

***Nahverkehrsplan
Stadt Speyer***

2022



Inhaltsverzeichnis

Grußwort von Oberbürgermeisterin Stefanie Seiler zum Nahverkehrsplan	5	5. Angebotskonzeption	24	8. Anhang	47
1. Einleitung	6	5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV	24	8.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004	48
2. Vorgehen	7	5.2 Stadtbus	26	8.2 Haltstellenkategorisierung	49
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes	8	5.3 Bedarfsverkehr	30	8.3 Liniensteckbriefe Status-Quo	53
3.1 Stadtverkehr	8	5.4 Barrierefreiheit	31	8.4 Liniensteckbriefe Zielkonzept	62
3.2 Regionalverkehr	9	5.5 Verknüpfungspunkte	38	8.5 Anforderungsprofil	70
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	10	5.6 Mobilitätsmanagement	38	8.6 Standard für Haltestellenschilder im VRN	74
4.1 Ziele des Aufgabenträgers	10	5.7 Ergänzende Mobilität	43	8.7 Optionale Elemente	78
4.2 Leitziele der Stadt Speyer	10	6. Tarife	45	8.8 Namenskonvention	79
4.3 Netzhierarchie	10	7. Umsetzung	46		
4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	11				
4.5 Demografische Entwicklung in der Stadt Speyer	12				
4.6 Erschließungswirkung im Busnetz	13				
4.7 Verkehrsnachfrage	15				



Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan 7
- Abbildung 2: Netzhierarchie im städtischen ÖPNV..... 11
- Abbildung 3: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV..... 11
- Abbildung 4: Reisezwecke in der Stadt Speyer 12
- Abbildung 5: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der Stadt Speyer nach Altersgruppen 13
- Abbildung 6: Bevölkerungsveränderung in der Stadt Speyer 13
- Abbildung 7: Erschließungswirkung in der Stadt Speyer..... 14
- Abbildung 8: Auspendler aus der Stadt Speyer..... 16
- Abbildung 9: Einpendler in die Stadt Speyer 17
- Abbildung 10: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Schienennetz 20
- Abbildung 11: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz 21
- Abbildung 12: Fahrgastnachfrage im Busnetz nach Haltestellen 22
- Abbildung 13: Schulstandorte in der Stadt Speyer 23
- Abbildung 14: Fahrplannetzgrafik SPNV (Regelverkehr; ohne bedarfsorientierte Fahrten im Berufsverkehr in die BASF (S44)) 25
- Abbildung 15: ZOB Speyer..... 27
- Abbildung 16: Haltestelle Postgraben..... 27
- Abbildung 17: Liniennetz neues Stadtbusnetz..... 29
- Abbildung 18: Haltestelle „Postgraben“ – kein niederflur-gerechter Ausbau, Bus kann deshalb nicht spaltfrei an den Bordstein anfahren 32
- Abbildung 19: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen in der Stadt Speyer (Stand 2015)..... 33

- Abbildung 20: Haltestelle Maximilianstraße..... 33
- Abbildung 21: Haltestelle Postplatz 33
- Abbildung 22: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen in der Stadt Speyer 34
- Abbildung 23: ZOB 34
- Abbildung 24: Haltestelle „Hirschgraben“ (stadtauswärts) – barrierefreier Ausbau 35
- Abbildung 25: Haltestellenpriorisierung 35
- Abbildung 26: Prozesse zur Schaffung barrierefreier Haltestellen 36
- Abbildung 27: Notwendigkeit barrierefreier Haltestellen-ausbau nach Haltestellenkategorisierung... 36
- Abbildung 28: Haltestellenkategorisierung 37
- Abbildung 29: Intermodale und multimodale Mobilität .. 38
- Abbildung 30: Gute Auslastung der überdachten Fahrrad-anlagen am Hauptbahnhof mit nutz-baren Kapazitäten (Situation 2020)..... 40
- Abbildung 31: Fahrradboxen am Hauptbahnhof (Situation 2020) 40
- Abbildung 32: Fahrradverleihstation „VRN-nextbike“ in Speyer..... 44
- Abbildung 33: Grundprinzips der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ (Führung des Busses als Pulkführer) 46
- Abbildung 34: Wechselschildsystem (Standard) 75
- Abbildung 35: Wechselschildsystem (Standard) 76
- Abbildung 36: Kompaktschild (Ausnahme) 76
- Abbildung 37: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)..... 77
- Abbildung 38: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System) 77

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr (Stand 2015) 19
- Tabelle 2: SPNV-Angebot (Regelverkehr) in der Stadt Speyer 24
- Tabelle 3: Eckwerte der Bedienung im neuen Stadtbusnetz 28
- Tabelle 4: Formen der Mobilitätseinschränkung 31
- Tabelle 5: Anforderungen P+R-/B+R-Anlagen..... 39
- Tabelle 6: P+R-/B+R in der Stadt Speyer 40
- Tabelle 7: Maßnahmenprogramm im Nahverkehrsplan 2004 48
- Tabelle 8: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung..... 52
- Tabelle 9: Erschließungsstandards 70
- Tabelle 10: Bedienungsstandards 71
- Tabelle 11: Anforderungen an Haltestellenausstattung... 72
- Tabelle 12: Abkürzung 79



Abkürzungsverzeichnis

Abk	Abkürzung	Min.	Minute	STVO	Straßenverkehrsordnung
Abs.	Absatz	MIV	Motorisierter Individualverkehr	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
a.d.W.	an der Weinstraße	Mo. – Fr.	Montag bis Freitag	SVZ	Schwachverkehrszeit
AST	Anrufsammeltaxi	NRW	Nordrhein-Westfalen	UV	Ultraviolettstrahlung
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände	NVG	Nahverkehrsgesetz	VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
BBSR	Bundesinstitut für Bau-Stadt- und Raumforschung	NVP	Nahverkehrsplan	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
B+R	Bike + Ride	NVZ	Normalverkehrszeit	ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar
Bf.	Bahnhof	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	ZSPNV-Süd	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr	ÖV	öffentlicher Verkehr		
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	P+R	Park + Ride		
DB	Deutsche Bahn	PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	PL.	Platz		
DIN	Deutsches Institut für Normung	RB	Regionalbahn		
EW	Einwohner	PKW	Personenkraftwagen		
GmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung	RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung		
H	Haltestelle	RE	Regionalexpress		
Hbf.	Hauptbahnhof	RHB	Rhein-Haardtahn		
HVZ	Hauptverkehrszeit	S-Bahn	Stadtschnellbahn		
ILS	Institut für Landes- und Entwicklungsforschung GmbH	Sch.	Schule		
ITF	Integraler Taktfahrplan	Sa.	Samstag		
k. A.	keine Angabe	So./FT.	Sonn- und Feiertage		
Krhs.	Krankenhaus	VdK	Sozialverband VdK Deutschland e.V.		
LU	Ludwigshafen	SPNV	Schienenpersonennahverkehr		
		Str.	Straße		
		STVG	Straßenverkehrsgesetz		



Grußwort von Oberbürgermeisterin Stefanie Seiler zum Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter dem Motto „Speyer steigt ein“ hat sich die Stadt Speyer im Jahr 2021 auf den Weg gemacht, um den Busverkehr der Zukunft zu planen. Denn von A nach B zu kommen, das kann und sollte in Zeiten der immer drängender werdenden Mobilitätswende infolge des Klimawandels auf eine möglichst emissionsarme Art und Weise geschehen. Für viele Menschen ist der öffentliche Personennahverkehr bereits heute das Mittel der Wahl. Künftig soll er dies durch ein verbessertes Angebot noch für viele mehr werden und seine Kundschaft umweltfreundlich und zugleich zuverlässig an den gewünschten Zielort bringen.

Der Nahverkehrsplan, so wie er nun vorliegt, wird Mobilität für alle bieten und eine gute Alternative zum Verkehrsmittel Auto darstellen. In die Planungen eingeflossen ist eine breite Bürgerbeteiligung, zahlreiche Rückmeldungen und Inputs, ebenso wie Diskussionsergebnisse und Hinweise aus den politischen Gremien. Mein Dank gilt all jenen, die direkt an der Gestaltung des Nahverkehrsplans mitgearbeitet haben, wodurch das Endergebnis ein Nahverkehrsplan von Politik UND Bevölkerung ist.

Er beschreibt, wie der Busverkehr in Speyer in den Jahren 2023 bis 2033 aussehen soll und stellt eine deutliche Verbesserung in vielerlei Hinsicht dar.

Mein besonderer Dank gilt der Abteilung Verkehrsplanung der Stadtverwaltung Speyer, welche die nötigen Vorarbeiten geleistet und für die enge Abstimmung mit dem Büro Matthias Schmechtig NahverkehrsConsult sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gesorgt hat, denen ich ebenfalls herzlich für die Zusammenarbeit danken möchte.

