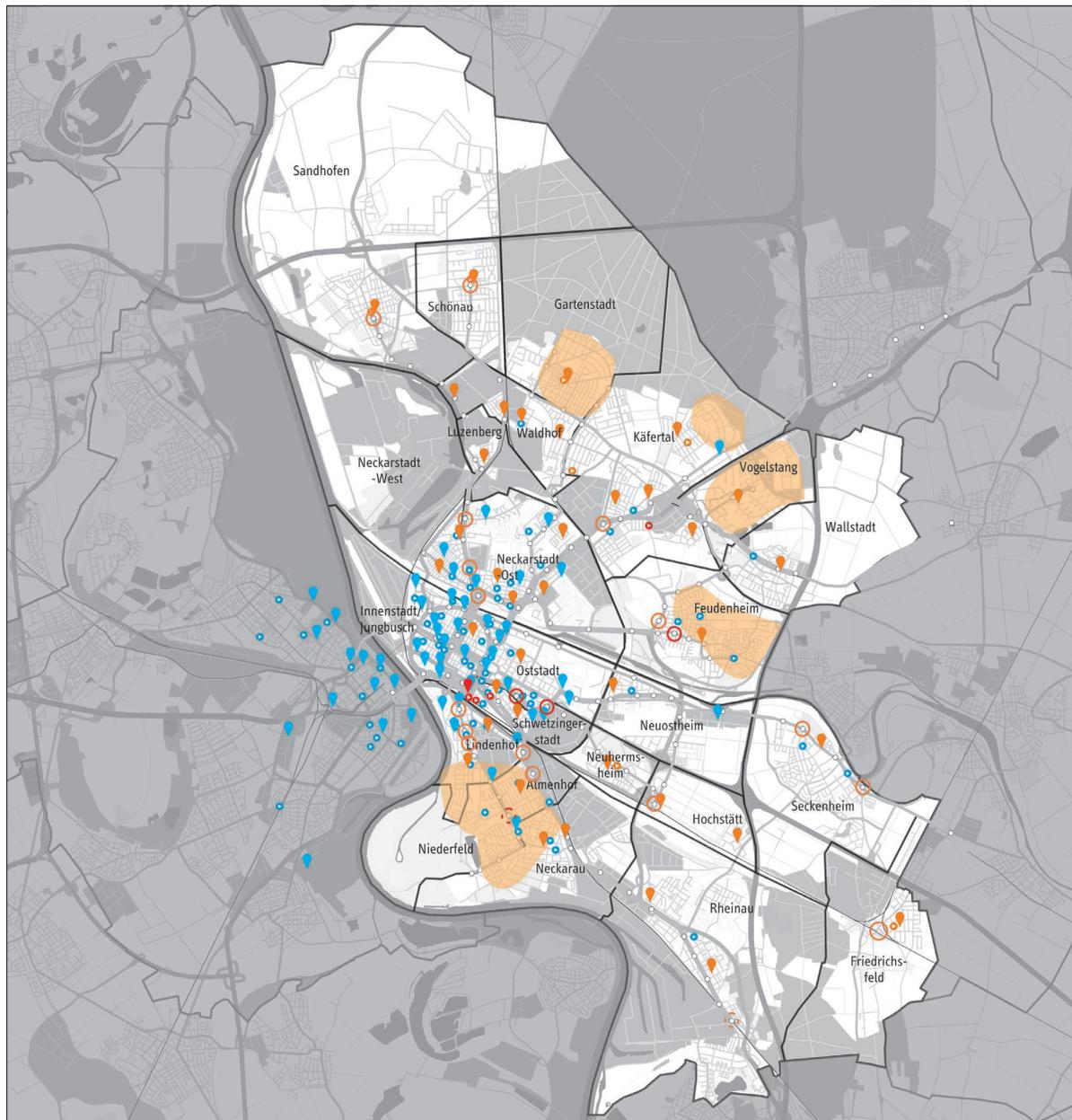
Die Stadt Mannheim, der VRN und die rnv haben bereits das Forschungsprojekt „ShuttleMe – Lernender Betrieb für automatisierten und vernetzten ÖV im Blue Village Franklin“ gestartet. Ziel dieses Projektes ist die barrierefreie Feinerschließung eines Bedarfsverkehrs mit RoboShuttles, den automatisiert und später selbst fahrenden Kleinbussen. Ab voraussichtlich Frühjahr 2019 soll ein eingeschränkter RoboShuttle Verkehr im Rahmen des Forschungsprojektes ShuttleMe als Pilotprojekt im Benjamin-Franklin-Village eingerichtet werden und als weiterer Baustein des Blue Village Konzeptes fungieren. Die RoboShuttles würden dann auf dem Areal die Verbindung für die erste und letzte Meile zum Angebotsmix aus ÖPNV, Car- und Bike-Sharing herstellen.

Weitere Anwendungsfälle sollten auch in den genannten Stadtteilen vorgesehen werden, bei denen abseits der Stadtbahnachsen eine verbesserte Erschließung gerade auch in engen Wohnstraßen durch neue Angebotsformen ermöglicht werden sollen.

In Abbildung 50 sind potenzielle Einsatzgebiete für On-Demand-Shuttle-Verkehre verortet.

### 5.7.5 Stadtteilbezogene Betrachtung

Die Ergebnisse der vorherigen Kapitel zu den Themen B+R, Bikesharing und Carsharing werden zusammenfassend in einem gesamtstädtischen Überblick dargestellt und nachfolgend im Detail in einer stadtteilbezogenen Betrachtung beschrieben (Abbildung 50).



## Nahverkehrsplan Stadt Mannheim

### Stadtteilbetrachtung

Stand November 2017

#### Bikesharing-Stationen

- Call a Bike Station
- nextbike Station
- mögliche Erweiterung nextbike
- Trennlinie Ausbaustufen

#### B+R

- B+R-Anlagen mit Anzahl der Stellplätze
- Kapazitätserweiterung
- potenzielle Standorterweiterung

#### Carsharing-Stationen

- Joecar - Auffind- und Abstellbereich
- Stadtmobil Station
- Flinkster Station
- mögliche Erweiterung Carsharing
- Potenzial für On-Demand-Angebot

#### Liniennetz

- Stadtbahnlinie
- Stadtbahnhaltestelle



Kartengrundlage: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

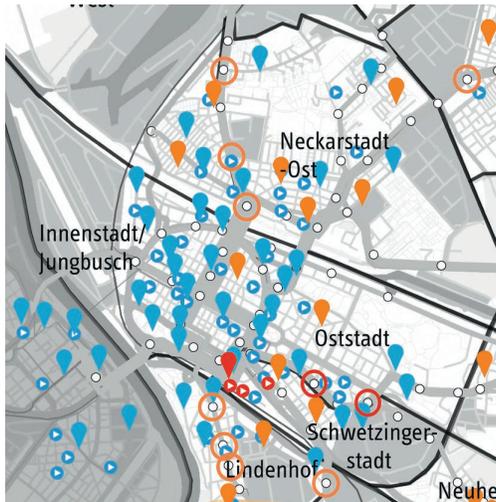
**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Abbildung 50: Übersicht über Bestand und Empfehlung ergänzender Mobilitätsangebote

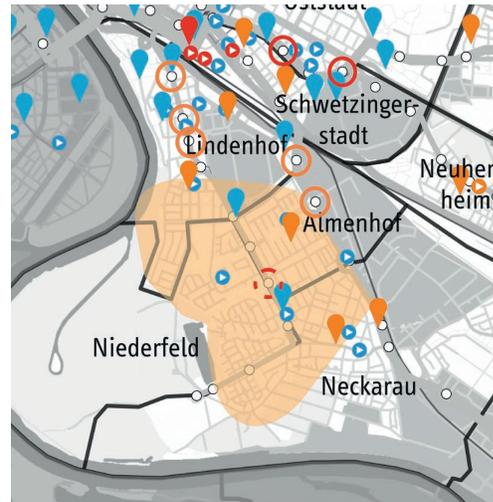
## 5. Angebotskonzeption

Zentrum: Innenstadt/Jungbusch, Neckarstadt Ost, Oststadt, Schwetzingenstadt



In diesen Stadtteilen besteht aufgrund der hohen Einwohnerdichte sowie zahlreicher Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen ein starkes Nachfragepotenzial zur Nutzung ergänzender Mobilität. Eine Ausweitung des privatwirtschaftlichen Carsharings sowie die Einrichtung weiterer Bikesharingstationen verdichtet das bereits bestehende Angebot (in der Abbildung nur vereinzelt genauer verortet). Hierfür sind geeignete Flächen zu identifizieren. Für eine attraktive Kombination von ÖPNV und Fahrrad sollten im Stadtteil Neckarstadt-Ost die B+R-Anlagen in ihrer Kapazität erweitert werden sowie die Einrichtung von neuen B+R-Anlagen entlang der Stadtbahnstrecke (zwischen Oststadt und Schwetzingenstadt) umgesetzt werden.

Lindenhof, Almenhof, Niederfeld, Neckarau



Auch in diesen Stadtteilen sind die B+R-Anlagen entlang der Stadtbahnstrecken ausgelastet und sollten in ihrer Kapazität erweitert werden. Die Einrichtung einer weiteren B+R-Anlage an der Haltestelle Freiheitsplatz ist bereits in Planung. Das Bikesharing-Angebot sollte in den Stadtteilen Almenhof, Neckarau und Niederfeld dahingehend ausgeweitet werden, dass eine Verbindung mit den Wohngebieten entsteht. Auf diese Weise kann das VRNnextbike die erste/letzte Meile im ÖPNV abdecken. Ebenfalls können relevante Ziele, wie die Rheingoldhalle, weitere Ausbauziele im Fahrradvermietsystem sein. Aufgrund der Altersstruktur in den benannten Stadtteilen besteht darüber hinaus Potenzial für eine feinmaschige Erschließung über ein On-Demand-Angebot, um zukünftig auch weniger mobilen Menschen Mobilität zu ermöglichen. Im Stadtteil Lindenhof sind im Zusammenhang mit der weiteren Besiedlung des Glücksteinquartiers weitere ergänzende Angebote sinnvoll.

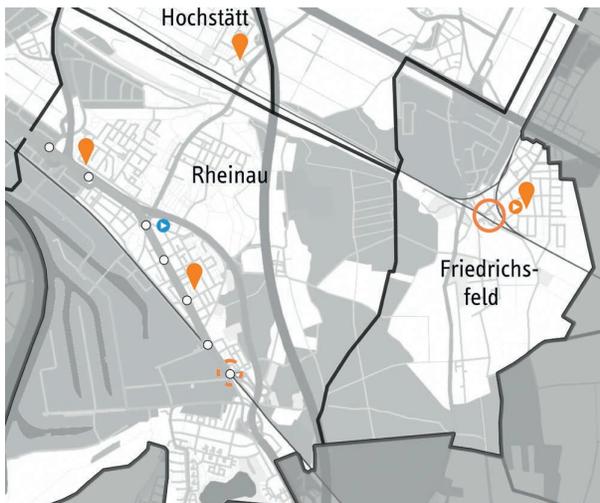
Neuostheim, Neuhermsheim, Hochstätt



In den drei Stadtteilen wird empfohlen jeweils eine Bikesharingstation im näheren Umfeld einer Stadtbahnhaltestelle zu eröffnen. Im Stadtteil Neuhermsheim könnte darüber hinaus in Verbindung mit der Fahrradvermietstation auch eine Carsharingstation installiert werden, welche gemeinsam mit der Stadtbahnhaltestelle (Ulanenweg) als Mobilitätspunkt gestaltet werden könnte.

Aufgrund der Auslastung der B+R-Anlage an der Haltestelle SAP-Arena wird eine Kapazitätsausweitung empfohlen.

Rheinau, Friedrichsfeld



In den Stadtteilen Rheinau und Friedrichsfeld besteht insbesondere Potenzial für die Ausweitung des VRNnextbikes als Zu-/Abbringer zum ÖPNV.

Seckenheim



Durch die Weitläufigkeit von Seckenheim-Süd und Ilvesheim weisen die bestehenden B+R-Anlagen einen großen Einzugsbereich auf. Besonderer Bedarf besteht in der Aufwertung der Qualität, z.B. Überdachung bei Seckenheim-Rathaus.

Feudenheim



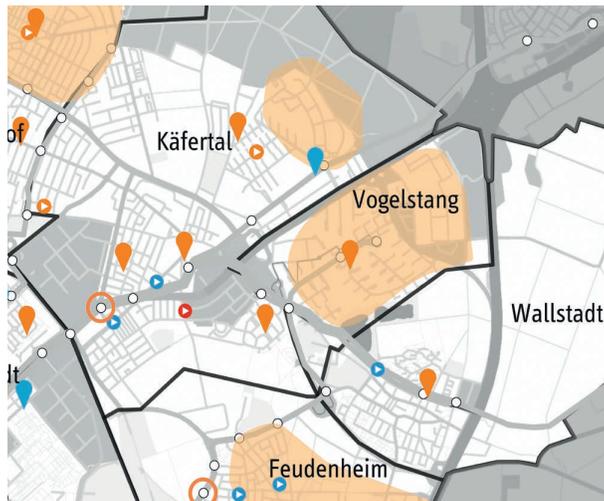
Im Stadtteil Feudenheim bestehen zahlreiche Angebote für B+R-Stellplätze, wobei Kapazitätsprobleme an der Haltestelle Ziechtenstraße existieren. Die Einrichtung einer weiteren B+R-Anlage wird für die Haltestelle Liebfrauenstraße vorgeschlagen. Es sind bereits drei Carsharingstationen etabliert, die Ausweitung des VRNnextbike nach Feudenheim ist anzustreben.

Aufgrund der Altersstruktur im Stadtteil Feudenheim besteht darüber hinaus Potenzial für eine feinmaschige Erschließung über ein On-Demand-Angebot, um zukünftig auch weniger mobilen Menschen Mobilität zu ermöglichen.

## 5. Angebotskonzeption



Käfertal, Vogelstang, Wallstadt



Aufgrund der Altersstruktur im Stadtteil Vogelstang sowie noch ungelöster Bedienungsfragen im Bereich Sullivan im Stadtteil Käfertal besteht Potenzial für eine feinmaschige Erschließung über ein On-Demand-Angebot, um zukünftig auch weniger mobilen Menschen Mobilität zu ermöglichen bzw. ein neues erschließendes Angebot zu schaffen. Des Weiteren wird auch in diesen Stadtteilen zur Ergänzung der bereits bestehenden Angebote die Einrichtung von Bike-sharingstationen in Verbindung mit der Stadtbahn vorgeschlagen. Bereits frühzeitig sollten auch ergänzende Mobilitätsangebote im Benjamin-Franklin-Village eröffnet werden, um von Beginn der Aufsiedlung ein kombiniertes Angebot vorhalten zu können und den Einwohnern ein vielfältiges Mobilitätsangebot auch ohne eigenen Pkw zu bieten.

Luzenberg, Waldhof, Gartenstadt



Auch die Stadtteile Luzenberg und Waldhof sollten Bestandteil der Ausbaustufen des FVS sein. Weitere Mobilitätsangebote werden zunächst nicht vorgeschlagen. Mit der Einrichtung der Stadtbahn Nord wurden im Stadtteil Gartenstadt ebenfalls B+R-Anlagen installiert. Für eine verbesserte Mobilität zwischen den Stadtbahnkorridoren sollte die Einrichtung des VRNnextbikes sowie einer Carsharingstation geprüft werden. Aufgrund der Altersstruktur besteht darüber hinaus Potenzial für eine feinmaschige Erschließung über ein On-Demand-Angebot, um zukünftig auch weniger mobilen Menschen Mobilität zu ermöglichen.

Sandhofen, Schönau



Die beiden Stadtteile Sandhofen und Schönau im Norden des Stadtgebiets sind über die Stadtbahn mit Endhaltestellen angebunden. Die Endhaltestellen sind mit B+R-Anlagen ausgestattet, die jedoch in ihrer Kapazität ausgelastet sind. Dieser Sachstand zeigt das Potenzial für die Erhöhung der Stellplätze der B+R-Anlagen. Stadtmobil sieht in Zukunft ebenfalls Potenzial zur Etablierung eines Carsharingfahrzeugs in Schönau. Als weiteres ergänzendes Mobilitätsangebot ist in einer späteren Ausbaustufe auch die Einrichtung von Fahrradvermietstationen an den Endhaltestellen zu prüfen.



### Einrichtung von Mobilitätsstationen

Damit die Verknüpfung von ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten gut funktioniert, sollen entsprechende Schnittstellen in ihrer Gestaltung zu sogenannten „Mobilitätsstationen“ qualifiziert werden. Mobilitätsstationen zeichnen sich somit nicht nur durch die räumliche Nähe verschiedener Verkehrsmittel aus, sie sollen auch durch eine mindestens stadtweite (besser regionale) einheitliche attraktive Gestaltung im Straßenbild kenntlich gemacht werden, die sich von der Gestaltung der üblichen ÖPNV-Haltestellen deutlich abhebt. Mobilitätsstationen mit einer attraktiven und nachfrageorientierten Ausstattung tragen zu einer Stärkung des Umweltverbunds insgesamt bei.

Neben einer hochwertigen und umfassenden Ausstattung der Haltestelle an sich, finden sich an Mobilitätsstationen (differenziert je nach Nachfrage in einem bestimmten Einzugsgebiet) bedarfsgerechte Angebote zum Parken (K+R, B+R) sowie Sharingangebote (Fahrradvermietsysteme, Carsharing) und eMobilitätsangebote. Information, Tarif und Vertrieb sollen hierfür einheitlich in eine Buchungsplattform des Verbundes integriert werden.

#### Vorgesehene Maßnahmen:

Mobilitätsstationen sollten dort eingerichtet werden, wo bereits heute oder zukünftig unterschiedliche Mobilitätsangebote an einer Stelle bzw. in einem Bereich vorhanden, aber noch nicht als integriertes Mobilitätsangebot wahrnehmbar gestaltet sind.

Entscheidend für die Attraktivität und Akzeptanz der Mobilitätsstationen sind die Vielfältigkeit der unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten sowie die räumliche Nähe der Angebote. Die Ausstattung einer Mobilitätsstation im Detail bestimmt sich dabei in erster Linie aus der Nachfrage, im Falle von Überlastung eines Angebotes sollte entsprechend nachgerüstet werden.

In der Kombination von Mobilitätsstationen mit einer Ladeinfrastruktur für die Bereitstellung von Elektro-Fahrzeugen kann insbesondere in zentrumsnahen Standorten die Kombination von emissionsfreier Mobilität für die Reduzierung von NOx- und Feinstaub-Belastungen genutzt werden.

Die Einrichtung einer solchen Infrastruktur würde sich aktuell an den Haltestellen Lindenhofplatz und Schafweide anbieten, wo öffentlicher Parkraum in unmittelbarer Nähe von Stadtbahnhaltestellen zur Verfügung steht und eine entsprechende Nachfrage nach Carsharing bereits vorhanden ist. In letzterem Fall würde auch die Einrichtung einer VRNnextbike-Station zur Ergänzung des zentrumsnahen Netzes Sinn machen. Auch ist der Standort Glückstein-Quartier für die Einrichtung einer Mobilitätsstation aufgrund der zu erwartenden Nachfrage in besonderem Maße geeignet. Allerdings wird hier zunächst bis zur Einrichtung einer Stadtbahnbindung als Standort die Nähe zu einer zentralen Bushaltestelle gesucht werden müssen. In die Planung der Stadtbahn ist die Einrichtung einer Station bereits aufzunehmen.

Die Einrichtung von Mobilitätsstationen sollte zunächst für die folgenden Haltestellen geprüft werden:

- ▶ Neckarau/Niederfeld/Almenhof: Neckarau West
- ▶ Neuhermsheim: Ulanenweg
- ▶ Lindenhof: Lindenhofplatz/Bahnhof Süd
- ▶ Seckenheim: Rathaus
- ▶ Käfertal: Benjamin-Franklin-Village, Bahnhof Käfertal
- ▶ Gartenstadt: H.-Gutzmann-Schule
- ▶ Neckarstadt-Ost: Neumarkt, Schafweide
- ▶ Vogelstang: Vogelstang
- ▶ Innenstadt: Marktplatz



### 6. Vergabe/Linienbündelung

Die Stadtbahn- und Buslinien in der Stadt Mannheim sind als Gesamtnetz im Sinne des PBefG zusammengefasst. Mit der Bündelung wird die Sicherstellung eines linienübergreifenden Betriebs gewährleistet. Dieses Linienbündel „Mannheim“ bildet die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Einzelne Linien (625, 626, 628, 710, 711), die auf Mannheimer Stadtgebiet verkehren, sind anderen Linienbündeln zugeordnet.