Im Nahverkehrsplan wird festgelegt, wie das Buslinienetz mit seinen Umstiegspunkten, auch zu anderen Verkehrsmitteln wie Bahn, Fahrrad, Auto, Carsharing, in Speyer für die kommenden zehn Jahre aussieht. Es geht darum, Umstiege zu erleichtern, Wege zu verkürzen und die Erreichbarkeit an die Interessen und Bedürfnisse der Menschen anzupassen. Vom Vogelgesang an den Bahnhof, von der Siedlung in die Innenstadt – das werden künftig keine Weltreisen mehr sein, sondern gute Verbindungen, von denen Alt und Jung profitieren.

Auch das Tarifsystem haben wir angepasst und zugleich die einzusetzenden Fahrzeuge festgeschrieben. Wir setzen dabei voll auf E-Busse, die entsprechend gefördert werden, keine Emissionen und keinen Lärm erzeugen. Ein großer Vorteil für Mensch und Umwelt und eine Planung, die in eine bewusstere Nahverkehrszukunft zeigt.

Mein Aufruf an Sie: Nehmen Sie vom neuen, erweiterten Busangebot regen Gebrauch, sei es um zur Arbeit zu gelangen, um Einkäufe zu erledigen oder Bekannte zu besuchen. Wie immer kommt es auf die Mischung an und nur, wenn wir alle auch öfter um- bzw. einsteigen, wird uns die nötige Mobilitätswende und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gelingen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefanie Seiler
Oberbürgermeisterin



Foto: Klaus Landry



1. Einleitung

In Speyer nutzen an einem Werktag in der Summe etwa 18.000 Fahrgäste den ÖPNV¹ und den SPNV. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeitwecken. 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 unmittelbare PKW-Verfügbarkeit erwarten eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger, als auch für den Fahrgast „bezahlbar“ bleiben.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne (NVP) auf. Diese müssen die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen und beschreiben die angestrebte Entwicklung im ÖPNV.

Die aktuellen Nahverkehrspläne müssen jedoch noch einen Schritt weitergehen. Der Mobilitätsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Multimodalität, Mikromobilität, Elektromobilität, Pedelecs und der Bedeutungsverlust des PKW-Besitzes bei den Jüngeren, aktuell vorrangig in den Großstädten, sind die großen Schlagworte.

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 Verkehrsbedienung“ – wird daher durch neue Inhalte, wie Mobilitätsmanagement, die Einbeziehung anderer Verkehrsmittel und neue Mobilitätskonzepte, ergänzt. Unter diesen Bedingungen hat die Stadt Speyer gemeinsam mit der VRN GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet.

Der NVP-Gutachter attestiert der Stadt Speyer einen bereits heute entsprechend der erkennbaren Bedürfnisse „gut“ ausgebauten ÖPNV. Nach dem novellierten PBefG soll mittelfristig eine „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV realisiert werden. Das Ziel, diese bis 2022 zu erreichen, konnte mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen jedoch noch nicht realisiert werden. Dennoch bleibt es die Zielbestimmung des Aufgabenträgers hier nachhaltige Verbesserungen zu erzielen. Insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse des Klimaschutzes und den Zielsetzungen der Verkehrswende ist ein merklicher Ausbau des Stadtbusverkehrs erforderlich.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernahm die VRN GmbH auch dieses Mal wieder 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. Des Weiteren legt er für Teilbereiche verbundweit verbindliche Regelungen fest.

¹ unter ÖPNV wird im Nahverkehrsplan der „straßengebundene öffentliche Verkehr“ verstanden.

2. Vorgehen

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) steht immer in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, an erster Stelle zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Soll der ÖV als Konkurrenz zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen und für diesen bezahlbar sein.

Neben den bisherigen Inhalten werden im aktuellen Nahverkehrsplan weitere Elemente integriert. So steht nicht mehr die Frage des Verkehrsmittels im Vordergrund, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“.

Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen PKW Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereit stehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie Carsharing oder Mieträder wie VRN-nextbike ergänzen den ÖV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt.

Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- ▶ Neukonzeption des Stadtbusverkehrs
- ▶ Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- ▶ Entwicklung ergänzender Bausteine
- ▶ Betrachtung sämtlicher Verkehrsarten
- ▶ alternative Beförderungstechnologien



Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan



3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes

3.1 Stadtverkehr

Bündel „Speyer“

Allgemeines

Der Betrieb des Stadtbusnetzes in der Stadt Speyer wird durch die DB Regio Bus Mitte GmbH durchgeführt. Die zur Deutschen Bahn gehörende Tochtergesellschaft, hat in einem im Auftrag der Stadt Speyer als Aufgabenträger vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) durchgeführten europaweiten Wettbewerbsverfahren gewonnen und betreibt den Stadtbusverkehr im Zeitraum 01.01.2014 bis zum 09.12.2023.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Das Bündel „Speyer“ besteht aus folgenden Linien:

- ▶ Linie 561: Hbf./ZOB – Universität – St. Vincentiuskrankenhaus – Hbf./ZOB
- ▶ Linie 562: Neuland – Postplatz – West – Friedhofshalle – Hbf./ZOB
- ▶ Linie 563: Vogelgesang – Im Erlich – West – Postplatz – Süd – Vogelgesang
- ▶ Linie 564: Nord – Austraße – Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke
- ▶ Linie 565: Nord – Iggelheimer Str. – Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke

- ▶ Linie 566: Hbf./ZOB – Altenheim – Hbf./ZOB
- ▶ Linie 567: Hbf./ZOB – Franz-Kirrmeier-Straße – Hbf./ZOB
- ▶ Linie 568: Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Paul-Egell-Str. – Römerberg
- ▶ Linie 569: Hasenpfühlerweide – Hbf./ZOB – Lyautey – Quartiersmensa West

Betriebsaufnahme – Resümee

Die DB Regio Bus Mitte GmbH hatte 2014 im Zuge ihrer Betriebsaufnahme 19 Niederflerbusse inklusive moderner Verkaufstechnik und Fahrgastinformationssystem auf allen Linien angeschafft.

Mit der Betriebsaufnahme wurde eine Optimierung des Busnetzes umgesetzt. Neben dem Hauptbahnhof als zentralen Umsteigepunkt, wurde mit dem Postplatz ein zusätzlicher zentraler Umsteigepunkt eingerichtet. Das neue Fahrplanangebot richtet sich insgesamt stärker an der Nachfrage aus. Nachfrageschwache Linien fahren im Stundentakt, die Hauptlinien weiterhin im 30-Minuten-Takt. Auf den nachfragestarken Achsen, welche die Stadtteile Nord und West mit Hauptbahnhof und Postplatz verbinden, wird ein 15-Minuten-Takt angeboten.

Veränderung der Fahrgastnachfrage in Folge der Netzreform 2014 (Vorher-Nachher-Vergleich)

Die 2014 umgesetzte Netzreform hat in Speyer zu einigen komplexen Veränderungen in der Fahrgastnachfrage geführt. Die Gesamtnachfrage ist im Vorher-Nachher-Vergleich als nahezu stabil einzuschätzen².

Folgende Veränderung in der Nachfragesituation sind herauszustellen³:

- ▶ Auffällig ist der Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen im Stadtzentrum (Abschnitt zwischen Postplatz und Domplatz). Hier ist ein Rückgang um rund 15 % festzustellen. Diese Verminderung macht rund 5 % der Gesamtnachfrage im Stadtbusverkehr aus. Diese Entwicklung ist auch aus anderen Mittelstädten bekannt (Senioren fahren immer mehr Auto) und dürfte auch auf die Reduzierung der Taktfolge auf viertelstündliche Bedienung zurückzuführen sein.
- ▶ Auch am Hauptbahnhof/ZOB ist ein Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen auf den Stadtbuslinien eingetreten (rund 30 %). Dieser Rückgang dürfte insbesondere auf die mit der Netzreform 2014 erfolgten Reduzierung der Umsteigenotwendigkeiten zurückzuführen sein.
- ▶ Ein signifikanter Nachfragezuwachs ist in Speyer-Nord festzustellen. Die Steigerung beträgt hier rund 40 %, jeder vierte Fahrgast des Stadtbusverkehrs ist ein Ein- oder Aussteiger in Speyer-Nord.
- ▶ Im Bereich „West“, in dem das Stadtbusnetz 2014 neu geordnet wurde, konnte ebenfalls ein wesentlicher Zuwachs (um rund 40 %) erreicht werden.

² Stadtbusverkehr ohne Außenverkehre der Linie 568

³ Vorher-Nachher-Vergleich auf Basis der VRN-Erhebungen 2007 und 2015



3.2 Regionalbusverkehr

Bündel „Rheinpfalz“

Allgemeines

Der Betrieb des Linienbündels „Rheinpfalz“ wird seit 14.06.2015 von der PalatinaBus GmbH durchgeführt. Lediglich die Linien 572 und 573 des Bündels „Rheinpfalz“ verkehren in Speyer.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 572: (Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Waldsee – Otterstadt – Speyer
- ▶ Linie 573: Speyer – Mechttersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch

Betriebsaufnahme – Resümee

Im Linienbündel „Rheinpfalz“ wurden verschiedene Änderungen umgesetzt⁴:

Modifizierung der Linie 572

In Speyer führen nahezu alle Fahrten von/ab Landauer Straße über den neuen Umsteigepunkt Postplatz. Der Fahrplan der Linie 572 wurde konsequenter vertaktet und erhielt im gesamten Linienverlauf neue systematische Anschlüsse.

In Speyer werden somit die Anschlüsse

- ▶ von/zum Stadtbussystem Speyer am Postplatz und am Hbf.
- ▶ von/zur S-Bahn am Hbf. Speyer

gewährleistet.

Neueinrichtung der Linie 573

Die neue Linie enthält Teile der bisherigen Linien 572 und 574 und schafft eine Verbindung von Böhl-Iggelheim zu den Schulen in Speyer und Haßloch.

Bündel „Neustadt“

Allgemeines

Das Linienbündel Neustadt wurde zur letzten Vergabe in drei Lose aufgeteilt. Für die Stadt Speyer ist lediglich die Linie 507 im Los 1 von Relevanz. Dieses Los betreibt die PalatinaBus GmbH (Edenkoben).

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 507: Neustadt – Geinsheim-Weingarten – Harthausen – Speyer

Betriebsaufnahme – Resümee

Die Linie 507 umfasst einen Teil des Angebotes der ehemaligen Linie 573. Dabei handelt es sich um die Fahrten zwischen Neustadt und Speyer, alle restlichen Fahrten über Altdorf/Freimersheim/Böbingen wurden in der Linie 509 übernommen. Die Linie 507 fährt im 60-Minuten-Takt mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit. In Fahrtrichtung Speyer wurde die Taktlage um 20 Minuten verschoben, wodurch das Umsteigen zur S-Bahn attraktiver gestalten werden konnte.

Im Dezember 2022 wird im Bündel „Neustadt“ ein neues Bedienungskonzept umgesetzt. Bestandteil des Linienbündels wird in diesem Zusammenhang die Linie 591 Speyer – Landau (Bedienung im Stundentakt).

⁴ Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Rheinpfalz (Stand April 2015) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/2015_fahrplanbroschuere_rheinpfalz_web.pdf [Zugriff 09.02.2016]



4. Grundlage der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger – aus seiner planerischen Sicht – die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele der Stadt Speyer:

- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- ▶ Neue Instrumente der Nahverkehrsplanung, wie z. B. Mobilitätsmanagement, bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Die Stadt wird die Umsetzung entsprechender Maßnahmen verstärkt verfolgen.
- ▶ Das Verkehrsangebot soll den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- ▶ Der ÖPNV soll eine wahrnehmbare und nutzbare Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln.
- ▶ Das Stadtbusnetz soll nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) gepflegt, stabilisiert und ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden. Die Verkehrsanlagen sollen barrierefrei gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.

- ▶ Die Stadt strebt zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ (im Sinne PBefG) an, jährlich Haltestellen barrierefrei auszubauen.
- ▶ Alle Nahverkehrsangebote in der Stadt Speyer sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.

- ▶ Der Aufgabenträger strebt einen emissionsarmen bzw. emissionsfreien ÖPNV an. Hierbei sollen auch die Busgrößen auf das jeweilige Umfeld angepasst werden können.

4.2 Leitziele der Stadt Speyer

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Speyer (Stand 30.10.2014) enthält im „Teil E: Leitbild“ folgende Zielsetzungen und Leitlinien mit Relevanz für den Nahverkehrsplan:

- ▶ Förderung der Elektromobilität
- ▶ Erhöhung des ÖPNV-Anteils und Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs
- ▶ Ausweitung des Angebots an P+R-Anlagen
- ▶ Etablierung eines Leihradsystems
- ▶ Erweiterung des Fahrgastinformationssystems auf dem Postplatz
- ▶ Einsatz umweltfreundlicher Technologien
- ▶ Busbeschleunigungen

- ▶ Einführung Kombi-Tickets bei Veranstaltungen

- ▶ Schaffung von Anreizen für Betriebe zur Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Angestellte (Job-Ticket)

4.3 Netzhierarchie

Das ÖPNV-Netz der Stadt Speyer orientiert sich an den verschiedenen Anforderungen und Nachfragepotenzialen im Stadtgebiet. Um die Zielsetzung und den Anspruch eines gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV gewährleisten zu können, muss der ÖPNV Qualitäten besitzen, welche das Verkehrsmittelwahlverhalten beeinflussen. In Speyer spielt hinzukommend die augenscheinlich hohe Bedeutung des Radverkehrs eine wichtige Rolle, wodurch die Fahrgastpotenziale, d. h. die vom ÖPNV realerweise erreichbaren Nutzerzahlen, geringer als in ähnlich großen Städten in anderen Regionen sind.

Der ÖPNV kann unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht in allen Bereichen der Stadt das gleiche Bedienungsniveau anbieten. Entsprechend der räumlichen Bedingungen erfolgt eine Differenzierung des ÖV-Angebotes mit

1. SPNV
2. Regionalbusverkehr
3. Stadtbusverkehr

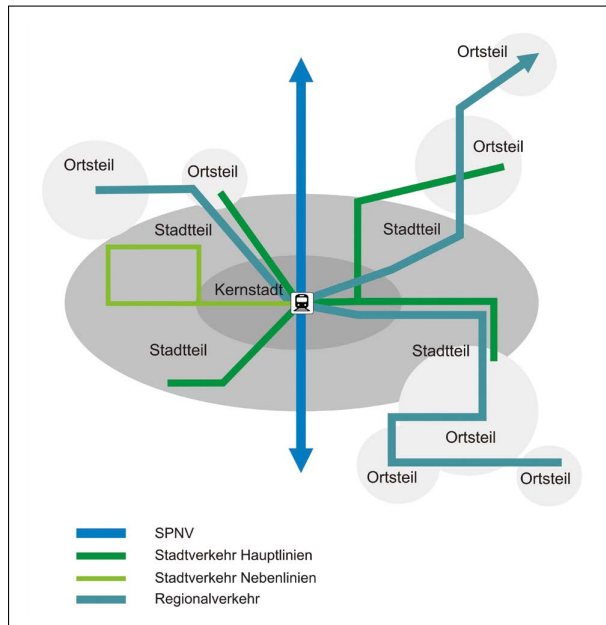


Abbildung 2: Netzhierarchie

Der SPNV bildet entsprechend den landesgesetzlichen Regelungen das Rückgrat des ÖPNV. Die Stadt- und Regionalverkehre sollen auf den SPNV ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden. Durch seine hohe Reisegeschwindigkeit und die größte Bedienungshäufigkeit stellt er die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her.

Der Stadtverkehr Speyer erfüllt die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzt das regionale SPNV-Netz durch vorrangige Gewährleistung von Erschließungs- und Verknüpfungsfunktionen innerhalb des Stadtgebietes. Hierbei können zwischen Haupt- und Nebenlinien unterschieden werden, welche je nach Bedienungsangebot unterschiedliche Funktionen einnehmen.

4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden. Je nach Alter, Berufstätigkeit sowie körperlichen und sensorischen Einschränkungen haben die Fahrgäste unterschiedliche Anforderungen und Ansprüche an den ÖPNV.

Die Nutzergruppen lassen sich daher in die Segmente „Jedermannverkehr“, „Ausbildungsverkehr“ und „Daseinsvorsorge“ unterteilen (siehe Abb.3). Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“, welche auf den ÖPNV angewiesen sind.

Während beim Ausbildungsverkehr die direkte Beförderung der Schüler zu den Schulen im Mittelpunkt steht, sind Verkehre der Daseinsvorsorge auf die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen konzentriert.

Da Ausweichmöglichkeiten auf den MIV bei diesen beiden Segmenten nicht oder kaum vorhanden sind, spielen längere Fahrzeiten im ÖPNV in der Kundenwahrnehmung eine untergeordnete Rolle. Sowohl im Ausbildungsverkehr als auch bei der Daseinsvorsorge können kaum Neukunden gewonnen werden.

Beim Jedermannverkehr ist eine freie Wahl zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln vorhanden, da in diesem Segment häufig ein PKW verfügbar ist. Lediglich in dieser Gruppe ist eine höhere Nachfrage durch Gewinn von Neukunden realisierbar.



Abbildung 3: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

4. Grundlage der Angebotskonzeption



Die Barrierefreiheit ist für alle Nutzergruppen von Bedeutung. Die Gruppe der mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Personen ist in allen drei Segmenten wiederzufinden sowie in das gesellschaftliche Leben und somit auch in den ÖPNV zu inkludieren.

Der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) ist im Stadtgebiet Speyer mit insgesamt 59 % am stärksten ausgeprägt⁵. Der Anteil des Berufsverkehrs von 22 % ist für eine Mittelstadt als leicht unterdurchschnittlich einzuschätzen (siehe Abb. 4).

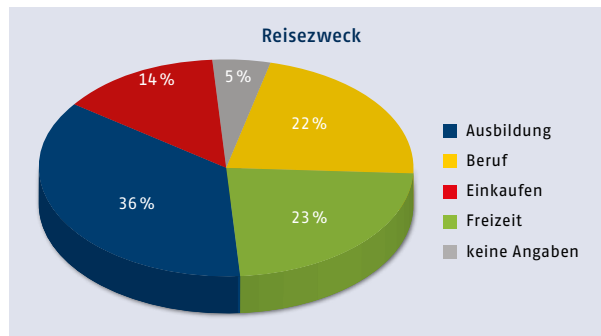


Abbildung 4: Reisezwecke in der Stadt Speyer

4.5 Demografische Entwicklung in der Stadt Speyer

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Die verstärkte Alterung der Gesellschaft wird durch regionale Wanderungsbewegungen überlagert, welche zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führen.