Es ist beabsichtigt, die Linienverkehre des Linienbündels „Mannheim“ weiterhin als Gesamtleistung zu vergeben (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz). Die im Nahverkehrsplan dargestellten Maßnahmen bilden in Zusammenhang mit unveränderten Linien die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

#### Qualitätssicherung

Im Rahmen der Betrauungsvereinbarung wurde dem Thema Qualitätssicherung eine gesonderte Anlage gewidmet, die eine Sicherung und Fortschreibung der Qualitätsanforderungen der Städte Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg zum Ziel hat. Ziel ist eine Sicherung und Weiterentwicklung der Betriebsqualität. Die Qualitätsanforderungen sind dem gemeinsamen Nahverkehrsplan zu entnehmen.

Qualitätsziele werden zwischen der Stadt Mannheim und dem betrauten Verkehrsunternehmen rnv vereinbart und fortgeschrieben. Hierbei werden neben Zielwerten aus der betrieblichen Leistungsmessung, die fortlaufend erhoben werden (Daten aus dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem) regelmäßig die Zufriedenheitswerte mit einzelnen Leistungsmerkmalen abgefragt.

Die Themen

- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Haltestellen
- ▶ Pünktlichkeit
- ▶ Anschlusssicherheit
- ▶ Personal
- ▶ Platzangebot
- ▶ Information

werden gesondert berücksichtigt. Die Fortschreibung der Zielwerte und Weiterentwicklung der Zielthemen erfolgt in Abstimmung zwischen Stadt und rnv.



## 7. Anhang

### Anhang: Grundlagen der Angebotskonzeption – Anforderungen an den ÖPNV

In diesem Kapitel werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus werden Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards getroffen. Die Entwicklung der Maßnahmen im Angebotskonzept berücksichtigt diese Grundsätze.

#### Erschließungsstandards

Der Erschließungsstandard und die Erreichbarkeit des ÖPNV werden vornehmlich vom Haltestelleneinzugsbereich bestimmt. Die Stadt Mannheim hält einen Haltestelleneinzugsbereich (Entfernung Luftlinie)

- ▶ von 300 Metern für Stadtbahnen und Busse und
- ▶ von 600 Metern für SPNV-Halte

für angemessen. Lage und Verteilung der Haltestellen sind auf diese Entfernung abzustimmen. Die Erschließung ist für alle bebauten Stadtteile zu gewährleisten.

Der Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern für Stadtbahnen stellt einen sehr hohen Standard dar. In begründeten Einzelfällen kann hiervon abgesehen werden.

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei den Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z. B. Ärztehäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

Für ÖPNV-Angebote, die eine Konkurrenz bzw. Alternative zum MIV bilden (möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung) werden von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

#### Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch die Stadtbahn und die Achsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Entsprechend des erzielbaren Verkehrsaufkommens ist ein bedarfsgerechter Taktverkehr auf allen Stadtbahn- und Buslinien einzurichten.

Eine Bedienung erfolgt innerhalb der folgenden Bedienungszeiträume:

	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Stadtbahn	5:00 – 0:00 Uhr	5:00 – 2:00 Uhr (auch Fr)	7:00 – 0:00 Uhr
Bus*	5:00 – 23:00 Uhr	5:00 – 23:00 Uhr	8:00 – 23:00 Uhr
Ruftaxi	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert

\*In Zeiten schwacher Nachfrage ist die Bedienung als Ruftaxi zulässig

Table 17: Bedienungszeiträume

Grundsätzlich erfolgt die Bedienung im Tagesverkehr im 20-Minutentakt. Die Stadtbahnlinien verkehren darüber hinaus innerhalb individueller Zeiträume verdichtet im 10-Minutentakt (Mo – Fr), auch am Samstag sind Verdichtungen zum 10-Minutentakt während der Ladenöffnungszeiten vorzusehen.

## 7. Anhang



Busverkehre in Gewerbe- bzw. in schwach besiedelten Wohngebieten können nachfrageorientiert auch mit längeren Taktzeiten bzw. nicht ganztägig fahren.

Eine Veränderung der Taktzeiten ist so zu wählen, dass die Verkehrsmittel weiterhin aufeinander abgestimmt sind.

Ferner sind im Busbereich auch flexible Bedienungsformen vorstellbar, z.B. Ruf-/Linientaxi, Nacht-/Quartiersbus.

Darüber hinaus ist entlang der Hauptachsen in den nachfragestärkeren Nächten (Fr auf Sa, Sa auf So sowie vor Fe) die Bedienung im Stundentakt sicherzustellen.

Die Bedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 4) legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

### Verbindungsstandard

Der Verbindungsstandard wird vornehmlich durch die benötigte Zeit vom Ausgangs- zum Zielort, die Reisezeit, bestimmt. Die Reisezeiten des ÖPNV haben entlang den ÖPNV-Hauptachsen im Rahmen der Reisezeiten des MIV zu liegen. Ziele abseits der ÖPNV-Hauptachsen sollen in einem angemessenen zeitlichen Rahmen, (das ÖV/IV Reisezeitverhältnis soll i.d.R. nicht mehr als 1,5 betragen) liegen. Das Hauptziel der Verkehrsströme in Mannheim ist die Innenstadt mit den angrenzenden Gebieten (u.a. Oststadt, Schwetzingenstadt). Die Erreichbarkeit der Innenstadt von allen Mannheimer Stadtteilen aus muss daher gewährleistet sein.

Die Attraktivität des ÖPNV wird gesteigert, wenn ein zuverlässiger, störungsfreier Betrieb planmäßige Abfahrtszeiten gewährleisten kann. Daher ist der ÖPNV in Mannheim zeit-

Linie 1 10-Min.-Takt (HVZ)		
Schönau - Paradeplatz	5:30 - 20:30 Uhr	
Paradeplatz - Schönau	5:30 - 20:30 Uhr	
Rheinau - Paradeplatz	6:00 - 20:00 Uhr	
Paradeplatz - Rheinau	5:45 - 20:15 Uhr	
Linie 2 10-Min.-Takt (HVZ)		
Feudenheim - Paradeplatz	6:30 - 20:00 Uhr	
Paradeplatz - Feudenheim	6:45 - 20:30 Uhr	
Neckarstadt West - Paradeplatz	6:30 - 20:15 Uhr	
Paradeplatz - Neckarstadt West	6:15 - 20:15 Uhr	
Linie 3 10-Min.-Takt (HVZ)		
Sandhofen - Paradeplatz	6:45 - 20:00 Uhr	
Paradeplatz - Sandhofen	6:00 - 20:15 Uhr	
Neckarstadt West - Paradeplatz	6:00 - 20:00 Uhr	ab Rheingoldhalle 06:50 - 20:00 Uhr
Neckarstadt West - Hauptbahnhof	6:00 - 20:15 Uhr	ab Rheingoldhalle 06:50 - 20:15 Uhr
Paradeplatz - Neckarstadt West	7:00 - 20:15 Uhr	bis Rheingoldhalle 07:00 - 19:45 Uhr
Hauptbahnhof - Neckarstadt West	6:30 - 20:15 Uhr	bis Rheingoldhalle 06:30 - 19:45 Uhr
Linie 4/4A 10-Min.-Takt (HVZ)		
LU Berliner Platz - Paradeplatz	6:45 - 20:15 Uhr	
Paradeplatz - LU Berliner Platz	6:15 - 20:00 Uhr	
Käfertal Wald / Waldfriedhof - Paradeplatz	6:00 - 20:15 Uhr	T10 ab Gutzmann-Schule (Endabschnitte T20)
Paradeplatz - Käfertal Wald / Waldfriedhof	7:00 - 20:15 Uhr	T10 bis Gutzmann-Schule (Endabschnitte T20)
Linie 5 10-Min.-Takt (HVZ) im Stadtgebiet Mannheim		
Käfertal - Hauptbahnhof	6:00 - 20:00 Uhr	
Hauptbahnhof - Käfertal	6:30 - 20:30 Uhr	
Seckenheim - Hauptbahnhof	6:00 - 20:00 Uhr	
Hauptbahnhof - Seckenheim	6:15 - 20:30 Uhr	
10-Min.-Takt (HVZ) im Stadtgebiet Mannheim durch Überlagerung der Linien 5A und 15 zw. Innenstadt und Wallstadt		
Wallstadt - Innenstadt	6:30 - 10:00 Uhr	16:00 - 19:15 Uhr
Innenstadt - Wallstadt	7:00 - 09:15 Uhr	15:30 - 18:30 Uhr





Linie 6/6A 10-Min.-Takt (HVZ)		
LU Berliner Platz – Paradeplatz	5:45 – 20:30 Uhr	
Paradeplatz – LU Berliner Platz	5:45 – 20:30 Uhr	
Neuostheim/Neuhermsheim – Paradeplatz	5:45 – 20:15 Uhr	T10 ab Planetarium (Endabschnitte T20)
Paradeplatz – Neuostheim//Neuhermsheim	6:00 – 20:45 Uhr	T10 bis Planetarium (Endabschnitte T20)
Linie 7 10-Min.-Takt (HVZ)		
LU Berliner Platz – Paradeplatz	6:30 – 20:15 Uhr	
Paradeplatz – LU Berliner Platz	7:15 – 20:30 Uhr	
Vogelstang – Paradeplatz	6:45 – 20:00 Uhr	
Paradeplatz – Vogelstang	6:45 – 20:30 Uhr	

Tabelle 18: Individuelle Festlegung der Zeitbereiche des 10-Min.-Takts (Ergänzung zu Liniensteckbriefen)

lich wie räumlich unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie der Umwelt zu beschleunigen.

### Anforderungen an Haltestellen

Bahnhöfe und Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Ver-

bundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle 19.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Halte sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

Im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen (Meterspur-Eisenbahnen) wird die Haltestellenausstattung vor allem durch den räumlichen Einsatzbereich bestimmt. Hier werden Standards getrennt für Stadt und Region formuliert, die bei Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen zu anderen Verkehrssystemen erweitert werden können.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausrüstung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausrüstung

zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

- ▶ Wechselsystem mit Einzelelementen für:
  - ▶ Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
  - ▶ Haltestellenbezeichnung
  - ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
  - ▶ aktuelles VRN-Logo
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/DIN A3
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- ▶ Bodenmontage durch Bodenhülse

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Um dauerhaft attraktive, sichere und saubere Haltestellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.



Merkmal	Station / Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus				flexible Bedienungsformen
	Regional-Expres	Regional-/S-Bahn / Stadtbahn *	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	
Bus/SPNV	Bus/Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus/Bus (niedrige Umsteigerwerte)								
<b>Aufenthalt/Warten</b>										
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)	(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
<b>Information<sup>14</sup></b>										
Stationsschild (SPNV)	x	x								
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			x	x	x	x	x	x	x	x
dynamische Fahrgastinformation	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)	(x)	
Akustische Fahrgastinformation	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)		(x)			
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)
Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tarifinformation	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	
Wegeleitsystem	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle /Station	x	x		(x)	(x)	x	(x)			
<b>Sicherheit</b>										
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
Notrufsäulen/Notrufmöglichkeit	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	
Videoüberwachung	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
<b>Barrierefreiheit</b>										
stufenfreier Einstieg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	(18)/ 30	(18)/ 30	(18)/ 30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
<b>Service</b>										
Toiletten (barrierefrei)	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
Gepäckschließfächer	x									
<b>Fahrausweisverkauf</b>										
am Schalter/Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
am Automaten	x	x	x	x	x	x	(x)			
<b>Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln</b>										
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)				
B+R-Anlage	x	x	(x)	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			
Carsharing	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietensystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

X erforderlich/in der Regel; (X) nach Möglichkeit/im Einzelfall zu prüfen;

Table 19: Standards Haltestellenausstattung

<sup>14</sup> Informationen sind barrierefrei zu gestalten.

## Anforderungen an Verknüpfungspunkte (Vernetzung innerhalb des ÖPNV)

Unter Berücksichtigung von (Haupt-)Umsteigevorgängen ist eine optimale Verknüpfung zwischen verschiedenen Linien (auch unterschiedlicher Verkehrssysteme) ein wichtiges Ziel, welches zu einem über alle Verkehrsunternehmen hinweg gut abgestimmten ÖPNV-System führt. Unter Zuhilfenahme aktueller Technologien ist die Verknüpfung und damit die Anschlussicherung aller in Mannheim fahrender Verkehre zu gewährleisten. Dabei steht eine Anschlussicherung für Kundenfreundlichkeit und Nachfrageakzeptanz. Daher wird eine zentrale, über alle Verkehrsunternehmen hinweg einsetzbare, rechnergestützte Steuerung des ÖPNV als erforderlich angesehen.

An wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (ITF-Konzept) hergestellt bzw. gesichert werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten. An den Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

## Vernetzung der Verkehrssysteme

Um die Lebens- und Umweltqualität in der Stadt Mannheim zu verbessern, muss die Integration und Verknüpfung aller Verkehrsmittel entsprechend ihrer spezifischen Stärken weiterentwickelt werden.

Um die Verbindung zwischen ÖPNV und Carsharing sowie dem Fahrradverleihsystem als sich ergänzende Mobilitätssysteme darstellen zu können, ist eine enge räumliche Verbindung zwischen ÖPNV-Haltestellen und Sharing-Stationen sinnvoll und notwendig. Insbesondere an Verknüpfungspunkten des ÖPNV ist die Einrichtung von Carsharing-Stell-



plätzen und Fahrradverleihsystem-Stationen zur Vergrößerung des Einzugsbereichs dieser Standorte anzustreben.

B+R-Plätze sind entlang der ÖPNV-Hauptachsen entsprechend der Nachfrage zu konzipieren. Dabei sollten sich die B+R-Anlagen in zentraler Lage möglichst in unmittelbarer Nähe der Haltestelle befinden, ohne die Fußgängerströme zu behindern. Die Standorte müssen gut beleuchtet sein und insbesondere im Falle von Neueinrichtungen mit ausreichendem Witterungsschutz, komfortablen Abstellmöglichkeiten und guten Möglichkeiten des Abschließens von Fahrrädern ausgestattet sein.

Die B+R-Anlage ist die wichtigste Schnittstelle zwischen dem Rad und dem ÖV. Attraktiv gestaltete und gut platzierte Anlagen werden meist sehr gut nachgefragt. Als Grundanforderungen für qualitativ hochwertige B+R-Anlagen sind basierend auf den aktuellen Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012), der technischen Richtlinie TR 6102 und den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zu nennen:

- ▶ **Richtiger Standort:** Diesbezüglich gilt die Devise „möglichst zielnah“, d.h. in die Nähe der Haltestelle, ohne dabei den direkten Zugang zu verstellen. Da bei ungünstiger Positionierung der Anlage „inoffizielle“ Stellplätze genutzt werden, sollten B+R-Anlagen näher am Bahnsteig positioniert sein als P+R-Stellplätze. Besitzt ein Halt mehrere Zugänge oder Richtungshaltestellen, ist über den Bau mehrerer kleiner Anlagen nachzudenken; kann nur eine realisiert werden, sollte sie in der Nähe der morgendlichen Hauptlastrichtung errichtet werden. Vorteilhaft sind ein Standort mit sozialer Kontrolle (z.B. in der Nähe eines Geschäftes) und künftige Erweiterungsoptionen.
- ▶ **Diebstahlschutz:** Mit den gängigen Schlössern soll das Anschließen des Rahmens und eines Laufrades möglich sein.

- ▶ **Witterungsschutz:** An B+R-Anlagen stehen Räder meist viele Stunden (insbesondere bei den Zielgruppen Berufspendler und Schüler). Im Sinne der sozialen Kontrolle sollten transparente Elemente Verwendung finden.
- ▶ **Stand- und Nutzungssicherheit:** Das Rad darf nicht selbstständig aus seiner Parkposition herausrollen oder umkippen. Hilfreich ist hier ein befestigter Untergrund (Pflaster, Asphalt). Für Nutzer und Passanten darf von der Anlage keine Verletzungsgefahr ausgehen.
- ▶ **Ausreichende Abstände:** Für ein leichtes Ein- und Ausparken sind zwischen den parkenden Rädern Seitenabstände von 70 cm bei Tiefeinstellung bzw. 50 cm bei wechselnder Hoch-/Tiefeinstellung zu beachten.
- ▶ **Beleuchtung:** Um eine ganzjährige Nutzung der B+R-Anlage zu ermöglichen, ist in der dunklen Jahreszeit zumindest für große Anlagen eine eigene Beleuchtung vorzusehen. Bei kleinen Anlagen genügt die indirekte Straßenbeleuchtung.
- ▶ **Barrierefreiheit:** Für den Nutzer sollte die Anlage ebenerdig und möglichst fahrend zu erreichen sein. Für evtl. mobilitätseingeschränkte Passanten darf die Anlage keine Behinderung darstellen und muss gut erkenntlich sein, z.B. durch kontrastreiche Gestaltung.
- ▶ **Wegweisung + Beschilderung:** Eine gute Anbindung an das Radverkehrsnetz erhöht in hohem Maße die Akzeptanz der B+R-Anlage. Empfohlen werden sowohl die Wegweisung zur Anlage als auch von der Anlage zu wichtigen Zielen sowie die ausdrückliche Ausschilderung der B+R-Anlage, um die Zweckbestimmung deutlich zu machen und die Anlage zu bewerben.

### Zuwegung Fußverkehr (Erschließung und Fußwegeverbindungen)

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden.

Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- ▶ direkt
- ▶ überschaubar
- ▶ attraktiv
- ▶ sicher
- ▶ barrierefrei

### Zuwegung Radverkehr

Analog dem Fußgänger stellt auch der Fahrradfahrer vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topographie möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrer, unterstützt durch geeignete



Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden. Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geführt werden.

### Anforderungen an Fahrzeuge

Bei der Fahrzeugbeschaffung sind neben den Richtlinien des Landes Baden-Württemberg an Fahrzeuge zur Vergabe von Fördermitteln nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen, um die Umwelt- und Lebensqualität in Mannheim zu erhalten und zu verbessern.

Die Fahrzeuge sollen sich in einem guten und damit fahrgastfreundlichen Zustand (sauber und bequem) befinden. Bei den einzusetzenden Fahrzeugen ist verstärkt auf die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu achten. Dazu zählen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Ausstattung mit Einstiegshilfen, Mehrzweckflächen, Rollstuhlkennzeichnung im Fahrplan, Haltegriffe im Fahrzeug und Rufkontakt zum Fahrpersonal.

Neu anzuschaffende Fahrzeuge sollen über eine Klimaanlage verfügen.

Details zur Fahrzeugausstattung werden im gemeinsamen Nahverkehrsplan definiert.

### Anforderungen an die Fahrgastinformation

Die Stadt Mannheim empfiehlt ein einheitliches, leicht verständliches Fahrgastinformationssystem für den gesamten innerstädtischen ÖPNV. D.h. Fahrplan, Linienführung und Tarif sollen leicht begreifbar gestaltet sein. Dazu sind Print- sowie elektronische Medien einzusetzen.

Die Fahrgäste sind über Betriebsstörungen und Behinderungen im Betriebsablauf sowie über Änderungen des Linienwegs unverzüglich zu informieren.

An Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen ist der Einsatz von Echtzeitinformationen über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger als Standard vorzusehen.

An Punkten/Orten mit (sehr) hoher Fahrgastnachfrage (z. B. Paradeplatz) bzw. mit einem hohen Anteil auswärtiger Fahrgäste (z. B. Hauptbahnhof) ist Servicepersonal zur Fahrgastinformation empfehlenswert.

Die Vermittlung von Informationen ist barrierefrei zu gestalten, beispielsweise sind Kontraste und Schriftgrößen für sehbehinderte Menschen zu berücksichtigen. Dies erfolgt in verbundweit einheitlichen Standards, die im Gemeinsamen Nahverkehrsplan geregelt werden.

### Anforderungen an das ÖPNV-relevante Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz mit. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen.

### Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- ▶ Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein.
- ▶ Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.
- ▶ Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen

### ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kunden. Die Attraktivität des ÖPNV wird gesteigert, wenn ein zuverlässiger, störungsfreier Betrieb planmäßige Abfahrtszeiten gewährleisten kann. Daher ist der ÖPNV in der Stadt Mannheim zeitlich wie räumlich unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie der Umwelt zu beschleunigen.