Langfristige Bevölkerungsprognose der Stadt Speyer

Die GEWOS Institut für Stadt-, Regional-, und Wohnforschung GmbH hat im Jahr 2020 das Wohnungsmarktkonzept der Stadt Speyer evaluiert. Im Rahmen der „Fort-schreibung Wohnungsmarktkonzept Stadt Speyer“ wurde die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung mit aktuellen Daten aus dem Melderegister der Stadt Speyer aus dem Jahr 2019 mit der Prognose aus dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2017 verglichen.

In Bezug auf die gesamte Bevölkerungsentwicklung Speyers zeigt die Gegenüberstellung der Prognose aus dem Jahr 2017 und der tatsächlichen Entwicklung im Jahr 2019 einen schwächeren Anstieg der Bevölkerung von 0,2 % auf rund 50.900 EW in 2019⁶. Prognostiziert wurde dagegen ein Anstieg der Bevölkerung um 0,7 %⁷. Aus dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2017 geht hervor, dass auch langfristig die Bevölkerung Speyers weiterhin bis ins Jahr 2030 um rund 2 % (etwa +1.130 Personen) gegenüber 2017 steigen wird⁸.

Somit ist in den nächsten Jahren bezogen auf die Gesamtbevölkerung von einer stabilen Bevölkerungsentwicklung auszugehen.

Die aktuellen Prognosedaten zur altersstruktur-spezifischen Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Speyer zeigt das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz ausgehend vom Jahr 2017 für das Jahr 2040⁹. Prognostiziert wird für die unter 20-jährigen ein Rückgang von 0,7 %.

Auch die berufstätige Bevölkerung in den Altersgruppen zwischen 20 bis 65 Jahren soll um 7,2 % weiter sinken. Der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren nimmt hingegen um 7,9 % zu.

⁵ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Verbunderhebung 2015; Quell-Ziel-Matrix, 04.05.2015

⁶ GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Fortschreibung Wohnungsmarktkonzept, Melderegister Stadt Speyer, Stand 2020

⁷ ebenda

⁸ GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Wohnungsmarktkonzept, Stand 2017

⁹ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz regional, Datenkompass Bevölkerung und Gebiet, Haushalte und Familien, Stand 2018

Das Wachstum der älteren Bevölkerung stellt im Hinblick auf die Gestaltung des ÖPNV eine neue Herausforderung dar. Dies betrifft insbesondere die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie zielgruppenspezifische Angebote. Die Zunahme der Senioren wird jedoch nicht zwangsläufig mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen verbunden sein. Insbesondere die Zunahme der allgemeinen PKW-Affinität der Senioren wirkt negativ auf die ÖPNV-Nutzung. Hinzu kommt, dass hochbetagte Menschen generell weniger mobil und verstärkt zu Fuß im Wohnumfeld unterwegs sind.

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Die beschriebenen demografischen Entwicklungen haben mittel- und langfristige Auswirkungen auf den ÖPNV. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr¹⁰ widerspiegeln, da mit dem Rückgang der mittleren Altersgruppen gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Die ältere Bevölkerung ist jedoch nicht mehr so ÖPNV-affin wie noch in früheren Generationen.

Der Schülerverkehr wird trotz des demografischen Wandels und dem Rückgang der Bevölkerung im schulfähigen Alter weiterhin in großer Ausprägung stattfinden und kann in Folge dessen durch Verlagerungen der Schülerströme, in Verbindung mit der freien Schulwahl, sogar zu disperseren Strömen und damit zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

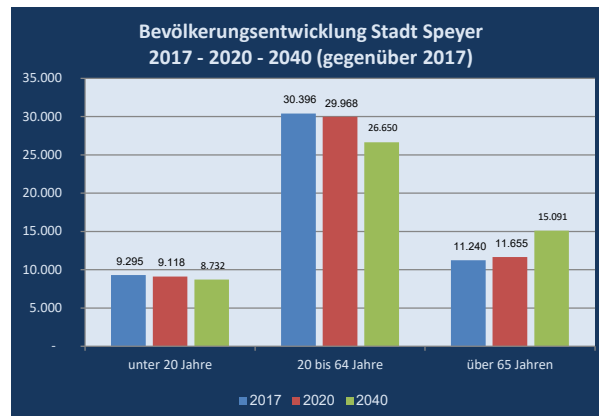


Abbildung 5: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der Stadt Speyer nach Altersgruppen¹¹

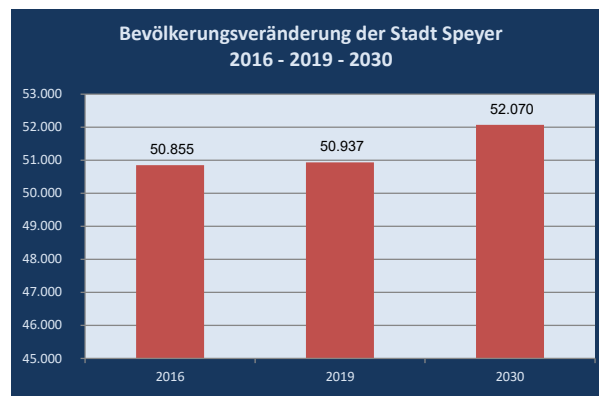


Abbildung 6: Bevölkerungsveränderung in der Stadt Speyer¹²

4.6 Erschließungswirkung im Busnetz

Im Stadtgebiet Speyer wird im Status Quo insgesamt eine umfassende ÖPNV-Erschließung erreicht. Es bestehen innerhalb der Wohngebiete nur einzelne Lücken im nördlichen und westlichen Bereich in den Wohnquartieren am Stadtrand. Die wichtigsten ÖPNV-relevanten Einrichtungen, wie das Diakonissenkrankenhaus, Vincentius-Krankenhaus, die Hochschule sowie die Integrierte Gesamtschule werden direkt angebunden.

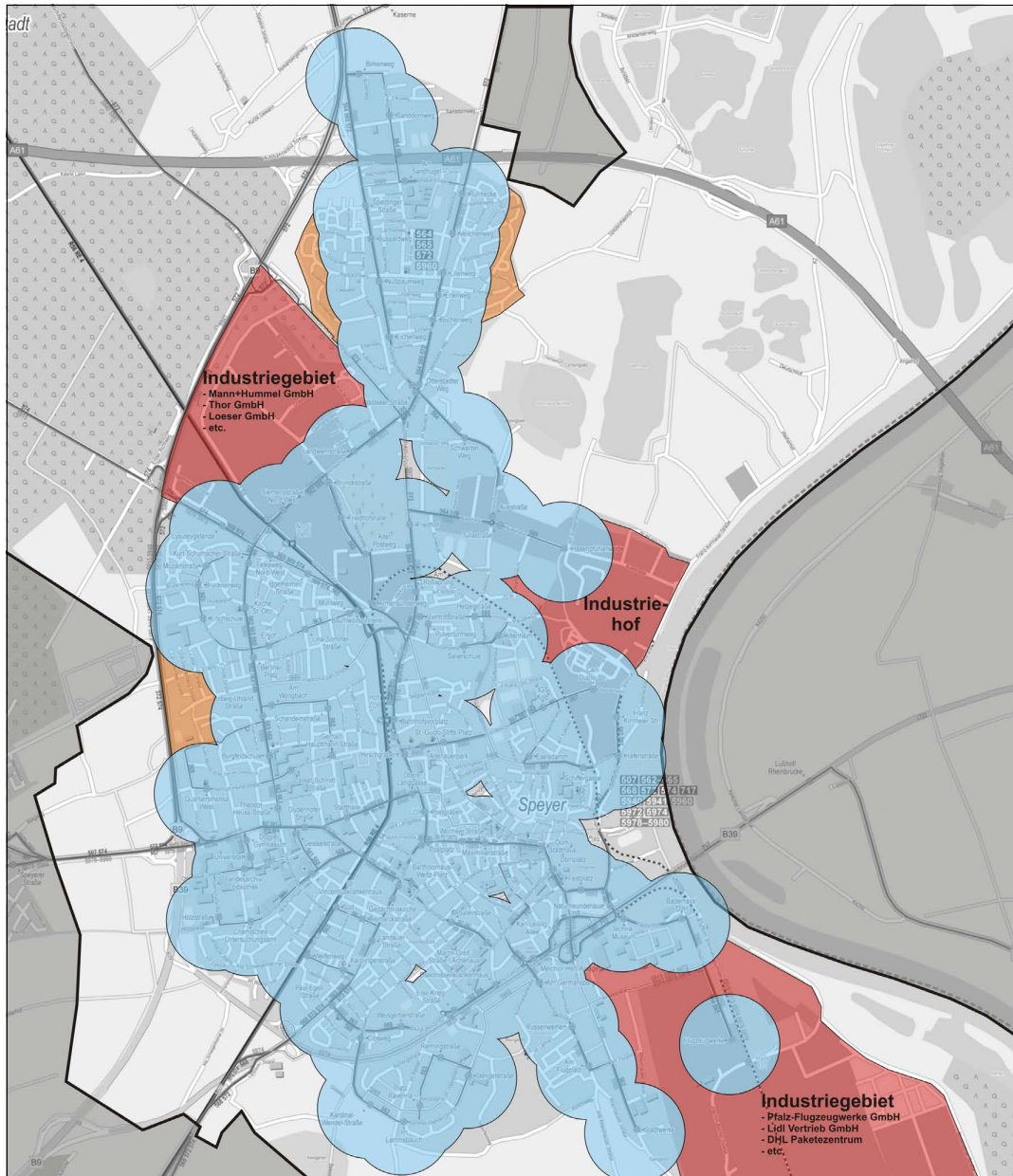
Nennenswerte Erschließungsdefizite sind in den Gewerbe- und Industriegebieten vorhanden. Hier wird aber, mit Ausnahme des Industriegebietes Süd, zumindest eine Randerschließung gewährleistet (siehe Abbildung 7). Der Handlungsbedarf relativiert sich jedoch im Hinblick auf das Potenzial. In Mittelstädten kann der ÖPNV in Gewerbegebieten, insbesondere bedingt durch meist großzügige Parkplatzangebote, auch bei attraktiven Angeboten erfahrungsgemäß nur wenige Fahrgäste generieren.