**Weitere Anforderungen (z. B. Sozialstandards) werden innerhalb des gemeinsamen Nahverkehrsplans des VRN definiert.**



[Anlage 1: Verknüpfungspunkte](#)

[Anlage 2: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen](#)

[Anlage 3: Carsharing-Angebot](#)

[Anlage 4: Liniensteckbriefe](#)

## Anlage 1: Verknüpfungspunkte

Haltestelle	Verknüpfung zwischen			Verknüpfung SPNV mit	Fahrgastauf- kommen rnv (Anzahl der Umsteiger)	Wichtige Umsteige- haltestelle
	Stadtbahn - Bus	Bus - Bus	Stadtbahn - Stadtbahn			
Friedrichsfeld Süd	-	-	-	B	120	x
Handelshafen	-	-	-	S	50	
Hauptbahnhof	S-B	B-B	S-S	B, S	27.700	x
Hochstätt	-	-	-	B	60	
Luzenberg	S-B	B-B	S-S	B, S	590	x
Neckarau Bhf	S-B	-	-	B, S	190	x
Neckarstadt West	S-B	-	-	B, S	0	
Rheinau	S-B	-	-	B, S	1.550	x
SAP Arena S-Bhf	S-B	-	-	B, S	580	x
Taunusplatz	S-B	-	-	B, S	120	
Waldhof Bhf	S-B	-	-	B, S	900	x
A.-Damaschke-Ring	S-B	-	-	-	270	
Abendakademie / Kurpfalzbrücke	S-B	B-B	S-S	-	3.410	x
Alte Feuerwache	S-B	B-B	S-S	-	3.630	x
Bonifatiuskirche	S-B	-	S-S	-	250	x
Bovriestraße	S-B	-	-	-	90	
Carl-Benz-Straße	S-B	-	-	-	170	
Feudenheim	S-B	B-B	-	-	810	
Feuerwache Nord	-	B-B	-	-	50	
Friedrichstraße	S-B	B-B	-	-	400	
Herzogenriedstraße	S-B	-	-	-	660	
Hochschule	S-B	-	-	-	440	
Käfertal Bhf	S-B	B-B	S-S	-	1.100	x
Käfertal Süd	S-B	-	-	-	700	x
Käfertaler Wald	S-B	B-B	-	-	270	
Markuskirche	S-B	-	-	-	130	
Neckarau West	S-B	-	-	-	350	
Neuostheim	S-B	B-B	S-S	-	1.790	x
Paradeplatz	-	-	S-S	-	5.370	x
Pfeifferswörth	S-B	-	-	-	200	
Platz der Freundschaft	S-B	-	-	-	10	
Rheinau Karlsplatz	S-B	B-B	-	-	1.560	
Rheinstraße	-	-	S-S	-	220	
Sandhofen	S-B	B-B	-	-	450	
Schönau	S-B	B-B	-	-	320	
Seckenheim Bhf	S-B	-	-	-	340	
Seckenheim Rathaus	S-B	B-B	-	-	1.820	x
Speckweg	S-B	-	-	-	150	
Tattersall / Kunsthalle	S-B	-	S-S	-	3.320	x
Ulmenweg	S-B	-	-	-	250	
Universität	S-B	-	S-S	-	610	
Universitätsklinikum	-	-	S-S	-	1.580	x
Vogelstang Zentrum	S-B	-	-	-	60	
Waldfriedhof	S-B	-	-	-	30	
Waldstraße	S-B	B-B	-	-	90	
Wallstadt Ost	S-B	-	-	-	240	
Wallstadt West	S-B	-	-	-	30	
Wasserturm	S-B	-	S-S	-	1.540	

Anmerkung: zukünftig auch S-Bhf Neuostheim (Harlach)

## **Anlage 2: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen**

### **Bewertung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau**

Die Fortschreibung des NVP hat den Anspruch, die aktuellsten Daten zusammenzutragen, um darauf aufbauend die Maßnahmen für die nächsten Jahre darzustellen. Für das Bewertungsschema wurde eine vollständige Haltestellenerhebung vorgenommen.

Die Haltestellen wurden anhand des bisherigen Ausbaugrades bewertet, um den Handlungsbedarf je Haltestelle (Stadtbahn bzw. Bus) zu ermitteln. Nachfolgend sind die Kriterien aufgeführt, nach denen die Bedeutung einer Haltestelle (Stadtbahn bzw. Bus) ermittelt wurde und für die Punkte innerhalb des Bewertungsverfahrens vergeben wurden:

- Ausbaugrad der Haltestelle
  - vorhandene Reststufe (Stadtbahn)
  - vorhandener Restspalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug (Stadtbahn)
  - vorhandene Bordhöhe (Bus)
- Umsteigebeziehungen bzw. Verknüpfungsfunktion (andere Bus- oder Stadtbahnlinien)
- Erschließungsdichte (Erreichbarkeit eines Stadtteils/ Endhaltestelle)
- Bedienungszeiten (Hauptlinie, Ergänzungslinie)
- Fahrgastzahlen
- Ziele in der Umgebung, z. B. Erreichbarkeit von kulturellen, sozialen Einrichtungen bzw. sonstigen Einrichtungen des öffentlichen Lebens (Seniorenzentrum, Kirche, Friedhof, Bürgerämter, Schwimmbad, etc.)
- Technischer Aufwand im Verhältnis zu Kosten des Ausbaus sowie bereits barrierefreie Haltestellen in der näheren Umgebung

Innerhalb des Bewertungsverfahrens wurde je Stadtbahnhaltestelle bzw. je Bushaltestelle (haltepunktgenau) ein Wert ermittelt, anhand dessen die entsprechende Haltestelle in einer Liste klassifiziert wird. Die Reihenfolge der Haltestellen in der Liste stellt dabei keine strenge Vorgabe zur chronologischen Abarbeitung dar. Bei Straßenerneuerungen werden Bushaltestellen immer und unabhängig von ihrer Klassifizierung ausgebaut. Des Weiteren fließen politische Rahmenbedingungen (bspw. Entwicklung der Konversionsflächen) in die Reihenfolge der jeweiligen Liste ein. Aus der jeweiligen Liste können Klassen entwickelt werden, innerhalb derer der Ausbau auch nach Wirtschaftlichkeitserwägungen zeitlich variabel ist.

Bei einer überschaubaren Zahl von Haltestellen ist aus technischen Gründen ein barrierefreier Ausbau nicht möglich.

### **Klassifizierung der Bushaltestellen**

Aufgrund des oben beschriebenen Bewertungsverfahrens erfolgte eine Untergliederung in vier Teilbereiche (A, B, C und D):

- A. Auszubauende Haltestellen gemäß Prioritätenliste (ggf. mit weiterer Unterteilung)
- B. Ausbau durch Stadt Mannheim bereits geplant oder begonnen – Teilliste B1  
Ausbau durch MV Mannheimer Verkehr GmbH im Rahmen von anstehenden Maßnahmen im Stadtbahnbereich (kombinierte Bus/Stadtbahn-Haltestelle) – Teilliste B2
- C. Ausbau aufgrund des momentanen Einsatzes von Kleinbussen nicht sinnvoll. Sobald sich fahrzeugseitig etwas ändert erfolgt eine Neubewertung (=> bis dahin somit zurückgestellt)  
– Teilliste C1  
Ausbau aus technischen Gründen nicht möglich (keine Handlungsmöglichkeit)  
– Teilliste C2
- D. Ausgebaute Haltestellen (kein Handlungsbedarf)

### **Klassifizierung der Stadtbahnhaltestellen**

Aufgrund des oben beschriebenen Bewertungsverfahrens erfolgte eine Untergliederung in sechs Teilbereiche (0, 1, 2, 3, 4 und 5):

0. Nicht barrierefreie Haltestelle mit konkreten Ausbauplänen auf Grundlage politischer Rahmenbedingungen (barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards wird priorisiert vorangetrieben)
1. Nicht barrierefreie Haltestelle mit vordringlichem Bedarf (gemäß Klassifizierungsverfahren)
2. Nicht barrierefreie Haltestelle mit weiterem Bedarf (gemäß Klassifizierungsverfahren)
3. Nicht barrierefreie Haltestelle mit nachrangigem Bedarf (gemäß Klassifizierungsverfahren)
4. Haltestelle mit weiterem Handlungsbedarf (gemäß des damaligen Ausbaustandards mit "Erschwernissen barrierefrei": Erreichbarkeit der Stadtbahnen über Fahrzeugrampen und/oder taktile Leitsysteme gewährleistet)
5. Ausnahmen des barrierefreien Ausbaus (barrierefreier Ausbau in Bestandslage aus technischen Gründen nicht möglich – keine Handlungsmöglichkeit)

Im Geltungsbereich des NVP Mannheim sind insgesamt 145 Stadtbahnhaltestellen vorzufinden. Die hier betrachtete Anzahl von 94 Stadtbahnhaltestellen geht auf einen Umsetzungshorizont ab 2004 zurück.

Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Steige) Mannheim

A	Auszubauende Haltestellen								
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Wertung	Bemerkung	
1	Feuerwache Nord	1 cm	50	53	-	-	-	16	neue Umsteigehaltestelle
2	Feuerwache Nord	1 cm	50	53	-	-	-	16	neue Umsteigehaltestelle
3	Bonifatiuskirche	1 cm	61	-	-	-	-	16	neue Umsteigehaltestelle
4	Ladenburger Straße	1 cm	53	54	56	-	-	14	
5	Pfeifferswörth	1 cm	60	-	-	-	-	14	
6	Universität West	5 cm	60	-	-	-	-	14	
7	Wohlgelegen EKZ	1 cm	61	-	-	-	-	14	
8	Innerer Heckweg	3 cm	43	-	-	-	-	14	
9	Innerer Heckweg	1 cm	43	-	-	-	-	14	
10	Neudorfstraße	3 cm	43	46	-	-	-	12	
11	Hofrat-Wild-Straße	1 cm	45	-	-	-	-	12	
12	Wetzlarer Winkel	1 cm	50	-	-	-	-	12	
13	Bartholomäuskirche	1 cm	51	52	59	-	-	12	
14	Bartholomäuskirche	1 cm	51	52	59	-	-	12	
15	Äußere Wingertstraße	1 cm	53	-	-	-	-	12	
16	Äußere Wingertstraße	1 cm	53	-	-	-	-	12	
17	Käfertal Rathaus	3 cm	53	-	-	-	-	12	
18	Käfertal Rathaus	5 cm	53	54	56	-	-	12	
19	Kometenweg	1 cm	53	-	-	-	-	12	
20	Haus Waldhof	1 cm	53	-	-	-	-	12	
21	Akademiestraße	1 cm	60	-	-	-	-	12	
22	Akademiestraße	1 cm	60	-	-	-	-	12	
23	Ludolf-Krehl-Straße	1 cm	61	-	-	-	-	12	
24	Ludolf-Krehl-Straße	1 cm	61	-	-	-	-	12	
25	Lettestraße	8 cm	710	711	-	-	-	12	
26	Neckarstadt West	11 cm	53	60	-	-	-	11	
27	Eugen-Neter-Schule	1 cm	51	-	-	-	-	10	
28	Vogesestraße	1 cm	46	-	-	-	-	10	
29	Hofrat-Wild-Straße	1 cm	45	-	-	-	-	10	
30	Wachenheimer Straße	1 cm	50	58	64	-	-	10	
31	Wachenheimer Straße	1 cm	50	58	64	-	-	10	
32	Weidenwörth	1 cm	53	-	-	-	-	10	
33	Weidenwörth	1 cm	53	-	-	-	-	10	
34	Lortzingstraße	1 cm	53	-	-	-	-	10	
35	Lortzingstraße	1 cm	53	-	-	-	-	10	
36	Zielstraße	1 cm	60	-	-	-	-	10	
37	Otto-Bauder-Sportanlagen	3 cm	42	46	-	-	-	10	
38	Otto-Bauder-Sportanlagen	3 cm	42	46	-	-	-	10	
39	Friedrichsfeld Kreuz	1 cm	43	-	-	-	-	8	
40	Saarburger Ring	3 cm	43	44	46	-	-	8	
41	Rheinau Süd	3 cm	47	-	-	-	-	8	
42	Habichtplatz	11 cm	50	-	-	-	-	8	
43	Scharhof	1 cm	52	-	-	-	-	8	
44	Niederweid	1 cm	53	-	-	-	-	8	
45	Eschenhof	11 cm	55	-	-	-	-	8	
46	Eschenhof	1 cm	55	-	-	-	-	8	
47	Zähringer Straße	1 cm	40	-	-	-	-	8	
48	Zähringer Straße	1 cm	40	-	-	-	-	8	

Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Steige) Mannheim

A	Auszubauende Haltestellen							Wertung	Bemerkung
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien						
49	Duale Hochschule	12 cm	42	-	-	-	-	8	
50	Martinistraße	11 cm	40	-	-	-	-	7	
51	Martinistraße	11 cm	40	-	-	-	-	7	
52	Mühlhauser Straße	11 cm	43	46	-	-	-	7	
53	Friedrichstraße	11 cm	50	-	-	-	-	7	
54	Neckarau Marktplatz	11 cm	50	-	-	-	-	7	
55	Kunsthalle	11 cm	60	63	64	-	-	7	
56	Popakademie	12 cm	60	-	-	-	-	7	
57	Lilli-Gräber-Halle	11 cm	43	44	-	-	-	7	
58	Taunusplatz	11 cm	53	-	-	-	-	7	
59	Hallenweg	1 cm	40	-	-	-	-	6	
60	Schlittweg	1 cm	40	-	-	-	-	6	
61	Schlittweg	1 cm	40	-	-	-	-	6	
62	Alteichwalsiedlung	1 cm	43	46	-	-	-	6	
63	Mülhauser Straße	1 cm	43	46	-	-	-	6	
64	Gebweilerstraße	10 cm	43	46	-	-	-	6	
65	Leutweinstraße	1 cm	47	-	-	-	-	6	
66	Leutweinstraße	1 cm	47	-	-	-	-	6	
67	Rheingoldhalle	1 cm	49	-	-	-	-	6	
68	Strandbad	11 cm	49	-	-	-	-	6	
69	Neues Leben	1 cm	50	-	-	-	-	6	
70	Waldhof Nord	1 cm	50	-	-	-	-	6	
71	Wetzlarer Winkel	11 cm	50	-	-	-	-	6	
72	Füllenweg	1 cm	52	-	-	-	-	6	
73	Scharhof	1 cm	52	-	-	-	-	6	
74	Freyaplatz	1 cm	53	-	-	-	-	6	
75	Freyaplatz	1 cm	53	-	-	-	-	6	
76	Joseph-Bauer-Haus	11 cm	53	-	-	-	-	6	
77	Kometenweg	11 cm	53	-	-	-	-	6	
78	Kometenweg	11 cm	53	-	-	-	-	6	
79	Langer Schlag	11 cm	53	55	-	-	-	6	
80	Luzenberg	11 cm	53	-	-	-	-	6	
81	Dürstelschlag	1 cm	53	-	-	-	-	6	
82	Dürstelschlag	1 cm	53	-	-	-	-	6	
83	Kammerschleuse	1 cm	53	-	-	-	-	6	
84	Kammerschleuse	1 cm	53	-	-	-	-	6	
85	Föhrenweg	1 cm	55	-	-	-	-	6	
86	Föhrenweg	11 cm	55	-	-	-	-	6	
87	Glücksburger Weg	1 cm	55	-	-	-	-	6	
88	Max-Joseph-Straße	11 cm	61	-	-	-	-	6	
89	Max-Joseph-Straße	11 cm	61	-	-	-	-	6	
90	Technoseum Süd	1 cm	64	-	-	-	-	6	
91	Eisenlohrplatz	11 cm	61	-	-	-	-	6	
92	Lettestraße	4 cm	710	711	-	-	-	6	
93	Reichskanzler-Müller-Str.	11 cm	710	711	-	-	-	6	
94	Reichskanzler-Müller-Str.	11 cm	710	711	-	-	-	6	
95	Rheinau Bahnhof	8 cm	710	711	-	-	-	6	

Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Steige) Mannheim

A	Auszubauende Haltestellen							Wertung	Bemerkung
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien						
96	Rheinau Bahnhof	5 cm	710	711	-	-	-	6	
97	Pumpwerk	1 cm	40	-	-	-	-	6	
98	Pumpwerk	1 cm	40	-	-	-	-	6	
99	Südbahnhof	10 cm	46	-	-	-	-	5	
100	Pfingstberg	12 cm	40	-	-	-	-	5	
101	Pfingstberg	12 cm	40	-	-	-	-	5	
102	Lüderitzstraße	11 cm	47	48	-	-	-	5	
103	Lüderitzstraße	11 cm	47	48	-	-	-	5	
104	Karl-Schweizer-Park	14 cm	51	52	-	-	-	5	
105	Lanzvilla	10 cm	60	-	-	-	-	5	
106	Zielstraße	11 cm	60	-	-	-	-	5	
107	Suebenheim	19 cm	43	-	-	-	-	4	
108	Frobeniusstraße	11 cm	47	-	-	-	-	4	
109	Frobeniusstraße	11 cm	47	-	-	-	-	4	
110	Münchwälder Straße	11 cm	47	-	-	-	-	4	
111	Münchwälder Straße	11 cm	47	-	-	-	-	4	
112	Pigagestraße	11 cm	48	710	-	-	-	4	neue Erschließung im Bau
113	Pigagestraße	11 cm	48	710	-	-	-	4	neue Erschließung im Bau
114	Am Rheinauer See	1 cm	48	-	-	-	-	4	
115	Am Rheinauer See	1 cm	48	-	-	-	-	4	
116	Franzosenweg	1 cm	49	-	-	-	-	4	
117	Kerschensteinerschule	11 cm	50	51	-	-	-	4	
118	Kerschensteinerschule	11 cm	50	51	-	-	-	4	
119	Graudenzer Linie	11 cm	50	-	-	-	-	4	
120	Graudenzer Linie	11 cm	50	-	-	-	-	4	
121	Waldhof Nord	11 cm	50	55	-	-	-	4	
122	Sandhofer Weg	1 cm	52	-	-	-	-	4	
123	Hombuschstraße	11 cm	53	-	-	-	-	4	
124	Hombuschstraße	11 cm	53	-	-	-	-	4	
125	Niederweid	11 cm	53	-	-	-	-	4	
126	Bäckerweg	1 cm	53	-	-	-	-	4	
127	Bensheimer Straße	1 cm	54	-	-	-	-	4	
128	Eislebener Weg	1 cm	54	-	-	-	-	4	
129	Sachsenstraße	11 cm	54	-	-	-	-	4	
130	Waldpforte	1 cm	55	-	-	-	-	4	
131	Pyramidenstraße	11 cm	60	-	-	-	-	4	
132	Pyramidenstraße	11 cm	60	-	-	-	-	4	
133	Am Salzkai	1 cm	60	-	-	-	-	4	
134	Hansastraße	1 cm	60	-	-	-	-	4	
135	Mülheimer Straße	3 cm	710	711	-	-	-	4	
136	Langlachweg	3 cm	43	44	-	-	-	4	
137	Saarburger Ring	3 cm	46	-	-	-	-	4	
138	Besselstraße	3 cm	45	-	-	-	-	4	
139	Besselstraße	3 cm	45	-	-	-	-	4	
140	Hallenweg	15 cm	40	-	-	-	-	3	
141	Helmertstraße	11 cm	45	-	-	-	-	3	
142	Helmertstraße	11 cm	45	-	-	-	-	3	
143	Rheinau Süd	9 cm	47	-	-	-	-	3	

Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Steige) Mannheim

A	Auszubauende Haltestellen							Wertung	Bemerkung
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien						
144	Karl-Schwan-Straße	11 cm	47	-	-	-	-	3	
145	Karl-Schwan-Straße	11 cm	47	-	-	-	-	3	
146	Antwerpener Straße	12 cm	48	-	-	-	-	3	
147	Rohrhofer Straße	11 cm	48	710	-	-	-	3	
148	Rotterdammer Straße Nord	11 cm	48	-	-	-	-	3	
149	Jakobuskirche	14 cm	50	-	-	-	-	3	
150	Jakobuskirche	14 cm	50	-	-	-	-	3	
151	Neues Leben	11 cm	50	-	-	-	-	3	
152	Sonderburger Straße	11 cm	50	-	-	-	-	3	
153	Sonderburger Straße	11 cm	50	-	-	-	-	3	
154	Füllenweg	11 cm	52	-	-	-	-	3	
155	Kirschgartshausen	11 cm	52	-	-	-	-	3	
156	Alsenweg	11 cm	53	-	-	-	-	3	
157	Alsenweg	11 cm	53	-	-	-	-	3	
158	Am Kubuckel	11 cm	53	-	-	-	-	3	
159	Am Kubuckel	11 cm	53	-	-	-	-	3	
160	Langer Schlag	11 cm	53	55	-	-	-	3	
161	Im Wohlbühl	11 cm	53	54	56	-	-	3	
162	Rheinrottstraße	11 cm	53	-	-	-	-	3	
163	Rheinrottstraße	11 cm	53	-	-	-	-	3	
164	Chemnitzer Straße	11 cm	54	-	-	-	-	3	
165	Im Wohlbühl	11 cm	54	-	-	-	-	3	
166	Glücksburger Weg	11 cm	55	-	-	-	-	3	
167	Otto-Beck-Straße	11 cm	60	-	-	-	-	3	
168	Dudenstraße	13 cm	60	-	-	-	-	3	
169	Dudenstraße	14 cm	60	-	-	-	-	3	
170	TÜV	11 cm	60	-	-	-	-	3	
171	TÜV	11 cm	60	-	-	-	-	3	
172	Fahrlach	11 cm	64	-	-	-	-	3	
173	Technoseum Süd	11 cm	64	-	-	-	-	3	
174	Herrenalber Straße	3 cm	42	46	-	-	-	3	
175	Herrenalber Straße	3 cm	42	46	-	-	-	3	
176	Steinzeugstraße	11 cm	44	-	-	-	-	3	
177	Krügerstraße	11 cm	45	-	-	-	-	3	
178	Krügerstraße	11 cm	45	-	-	-	-	3	
179	Schwabenstraße	11 cm	42	44	46	-	-	2	
180	Pfingstberg Sportanlagen	1 cm	45	-	-	-	-	2	
181	Pfingstberg Sportanlagen	1 cm	45	-	-	-	-	2	
182	Dortmunder Straße	11 cm	48	-	-	-	-	2	
183	Dortmunder Straße	11 cm	48	-	-	-	-	2	
184	Faltkistenwerk	11 cm	48	-	-	-	-	2	
185	Riedwiesen	12 cm	48	-	-	-	-	2	
186	Rohrhofer Straße	11 cm	48	710	-	-	-	2	
187	Rotterdammer Straße Mitte	11 cm	48	-	-	-	-	2	
188	Rotterdammer Straße Mitte	11 cm	48	-	-	-	-	2	
189	Rotterdammer Straße Süd	11 cm	48	-	-	-	-	2	
190	Rotterdammer Straße Süd	11 cm	48	-	-	-	-	2	
191	Rotterdammer Straße Süd	11 cm	48	-	-	-	-	2	
192	Rotterdammer Straße Süd	11 cm	48	-	-	-	-	2	

Prioritätenliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Steige) Mannheim

A	Auszubauende Haltestellen							Wertung	Bemerkung
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien						
193	Ruhrorter Straße	11 cm	48	-	-	-	-	2	
194	Ruhrorter Straße	11 cm	48	-	-	-	-	2	
195	Franzosenweg	11 cm	49	-	-	-	-	2	
196	Bastion	11 cm	53	58	-	-	-	2	
197	Bastion	11 cm	53	58	-	-	-	2	
198	Bastion	11 cm	53	58	-	-	-	2	
199	Bunsenstraße	11 cm	53	-	-	-	-	2	
200	Bunsenstraße	11 cm	53	-	-	-	-	2	
201	Diffenétrücke	11 cm	53	58	-	-	-	2	
202	Diffenétrücke	11 cm	53	58	-	-	-	2	
203	St. Hildegard	11 cm	53	-	-	-	-	2	
204	Völklinger Straße	11 cm	53	-	-	-	-	2	
205	Malzstraße	15 cm	54	56	-	-	-	2	
206	Birkenauer Straße	11 cm	54	-	-	-	-	2	
207	Eislebener Weg	11 cm	54	-	-	-	-	2	
208	Gorxheimer Straße	11 cm	54	-	-	-	-	2	
209	Spreewaldallee	11 cm	54	-	-	-	-	2	
210	Straßenheimer Weg	11 cm	54	-	-	-	-	2	
211	Am Herrschaftswald	11 cm	55	-	-	-	-	2	
212	Am Herrschaftswald	11 cm	55	-	-	-	-	2	
213	Kirchwaldstraße	11 cm	55	-	-	-	-	2	
214	Kirchwaldstraße	11 cm	55	-	-	-	-	2	
215	Gewerbegebiet Mühlfeld	12 cm	42	-	-	-	-	2	
216	Seckenheimer Landstraße	10 cm	42	-	-	-	-	2	
217	Meßkircher Straße	11 cm	43	-	-	-	-	2	
218	Meßkircher Straße	11 cm	43	-	-	-	-	2	
219	Rastatter Straße	11 cm	42	46	-	-	-	2	
220	Rastatter Straße	11 cm	42	46	-	-	-	2	
221	Waldpforte	11 cm	55	-	-	-	-	2	
222	Gutenbergstraße	11 cm	60	-	-	-	-	2	
223	Gutenbergstraße	11 cm	60	-	-	-	-	2	
224	Hansastraße	11 cm	60	-	-	-	-	2	
225	Maximilianstraße	10 cm	60	-	-	-	-	2	
226	Brauerei	11 cm	61	-	-	-	-	2	
227	Mensa am Schloss	11 cm	60	-	-	-	-	2	
228	Mülheimer Straße	11 cm	710	711	-	-	-	2	
229	Zündholzfabrik	11 cm	711	-	-	-	-	2	
230	Zündholzfabrik	11 cm	711	-	-	-	-	2	
231	Waldseestraße	11 cm	711	-	-	-	-	2	
232	Lever	11 cm	711	-	-	-	-	2	
233	Altriper Straße	11 cm	711	-	-	-	-	2	
234	Kabel+Draht	11 cm	710	711	-	-	-	2	
235	Freiberger Ring	11 cm	54	-	-	-	-	1	
236	Fürstenwalder Weg	11 cm	54	-	-	-	-	1	
237	Fürstenwalder Weg	11 cm	54	-	-	-	-	1	
238	Potsdamer Weg	11 cm	54	-	-	-	-	1	
239	Potsdamer Weg	11 cm	54	-	-	-	-	1	
240	Sachsenstraße	11 cm	54	-	-	-	-	1	

<b>B1 Ausbau durch Stadt Mannheim bereits geplant oder begonnen</b>									
	<b>Haltestelle</b>	<b>Bordhöhe</b>	<b>Linien</b>				<b>Wertung</b>	<b>Bemerkung</b>	
1	Schönau	1 cm	50	51	-	-	-	<b>26</b>	geplant 2018/19
2	Taunusplatz	1 cm	53	55	-	-	-	<b>14</b>	Baubeginn 07/2018
3	Hochstätt	12 cm	40	-	-	-	-	<b>12</b>	geplant 2019
4	Südbahnhof	1 cm	43	44	46	-	-	<b>12</b>	geplant 2018/19
5	Fridtjof-Nansen-Weg	3 cm	47	-	-	-	-	<b>12</b>	geplant 2018/19
6	Chiemseestraße	3 cm	47	48	-	-	-	<b>12</b>	geplant 2019
7	Chiemseestraße	3 cm	47	48	-	-	-	<b>12</b>	geplant 2019
8	Hochstätt	14 cm	40	-	-	-	-	<b>11</b>	geplant 2019
9	Käfertal Süd	9 cm	50	-	-	-	-	<b>10</b>	geplant 2019
10	Mallaustraße	11 cm	50	-	-	-	-	<b>5</b>	geplant 2019
11	Mallaustraße	11 cm	50	-	-	-	-	<b>5</b>	geplant 2019
12	ABB Tor 8	1 cm	58	-	-	-	-	<b>2</b>	mit Straßenerneuerung voraussichtlich 2019
<b>B2 Ausbau durch MV im Rahmen von Maßnahmen im Stadtbahnbereich (kombinierte Bus/Bahn-Haltestelle)</b>									
	<b>Haltestelle</b>	<b>Bordhöhe</b>	<b>Linien</b>				<b>Wertung</b>	<b>Bemerkung</b>	
1	Waldhof Bahnhof	1 cm	50	-	-	-	-	<b>24</b>	Ausbau erfolgt mit Bahnhaltestelle
2	Rheinau Bahnhof	3 cm	47	48	-	-	-	<b>16</b>	Baubeginn 2017 mit Bahnhaltestelle
3	Waldhof Bahnhof	11 cm	50	-	-	-	-	<b>13</b>	Ausbau erfolgt mit Bahnhaltestelle
4	Nationaltheater	1 cm	62	-	-	-	-	<b>12</b>	ggf. mit Ausbau Bahnhaltestelle
5	Waldhof Bahnhof	11 cm	50	53	-	-	-	<b>11</b>	Ausbau erfolgt mit Bahnhaltestelle
6	Nationaltheater	11 cm	62	-	-	-	-	<b>6</b>	ggf. mit Ausbau Bahnhaltestelle
7	Platz der Freundschaft	11 cm	54	-	-	-	-	<b>4</b>	mit Ausbau Bahnhaltestelle

## Ausnahmen des barrierefreien Bushaltestellenausbaus in Mannheim

C1 Zurückgestellt, Neubewertung mit neuer Fahrzeuggeneration Kleinbus							
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Bemerkung
1	Adolf-Damaschke-Ring	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
2	Alemannenstraße	12 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
3	Am Oberen Luisenpark	10 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
4	Am Oberen Luisenpark	8 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
5	Am Salzkai	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
6	Am Schäferstock	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
7	Am Schäferstock	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
8	Amorbacher Straße	13 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
9	Andreas-Hofer-Straße	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
10	Ausgasse	1 cm	59	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
11	BASF Friesenheimer Insel	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
12	Blumenau	11 cm	51	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
13	Brockenweg	11 cm	51	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
14	Brockenweg	11 cm	51	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
15	Carl-Benz-Stadion	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
16	Carl-Benz-Stadion	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
17	Einsteinstraße	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
18	Einsteinstraße	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
19	Elsa-Brändström-Straße	1 cm	44	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
20	Elsa-Brändström-Straße	1 cm	44	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
21	Feldstraße	11 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
22	Feldstraße	11 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
23	Feudenheim Kirche	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
24	Feudenheim Kirche	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
25	Feudenheim Kreuz	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
26	Feudenheim Kreuz	1 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
27	Frankenstraße	5 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
28	Friesenheimer Insel	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
29	Gewerkschaftshaus	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
30	Gewerkschaftshaus	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
31	Gotenstraße	10 cm	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
32	Groß-Gerauer-Straße	1 cm	59	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
33	Grünwaldstraße	10 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
34	Güteramt	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
35	Hafenbahnstraße	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
36	Hafenbahnstraße	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
37	Hauptgüterbahnhof	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
38	HKW Nord	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
39	Holzweg	1 cm	44	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
40	Husarenweg	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
41	Husarenweg	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
42	Jungbuschschule	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
43	Karl-Schweitzer-Park	11 cm	59	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
44	Kolpingstraße	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
45	Krähenflügel	11 cm	51	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
46	Krähenflügel	11 cm	51	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
47	Kutzerweiher	15 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
48	Kutzerweiher	10 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
49	Landgüterhalle	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
50	Landzungenstraße	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
51	Lanzvilla	10 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
52	Lochgärten	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
53	Lochgärten	1 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
54	Luisenpark/Technoseum	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
55	Luisenpark/Technoseum	11 cm	62	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
56	Luzenberg	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
57	Luzenberg	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
58	Luzenberg Ost	11 cm	58	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau

## Ausnahmen des barrierefreien Bushaltestellenausbaus in Mannheim

C1 Zurückgestellt, Neubewertung mit neuer Fahrzeuggeneration Kleinbus								
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Bemerkung	
59	Luzenberg Ost	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
60	Max-Born-Straße	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
61	Max-Born-Straße	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
62	Max-Planck-Straße	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
63	Max-Planck-Straße	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
64	Max-Winterhalter-Ring	11 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
65	Max-Winterhalter-Ring	11 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
66	Mercedes-Benz Tor 1	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
67	Muskatormühle	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
68	Neckarspitze	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
69	Neckarvorlandstraße	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
70	Ölhafen	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
71	Ölhafenstraße	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
72	Öllager	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
73	Osterburker Straße	5 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
74	Osterburker Straße	5 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
75	Otto-Hahn-Straße	11 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
76	Rastenburger Straße	11 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
77	Rastenburger Straße	11 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
78	Sandhofen Rathaus	1 cm	59	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
79	Schweriner Weg	11 cm	56	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
80	Schweriner Weg	11 cm	56	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
81	Storchenstraße	3 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
82	Südbahnhof	10 cm	46	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
83	Teufelsloch	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
84	Teufelsloch	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
85	Thomashaus	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
86	Thomashaus	1 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
87	Tilsiter Straße	1 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
88	Tilsiter Straße	11 cm	51	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
89	Ulanenweg	11 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
90	Ulanenweg	11 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
91	Verbindungskanal	11 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
92	Verlängerte Jungbuschstr.	11 cm	62	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
93	Vogelstang West	11 cm	56	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
94	Vogelstang West	11 cm	56	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
95	Vogelstang West	11 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
96	Wallstadt Friedhof	11 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
97	Wallstadt Mitte	3 cm	57	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
98	Warnemünder Weg	11 cm	56	57	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
99	Weidenwörth	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
100	Weidenwörth	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau
101	Werner-Heisenberg-Straße	1 cm	58	-	-	-	-	überw. Kleinbusse mit Außenschwenktüren, kein Ausbau



Ausgebaute Bushaltestellen in Mannheim

Ausgebaute Haltestellen, kein Handlungsbedarf							
D	Haltestelle	Bordhöhe	Linien			Bemerkung	
1	ABB Tor 8	18 cm	58	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
2	Adolf-Damaschke-Ring	30 cm	50	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
3	Adolf-Damaschke-Ring	19 cm	50	58	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
4	Alte Feuerwache	30 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
5	Alte Feuerwache	30 cm	53	61	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
6	Alte Feuerwache	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
7	Altrheinstraße	19 cm	103	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
8	Am Aubuckel	30 cm	107	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
9	Am Aubuckel	30 cm	107	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
10	Am Friedrichsplatz	18 cm	60	63	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
11	Am Friedrichsplatz	18 cm	60	63	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
12	Amselstraße	18 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
13	Amselstraße	18 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
14	August-Bebel-Straße	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
15	August-Bebel-Straße	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
16	Blücherstraße	19 cm	58	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
17	Blücherstraße	19 cm	58	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
18	Blumenauer Weg	19 cm	52	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
19	Bonadiesstraße	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
20	Bonifatiuskirche	18 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
21	Boveristraße	18 cm	58	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
22	Boveristraße	18 cm	58	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
23	Carl-Benz-Straße	30 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
24	Carl-Benz-Straße	30 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
25	Eastsite	18 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
26	Eastsite	18 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
27	Essener Straße	19 cm	48	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
28	Fahrlach	18 cm	64	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
29	Feudenheim	18 cm	57	58	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
30	Feudenheim	18 cm	57	58	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
31	Friedrich-Engelhorn-Straße	18 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
32	Friedrichstraße	18 cm	50	98	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
33	Gerd-Dehof-Platz	19 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
34	Gesamtschule Herzogenried	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
35	Gesamtschule Herzogenried	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
36	Habichtplatz	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
37	Haderslebener Straße	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
38	Haderslebener Straße	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
39	Hans-Thoma-Straße	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
40	Hans-Thoma-Straße	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
41	Harrlach	30 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
42	Haus Waldhof	19 cm	53	55	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
43	Herzogenriedstraße	19 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
44	Herzogenriedstraße	19 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
45	Hochschule	30 cm	63	710	711	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut

Ausgebaute Bushaltestellen in Mannheim

Ausgebaute Haltestellen, kein Handlungsbedarf							
D	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Bemerkung
46	Hochschule	30 cm	63	710	711	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
47	Ida-Dehmel-Ring	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
48	Ida-Scipio-Heim	19 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
49	Ida-Scipio-Heim	19 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
50	IKEA/Scharhof	19 cm	52	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
51	Im Morchhof	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
52	Im Rott	19 cm	54	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
53	Käfertal Bahnhof	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
54	Käfertal Bahnhof	19 cm	54	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
55	Käfertal Bahnhof	19 cm	55	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
56	Käfertal Bahnhof	18 cm	56	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
57	Käfertal DB-Bahnhof	18 cm	50	58	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
58	Käfertal DB-Bahnhof	18 cm	50	58	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
59	Käfertal Friedhof	18 cm	54	56	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
60	Käfertal Friedhof	18 cm	-	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
61	Käfertal Süd	18 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
62	Käfertaler Straße	18 cm	60	61	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
63	Käfertaler Straße	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
64	Käfertaler Wald	18 cm	53	55	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
65	Käfertalschule	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
66	Käfertalschule	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
67	Kapellenplatz	19 cm	40	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
68	Kapellenplatz	19 cm	40	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
69	Karl-Feuerstein-Straße	18 cm	50	53	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
70	Karl-Feuerstein-Straße	18 cm	50	53	55	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
71	Karl-Schweizer-Park	20 cm	51	52	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
72	Kolpingstraße	19 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
73	Königsberger Allee	18 cm	50	51	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
74	Königsberger Allee	18 cm	50	51	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
75	Konrad-Duden-Schule	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
76	Konrad-Duden-Schule	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
77	Kunsthalle	19 cm	60	63	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
78	Kunstverein	18 cm	63	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
79	Kunstverein	18 cm	63	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
80	Kurpfalzbrücke	18 cm	53	61	62	62	Haltestelle ist bereits ausgebaut
81	Lämmertränke	19 cm	43	44	46	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
82	Lämmertränke	19 cm	44	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
83	Lanzvilla	19 cm	62	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
84	Lanzvilla	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
85	Luzenberg	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
86	MA Hauptbahnhof	19 cm	60	63	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
87	MA Hauptbahnhof	19 cm	60	63	64	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
88	MA Hauptbahnhof	19 cm	710	711	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
89	MA Hauptbahnhof	19 cm	710	711	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
90	Maimarkt	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut

Ausgebaute Bushaltestellen in Mannheim

Ausgebaute Haltestellen, kein Handlungsbedarf							
D	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Bemerkung
91	Maimarkt	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
92	Mannheimer Straße	18 cm	53	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
93	Mannheimer Straße	18 cm	64	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
94	MARCHIVUM	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
95	MARCHIVUM	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
96	Markuskirche	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
97	Markuskirche	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
98	Martinskirche	19 cm	48	710	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
99	Martinskirche	19 cm	48	710	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
100	Matthäuskirche	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
101	Matthäuskirche	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
102	Maximilianstraße	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
103	Memeler Straße	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
104	Memeler Straße	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
105	Möhlstraße	18 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
106	Möhlstraße	18 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
107	Moselstraße	19 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
108	Moselstraße	19 cm	61	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
109	Mühdorfer Straße	19 cm	63	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
110	Mühdorfer Straße	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
111	Neckarau Friedhof	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
112	Neckarau Friedhof	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
113	Neckarau Marktplatz	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
114	Neckarau West	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
115	Neckarstadt West	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
116	Neueichwaldstraße	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
117	Neueichwaldstraße	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
118	Neuostheim	19 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
119	Neuostheim (Bussteig 3)	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
120	Oskar-von-Miller-Straße	18 cm	-	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
121	Oskar-von-Miller-Straße	18 cm	-	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
122	Otto-Beck-Straße	19 cm	63	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
123	Otto-Beck-Straße	19 cm	63	64	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
124	Otto-Beck-Straße	19 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
125	Pfalzplatz	19 cm	63	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
126	Popakademie	20 cm	60	62	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
127	Real Vogelstang	19 cm	54	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
128	Rheinau Bahnhof	18 cm	710	711	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
129	Rheinau Karlsplatz	18 cm	40	45	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
130	Rheinauhafen	18 cm	710	711	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
131	Rheinauhafen	18 cm	710	711	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
132	Rheingoldhalle	19 cm	49	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
133	Sandgewann	19 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
134	Sandgewann	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
135	Sandhofen	19 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut

Ausgebaute Bushaltestellen in Mannheim

D	Ausgebaute Haltestellen, kein Handlungsbedarf						
	Haltestelle	Bordhöhe	Linien				Bemerkung
136	Sandhofen	18 cm	52	59	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
137	Sandhofen	18 cm	51	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
138	Sandhofen Friedhof	19 cm	51	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
139	Sandhofen Friedhof	19 cm	51	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
140	SAP-Arena	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
141	SAP-Arena	30 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
142	SAP-Arena-S-Bahnhof	19 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
143	SAP-Arena-S-Bahnhof	19 cm	45	50	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
144	Schloss	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
145	Schloss	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
146	Seckenheim OEG-Bahnhof	19 cm	44	46	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
147	Seckenheim OEG-Bahnhof	19 cm	-	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
148	Seckenheim Rathaus	18 cm	43	44	58	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
149	Seckenheim Rathaus	18 cm	40	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
150	Seckenheim Rathaus	18 cm	625	626	628	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
151	Seckenheim Rathaus	30 cm	42	46	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
152	Seckenheim Rathaus	30 cm	42	46	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
153	Sonnenschein	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
154	Sonnenschein	18 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
155	Speckweg	18 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
156	Speckweg	18 cm	50	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
157	Sporwörthplatz	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
158	Sporwörthplatz	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
159	Steinzeugstraße	18 cm	43	44	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
160	Stolzeneckstraße	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
161	Stolzeneckstraße	19 cm	45	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
162	Suebenheim	19 cm	43	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
163	Suebenheim	19 cm	43	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
164	Teufelsbrücke	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
165	Teufelsbrücke	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
166	Therese-Blase-Straße	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
167	Ulmenweg	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
168	Universität	30 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
169	Universität	19 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
170	Universität West	18 cm	60	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
171	Vogelstang Zentrum	18 cm	54	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
172	Vogelstang Zentrum	18 cm	54	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
173	Vogesenstraße	18 cm	43	44	46	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
174	Waldfriedhof	18 cm	55	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
175	Waldfriedhof	18 cm	55	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
176	Waldhof Nord	19 cm	-	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
177	Waldstraße	19 cm	53	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
178	Waldstraße	18 cm	55	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
179	Waldstraße	18 cm	53	55	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut
180	Wallstadt West	18 cm	57	-	-	-	Haltestelle ist bereits ausgebaut