¹⁰ Im Gegensatz zum Schülerverkehr sind beim Jedermannverkehr Fahrgäste aller Altersgruppen vorzufinden, welche meist eine freie Wahl zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln besitzen.




¹¹ Für 2017 und 2040: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz regional, Datenkompass Bevölkerung und Gebiet, Haushalte und Familien, Stand 2018

Für 2020: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Mein Dorf, meine Stadt, Kreisfreie Stadt Speyer, Bevölkerung – Zeitreihen, Stand 31.12.2020 <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/tscontent.aspx?id=103&l=3&g=07318&tp=1074&ts=tsPop01> [Zugriff 28.01.2022]

¹² GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Fortschreibung Wohnungsmarktkonzept, Melderegister Stadt Speyer, Stand 2020; GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH: Wohnungsmarktkonzept, Stand 2017



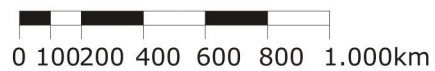
Erschließungswirkung

-  Haltestelleneinzugsradius 300 m
-  geringe Erschließungsdefizite
-  nennenswerte Erschließungsdefizite

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Januar 2017

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 7: Erschließungswirkung in der Stadt Speyer



4.7 Verkehrsnachfrage

Zentralität und räumliche Lage

Die Stadt Speyer ist Teil der Metropolregion Rhein-Neckar und ist Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Mit ca. 50.900 Einwohnern gehört sie zu den kleineren kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz.

Durch die Lage im hochverdichteten Kernraum ist die Stadt durch intensive Verflechtungsbeziehungen, insbesondere zu den nahegelegenen Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen (Auspendler) sowie zu den unmittelbar angrenzenden Gemeinden (Einpendler), geprägt.

Pendlerströme

In der Stadt Speyer waren zum Juni 2020 insgesamt ca. 29.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet¹³. Im Vergleich zu 2008 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um rund 4.500 angestiegen. Dies entspricht einer prozentualen Zunahme von 18 %¹⁴.

Mit ca. 20.200 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendlern und ca. 10.400 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendlern (Stand 2020) besteht in der Stadt mit einem prozentualen Pendlersaldo von 51 % ein ausgeprägter Überschuss an vorhandenen Arbeitsplätzen gegenüber Beschäftigten¹⁵.

Die Arbeitsschwerpunkte Ludwigshafen am Rhein mit rund 2.000 Auspendlern sowie Mannheim mit 1.400 Auspendlern stellen für die Stadt Speyer die bedeutsamsten Pendlerzielorte dar.¹⁶ Weiterhin, jedoch mit geringerer Ausprägung, sind die Städte Germersheim (ca. 680 Auspendler), Heidelberg (ca. 340 Auspendler), Karlsruhe (ca. 280 Auspendler) Bad Dürkheim (ca. 220 Auspendler) und Landau (ca. 220 Auspendler) für die Pendlerströme erwähnenswert.¹⁷

Mit rund 2.460 Einpendlern stellt Germersheim den Schwerpunkt der Einpendlerverflechtungen nach Speyer dar. Weitere bedeutsame Einpendlerströme lassen sich aus Ludwigshafen am Rhein (ca. 1.330 Einpendler), Bad Dürkheim (ca. 1.310 Einpendler), Mannheim (ca. 810 Einpendler), Neustadt a. d. W. (ca. 740 Einpendler), Karlsruhe (ca. 590 Einpendler) und Landau (ca. 440 Einpendler) feststellen¹⁸. Die Einpendlerströme sind vor allem aus dem nördlichen, nordwestlichen und südwestlichen Raum nach Speyer sehr prägnant, währenddessen Aus- sowie Einpendler aus dem östlichen und süd-östlichen Raum kaum vorhanden sind.

¹³ Bundesagentur für Arbeit: Eckwerte Arbeitsmarkt, Kreisfreie Stadt Speyer, Beschäftigte am Arbeitsort im zeitlichen Verlauf, Stand Juni 2021 <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Dashboard-Eckwerte-Arbeitsmarkt/Dashboard-Eckwerte-Arbeitsmarkt-Nav.html> [Zugriff 28.01.2022]

¹⁴ ebenda

¹⁵ Bundesagentur für Arbeit: Pendleratlas (Datenstand Juni 2020, Kreisfreie Stadt Speyer, Stand Juni 2021 <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> [Zugriff 28.01.2022]

¹⁶ ebenda

¹⁷ Bundesagentur für Arbeit: Pendleratlas (Datenstand Juni 2020, Kreisfreie Stadt Speyer, Stand Juni 2021 <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Angebote/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> [Zugriff 28.01.2022]

¹⁸ ebenda

4. Grundlage der Angebotskonzeption



Werktägliche Auspendler aus der Stadt Speyer (> 100 Auspendler)



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Januar 2022

Datengrundlage und Quellen:
Pendleratlas (Datenstand Juni 2020)
Bundesagentur für Arbeit, Rheinland-Pfalz
Stichtag 30.06.2020



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 8: Auspendler aus der Stadt Speyer



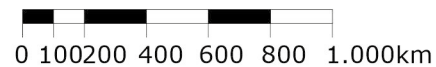
Werktägliche Einpendler in die Stadt Speyer (> 100 Einpendler)



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Januar 2022

Datengrundlage und Quellen:
Pendleratlas (Datenstand Juni 2020)
Bundesagentur für Arbeit, Rheinland-Pfalz
Stichtag 30.06.2020



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Abbildung 9: Einpendler in die Stadt Speyer

4. Grundlage der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage

Insgesamt nutzen in der Stadt Speyer an den Verkehrstagen

- ▶ Montag bis Freitag ca. 18.000 Fahrgäste
- ▶ Samstag ca. 9.000 Fahrgäste
- ▶ Sonn- und Feiertage 6.100 Fahrgäste den ÖPNV und den SPNV (Stand 2015).

Von den werktäglichen 18.000 Fahrgästen bzw. Fahrten sind rund 4.800 Fahrten (27 %) Binnenverkehr, welche ausschließlich innerhalb der Stadt stattfinden, und 13.200 Fahrten (73 %) haben ihre Quelle bzw. Ziel außerhalb Speyers¹⁹.

Die 4.800 Binnenverkehrsfahrten innerhalb des Stadtgebietes mit dem ÖPNV/SPNV entsprechen rund 0,1 Wegen pro Einwohner und Tag. Diese Nutzungsintensität im Binnenverkehr entspricht hochgerechnet einem Modal-Split-Anteil von rund 3 %.

Dieser Anteil am Verkehrsmarkt ist für eine Stadt dieser Größenordnung, auch unter Berücksichtigung der Nähe zu den Oberzentren und der augenscheinlich hohen Bedeutung des Radverkehrs, als leicht unterdurchschnittlich zu bewerten. Eine Mobilitätsbefragung in Speyer ergab 2019 einen Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 6 %²⁰. Dieser Wert bezieht ggü. dem oben genannten Wert die Verkehre mit ein, die nur ihren Start- oder Endpunkt in Speyer haben (Quell-/Zielverkehr).

Die höchste Nachfrage im Stadtgebiet haben die Linien

- ▶ 564/565 Speyer Nord – Iggelheimer Str./Austraße – Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke (rund 3.730 Fahrgäste)
- ▶ 563 Speyer Hbf./ZOB – Im Erlich – West – Postplatz – Süd – Vogelgesang (rund 1.280 Fahrgäste)
- ▶ 462 Speyer Neuland – Postplatz – West – Friedhofshalle – Hbf./ZOB (rund 880 Fahrgäste)

Die Linien 564 und 565 sind somit die Hauptträger des Stadtbusverkehrs und wickeln rund 50 % der Fahrgastnachfrage ab. Dagegen generieren die stündlich verkehrenden Linien 561, 566, 567 und 569 nur rund 6 % der Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr.

Tabelle 1 gibt die linienbezogene Nachfrage wider.

Räumliche Verteilung der Nachfrage

Am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ zeigt sich folgende räumliche Verteilung der Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr:

- ▶ rund 44 % der Fahrgastnachfrage ist in die Innenstadt (Achse Postplatz – Domplatz) als Quelle oder Ziel orientiert,
- ▶ rund 42 % der Fahrgäste sind zum Hbf./ZOB orientiert,
- ▶ dagegen haben rund 14 % der Fahrtbeziehungen eine andere Ausrichtung.

In der Summe aller täglichen Ein- und Aussteiger sind im Stadtbusverkehr die Haltestellen „Hbf./ZOB“ und „Bahnhofsvorplatz“ mit 2.890 Ein- und Aussteigern, „Postplatz“ mit 1.880 und „Domplatz“ mit 470 Ein- und Aussteigern die nachfragestärksten Haltestellen im Stadtgebiet²¹.

Die höchste Nachfrage besteht im Stadtverkehr auf den Linien 564/565 im Streckenabschnitt Bademaxx/DJK bis Postplatz sowie auf den Linien 562/563 im Streckenabschnitt Postplatz bis Kurt-Schumacher Straße. Auf diesen Streckenabschnitten wird durch Überlagerung der jeweiligen Linien ein Bedienungsangebot im (angenäherten) 15-Minuten-Takt erreicht, woraus die erhöhte Streckennachfrage resultiert.

¹⁹ Hinweis: Fahrten mit dem Stadtbus zum Hauptbahnhof und dortiger Umstieg auf die S-Bahn bzw. Fahrten in der Gegenrichtung wird als Quell-/Zielverkehr gewertet.

²⁰ BS Ingenieure: Stadt Speyer – Integriertes Verkehrskonzept – Haushaltsbefragung; Ludwigsburg 2020

²¹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Verbunderhebung 2015; Quell-Ziel-Matrix, 04.05.2015



Eine im Vergleich zu den anderen Stadtteilen überdurchschnittliche Fahrgastnachfrage zeigt Speyer-Nord. Hier besitzen sechs Haltestellen eine Frequentierung von jeweils über 100 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Eine unterdurchschnittliche Nachfragesituation ist dagegen in Speyer-Ost, in den Siedlungsgebieten, „Im Erlich“, „Mausbergweg“ und „Neuland“ (vorwiegend Einfamilienhäuser und Reihenhäuser) sowie in den Randbereichen des Stadtgebietes festzustellen.

Linie	Einsteiger pro Tag (Montag – Freitag Stadtgebiet)	Einsteiger pro Tag (Samstag Stadtgebiet)	Einsteiger pro Tag (Sonn-/Feiertag Stadtgebiet)
651	200	30	20
562	880	540	170
563	1.280	710	180
564/565	3.730	2.770	970
566	70	40	10
567	70	40	10
568	560	230	–
569	80	–	–

Tabella 1: Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr (Stand 2015)²²

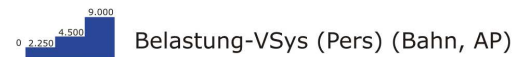
²² Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Verbunderhebung 2015; Quell-Ziel-Matrix, 04.05.2015

4. Grundlage der Angebotskonzeption



Werktägliche Nachfrage im SPNV in der Stadt Speyer

Anzahl Fahrgäste pro Werktag



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Mai 2017

Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013



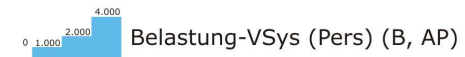
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 10: Werk tägliche Verkehrs nachfrage im Schienennetz



Werktägliche Nachfrage im ÖPNV in der Stadt Speyer

Anzahl Fahrgäste pro Werktag

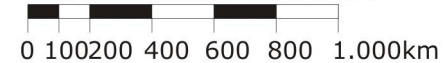


Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Mai 2017

Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

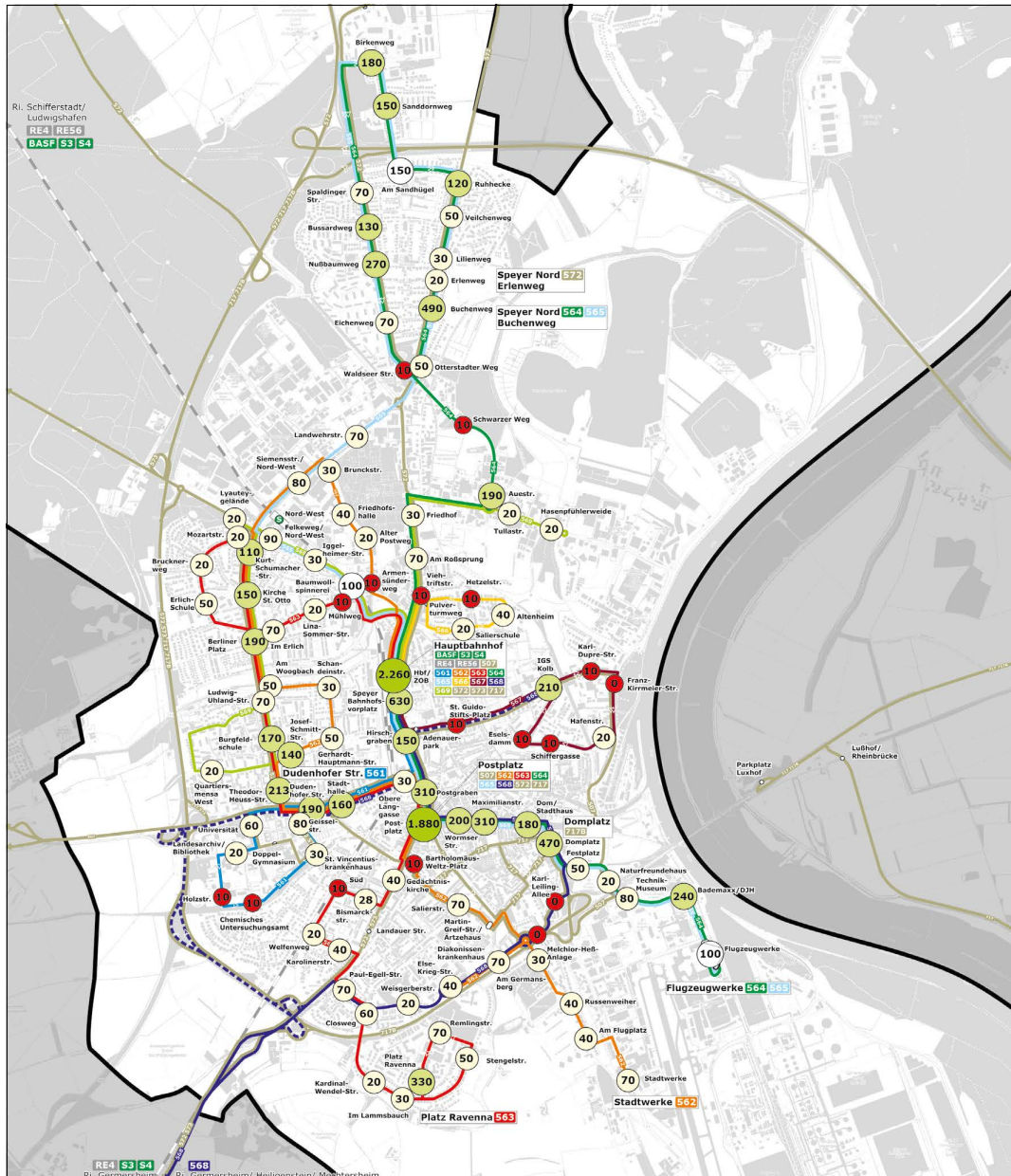


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Abbildung 11: Werk tägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz

4. Grundlage der Angebotskonzeption



Fahrgastzahlen Ein- und Aussteiger proTag (auf 10 gerundet)

- >0-10
- >1-100
- >100-1000
- >1000

- Stadtbuslinie
- Regionalbuslinie
- - - Linienabschnitt mit unregelmäßigem Bedienungsangebot
- Haltestelle
- D Richtungshaltestelle
- 564 Start- und Endhaltestelle
- SPNV-Linie/ Bahnhof
- S S-Bahn/ Bahnhof
- Stadtgrenze
- 30 Takt