Auszubauende Stadtbahnhaltestellen  
Klassifizierung 0/1/2/3

Nr.	Haltestelle	Stadtbahnlinien	Prioritätsstufe	Kommentar	Anmerkungen: Bauliche Randbedingungen, Bedeutung der Haltestelle, nächste barrierefreie Haltestelle, etc.
1	Mannheim Hauptbahnhof **	1, 3, 4/4A, 5/5A, 8, 9, 15	0	vrsl. Bau 2021-2022	
2	Käfertal Bahnhof **	5/5A, 15	0	vrsl. Bau 2021-2022	
3	Bensheimer Straße **	5	0	vrsl. Bau 2022	
4	Mannheim Rathaus/REM *	2, 6/6A	0	vrsl. Bau 2021	
5	Rheinau Karlsplatz **	1, 8	0	vrsl. Bau 2021	
6	Mannheim Hauptfriedhof *	2, 7	0	vrsl. Bau 2023 ff.	
7	Duale Hochschule *	5	0	vrsl. Bau 2023 ff.	
8	Platz der Freundschaft **	5	0	vrsl. Bau 2023	
9	Exerzierplatz **	5/5A, 15	0	vrsl. Bau 2021	Neubau Eisenlohrplatz; vrsl. Rückbau Exerzierplatz
10	Waldhof Bahnhof	1	1	Umsetzung nach 2025 geplant	
11	Nationaltheater	2,5/5A, 7	1	Umsetzung nach 2025 geplant	
12	Rheinstraße (hoch)	6/6A	2	Umsetzung nach 2025 geplant	
13	Feudenheim Kirche	2	2	Umsetzung nach 2025 geplant	
14	Luzenberg	1	2	Umsetzung nach 2025 geplant	
15	Rheinstraße (tief)	2	2	Umsetzung nach 2025 geplant	Ersatz für Haltestelle Dalbergstraße
16	Pfeifferswörth	2, 7	2	Umsetzung nach 2025 geplant	
17	Gewerkschaftshaus	7	3	Umsetzung nach 2025 geplant	
18	Fermeldeturm	5	3	Umsetzung nach 2025 geplant	alternativer Zugang Luisenpark über Linie 6
19	Lessingstraße	5	3	Umsetzung nach 2025 geplant	
20	Neckarstraße	2	3	Umsetzung nach 2025 geplant	nächste Haltestelle Feudenheim Endstelle
21	Dannstädter Straße	1	3	Umsetzung nach 2025 geplant	Erschließung Gewerbegebiet Mallau
22	Potsdamer Weg	7	3	Umsetzung nach 2025 geplant	hoher baulicher Aufwand wegen Zuwegung; nächste Haltestelle Vogelstang West (tief)
23	Isarweg	1	3	Umsetzung nach 2025 geplant	Erschließung Gewerbegebiet Mallau

**Erläuterung Klassifizierung**

0 → nicht barrierefreie Haltestelle mit **konkreten Ausbauplänen auf Grundlage politischer Rahmenbedingungen** (barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards wird priorisiert vorangetrieben)

1 → **nicht barrierefreie Haltestelle mit vordringlichem Bedarf** (gemäß Priorisierungsverfahren)

2 → **nicht barrierefreie Haltestelle mit weiterem Bedarf** (gemäß Priorisierungsverfahren)

3 → **nicht barrierefreie Haltestelle mit nachrangigem Bedarf** (gemäß Priorisierungsverfahren)

\* Politische Entscheidungen und Finanzierungszusagen

\*\* Teilmaßnahme Konversionsnetz Mannheim

Stadtbahnhaltestellen mit weiterem Handlungsbedarf  
Klassifizierung 4

<b>Nr.</b>	<b>Haltestelle</b>	<b>Stadtbahnlinien</b>
1	Paradeplatz (Kurpfalzstraße)	1, 5/5A, 7, 15
2	Krappmühlstraße	1, 8
3	Vogelstang Zentrum	7
4	Pestalozzischule	6/6A, 9
5	Windeckstraße	3
6	Kopernikusstraße	1
7	Blücherstraße	2
8	Weberstraße	6/6A, 9
9	Werderstraße	6/6A, 9
10	Liebfrauenstraße	2
11	Vogelstang West (tief)	5A, 15

Ausnahmen des barrierefreien Ausbaus -  
 Ausbau aus technischen Gründen nicht möglich  
 Klassifizierung 5

Nr.	Haltestelle	Stadtbahnlinien	Anmerkungen: Bauliche Randbedingungen, Bedeutung der Haltestelle, nächste barrierefreie Haltestelle, etc.
1	Carl-Benz-Stadion	6	aus einsatztaktischen Gründen der Polizei kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards möglich
2	Bibienstraße	2, 7	Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich
3	Bürgermeister-Fuchs-Straße	2	Fahrtrichtung Innenstadt bereits barrierefrei ausgebaut; Umgestaltung Straßenquerschnitt; komplexer Eingriff in Individualverkehr; hoher baulicher Aufwand
4	Kiesäcker	7	Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich
5	Dalbergstraße	2	Umsetzung technisch nicht möglich
6	Sandrain	1	Umsetzung technisch nicht möglich
7	Handelshafen	6/6A	Umsetzung technisch nicht möglich
8	Vogelstang West (hoch)	7	Haltestelle im Bogen; hoher baulicher Aufwand wegen Zuwegung
9	MVV-Hochhaus	2	komplexer Einriff in Individualverkehr; hoher baulicher Aufwand
10	Boveristraße	5/5A, 15	hoher baulicher Aufwand; nächste Haltestelle Käfertal Süd
11	Neckarplatt	2, 7	Umgestaltung Straßenquerschnitt; komplexer Einriff in Individualverkehr; hoher baulicher Aufwand
12	Konrad-Adenauer-Brücke	4/4A, 7	Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich
13	Neckarau Bahnhof	1	Straßensituation zu schmal; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich
14	Waldhof Nord	1	hoher baulicher Aufwand wegen Zuwegung

Ausbau Stadtbahnhaltestellen seit 2004

Nr.	Haltestelle	Großprojekte	Inbetriebnahme:
1	HSt Neuostheim	<b>Stadtbahn Mannheim Ost</b>	2005/2006
2	HSt Hans-Thomas Straße		
3	HSt Maimarkt		
4	HSt Arena Bösfeld		
5	HSt Bahnhof Sport- und Messepark		
6	HSt Gottlieb-Daimler Straße		
7	HSt Fahrlach		
8	HSt Husarenweg		
9	HSt Ulanenweg		
10	HSt Gerd-Dehof-Platz		
11	HSt Arena Südeingang		
12	<b>Endstelle Sandhofen</b>		2006
13	<b>Mannheimer Straße</b>		2009
14	<b>Umbau Bf Seckenheim</b>		2009
15	<b>HSt Pforzheimer Straße</b>		2009
16	HSt Lucas-Cranachstr	<b>Kapphaltestellen Dürerstraße</b>	2008 - 2010
17	HSt Schwindstr		
18	HSt Harrlach		
19	<b>Hochbahnsteige Sandhofer Straße</b>		2010
20	<b>Neckarauer Übergang Hochschule</b>		2012
21	<b>Friedrichstraße</b>		2013
22	<b>Neumarkt</b>		2014
23	<b>Wendeschleife Wallstadt (ohne Brücke)</b>		2015
24	<b>Schönau Schule</b>		2014
25	<b>Thorner Straße</b>		2014
26	<b>Feudenheim Endstelle</b>		2015
27	<b>Deutscher Hof</b>		2015
28	<b>Rheinau Bahnhof</b>		2018
29	<b>Seckenheim Rathaus</b>		2016
30	HSt Boniftiuskirche	<b>Stadtbahn Mannheim Nord</b>	2016
31	HSt Hochuferstr		
32	HSt Landwehrstr		
33	HSt Ulmenweg		
34	HSt Jugendverkehrsschule		
35	HSt Hessische Straße		
36	HSt Speckweg		
37	HSt H.-Gutzmann-Schule		
38	HSt Carl-Benz Bad		
39	HSt Erlöserkirche		
40	HSt Waldstraße		
41	HSt Freilichtbühne		
42	HSt Waldfriedhof		
43	HSt Käfertaler Wald		
44	Hst Paradeplatz		
45	Hst. Wasserturm		
46	Hst. Strohmart		

### Anlage 3:

#### Bestehende Carsharing-Stationen in der Nähe einer Stadtbahnhaltestelle

Stadtbezirk	Anzahl vorhandene Carsharing-Stationen	Anzahl Stationen mit Zugang zur Stadtbahn	Stadtbahnhaltepunkte	Kommentar
Sandhofen	0	-	-	-
Schönau	0	-	-	-
Waldhof	1	1	Waldhof Bahnhof	Station in der Nähe der HS
Käfertal	3	2	Käfertal Süd	Station in der Nähe der HS
			Mannheimer Straße	Station in der Nähe der HS
Vogelstang	0	-	-	-
Wallstadt	1	1	Wallstadt West	Station direkt an der HS
Feudenheim	3	2	Feudenheim Endhaltestelle	Station direkt an der HS
			Liebfrauenstraße	Station in der Nähe der HS
Neckarstadt-West	4	4	Neuer Messplatz	Station in der Nähe der HS
			Neumarkt	Station direkt an der HS
			Carl-Benz-Straße	Station direkt an der HS
			Alte Feuerwache	Station in der Nähe der HS
Neckarstadt-Ost	7	5	Bonifatiuskirche	Station in der Nähe der HS
			Schafweide	1 Station direkt an der HS, 1 Station in der Nähe der HS
			Universitätsklinikum	Station in der Nähe der HS
			Hochuferstraße	Station in der Nähe der HS
Innenstadt/Jungbusch	13	11	Johannes-Kepler-Schule	2 Stationen in der Nähe der HS
			Luisenring	Station in der Nähe der HS
			Rathaus/REM	1 Station direkt an der HS, 2 Stationen in der Nähe der HS
			Paradeplatz	Station in der Nähe der HS
			Schloss	Station in der Nähe der HS

Stadtbezirk	Anzahl vorhandene Carsharing-Stationen	Anzahl Stationen mit Zugang zur Stadtbahn	Stadtbahnhaltepunkte	Kommentar
			Marktplatz	Station in der Nähe der HS
			Nationaltheater	Station in der Nähe der HS
			Kunsthalle	Station in der Nähe der HS
Schwetzingert/Oststadt	14	9	Gewerkschaftshaus	Station in der Nähe der HS
			Wasserturm	Station direkt an der HS
			Kunsthalle	2 Stationen in der Nähe der HS
			Mannheim ZOB	Station direkt an der HS
			Pestalozzischule	Station in der Nähe der HS
			Weberstraße	Station in der Nähe der HS
			Mannheim Hauptbahnhof	1 Station direkt an der HS, 1 Stationen in der Nähe der HS
Lindenhof	5	2	Windeckstraße	Station in der Nähe der HS
			Diesterwegschule	Station in der Nähe der HS
Neuostheim/Neuhermsheim	2	2	Lucas-Cranach-Straße	Station in der Nähe der HS
			Ulanenweg	Station direkt an der HS
Neckarau	6	1	Voltastraße	Station direkt an der HS
			Neckarau-West	Station in der Nähe der HS
Seckenheim	2	0	-	-
Rheinau	1	1	Karlsplatz	Station in der Nähe der HS
Friedrichsfeld	0	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>62</b>	<b>41</b>		

## Anlage 4 a: Liniensteckbriefe Stadtbahn

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		1					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	31.12.2024						
<b>Linienverlauf</b>	MA Rheinau Bf - Neckarau - MA Hbf - Paradeplatz - Waldhof - MA Schönau						
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr						
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Takt</b>	Durchgehender Tag- und Nachtverkehr ohne Betriebspause						
<b>Fahrtenanzahl</b>	T10	T10	T10	T10	T20	T20	
<b>Anmerkung</b>	118 Fahrten	114 Fahrten	100 Fahrten	97 Fahrten	61 Fahrten	63 Fahrten	
	Im Früh- und Spätverkehr T20/T30			Im	Frühverkehr T30, Spätverkehr T20		
	durchgängigen Nachtverkehr T60					Im durchgängigen Nachtverkehr T60	
<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>							
		Mo.-Fr.		Sa			
	Schönau - Paradeplatz	5:30 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:30 Uhr			
	Paradeplatz - Schönau	5:30 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:30 Uhr			
	Rheinau - Paradeplatz	6.00 - 20:00 Uhr		9:00 - 20:00 Uhr			
	Paradeplatz - Rheinau	5:45 - 20:15 Uhr		9:30 - 20:20 Uhr			
<b>Verknüpfungspunkte</b>	Schönau, Waldhof Bf., Luzenberg, Alte Feuerwache, Abendakademie, Paradeplatz, MA Hbf., Tattersall, Hochschule, Neckarau Bf., Friedrichstr., Karlsplatz, Rheinau						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	1.235.000						
<b>Besonderheiten</b>	An allen Tagen durchgehender Nachtverkehr ohne Betriebspause						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Schönau/Waldhof/Luzenberg <-> Innenstadt Rheinau/Neckarau <-> Innenstadt MA Hbf. <-> Hochschule MA Hbf. <-> Innenstadt						

Linienbündel		Stadtbahn				
Linien-Nr.		2				
konzessionierte Laufzeit bis	31.12.2024					
Linienverlauf	MA Feudenheim - Universitätsklinikum - Wasserturm - Paradeplatz - Rheinstraße - Alte Feuerwache - Ma Neckarstadt West					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	4:03-1:11 (2:11 <sup>1</sup> )	5:38-1:21 (2:51 <sup>1</sup> )	3:05-02:11	3:00-2:51	3:05-1:11 (2:11 <sup>2</sup> )	3:00-1:21 (2:51 <sup>2</sup> )
Takt	T10	T10	T10/20	T10/20	T20	T20
Fahrtenanzahl	100	101	64	63	47	50
Fahrtenanzahl Bus	7/8 <sup>1</sup>	5/8 <sup>1</sup>	21	23	20/21 <sup>2</sup>	20/23 <sup>2</sup>
Anmerkung	Im Früh- und Nachtverkehr teilweise Busbedienung (T30/T60)		Im Früh- und Nachtverkehr teilweise Busbedienung (T30/T60)		Im Früh- und Nachtverkehr teilweise Busbedienung (T30/T60)	
	<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen		<sup>2</sup> nur in den Nächten Sonn-/Feiertag auf Samstag/Sonn-/Feiertag			
	<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>					
		<b>Mo.-Fr.</b>	<b>Sa.</b>			
	Feudenh. - Paradeplatz	6:30 - 20:00 Uhr	13:00 - 17:15 Uhr			
	Paradeplatz - Feudenh.	6:45 - 20:30 Uhr	12:30 - 17:30 Uhr			
	Neckarst. West - Paradepl.	6:30 - 20:15 Uhr	12:15 - 17:30 Uhr			
	Paradepl. - Neckarst. West	6:15 - 20:15 Uhr	12:00 - 16:30 Uhr			
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Feudenheim, Universitätsklinikum, Paradeplatz, Alte Feuerwache					
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	638.000					
<b>Besonderheiten</b>	Auf Teilabschnitten Feudenheim - Paradeplatz und Neckarstadt West - Kurpfalzbrücke Busbedienung im Früh- und Nachtverkehr					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Neckarstadt <-> Innenstadt Feudenheim <-> Innenstadt					
<b>geplante Änderungen</b>	Tausch der Linienäste der Linien 2 und 6/6A wegen Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke					
<b>Linienweg</b>	NEU: MA Feudenheim - Universitätsklinikum - Alte Feuerwache - Paradeplatz - (Planken - Hbf. oder Schloss) - LU Berliner Platz - LU Rheingönheim (offen ist hier noch die Führung über Planken - MA Hbf. oder über Schloss).					
<b>Bedienungszeitraum</b>	Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
<b>Taktangebot</b>	Takt bleibt Mo.-Fr. und an Sonn-/Feiertagen unverändert. An Samstagen von 9 - 20 Uhr durchgängig T10.					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	Bei Führung über Planken - Hbf. - 70.000 Km, Bei Führung über Schloss - 120.000 Km					
<b>Erwartete Nachfrage</b>	Feudenheim <-> Innenstadt Innenstadt <-> Ludwigshafen					
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Mit Bauprojekt LU City West (ab ca. Mitte 2022)					

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		3					
konzessionierte Laufzeit bis		31.12.2024					
Linienverlauf		MA Rheingoldhalle - Neckarau West - Lindenhof - MA Hbf - Wasserturm - Paradeplatz - Luzenberg - MA Sandhofen					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		4:07-1:34 (3:34 <sup>1</sup> )	4:01-1:16, (3:16 <sup>1</sup> )	Durchgehender Nachtverkehr ohne Betriebspause		3:57-1:34, (3:34 <sup>2</sup> )	3:40-1:16 (3:16 <sup>2</sup> )
<b>Takt</b>		T10	T10	T10	T10	T20	T20
<b>Fahrtenanzahl</b>		103/106 <sup>1</sup>	104/106 <sup>1</sup>	84	92	58/61 <sup>2</sup>	58/61 <sup>2</sup>
<b>Fahrtenanzahl Bus</b>		7/8 <sup>3</sup>	4	0	1	1	0
<b>Anmerkung</b>		Im Frühverkehr vor 5 Uhr (Linienast Neckarau) bzw. vor 6 Uhr (Linienast Sandhofen) Busverkehr T30		Im Frühverkehr vor 9 Uhr T30, im Spätverkehr nach 20 Uhr T20 Im durchgängigen Nachtverkehr T60		Im Frühverkehr vor 9 Uhr T30	
<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen <sup>2</sup> Sonn- und Feiertag, nicht vor Samstag/Sonn-/Feiertag <sup>3</sup> nur montags bis donnerstags, nicht vor Wochenfeiertagen							
<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>							
		Mo.-Fr.		Mo.-Fr.		Sa.	
	Sandh. - Paradeplatz	6:45 - 20:00 Uhr				9:15 - 20:45 Uhr	
	Paradeplatz - Sandh.	6:00 - 20:15 Uhr				9:00 - 20:30 Uhr	
	Neck. West - Paradepl.	6:00 - 20:00 Uhr		ab Rheingoldh. 06:50 - 20.00 Uhr		9:00 - 20:15 Uhr	
	Neck. West - Hauptbahnhof	6:00 - 20:15 Uhr		ab Rheingoldh. 06:50 - 20:15 Uhr		9:00 - 21:10 Uhr	
	Paradepl. - Neck. West	7:00 - 20:15 Uhr		bis Rheingoldh. 07:00 - 19:45 Uhr		9:30 - 20:45 Uhr	
	Hauptbahnhof - Neck. West	6:30 - 20:15 Uhr		bis Rheingoldh. 06:30 - 19:45 Uhr		9:00 - 20.45 Uhr	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Neckarau West, MA Hbf, Paradeplatz, Alte Feuerwache, Luzenberg, Sandhofen						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	890.000						
<b>Besonderheiten</b>	In der Nacht von Samstag auf Sonntag durchgehender Nachtverkehr ohne Betriebspause						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	MA Hbf. <-> Innenstadt Neckarau <-> Innenstadt Sandhofen <-> Innenstadt						

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		4/4A					
konzessionierte Laufzeit bis		31.12.2024					
Linienverlauf		(Bad Dürkheim -) LU Oggersheim - LU Hbf - LU Berliner Platz - MA Hbf - Wasserturm - Paradeplatz - Hermann-Gutzmann-Schule - Käfertaler Wald					
Kategorisierung		(Linie 4A) bzw. Waldfriedhof (Linie 4)					
Mindestbedienungsstandard		Stadtverkehr (Mannheim und Ludwigshafen), Regiolinie (Bad Dürkheim - Ludwigshafen)					
		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
	03:57-01:37	4:27-02:22	4:14 -1:37	4:50-2:22	4:14 -1:37	4:50-2:22	
<b>Takt</b>	T10	T10	T10	T10	T20	T20	
<b>Fahrtenanzahl</b>	107/108 <sup>1</sup>	104	95	94	55/56 <sup>2</sup>	55	
<b>Anmerkung</b>	Im Früh- und Spätverkehr T20/T30		Im Früh- und Spätverkehr T30		Im Früh- und Spätverkehr T30		
<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen <sup>2</sup> nur in den Nächten Sonn-/Feiertag auf Samstag/Sonn-/Feiertag							
<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt (Linie 4 überlagert mit Linie 4A)</b>							
		<b>Mo.-Fr.</b>		<b>Sa.</b>			
	LU Berliner Pl. - Paradepl.	6:45 - 20:15 Uhr		9:20 - 20:30 Uhr			
	Paradepl. - LU Berliner Pl.	6:15 - 20:00 Uhr		9:10 - 20:30 Uhr			
	Kf. Wald/Waldfr. - Paradepl.	6:00 - 20:15 Uhr		10-Min.-Takt ab H.-Gutzmann-Schule (Endabschnitte 20-Min.-Takt) 8:50 - 21:15 Uhr		10-Min.-Takt ab H.-Gutzmann-Schule (Endabschnitte 20-Min.-Takt)	
	Paradepl. - Kf. Wald/Waldfr.	7:00 - 20:15 Uhr		10-Min.-Takt ab H.-Gutzmann-Schule (Endabschnitte 20-Min.-Takt) 9:30 - 20:50 Uhr		10-Min.-Takt ab H.-Gutzmann-Schule (Endabschnitte 20-Min.-Takt)	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	MA Hbf, Wasserturm, Paradeplatz, Alte Feuerwache, Universitätsklinikum, Speckweg, Käfertaler Wald Speckweg, Käfertaler Wald, Waldfriedhof						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	733.000 im Stadtgebiet Mannheim						
<b>Besonderheiten</b>	Die Linie 4 befährt den Endabschnitt H.-Gutzmann-Schule bis zur Endstelle Waldfriedhof Die Linie 4A befährt den Endabschnitt H.-Gutzmann-Schule bis zur Endstelle Käfertaler Wald Bei T20 oder T30 zwischen Innenstadt und H.-Gutzmann-Schule befährt die Linie beide Endabschnitte nacheinander						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Gartenstadt, Speckweggebiet, Neckarstadt Ost <-> Innenstadt MA Hbf. <-> Innenstadt Ludwigshafen <-> Innenstadt MA Hbf. <-> Ludwigshafen						

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		5					
konzessionierte Laufzeit bis		Genehmigung nach AEG bis 30.04.2024					
Linienverlauf		Weinheim - Viernheim - Mannheim - Heidelberg - Weinheim					
Kategorisierung		Regioline					
Mindestbedienstungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		4:15-1:44 (4:15 <sup>1</sup> )	3:56-1:34 (4:20 <sup>1</sup> )	Durchgehender Tag- und Nachtverkehr ohne Betriebspause		3:15-1:44 (4:15 <sup>2</sup> )	3:43-1:34 (4:20 <sup>2</sup> )
<b>Takt</b>		T10	T10	T10	T10	T30	T30
<b>Fahrtenanzahl</b>		119/122 <sup>1</sup>	125/129 <sup>1</sup>	105	102	77/80 <sup>2</sup>	73/77 <sup>2</sup>
<b>Anmerkung</b>		Im Frühverkehr T20, im Spätverkehr T30		Im Früh- und Spätverkehr T30, Nachtverkehr T60		Im Abschnitt MA Hbf. <-> Seckenheim von 12 - 19 Uhr 4 Fahrten pro Stunde	
<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>							
		Mo.-Fr.		Sa.			
	Käfertal - MA Hbf.	6:00 - 20:00 Uhr		8:40 - 20:15 Uhr			
	MA Hbf. - Käfertal	6:30 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:15 Uhr			
	Seckenheim - MA Hbf.	6:00 - 20:00 Uhr		8:30 - 20:00 Uhr			
	MA Hbf. - Seckenheim	6:15 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:45 Uhr			
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Seckenheim Rathaus, Neuostheim, Abendakademie, Paradeplatz, MA Hbf, Universitätsklinikum, Käfertal OEG-Bf.						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	1.535.000 im Stadtgebiet Mannheim und als Summe der betrieblich verbundenen Linien 5/5A und 15						
<b>Besonderheiten</b>	Nach 20 Uhr wird der Ring nicht mehr durchgängig bedient. Fahrten aus Richtung Käfertal enden MA Hbf., Fahrten aus Richtung Seckenheim verkehren ab MA Hbf. als Linie E nach Neuhermsheim.						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Käfertal <-> Innenstadt Seckenheim <-> Innenstadt Ma Hbf. <-> Paradeplatz						
	<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen						
	<sup>2</sup> nur in den Nächten Sonn-/Feiertag auf Samstag/Sonn-/Feiertag						

Linienbündel		Stadtbahn				
Linien-Nr.		5A				
konzessionierte Laufzeit bis	Genehmigung nach AEG bis 30.04.2024					
Linienverlauf	Heddesheim - MA Käfertal Bf - Universitätsklinikum - MA Hauptbahnhof - (Paradeplatz - Abendakademie)					
Kategorisierung	Regiolinie					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	4:06-0:26 (1:56 <sup>1</sup> )	4:16-1:42	4:06-1:56	4:30-1:42	4:06-0:56	4:30-0:42
Takt	T20	T20	T20/T30	T20/T30	T30	T30
Fahrtenanzahl	56/58 <sup>1</sup>	58/59 <sup>1</sup>	51	52	37	39
Fahrtenanzahl Bus	1	2	1	1	2	1
Anmerkung	Im Spätverkehr T30		Im Spätverkehr T30			
	<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen					
	<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>					
	<b>Mo.-Fr.</b>					
	Wallstadt - Innenst.	6:30 - 10:00 Uhr	16:00 - 19:15 Uhr	10-Min.-Takt durch Überlagerung der Linien 5A und 15 zw. Innenstadt und Wallstadt		
	Innenst. - Wallstadt	7:00 - 09:15 Uhr	15:30 - 18:30 Uhr			
Verknüpfungspunkt	Paradeplatz, MA Hbf, Universitätsklinikum, Käfertal Bf					
Bahn-km-Aufwand pro Jahr	1.535.000 im Stadtgebiet Mannheim und als Summe der betrieblich verbundenen Linien 5/5A und 15					
Besonderheiten						
Hauptsächliche Nachfrage	Heddesheim/Wallstadt <-> Innenstadt					
geplante Änderungen	Neuer Linienweg zwischen Universitätsklinikum und Wallstadt mit Bau der Neubaustrecke Spinelli					
Linienweg	Neu: Heddesheim - Wallstadt - Ad.-Damaschke-Ring - Universitätsklinikum - MA Hauptbahnhof - (Paradeplatz - Abendakademie)					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
Bedienungszeitraum	Bedienzeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
	5 Uhr bis 1 Uhr		6 Uhr bis 1 Uhr		8 Uhr bis 1 Uhr	
Taktangebot	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	T10	T10	T10	T10	T20	T20
	Nach 20 Uhr T20		Bis 8 Uhr T30, nach 20 Uhr T20		Bis 9 Uhr T30	
	Wallstadt Ost <-> Heddesheim T20		Wallstadt Ost <-> Heddesheim T20			
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	700.000 - 370.000 - 80.000 = <b>250.000</b>		Ersetzt die heute vorhandene Bedienung von Wallstadt mit den Linien 5A und 15			
Erwartete Nachfrage	Wallstadt/Feudenheim <-> Innenstadt					
Umsetzungszeitpunkt	Keine Umsetzung in absehbarer Zeit					

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		6 / 6A					
konzessionierte Laufzeit bis		31.12.2024					
Linienverlauf		MA SAP Arena S-Bf. - Neustheim (Linie 6) bzw. Neuhermsheim (Linie 6A) - Planetarium - Paradeplatz - MA Rathaus - LU Rathaus - LU Berliner Platz - LU Rheingönheim					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
Bedienungszeitraum		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		4:57-23:50 (2:29 <sup>1</sup> )	4:27-1:08 (3:08 <sup>1</sup> )	3:16-2:29	3:30-3:08	3:16-23:50 (2:29 <sup>2</sup> )	3:30-1:08 (3:08 <sup>2</sup> )
Takt		T10	T10	T10	T10	T20	T20
Fahrtenanzahl		112	113	91	93	75	76
Fahrtenanzahl Bus		2/4 <sup>1</sup>	3/5 <sup>1</sup>	12	12	10/12 <sup>2</sup>	10/12 <sup>2</sup>
Anmerkung		Im Frühverkehr zwei Busfahrten ab Neustheim. Im Spätverkehr bedient die Linie 6 bis Neustheim (T20)		Im Frühverkehr Buslinie 6 (T30) zwischen Neuhermsheim und LU Berliner Platz über Neustheim und Paradeplatz		Im Frühverkehr Buslinie 6 (T30) zwischen Neuhermsheim und LU Berliner Platz über Neustheim und Paradeplatz	
		An allen Betriebstagen erfolgt die Bedienung von Neuhermsheim im Spätverkehr mit der Linie E auf dem Fahrweg Paradeplatz - Hbf. - Planetarium - Neuhermsheim - SAP Arena S-Bf. (T30) bis ca. 24 Uhr.					
		<b>Mo.-Fr.</b>		<b>Sa.</b>			
LU Berliner Pl. - Paradepl.		5:45 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:40 Uhr			
Paradepl. - LU Berliner Pl.		5:45 - 20:30 Uhr		9:00 - 20:40 Uhr			
Neust.-/Neuherms. - Paradeplatz		5:45 - 20:15 Uhr		10-Min.-Takt ab Planetarium		10-Min.-Takt ab Planetarium	
Paradeplatz - Neust.-/Neuherms.		6:00 - 20:45 Uhr		(Endabschnitte 20-Min.-Takt)		(Endabschnitte 20-Min.-Takt)	
Verknüpfungen		SAP Arena S-Bf., Neustheim, Tattersall, Paradeplatz					
Verknüpfungspunkt		473.000 im Stadtgebiet Mannheim					
Bahn-km-Aufwand pro Jahr		Die Linie 6 befährt den Endabschnitt Planetarium - Neustheim und zeitweise weiter bis SAP Arena S-Bf.					
Besonderheiten		Die Linie 6A befährt den Endabschnitt Planetarium - Neuhermsheim - SAP Arena S-Bf.					
Hauptsächliche Nachfrage		Die Nacht- bzw. Frühbusfahrten der Linie 6 verkehren über Planetarium - Neustheim von und nach Neuhermsheim					
		Neustheim <-> Innenstadt					
		Neuhermsheim <-> Innenstadt					
		Schwetzinger Stadt <-> Innenstadt					
		Ludwigshafen <-> Innenstadt					
		Verkehre zum Maimarktgelände und zur SAP Arena im Veranstaltungs- und abtransport					
		<sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen					
		<sup>2</sup> nur in den Nächten Sonn-/Feiertag auf Samstag/Sonn-/Feiertag					
geplante Änderungen		Tausch der Linienäste der Linien 2 und 6/6A wegen Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke					
Linienweg		NEU: MA SAP Arena S-Bf. - Neustheim (Linie 6) bzw. Neuhermsheim (Linie 6A) - Planetarium - Paradeplatz - MA Rathaus - Rheinstraße - Alte Feuerwache - MA Neckarstadt West					
Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
Taktangebot		Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert.					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		130.000					
Erwartete Nachfrage		Neustheim bzw. Neuhermsheim <-> Innenstadt		Neckarstadt <-> Innenstadt			
Umsetzungszeitpunkt		Mit Bauprojekt LU City West (ab ca. Mitte 2022)					
geplante Änderungen		Splittung des Linienwegs zwischen Tattersall und Paradeplatz nach Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof					
Linienweg		Linie 6 fährt Tattersall - MA Hbf. - Schloss - Paradeplatz, Linie 6A fährt Tattersall - Wasserturm - Paradeplatz					
Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
Taktangebot		Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert.					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		40.000					
Erwartete Nachfrage der Linien Splittung		MA Hbf. <-> Luisenpark/Technoseum					
Umsetzungszeitpunkt		Zielkonzept mit Linienwegsplittung in der Mannheimer Innenstadt (nach Erweiterung der Haltestelle MA Hbf. ca. 2022)					

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		7					
konzessionierte Laufzeit bis		31.12.2024					
Linienverlauf		LU Oppau - BASF - LU Rathaus - LU Berliner Platz - Schloss - Paradeplatz - Nationaltheater - Universitätsklinikum - MA Vogelstang					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedingungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		04:23-1:34 (3:34 <sup>1</sup> )	3:50-0:35	03:53-3:34	3:50-0:35	3:53-1:34 (3:34 <sup>2</sup> )	3:50-0:35
Takt		T10	T10	T10	T10	T20	T20
Fahrtenanzahl		101	101	87	85	48	48
Fahrtenanzahl Bus		7/9 <sup>1</sup>	5	14	9	12/14 <sup>2</sup>	9
Anmerkung		Im Frühverkehr bis 6 Uhr Busfahrten Vogelstang - Feudenheim - Innenstadt (T30)		Im Frühverkehr bis 8 Uhr Busfahrten Vogelstang - Feudenheim - Innenstadt (beide Richtungen) (T30)			
		An allen Betriebstagen im Nachtverkehr ab 0 Uhr Busfahrten Innenstadt - Feudenheim - Vogelstang (T60)					
		<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>					
			<b>Mo.-Fr.</b>	<b>Sa.</b>			
		LU Berliner Pl. - Paradepl.	6:30 - 20:15 Uhr	9:15 - 20:30 Uhr			
		Paradepl. - LU Berliner Pl.	7:15 - 20:30 Uhr	9:30 - 20:40 Uhr			
		Vogelstang - Paradepl.	6:45 - 20:00 Uhr	9:00 - 20:30 Uhr			
		Paradepl. - Vogelstang	6:45 - 20:30 Uhr	9:00 - 20:50 Uhr			
Verknüpfungspunkt		Paradeplatz, Universitätsklinikum					
Bahn-km-Aufwand pro Jahr		691.000 im Stadtgebiet Mannheim					
Besonderheiten							
Hauptsächliche Nachfrage		Ludwigshafen <-> Innenstadt Vogelstang und Feudenheim <-> Innenstadt <sup>1</sup> nur Nächte Fr/Sa und vor Wochenfeiertagen <sup>2</sup> nur in den Nächten Sonn-/Feiertag auf Samstag/Sonn-/Feiertag					
geplante Änderungen		Verlängerung der Linie 7 ab Vogelstang Zentrum in das Konversionsgebiet Taylor					
Linienweg		LU Oppau - BASF - LU Rathaus - LU Berliner Platz - Schloss - Paradeplatz - Nationaltheater - Universitätsklinikum - MA Vogelstang (- Taylor)					
Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
Taktangebot		Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		45.000					
Erwartete Nachfrage		Gewerbegebiet Taylor <-> Vogelstang Gewerbegebiet Taylor <-> Innenstadt					
Umsetzungszeitpunkt		Keine Umsetzung in absehbarer Zeit					
geplante Änderungen		Neuer Linienweg zwischen Universitätsklinikum und Vogelstang West mit Bau der Neubaustrecke Spinelli					
Linienweg		Ab Universitätsklinikum über Bonifatiuskirche - Käfertal Süd - Neubaustrecke Spinelli-Rott - Vogelstang West - Vogelstang (- Taylor)					
Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
Taktangebot		Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		-65.000					
Erwartete Nachfrage		Käfertal Süd/Spinelli <-> Innenstadt Vogelstang und Im Rott <-> Innenstadt					
Umsetzungszeitpunkt		Keine Umsetzung in absehbarer Zeit					

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		8 (Expresslinie)					
konzessionierte Laufzeit bis		31.12.2024					
Linienverlauf		LU Oppau - LU Berliner Platz - MA Hbf - Tattersall - Krappmühlstraße - (MA Rheinau)					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		6:47-9:17 und 16:03-18:26	4:58-8:57 + 12:33 und 15:04-17:57	-	-	-	-
<b>Takt</b>		T10/T20	T10/T20	-	-	-	-
<b>Fahrtenanzahl</b>		17	20	-	-	-	-
<b>Anmerkung</b>		HVZ Morgens T10 mit einzelnen Fahrten bis Rheinau, HVZ am Nachmittag T20 nur bis Krappmühlstraße	HVZ Morgens T10 mit einzelnen Fahrten von Rheinau, HVZ am Nachmittag T20 ab Tattersall bzw. Krappmühlstraße				
<b>Verknüpfungspunkt</b>		MA Hbf, Ma Tattersall					
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>		33.000 im Stadtgebiet Mannheim					
<b>Besonderheiten</b>		Die Linie verkehrt als Expresszug und hält nicht an allen Haltestellen					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>		Rheinau -> Hbf. MA Hbf. MA <-> Ludwigshafen					
<b>geplante Änderungen</b>		Neue Führung über Glücksteinquartier nach Fertigstellung der Stadtbahnstrecke in der Glücksteinallee					
<b>Linienweg</b>		Morgenspitze: LU Oppau - LU Berliner Platz - MA Hbf. Süd - Glücksteinquartier - Krappmühlstraße - Tattersall - MA Hbf. - LU Berliner Platz - LU Oppau Abendspitze: LU Oppau - LU Berliner Platz - MA Hbf - Tattersall - Krappmühlstraße - Glücksteinquartier - MA Hbf. Süd - LU Berliner Platz - LU Oppau					
<b>Bedienungszeitraum</b>		Bedienungszeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
<b>Taktangebot</b>		Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>		Keine Veränderung					
<b>Erwartete Nachfrage</b>		Glücksteinquartier <-> Ludwigshafen Hbf. MA <-> Ludwigshafen Ringverkehr in Mannheim lastrichtungsabhängig. Die Nachfrage auf dem Linienabschnitt Richtung Rheinau wird von der Linie 16 übernommen.					
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>		Umsetzung der neuen Linienführung nach 2025 zeitgleich mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 16					

Linienbündel		Stadtbahn				
Linien-Nr.		9				
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	31.12.2024					
<b>Linienverlauf</b>	(MA Neuostheim) - Luisenpark/Technoseum - MA Hauptbahnhof - Ludwigshafen - Bad Dürkheim					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr (Mannheim und Ludwigshafen), Regiolinie (Bad Dürkheim - Ludwigshafen)					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>	4:42-20:21	6:34-21:02 (1:38 <sup>1</sup> )	5:27-19:21	8:34-1:42	5:27-18:21	9:34-0:37 (1:37 <sup>2</sup> )
<b>Takt</b>	T60	T60	T60	T60	T60	T60
<b>Fahrtenanzahl</b>	27	20/22 <sup>1</sup>	15	13	11	10/11 <sup>2</sup>
<b>Fahrtenanzahl Bus</b>	3	0	0	0	0	0
<b>Anmerkung</b>	An allen Betriebstagen verkehren im Früh-, Spät und Nachtverkehr einige Fahrten nur im Abschnitt Hbf. MA <-> Weberstraße					
Verknüpfungspunkt		MA Hbf, MA Tattersall, Neuostheim Endstelle				
Bahn-km-Aufwand pro Jahr		51.000 im Stadtgebiet Mannheim				
Besonderheiten		Expresslinie - hält nicht an jeder Haltestelle Mo.-Fr. werden am Nachmittag alle Haltestellen zwischen Neuostheim und Hbf. MA bedient Von April bis Oktober sind 4 Fahrtenpaare an Sonn-/Feiertagen bis Heidelberg durchgebunden				
Hauptsächliche Nachfrage		Bad Dürkheim <-> Hbf. MA Ludwigshafen <-> Hbf. MA MA Hbf. <-> Luisenpark <sup>1</sup> nur montags bis donnerstags, nicht vor Wochenfeiertagen <sup>2</sup> Sonn- und Feiertag, nicht vor Samstag/Sonn-/Feiertag				
geplante Änderungen						
Linienweg		unverändert				
Bedienungszeitraum/ Taktangebot		Fahrten der Ergänzungslinie 14 ergänzen die Linie 9 montags - freitags zu einem 20-Min.-Takt zwischen 6:30 und 9:30 Uhr und zwischen 15:30 und 18:30 Uhr				
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		siehe Linie 14				
Umsetzungszeitpunkt		Mit Bauprojekt LU City West (ab ca. Mitte 2022)				

<b>Linienbündel</b>	<b>Stadtbahn</b>		
<b>Linien-Nr.</b>	14		
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	Mit Bauprojekt LU City West (ab ca. Mitte 2022)		
<b>Linienverlauf</b>	Luisenpark/Technoseum - MA Hauptbahnhof - LU Berliner Platz - LU Oggersheim		
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr		
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	<b>So/Feiertage</b>
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin 06:30 Uhr - 09:30 Uhr / 15:30 - 18:30 Uhr	zurück	
<b>Takt</b>	T20	T20	
<b>Fahrtenanzahl</b>	ca. 12	ca. 12	
<b>Anmerkung</b>	Linie 14 ergänzt Linie 9 (T60) mit zwei zusätzlichen Fahrten je Stunde. Linie 9 + Linie 14 ergibt T20		
<b>Verknüpfungspunkt</b>	MA Hauptbahnhof		
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	25.000		
<b>Besonderheiten</b>			
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Ludwigshafen <-> MA Hbf. MA Hbf. <-> Luisenpark		

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		15					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	Genehmigung nach AEG bis 30.04.2024						
<b>Linienverlauf</b>	(Heddesheim) - Wallstadt Ost- MA Käfertal OEG-Bf - Universitätsklinikum - Alte Feuerwache - Paradeplatz - MA Hauptbahnhof						
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr						
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Bedienungszeitraum</b>	6:48-19:40	6:49-18:56	-	-	-	-	
<b>Takt</b>	T20	T20	-	-	-	-	
<b>Fahrtenanzahl</b>	23	19	-	-	-	-	
<b>Anmerkung</b>	Eine Fahrt ab Heddesheim						
	<b>Definition der Zeiten mit 10-Min.-Takt</b>						
			<b>Mo.-Fr.</b>				
	Wallstadt - Innenst.	6:30 - 10:00 Uhr	16:00 - 19:15 Uhr	10-Min.-Takt durch Überlagerung der Linien 5A und 15 zw.			
	Innenst. - Wallstadt	7:00 - 09:15 Uhr	15:30 - 18:30 Uhr	Innenstadt und Wallstadt			
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal OEG-Bf., Universitätsklinikum, Alte Feuerwache, Paradeplatz, MA Hbf.						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	1.535.000 im Stadtgebiet Mannheim als Summe der betrieblich verbundenen Linien 5/5A und 15						
<b>Besonderheiten</b>							
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Wallstadt <-> Innenstadt						
<b>geplante Änderungen</b>	Verlängerung der Linie 15 mit verändertem Fahrweg während der Bauphase Projekt LU City West						
<b>Linienweg</b>	(Heddesheim) - Wallstadt Ost - MA Käfertal OEG-Bf - Universitätsklinikum - Rosengarten - MA Hauptbahnhof - Lu Berliner Platz - LU Rheingönheim						
<b>Bedienungszeitraum der geplanten Linienverlängerung</b>	Mo.-Fr. ca. 6:30 - 09:30 Uhr und 15:30 - 18:30 Uhr						
<b>Takt</b>	T20						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	KM-Aufwand Stadtgebiet Mannheim bleibt unverändert. Der kürzere Fahrweg in der Innenstadt kompensiert die Verlängerung bis zur Stadtgrenze.						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Mit Bauprojekt LU City West (ab ca. Mitte 2022)						
<b>geplante Änderungen</b>	Mit Bau der Neubaustrecke Spinelli						
<b>Linienweg</b>	Wegfall bei Bau der Spinellstrecke, Ersatz durch veränderte Führung der Linie 5A						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	-80.000						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Keine Umsetzung in absehbarer Zeit						

Linienbündel		Stadtbahn					
Linien-Nr.		16					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	neue Linie Inbetriebnahme frühestens 2024						
<b>Linienverlauf</b>	Benjamin-Franklin-Village - MA Käfertal OEG-Bf - Universitätsklinikum - MA Hbf. - Paradeplatz - Universitätsklinikum -						
<b>Kategorisierung</b>	MA Käfertal OEG-Bf - Benjamin-Franklin-Village Stadtverkehr						
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Takt</b>	5 Uhr bis 1 Uhr		6 Uhr bis 1 Uhr		8 Uhr bis 1 Uhr		
<b>Fahrtenanzahl</b>	T20	T20	T20	T20	T30	T30	
<b>Anmerkung</b>	ca. 54		ca. 49		ca. 34		
	Vor 6 Uhr und nach 20 Uhr T30		Vor 9 Uhr und nach 20 Uhr T30				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal OEG-Bf., Universitätsklinikum, MA Hbf., Paradeplatz						
<b>Bahn-km-Aufwand pro Jahr</b>	290.000						
<b>Besonderheiten</b>	Schleifenfahrt in der Innenstadt						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Benjamin-Fanklin-Village <-> Innenstadt/MA Hbf.						
<b>geplante Änderungen</b>	Verlängerung der BFV-Linie durch das Glücksteinquartier bis Rheinau, Karlsplatz						
<b>Linienweg</b>	Benjamin-Franklin-Village - MA Käfertal OEG-Bf - Universitätsklinikum - Alte Feuerwache - Paradeplatz - MA Hbf. Süd - Glücksteinquartier - Friedrichstraße - Rheinau, Karlsplatz						
<b>Bedienungszeitraum</b>	Bedienzeitraum bleibt an allen Betriebstagen unverändert						
<b>Taktangebot</b>	Takt bleibt an allen Betriebstagen unverändert						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	270.000						
<b>Erwartete Nachfrage</b>	Glücksteinquartier <-> Innenstadt Glücksteinquartier <-> Neckarau/Rheinau						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Umsetzung Verlängerung nach 2025						

#### Anlage 4b: Liniesteckbriefe Bus

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		40					
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024					
Linienverlauf		MA Rheinau Karlsplatz - Pfingstberg - Hochstätt - MA Seckenheim Rathaus					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		4:41-1:31	3:55-1:26	5:27-1:31	5:18-1:26	5:00-1:31	5:18-1:26
Takt		T20	T20	T20	T20	T30	T30
Fahrtenanzahl		72 Fahrten	70 Fahrten	52 Fahrten	52 Fahrten	41 Fahrten	41 Fahrten
Anmerkung		teilweise Verdichtung auf T10 5-9 Uhr u. 20-1:30 Uhr T30		5-9 Uhr u. 20-1:30 Uhr T30			
<b>Verknüpfungspunkt</b>		Rheinau Karlsplatz, Seckenheim Rathaus, Hochstätt/Bf. MA-Seckenheim					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>		227.000					
<b>Besonderheiten</b>							
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>		Anbindung und Erschließung Pfingstberg und Hochstätt Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1 und 5 Zubringer zur S-Bahn am Bf. MA-Seckenheim (Haltestelle Hochstätt)					
<b>geplante Änderungen</b>		Neues Buskonzept Seckenheim/Friedrichsfeld					
Linienweg		unverändert					
Bedienungszeitraum		unverändert					
Taktangebot		unverändert					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44(neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffenen Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.					
Umsetzungszeitpunkt		Mitte 2018					
<b>geplante Änderungen</b>		Verstetigung der Bustakte an Sonn- und Feiertagen (Stufe 1)					
Linienweg		unverändert					
Bedienungszeitraum		Umstellung von T30 auf T20 zwischen 9 und 20 Uhr Sonntag/Feiertag					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		7.000					
Umsetzungszeitpunkt Stufe 1		noch offen					
<b>geplante Änderungen</b>		Verstetigung der Bustakte an allen Betriebstagen zwischen 20 und 24 Uhr (Stufe 2)					
Linienweg		unverändert					
Bedienungszeitraum		Umstellung von T30 auf T20 zwischen 20 und 24 Uhr an allen Betriebstagen					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)		15.000					
Umsetzungszeitpunkt Stufe 2		noch offen					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>42</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	Edingen Bf - Neckarhausen - MA Seckenheim OEG-Bf					
<b>Kategorisierung</b>	Regionalverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>	5:13-19:07	4:59-18:56				
<b>Takt</b>	T60	T60				
<b>Fahrtenanzahl</b>	17 Fahrten	17 Fahrten				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Edingen Bf, Seckenheim OEG-Bf					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	51.500					
<b>Besonderheiten</b>	Ausbrechende Linie in den Rhein-Neckar-Kreis (Einzelfahrten an Schultagen nach Wieblingen)					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Neckarhausen und Edingen Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5					
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept Seckenheim/Friedrichsfeld					
<b>Linienweg</b>	Edingen Bf - Neckarhausen - MA Seckenheim OEG-Bf - Seckenheim Rathaus - O.Bauder-Sportanlage (Seckenheim West)					
<b>Bedienungszeitraum</b>	unverändert					
<b>Taktangebot</b>	unverändert					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44(neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffenen Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Neckarhausen und Edingen Erschließung Seckenheim West Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5					
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Mitte 2018					

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		43					
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024						
Linienverlauf	MA Seckenheim Rathaus - Friedrichsfeld - MA Seckenheim Rathaus						
Kategorisierung	Stadtverkehr						
Mindestbedienstungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Bedienungszeitraum	4:41-1:40		05:18-1:40		7:18-1:38		
Takt	T20/40		T20/40		T30		
Fahrtenanzahl	60 Fahrten Linie 43, 11 Fahrten Kombination Linie 43 / Linie 46 und 14 Fahrten als Linie E		25 Fahrten Linie 43, 15 Fahrten Kombination Linie 43 / Linie 46		11 Fahrten Linie 43, 24 Fahrten Kombination Linie 43 / Linie 46		
Anmerkung	Mo.-Fr. und Sa. durch Überlagerung mit Linie 46 bis 20 Uhr T20 von 20 Uhr bis zum Betriebsende Bedienung durch Linie 43/46 (T30)						
Verknüpfungspunkt	Seckenheim Rathaus, Seckenheim OEG-Bf, Friedrichsfeld Südbahnhof						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	147.000						
Besonderheiten	Schleifenführung in Friedrichsfeld, Stichfahrten Alteichwald mit Bus bzw. Ruftaxiverkehr						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Friedrichsfeld und Neu-Edingen Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5 und zur DB am Südbahnhof Friedrichsfeld						
geplante Änderungen	Neues Buskonzept Seckenheim/Friedrichsfeld						
Linienweg	MA Seckenheim Rathaus - Innerer Heckweg - Friedrichsfeld - Innerer Heckweg - MA Seckenheim Rathaus						
Bedienungszeitraum	unverändert						
Taktangebot	T30, Mo.-Fr. und Sa bis 20 Uhr weiterhin 3 Fahrten/h nach Friedrichsfeld durch Überlagerung mit Linie 46 von 20 Uhr bis zum Betriebsende Bedienung durch Linie 43/46 (T30)						
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44(neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffenen Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Friedrichsfeld und Neu-Edingen Erschließung Seckenheim Südost (Innerer Heckweg) Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5						
Umsetzungszeitpunkt	Mitte 2018						

Linienbündel		Mannheim		
Linien-Nr.		44		
konzessionierte Laufzeit bis	Neue Buslinie ab Mitte 2018			
Linienverlauf	MA Seckenheim Rathaus - MA Friedrichsfeld - Holzweg (Gewerbegebiet Friedrichsfeld)			
Kategorisierung	Stadtverkehr			
Mindestbedienstungsstandard	Mo-Fr	Sa	So/Feiertage	
Bedienungszeitraum	hin 7 - 9 Uhr und 16 - 18:30 Uhr	zurück		
Takt	T30			
Fahrtenanzahl	12 Fahrten	8 Fahrten		
Anmerkung				
Verknüpfungspunkt	Seckenheim Rathaus, Seckenheim OEG-Bahnhof, Friedrichsfeld Südbahnhof			
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44 (neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffenen Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.			
Besonderheiten				
Hauptsächliche Nachfrage	Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5 Seckenheim <-> Holzweg (Gewerbegebiet Friedrichsfeld) Friedrichsfeld Südbahnhof <-> Holzweg (Gewerbegebiet Friedrichsfeld)			

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		45				
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024				
Linienverlauf		MA Neuostheim - Mallau - MA Rheinau Karlsplatz				
Kategorisierung		Stadtverkehr				
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr	Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	5:50-19:36	5:45-19:30	9:50-13:56	9:45-13:50		
Takt	T20	T20	T60	T60		
Fahrtenanzahl	43 Fahrten	41 Fahrten	5Fahrten	5 Fahrten		
Anmerkung	9 - 14 Uhr nur Erschließung Casterfeld					
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Neuostheim Endstelle, Rheinau Karlsplatz					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	91.400					
<b>Besonderheiten</b>	An Samstagen nur Erschließung Casterfeld					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Casterfeld und Gewerbegebiet Mallau Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 5 und 6					
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept Seckenheim/Friedrichsfeld					
Linienweg	MA Neuostheim - S-Bf. SAP Arena - Mallau - MA Rheinau Karlsplatz					
Bedienungszeitraum	unverändert					
Taktangebot	unverändert					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44(neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffenen Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.					
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Casterfeld und Gewerbegebiet Mallau Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 5 und 6 Mallau <-> S-Bf. SAP Arena					
Umsetzungszeitpunkt	Mitte 2018					
<b>geplante Änderungen</b>	Stärkung der tangentialen Buslinie 50 durch Überlagerung mit Linie 45 (gemeinsamer Linienweg wird im 10-Min.-Takt bedient)					
Linienweg	MA Waldhof Bf. - Käfertal - Neuostheim - S-Bf. SAP Arena - Mallau - MA Rheinau Karlsplatz					
Bedienungszeitraum	Im Abschnitt Neuostheim - Rheinau, Karlsplatz unverändert, Verlängerung bis Waldhof Bf. Mo.-Fr. von 6 - 20 Uhr					
Taktangebot	Im Abschnitt Neuostheim - Rheinau, Karlsplatz unverändert, Verlängerung bis Waldhof Bf. Mo.-Fr. von 6 - 20 Uhr im 20-Min.-Takt					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	270.000					
Hauptsächliche Nachfrage	Zubringerverkehr zu den Stadtbahnverknüpfungspunkten, Tangentialverbindung Waldhof - Käfertal - Neuostheim - Rheinau					
Umsetzungszeitpunkt	Dezember 2018					

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		46					
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024					
Linienverlauf		MA Seckenheim Rathaus - Neckarhausen - Neu-Edingen - MA Friedrichsfeld - Neckarhausen - MA Seckenheim Rathaus					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		8:11-1:40		05:18-1:38		07:18-1:40	
Takt		T60		T60		T60	
Fahrtenanzahl		23 Fahrten, davon 11 als Kombination 43/46 (nach 20 Uhr)		26 Fahrten, davon 15 als Kombination 43/46 (vor 9 Uhr und nach 20 Uhr)		Alle 34 Fahrten als Kombination 43/46	
Anmerkung		ab 20 Uhr Kombination 43/46		vor 9 Uhr und ab 20 Uhr Kombination 43/46			
Verknüpfungspunkt		Seckenheim Rathaus, Seckenheim OEG-Bahnhof					
Bus-km-Aufwand pro Jahr		86.400					
Besonderheiten		Ausbrechende Linie in den Rhein-Neckar-Kreis					
Hauptsächliche Nachfrage		Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 5 Erschließung Friedrichsfeld, Neckarhausen, und Neu-Edingen					
geplante Änderungen		Neues Buskonzept Seckenheim/Friedrichsfeld					
Linienweg		MA Friedrichsfeld - Neu-Edingen - Neckarhausen - Seckenheim Rathaus - Otto-Bauder-Sportanlagen (Seckenheim West)					
Bedienungszeitraum		unverändert					
Taktangebot		unverändert					
voraussichtliche Mehrleistung (km)		Mit dem neuen Buskonzept werden die Linien 40, 41 (entfiel) 42, 43, 44(neu), 45 und 46 verändert. Die Mehrleistung wird im Saldo aller betroffener Linien 11.000 km/Jahr betragen. Aussagen für einzelne Linien sind nicht sinnvoll, da das Konzept nicht in Teilen, sondern nur als Ganzes umgesetzt werden kann.					
Hauptsächliche Nachfrage		Erschließung Casterfeld und Gewerbegebiet Mallau Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 5 und 6 Mallau <-> S-Bf. SAP Arena					
Umsetzungszeitpunkt		Mitte 2018					

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		47				
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024					
Linienverlauf	MA Fridtjof-Nansen-Weg - Rheinau Süd - MA Rheinau Bf					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
Bedienungszeitraum	hin 4:51-0:10	zurück 5:01-1:40	hin 05:21-1:30	zurück 5:11-1:45	hin 7:51-0:10	zurück 8:01-1:40
Takt	T20	T20	T20	T20	T20	T20
Fahrtenanzahl	64 Fahrten	57 Fahrten	52 Fahrten	55 Fahrten	46 Fahrten	47 Fahrten
Anmerkung	vor 8 Uhr T30			vor 9 Uhr T30		
Verknüpfungspunkt	MA-Rheinau Bf					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	128.000					
Besonderheiten						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Rheinau Süd Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>48</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	MA Rheinauhafen - Am Rheinauer See - MA Rheinau Bahnhof					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin 05:57-0:31	zurück 5:28-0:22	hin 0:23-0:31	zurück 0:11-0:22	hin 0:23-0:31	zurück 0:11-0:22
<b>Takt</b>	T20	T20	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
<b>Fahrtenanzahl</b>	30 Fahrten	30 Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
<b>Anmerkung</b>	Takt bis ca. 18 Uhr, 1 Fahrt ab 0:23 Uhr		Takt bis ca. 18 Uhr, 1 Fahrt ab 0:11 Uhr			
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Rheinau Bf					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	77.000					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Rheinau Hafen Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1					

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		49				
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024					
Linienverlauf	MA Rheingoldhalle - Strandbad					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
Bedienungszeitraum	hin 13:26-20:09	zurück 13:31-20:14	hin 10:26-20:09	zurück 10:31-20:14	hin 10:26-20:09	zurück 10:31-20:14
Takt	T20	T20	T20	T20	T20	T20
Fahrtenanzahl	21 Fahrten	21 Fahrten	31 Fahrten	31 Fahrten	31 Fahrten	31 Fahrten
Anmerkung	Im Taktverkehr nur saisonale Bedienung, außerhalb der Saison nur Einzelfahrten an Sa.und Sonn-/Fei.					
Verknüpfungspunkt	Rheingoldhalle					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.600					
Besonderheiten	Taktverkehr nur vom 11.06-29.09.2017					
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Strandbad Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 3					

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		50				
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	MA Neckarau West - Friedrichstr. - S-Bf. ARENA/Maimarkt - Neuostheim - Ad.-Damaschke-Ring - Käfertal Süd - Waldhof Bf - Schönau - MA Sandhofen					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
<b>Bedienungszeitraum</b>	hin 04:49-0:12	zurück 5:23-0:13	hin 3:50-0:12	zurück 5:15-0:13	hin 6:52-0:12	zurück 06:45-0:13
<b>Takt</b>	T20	T20	T30	T30	T30	T30
<b>Fahrtenanzahl</b>	56 Fahrten	54 Fahrten	39 Fahrten	38 Fahrten	34 Fahrten	35 Fahrten
<b>Anmerkung</b>	Einzelfahrten über Floßwörth bzw. Gerd-Dehof-Platz nach 18:30 Uhr nur bis Waldhof Bf. Abschnitt Schönau - Sandhofen nur MF 6-9 Uhr und 16-19 Uhr nach 19 Uhr T30		nur bis Waldhof Bf. vor 9 Uhr und nach 19 Uhr			
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Neckarau West, Friedrichstr., S-Bf. ARENA/Maimarkt Neuostheim, Käfertal Süd Speckweg, Waldhof Bf. Schönau, Sandhofen					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	683.000					
<b>Besonderheiten</b>	im Spätverkehr in Fahrtrichtung Waldhof Bf. über Feudenheim-Wallstadt					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Zubringerverkehr zu den Stadtbahnverknüpfungspunkten, Tangentialverbindung Waldhof - Käfertal - Neuostheim - Neckarau					
<b>geplante Änderungen</b>	Stärkung der tangentialen Buslinie 50 durch Überlagerung mit Linie 45 (gemeinsamer Linienweg wird im 10-Min.-Takt bedient)					
Linienweg	unverändert, mit Bedienung der neuen Haltestelle Roche Tor 4 in der Hauptverkehrszeit jeweils in Lastrichtung					
Bedienungszeitraum	unverändert					
Taktangebot	Taktverdichtung zwischen Bahnhof Waldhof und SAP-Arena S-Bf durch Überlagerung mit der verlängerten Linie 45 Mo.-Fr. von 6-20 Uhr					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	unverändert, Mehrleistung ist bei Linie 45 ausgewiesen					
Umsetzungszeitpunkt	Dezember 2018					

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		51					
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024					
Linienverlauf		MA Blumenau - Schönau - MA Sandhofen					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		5:00-0:35	5:15-0:30	5:00-0:35	5:55-0:30	7:00-0:35	6:45-0:30
<b>Takt</b>		T30	T30	T30	T30	T30	T30
<b>Fahrtenanzahl</b>		44 Fahrten	40 Fahrten	38 Fahrten	37 Fahrten	34 Fahrten	34 Fahrten
<b>Anmerkung</b>		2 Fahrten ab Eugen-Neter-Schule	2 Fahrten zur Eugen-Neter-Schule				
Verknüpfungen							
<b>Verknüpfungspunkt</b>		Schönau, Sandhofen					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>		214.000					
<b>Besonderheiten</b>		Anbindung Eugen-Neter-Schule mit Einzelfahrten und Ruftaxiverkehr					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>		Erschließung Blumenau, Schönau und Sandhofen Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1 und 3					

Linienbündel		Mannheim		
Linien-Nr.		52		
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024		
Linienverlauf		MA Kirschgartshausen - Scharhof - MA Sandhofen		
Kategorisierung		Stadtverkehr		
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr	Sa	So/Feiertage	
Bedienungszeitraum	hin + rück 4:21-0:14	hin + rück 8:45-0:14	hin + rück 8:45-0:14	
Takt	T 30 / T20 zw. 8:30 und 20:30 Uhr	T 30	Einzelfahrten	
Fahrtenanzahl	45 Fahrten Linie 52 und 4 Fahrten Kombination 51/52	24 Fahrten Linie 52 und 4 Fahrten Kombination 51/52	3 Fahrten Linie 52 und 6 Fahrten Kombination 51/52	
Verknüpfungen				
Verknüpfungspunkt	Sandhofen			
Bus-km-Aufwand pro Jahr	50.100			
Besonderheiten	Schleifenfahrt im Bereich Scharhof, Einzelfahrten ab Kirschgartshausen			
Hauptsächliche Nachfrage	Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 3 Anbindung Fachmarktzentrum Scharhof			

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		53					
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024					
Linienverlauf		MA Kurpfalzbrücke - Friesenheimer Insel - Luzenberg - Gartenstadt - Käfertaler Wald - Käfertal, Im Rott					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		5:09-0:49	5:06-0:18	5:21-0:49	5:27-0:18	5:21-0:49	5:27-0:18
<b>Takt</b>		T20	T20	T30	T30	T30	T30
<b>Fahrtenanzahl</b>		56 Fahrten	57 Fahrten	45 Fahrten	45 Fahrten	37 Fahrten	38 Fahrten
<b>Anmerkung</b>		nach 19 Uhr T30		Bedienung Im Rott 10 - 16 Uhr (T60)		Keine Bedienung Im Rott	
		Bedienung Im Rott 6 - 19 Uhr					
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal Bahnhof, Käfertaler Wald, Luzenberg, Kurpfalzbrücke						
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	560.000						
<b>Besonderheiten</b>	Schleifenfahrt Käfertal - Im Rott - Käfertal						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Zubringer von und zu Stadtbahnlinien 1, 3, 4 und 5/5A/15						
	Erschließung Wohngebiet Im Rott						
	Waldhof Ost - Gartenstadt - Käfertal						
<b>geplante Änderungen</b>	Vorlaufbetrieb Stadtbahn Spnielli						
<b>Linienweg</b>	Verlängerung über Käfertal DB-Bahnhof - Konversionsfläche Spinelli - Im Rott						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	160.000						
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept für Neubaustrecke Spinelli						
<b>Linienweg</b>	Wegfall der Bedienung Käfertal, OEG-Bf. - Im Rott - Käfertal, OEG-Bf. mit Inbetriebnahme der Spinellstrecke.						
	Busverbindung Käfertal, OEG-Bf. über Vogelstang West nach Wallstadt und nach Feudenheim (Linie 57)						
<b>Bedienungszeitraum</b>	Angaben bei Linie 57						
<b>Taktangebot</b>	Angaben bei Linie 57						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	Wegfall der Schleifenfahrt Rott -10.000 Km/Jahr. Weitere Angaben bei Linie 57						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	nach 2030						
<b>geplante Änderungen</b>	Verstetigung der Bustakte an Samstagen und Sonn- und Feiertagen (Stufe 1)						
<b>Linienweg</b>	unverändert						
<b>Bedienungszeitraum</b>	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 9 und 20 Uhr Samstag und Sonn-/Feiertag						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	35.000						
<b>Umsetzungszeitpunkt Stufe 1</b>	noch offen						
<b>geplante Änderungen</b>	Verstetigung der Bustakte an allen Betriebstagen zwischen 20 und 24 Uhr (Stufe 2)						
<b>Linienweg</b>	unverändert						
<b>Bedienungszeitraum</b>	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 20 und 24 Uhr an allen Betriebstagen						
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	40.000						
<b>Umsetzungszeitpunkt Stufe 2</b>	noch offen						

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>54</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	MA real Vogelstang - Vogelstang Zentrum - Käfertal Bf - Platz der Freundschaft - MA real Vogelstang					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>	5:01-22:19	4:43-22:01	4:55-22:29	4:43-22:01		
<b>Takt</b>	T30	T30	T30	T30		
<b>Fahrtenanzahl</b>	25	21	22	23		
<b>Anmerkung</b>	Zwei überlagernde Teillinien mit jeweils T60		Zwei überlagernde Teillinien mit jeweils T60			
<b>Verknüpfungen</b>						
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal Bf Vogelstang Zentrum					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	111.500					
<b>Besonderheiten</b>	keine Bedienung an Sonn- und Feiertagen					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Vogelstang Anbindung Kurpfalzcentrum Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 5/5A/15 und 7					
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept ab Dezember 2018					
<b>Linienweg</b>	Käfertal Bf. - Vogelstang Zentrum - MA real Vogelstang Teillinie Käfertal Bf. - Platz der Freundschaft - MA real Vogelstang entfällt und wird abschnittsweise durch die Buslinie 67 Franklin (Stadtbahnvorlaufbetrieb) und die Buslinie 66 Taylor ersetzt.					
<b>Bedienungszeitraum</b>	unverändert					
<b>Taktangebot</b>	T 30 im Abschnitt Käfertal Bf. - Vogelstang Zentrum T 60 im Abschnitt Vogelstang Zentrum - real Vogelstang					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	-20.000					
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Ende 2018					

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		55				
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024					
Linienverlauf	Käfertaler Wald - Waldfriedhof Gartenstadt - MA Waldhof Bf					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	5:17 - 1:48	5:01-1:49	9:17-1:48	9:01-1:49	9:17-1:48	9:01-1:49
Takt	T30	T30	T30	T30	T30	T30
Fahrtenanzahl	32 Fahrten	31 Fahrten	23 Fahrten	23 Fahrten	23 Fahrten	23 Fahrten
Anmerkung	An allen Tagen nach 20 Uhr Ruftaxiverkehr (T30, 11 Fahrtmöglichkeiten je Ri.)					
Verknüpfungspunkt	Käfertaler Wald, Waldfriedhof Gartenstadt, Waldhof Bf					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	123.000					
Besonderheiten						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Gartenstadt und Kirchwaldsiedlung, Waldhof Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 4 und 4A					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>56</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	MA Vogelstang, Warnemünder Weg - MA Käfertal Bf					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienzeitraum</b>	13:15-14:45	07:10-15:30				
<b>Takt</b>	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
<b>Fahrtenanzahl</b>	3	3				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal Bf					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	2.900					
<b>Besonderheiten</b>	keine Bedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen teilweise verknüpft mit Linie 57 nach Wallstadt-Feudenheim					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Schülerverkehr zwischen Käfertal und den Schulen in Vogelstang					
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept für Neubaustrecke Spinelli					
<b>Linienweg</b>	Wegfall nach Inbetriebnahme der Spinellstrecke, Ersatz durch veränderte Führung der Buslinie 57 (Stichfahrten zum Warnemünder Weg)					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	-2.900					
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Keine Umsetzung in absehbarer Zeit					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>						
<b>Linien-Nr.</b>	<b>57</b>						
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024						
<b>Linienverlauf</b>	MA Feudenheim -Wallstadt - (Vogelstang-) Wallstadt - MA Feudenheim						
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr						
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Bedienungszeitraum</b>	06:08-23:48		09:08-23:48		09:48-23:48		
<b>Takt</b>	T20		T20		T20		
<b>Fahrtenanzahl</b>	42 Fahrten		31 Fahrten		29 Fahrten		
<b>Anmerkung</b>	An allen Tagen nach 20 Uhr Bedienung durch Linie 50 (9 Fahrten / T30) Einzelfahrten als Linie 57E mit Anbindung der Schulen in Vogelstang						
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Feudenheim, Wallstadt Ost, Wallstadt West						
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	88.000						
<b>Besonderheiten</b>	Schleifenfahrt in Wallstadt						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Feudenheim und Wallstadt Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 2, 5A und 15						
<b>geplante Änderungen</b>	Neues Buskonzept für Neubaustrecke Spinelli						
<b>Linienweg</b>	Verlängerung über Vogelstang West nach Käfertal mit Inbetriebnahme der Spinellstrecke der entfallenden Direktverbindung Käfertal - Wallstadt						Ersatz
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Bedienungszeitraum</b>	6 - 24 Uhr		7 - 24 Uhr		7 - 24 Uhr		
<b>Takt</b>	T 20		T20		T20		
<b>Fahrtenanzahl</b>	42 Fahrten		40 Fahrten		40 Fahrten		
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	198.000 - 88.000 - 10.000 = <b>100.000</b>		Ersetzt die heutige Bedienung mit den Linien 57 (Feudenheim <-> Wallstadt) und einen Teil der Linie 53 (Käfertal, OEG-Bf. - Im Rott - Käfertal, OEG-Bf.)				
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Feudenheim und Wallstadt Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 2, 5, 5A, und 7						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Verbindung Wallstadt <-> Käfertal Keine Umsetzung in absehbarer Zeit						

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>58</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	(MA Seckenheim Rathaus -) Ma Feudenheim - Käfertal - Luzenberg - MA Friesenheimer Insel					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>	05:14-22:45	05:45-23:15				
<b>Takt</b>	T20	T20				
<b>Fahrtenanzahl</b>	27 Fahrten	32 Fahrten				
<b>Anmerkung</b>	5-9 Uhr und 14-18 Uhr Zwei Fahrtenpaare im Spätverkehr zwischen Luzenberg und Feudenheim					
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Feudenheim, Luzenberg					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	107.000					
<b>Besonderheiten</b>	Eine Fahrt von und nach Seckenheim Rathaus ohne Halt in Ilvesheim					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Friesenheimer Insel und Luzenberg Ost Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 3 und 7					

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		59					
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024						
Linienverlauf	MA Sandhofen - Groß-Gerauer Straße - Sandhofen Rathaus - Sandhofen						
Kategorisierung	Stadtverkehr						
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Bedienungszeitraum	06:33-20:30		9:03-20:13				
Takt	T30		T30				
Fahrtenanzahl	29 Fahrten		23 Fahrten				
Verknüpfungspunkt	Sandhofen						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	23.600						
Besonderheiten	Beengte Straßenverhältnisse, Bedienung nur mit Midibus oder Kleinbus möglich						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Sandhofen Nord Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 3						

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		60					
konzessionierte Laufzeit bis		30.09.2024					
Linienverlauf		MA Pfeifferswörth - Ulmenweg - Herzogenried - Neckarstadt West - Popakademie - MA Hauptbahnhof - MA Oststadt Lanzvilla - Fernmeldeturm					
Kategorisierung		Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandard		Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>		5:33-0:51 (Fr bis 2:52)	5:06-0:25(Fr bis 2:25)	3:31-2:52	3:06-2:25	3:31-0:51	3:06-1:25
<b>Takt</b>		T20	T20	T30	T30	T30	T30
<b>Fahrtenanzahl</b>		54 Fahrten (FR +2)	55 Fahrten (FR +2)	40 Fahrten	40 Fahrten	39 Fahrten	39 Fahrten
<b>Anmerkung</b>		nach 19:30 Uhr T30		vor 8 Uhr und nach 1 Uhr T60		vor 8 Uhr T60	
		Bedienung Oststadt und Gewerbegebiet Wohlgelegen nur von 6 - 19 Uhr		Keine Bedienung Oststadt und Gewerbegebiet Wohlgelegen		Keine Bedienung Oststadt und Gewerbegebiet Wohlgelegen	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Fernmeldeturm, Wasserturm, MA Hbf., Schloss, Neckarstadt West, Herzogenriedstraße, Ulmenweg, Pfeifferswörth						
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	378.000						
<b>Besonderheiten</b>	Nachtfahrten (T60) zwischen Ulmenweg und MA Hbf. über Industriestr. in den Nächten vor Samstagen und vor Sonn-/Feiertagen						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Zubringer zu den Stadtbahnlinien und Studentenverkehr zwischen Wohnheimen und Universität Erschließung Gewerbegebiet Wohlgelegen Erschließung Oststadt						
<b>geplante Änderungen (1)</b>	Verstetigung der Bustakte an Samstagen und Sonn- und Feiertagen (Stufe 1)						
Linienweg	unverändert						
Bedienungszeitraum	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 9 und 20 Uhr Samstag und Sonn-/Feiertag						
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	18.000						
Umsetzungszeitpunkt Stufe 1	noch offen						
<b>geplante Änderungen (2)</b>	Verstetigung der Bustakte an allen Betriebstagen zwischen 20 und 24 Uhr (Stufe 2)						
Linienweg	unverändert						
Bedienungszeitraum	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 20 und 24 Uhr an allen Betriebstagen						
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	21.000						
Umsetzungszeitpunkt Stufe 2	noch offen						
<b>geplante Änderungen (3)</b>	Verlängerung bis Fernmeldeturm an Mo.-Fr. von ca. 6 bis ca. 19 Uhr						
Linienweg	wie oben beschrieben und verlängert bis Fernmeldeturm						
Bedienungszeitraum	Mo.-Fr. von ca. 6 bis ca. 19 Uhr						
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	15.000						
Umsetzungszeitpunkt	Mitte 2019						
<b>geplante Änderungen (4)</b>	Verdichtung durch neue Linie 65 im stark nachgefragten Abschnitt Popakademie - Universität West - Schloss - Universität - Hbf.						
Linienweg	siehe Linie 65						
Bedienungszeitraum	siehe Linie 65						
Umsetzungszeitpunkt	Mitte 2019						

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		61				
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024					
Linienverlauf	MA Kurpfalzbrücke - Carl-Benz-Straße - Bonifatiuskirche - Wohlgelegen EKZ					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	5:31-0:24	5:44-0:11	5:31-0:24	5:39-0:11	8:36-0:24	8:22-0:11
Takt	T20	T20	T30	T30	T30	T30
Fahrtenanzahl	47 Fahrten	47 Fahrten	38 Fahrten	37 Fahrten	32 Fahrten	32 Fahrten
Anmerkung	nach 20 Uhr Bedienung mit T30 nur im Abschnitt Kurpfalzbrücke <-> Bonifatiuskirche		vor 9 Uhr und nach 20 Uhr Bedienung nur im Abschnitt Kurpfalzbrücke <-> Bonifatiuskirche		Bedienung nur im Abschnitt Kurpfalzbrücke <-> Bonifatiuskirche	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Kurpfalzbrücke, Alte Feuerwache, Carl-Benz-Straße, Bonifatiuskirche					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	125.500					
<b>Besonderheiten</b>	ab 20 Uhr nur zwischen Kurpfalzbrücke und Bonifatiuskirche mit T30					
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Neckarstadt-Ost, Wohlgelegen und EKZ Wohlgelegen Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien 1, 2, 3, 4/4A, 5/5A und 15					
<b>geplante Änderungen</b>	Verstetigung der Bustakte an Samstagen und Sonn- und Feiertagen (Stufe 1)					
<b>Linienweg</b>	unverändert					
<b>Bedienungszeitraum</b>	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 9 und 20 Uhr Samstag und Sonn-/Feiertag					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	8.000					
<b>Umsetzungszeitpunkt Stufe 1</b>	noch offen					
<b>geplante Änderungen</b>	Verstetigung der Bustakte an allen Betriebstagen zwischen 20 und 24 Uhr (Stufe 2)					
<b>Linienweg</b>	unverändert					
<b>Bedienungszeitraum</b>	Umstellung von T30 auf T20 zwischen 20 und 24 Uhr an allen Betriebstagen					
<b>voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)</b>	7.000					
<b>Umsetzungszeitpunkt Stufe 2</b>	noch offen					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>						
<b>Linien-Nr.</b>	<b>62</b>						
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024						
<b>Linienverlauf</b>	MA Neuhermsheim - Oststadt - Kurpfalzbrücke - Neckarspitze - Kurpfalzbrücke - Oststadt - MA Neuhermsheim						
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr						
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Bedienungszeitraum</b>	05:07-18:49		9:17-13:32				
<b>Takt</b>	T60		T60				
<b>Fahrtenanzahl</b>	15 Fahrten		5 Fahrten				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Harrlach, Nationaltheater, Kurpfalzbrücke						
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr rund</b>	63.000						
<b>Besonderheiten</b>	Samstags Bedienung nur zwischen Kurpfalzbrücke und Neckarspitze Schleifenfahrt Kurpfalzbrücke - Neckarspitze - Kurpfalzbrücke						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Neckarspitze/Hafen Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien						

Linienbündel		Mannheim				
Linien-Nr.		63				
konzessionierte Laufzeit bis	30.09.2024					
Linienverlauf	MA Hauptbahnhof - Wasserturm - Kunstverein - Möhlstraße - Hochschule - MA Pfalzplatz					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	5:32-20:49	5:34-20:28	5:57-19:57	5:42-20:34	05:42	5:42-20:34
Takt	T20	T20	T30	T30	T30	T30
Fahrtenanzahl	46 Fahrten	45 Fahrten	27 Fahrten	27 Fahrten	26 Fahrten	27 Fahrten
Anmerkung	vor 9 Uhr T60				vor 9 Uhr T60	
Verknüpfungspunkt	Markuskirche, Hochschule, Wasserturm, MA Hauptbahnhof					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	129.000					
Besonderheiten	Samstags und Sonn-/Feiertags in beiden Fahrtrichtungen über Lanzvilla					
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Lindenhof und Oststadt Zubringer von und zu den Stadtbahnlinien Verbindung zwischen MA Hbf. und Oststadt					
geplante Änderungen	Verlängerung ab Ma Hbf. über Universität und Schloss bis zur Popakademie (Mo.-Fr. ca 6 bis 19 Uhr)					
Linienweg	Popakademie - Universität West - Schloss - Universität - MA Hauptbahnhof - Wasserturm - Kunstverein - Möhlstraße - Hochschule - MA Pfalzplatz					
voraussichtliche Mehrleistung (km/Jahr)	53.000					
Umsetzungszeitpunkt	noch offen (nach Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke durch das Glücksteinquartier und mit Wegfall der Linie 65)					

<b>Linienbündel</b>	<b>Mannheim</b>					
<b>Linien-Nr.</b>	<b>64</b>					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	30.09.2024					
<b>Linienverlauf</b>	MA Hauptbahnhof - Wasserturm - Fahrlach - Freudenhein - MA Käfertal Bf					
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr					
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Feiertage</b>	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
<b>Bedienungszeitraum</b>	6:51-0:51	6:41-1:09				
<b>Takt</b>	Einzelfahrten					
<b>Fahrtenanzahl</b>	7 Fahrten	7 Fahrten				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Käfertal Bahnhof, Adolf-Damaschke-Ring, Wasserturm, MA Hbf.					
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	40.000					
<b>Besonderheiten</b>						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Gewerbegebiet Fahrlach Verbindung zwischen Käfertal und Fahrlach					

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		65					
konzessionierte Laufzeit bis	noch nicht konzessioniert						
Linienverlauf	Popakademie - Universität West - Schloss - Universität - Ma Hbf Süd - Glücksteinallee - J.- Deere-Straße						
Kategorisierung	Stadtverkehr						
Mindestbedienungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Bedienungszeitraum	6-24 Uhr		7 - 24 Uhr		9 - 24 Uhr		
Takt	T20		T20/30		T30		
Verknüpfungspunkt	Schloss, Universität, Ma Hbf Süd						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	125.000						
Besonderheiten	Vorlaufbetrieb bis zur Inbetriebnahme der geplanten Stadtbahnstrecke Verdichtung der Linie 60 im stark nachgefragten Abschnitt Popakademie - Universität West - Schloss - Universität - Hbf. Süd						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung Glücksteinquartier, Verdichtung zwischen Popakademie und Hbf.						
Umsetzungszeitpunkt	Mitte 2019						

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		66					
<b>konzessionierte Laufzeit bis</b>	noch nicht konzessioniert						
<b>Linienverlauf</b>	Platz der Freundschaft -Konversionsgebiet Taylor - Platz der Freundschaft						
<b>Kategorisierung</b>	Stadtverkehr						
<b>Mindestbedienungsstandard</b>	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
<b>Bedienungszeitraum</b>	6 - 20 Uhr		7 - 20 Uhr		-		
<b>Takt</b>	T20		T20				
<b>Fahrtenanzahl</b>	42 Fahrten		39 Fahrten				
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Platz der Freundschaft						
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	50.000						
<b>Besonderheiten</b>	Die Linie wird mit Elektrobussen bedient						
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Erschließung Konversionsgebiet Taylor Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5						
<b>Umsetzungszeitpunkt</b>	Dezember 2018						

Linienbündel		Mannheim					
Linien-Nr.		67					
konzessionierte Laufzeit bis	noch nicht konzessioniert						
Linienverlauf	Käfertal, OEG-Bf. - Franklin Mitte - Käfertal OEG-Bf.						
Kategorisierung	Stadtverkehr						
Mindestbedienstungsstandard	Mo-Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Bedienungszeitraum	6 - 24 Uhr		7 - 24 Uhr		9 - 24 Uhr		
Takt	T20 / T30		T20 / T30		T30		
Fahrtenanzahl	50 Fahrten		47 Fahrten		30 Fahrten		
	6-20 Uhr T20 und nach 20 Uhr T30		7-20 Uhr T20 und nach 20 Uhr T30				
Verknüpfungspunkt	OEG-Bf. Käfertal						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	71.000						
Besonderheiten	Vorlaufbetrieb bis zur Inbetriebnahme der geplanten Stadtbahnstrecke Diese Linie wird mit Elektrobussen bedient						
Hauptsächliche Nachfrage	Erschließung BFV Zubringer von und zur Stadtbahnlinie 5 und 5A						
Umsetzungszeitpunkt	Dezember 2018						



## Impressum

### **Aufgabenträger:**

Stadt Mannheim  
Rathaus E5  
68159 Mannheim

### **Verantwortlich:**

MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH  
N1, 1  
68161 Mannheim

### **Auftraggeber:**

VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar  
B1, 3-5  
68159 Mannheim

Geschäftsführer Volkhart Malik  
Dipl.-Ing. Markus Heeren

### **Bearbeitung durch:**

plan:mobil  
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung  
Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04  
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M.Sc.

### **Gestaltung / Druckvorstufe:**

koronamedien  
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

### **Druck:**

Chroma Druck & Verlag GmbH  
Werkstraße 25 · 67354 Römerberg-Berghausen