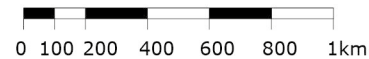
Datenquelle: VRN-Verbunderhebung 2015

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Februar 2022

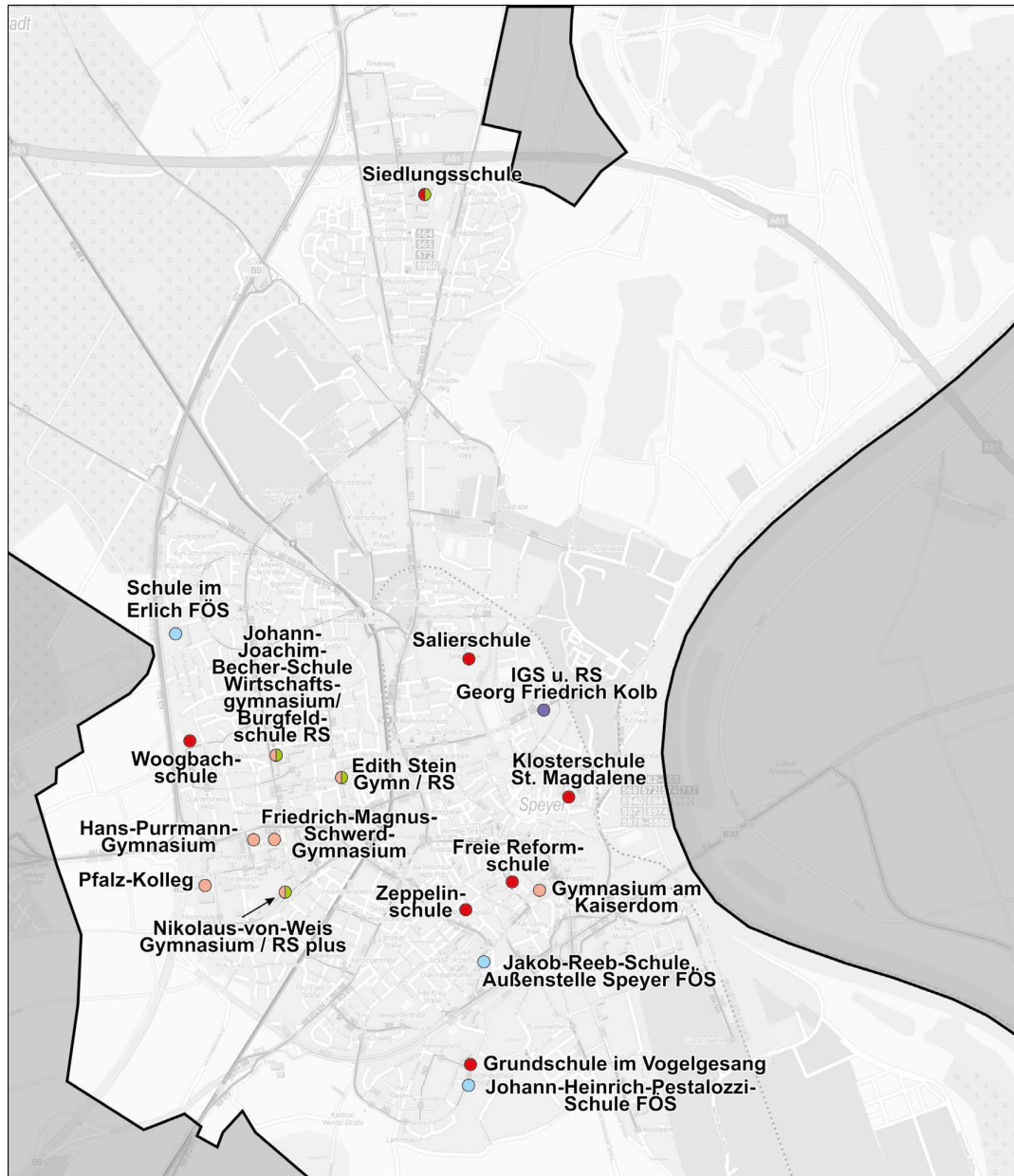
Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 12: Fahrgastnachfrage im Busnetz nach Haltestellen



Schulstandorte nach Schulzweig in der Stadt Speyer

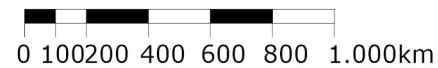
- Grundschule
- Realschule (RS)
- Gymnasium
- Integrierte Gesamtschule (IGS) und Realschule (RS)
- Förderschule

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: Februar 2022

Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 13: Schulstandorte in der Stadt Speyer



5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

Das Rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz (NVG) vom 03.02.2021 definiert in § 1, Abs. 2 folgende Zielsetzungen: *„Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt.“*

In § 4, Abs. 1 ist weiterhin geregelt: *„Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach Möglichkeit hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Reiseketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schienenpersonennahverkehr bildet dabei das Rückgrat des Verkehrssystems. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Das Angebot soll grundsätzlich an allen Wochentagen und abends vorgehalten werden. Das Weitere regelt der Landesnahverkehrsplan.“*

Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach § 5, Abs. 1 die Landkreise und kreisfreien Städte (Aufgabenträger). Die Wahrnehmung dieser Aufgaben wird laut § 6, Abs. 1 dem „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und dem für Speyer zuständigen „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ übertragen.

RegionalExpress Frankfurt am Main/Mainz-Karlsruhe (RE4)

Der RegionalExpress RE4 wird von der DB Regio AG, Region Mitte betrieben. Sowohl nach Frankfurt am Main/Mainz als nach Karlsruhe wird von Speyer mit dem RE4 ein 120-Minuten-Takt gewährleistet. Werktags verkehrt der RegionalExpress zwischen 6:30 – 21:15 Uhr, am Wochenende zwischen 8:45 – 21:15 Uhr.

S-Bahn RheinNeckar (S3 und S4)

Das S-Bahn-System bildet das Rückgrat des SPNV in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die S-Bahnlinien S3 und S4 werden von der DB Regio AG, Region Mitte betrieben. Beide Linien unterscheiden sich im Linienverlauf in nördlicher Fahrtrichtung unwesentlich voneinander, lediglich die S3 verkehrt über Mannheim und Heidelberg bis nach Karlsruhe, währenddessen die Endstation der S4 im Bruchsal ist. In Fahrtrichtung Süden endet die S4 in Germersheim. Die S4 fährt ab Germersheim als S33 weiter über Graben-Neudorf nach Bruchsal.

Beide S-Bahnlinien verkehren im 60-Minuten-Takt zwischen 4:30 – 00:00 Uhr, durch eine Überlagerung der 60-Minuten-Takte wird ein angenäherter 30-Minuten-Takt erreicht. Ergänzend verkehren bedarfsorientiert die S44 direkt in die BASF in Ludwigshafen sowie Einzelfahrten über Germersheim hinaus in/aus Richtung Wörth.

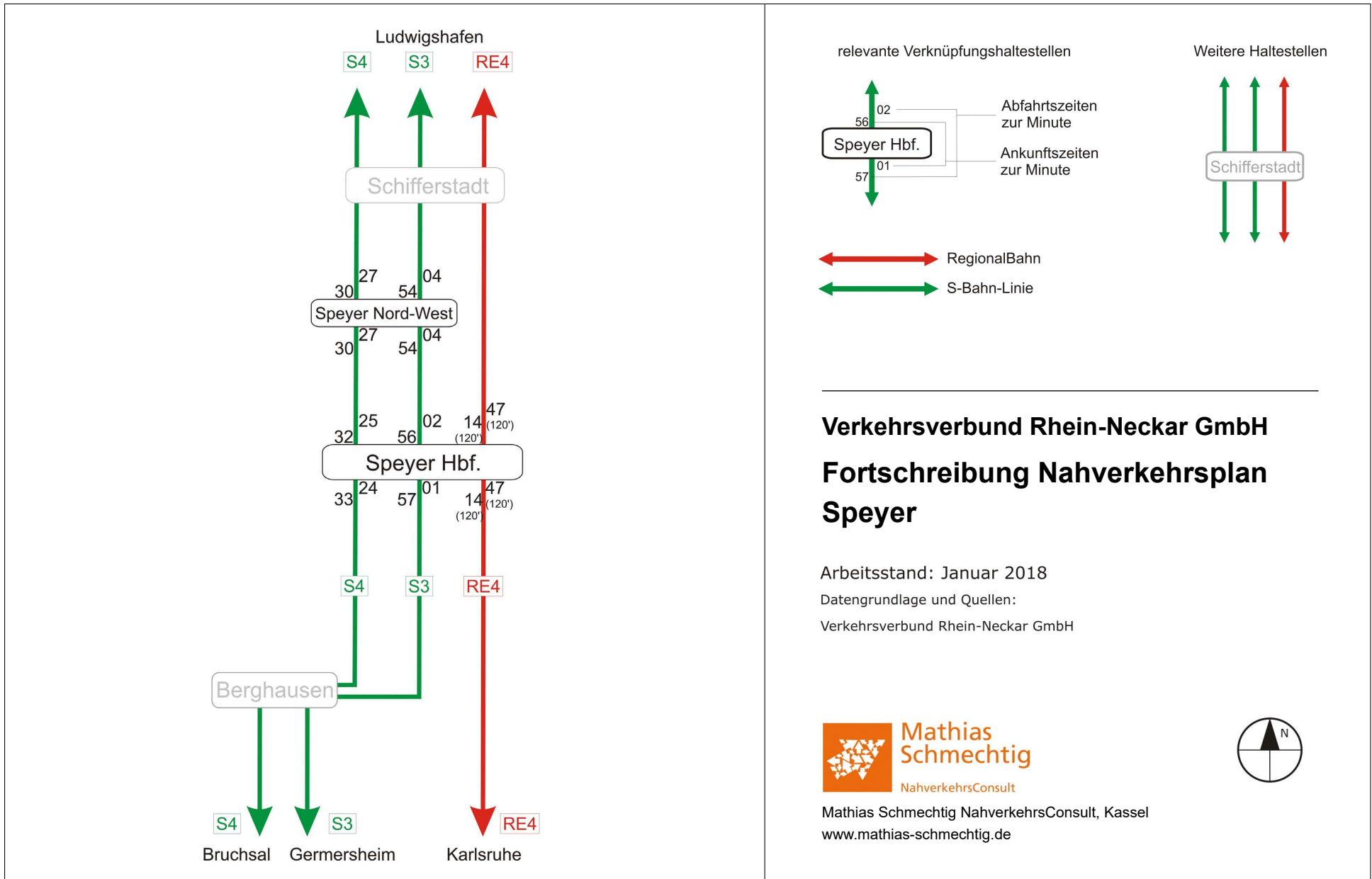
Die Erreichbarkeit der Hauptbahnhöfe der relevanten Oberzentren im SPNV stellt sich von Speyer in folgender Qualität dar:

- ▶ Der Hauptbahnhof Ludwigshafen wird mit der S3 in rund 20 Minuten erreicht, die S4 fährt bis nach Ludwigshafen 21 bis 23 Minuten.
- ▶ Der Hauptbahnhof Mannheim ist mit der S3 in rund 25 Minuten erreichbar, die S4 benötigt bis nach Mannheim rund 28 Minuten.

Für die Linie S3 ist ab Dezember 2023 montags bis freitags eine stündliche Verlängerung ab Germersheim über Wörth nach Karlsruhe Hbf vorgesehen.

Name	Streckenführung	Grundtakt			Zielhorizont
		Mo.-Fr.	Sa.	So. und Ft.	
RE4	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Speyer – Karlsruhe	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	erreicht
S3/S4	Germersheim – Speyer – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal –(Karlsruhe)	≈ 30-Min-Takt	≈ 30-Min-Takt	≈ 30-Min-Takt	erreicht

Tabelle 2: SPNV-Angebot (Regelverkehr) in der Stadt Speyer





5.2 Stadtbus

Strategische Grundlage des neuen Stadtbuskonzeptes ist die am 16.09.2021 vom Stadtrat Speyer beschlossene „Zielvariante B“. Diese verfolgt unter dem Label „Stadtbussystem mit nennenswertem Ausbau“ folgende Ausrichtung: „Das Stadtbussystem wird, mit dem Ziel eines Fahrgastzuwachses um 50%, vorrangig in Stadtbereichen und/oder zu Zeiten mit signifikanten Wachstumspotenzialen ausgebaut (auch in Stadtentwicklungsgebieten). Für diese Verkehrs- und klimapolitisch wirksamen Mehrleistungen erfolgt eine zusätzliche Finanzierung. Der Modal-Split-Wert kann um 1,5-%-Punkte erhöht werden.“

Die Umsetzung soll im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels „Speyer“ zum Dezember 2023 erfolgen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Das Liniennetz des Linienbündels „Speyer“ wurde im Zeitraum Herbst 2020 bis Anfang 2022 gutachterlich überplant sowie in einem umfassenden Verfahren mit der Bürgerschaft und den politischen Gremien abgestimmt. Der Stadtrat Speyer hat in mehreren Sitzungen (letztmalig am 10.02.2022) Beschlüsse zur Neukonzeption der Stadtbuslinien gefasst. Das Konzept beinhaltet eine weitgehende Neustrukturierung des Liniennetzes. Die Liniennummern wurden im Zuge dieser Neuplanung neu strukturiert.

Die Haltestelle „Postgraben“ wird zukünftig die Funktion einer systembedeutsamen Verknüpfungshaltestelle übernehmen. Die bisher am Postplatz abgewickelten Verknüpfungen werden an diese Haltestelle verlagert.

Die **Kernelemente** des neukonzipierten Stadtbusnetzes sind folgende Linien (Taktfolge jeweils für Haupt- und Normalverkehrszeit):

- ▶ Linie 561: Hauptbahnhof – Postgraben – Domplatz – Flugzeugwerke (7,5-Minuten-Takt; entspricht dem bis 2014 in Betrieb gewesenem City-Shuttle)
- ▶ Linien 562/563: Speyer-Nord – Hauptbahnhof – Postgraben – Platz Ravenna bzw. Stadtwerke mit Weiterführung in das Industriegebiet-Süd (Einzellinien im 15-Minuten-Takt, überlagert zum 7,5-Minuten-Takt; in Speyer-Nord beide Linien als gegenläufige Ringlinie)
- ▶ Linie 564: Hauptbahnhof – Iggelheimer Straße – Berliner Platz – Dudenhofer Straße – Postgraben – Hauptbahnhof (gegenläufige Ringlinie im 15-Minuten-Takt; in den Überlagerungsabschnitten der Ringlinie alternierender 7,5-Minuten-Takt)
- ▶ Linie 565: Hauptbahnhof – Alte Ziegelei – Festplatz – Salierstraße – Postgraben – Hauptbahnhof (gegenläufige Ringlinie im 30-Minuten-Takt; in den Überlagerungsabschnitten der Ringlinie alternierender 15-Minuten-Takt).

Die Linien 564 und 565 sollen betrieblich im Umlauf als „gegenläufige Acht“ verknüpft werden, so dass umsteigefreie Fahrtbeziehungen zwischen Speyer-Ost und Speyer-West angeboten werden können.

Ergänzt werden diese Kernlinien von den als Erschließungslinien fungierenden Linien 566, 567 und 569 (siehe Abbildung 17). Die Linie 566 übernimmt in Speyer-West mit mäandrierender Führung die Erschließung der Wohnquartiere östlich und westlich der Achse Theodor-Heuss-Straße – Kurt-Schumacher-Straße.

Die Linie 567 bindet das Industriegebiet Auestraße an. Die Linie 569 dient insbesondere der Anbindung der Hochschule und der Schulen an der Dudenhofer Straße an Hauptbahnhof und ZOB.

Die Linie 568 ist weiterhin die nahezu unveränderte Nachbarortslinie nach Römerberg. Diese führt jedoch zukünftig nicht mehr über Domplatz und Maximilianstraße, sondern über die Hilgardstraße. Diese Anpassung soll mit einer reduzierten Umlaufzeit ein effizienteres und stabileres Betriebskonzept ermöglichen.

Erweitert wird die Bedienung im Abendverkehr (Rahmenzeitfenster 20 bis 24 Uhr). Die Linien 561 bis 565 verkehren in dieser Verkehrszeit im 15-Minuten-Takt (Linien 561 und 562/563) bzw. im 30-/60-Minuten-Takt (Linien 564 und 565).

In der Gesamtbetrachtung kann festgestellt werden, dass mit dem neuen Stadtbuskonzept die bereits bestehende hohe Erschließungswirkung in Speyer noch ausgebaut werden kann. Neu erschlossen wird das Industriegebiet-Süd sowie der östliche Bereich des Industriegebietes Auestraße. Eine völlig neue Qualität erreicht die Bedienungsqualität. Der 15-Minuten-Takt wird in weiten Teilen des Stadtgebietes zum Standard. In der Nord-Süd-Relation wird von Speyer-Nord über Hauptbahnhof und Postplatz bis zum Diakonissen-Krankenhaus tagsüber ein 7,5-Minuten-Takt aufgebaut. Die Linie 561, der ursprüngliche City-Shuttle, verkehrt dazu kompatibel ebenfalls im 7,5-Minuten-Takt.

Da die bisher durchgehende Verbindung Speyer-Nord in die Fußgängerzone und weiter über Domplatz bis Flugzeugwerke im neuen Konzept nicht mehr vorhanden ist, wird ein modifiziertes Verknüpfungskonzept für diese Fahrtrelation erforderlich.

Vorgesehen wird eine Verknüpfung zwischen den tagsüber jeweils im 7,5-Minuten-Takt fahrenden Linien 561 und 562/563

- ▶ in Nord-Süd-Richtung auf dem Bahnhofsvorplatz
- ▶ und in Süd-Nord-Richtung am Postgraben.

Störfall- und Verspätungskonzept

Während der Betriebszeiten des Tagesverkehrs (6 bis 20 Uhr) ist am ZOB die Stationierung eines Einsatzfahrzeuges (mit Einsatzfahrer) vorgesehen, welches im Falle von Verspätungen unmittelbar zur Sicherstellung eines pünktlichen Betriebes zum Einsatz gebracht werden soll.

Option der Erweiterung des Liniennetzes

Das hier dargestellte Liniennetz soll im Dezember 2023 in Betrieb gehen. Die Einführungsphase in 2024 soll mit einer Evaluierung, insbesondere im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit, die Fahrgastakzeptanz und auf die Betriebsqualität, begleitet werden.

Sollte sich im System eine ausreichende Betriebsqualität zeigen und ausreichende Reservefahrzeiten zur Verfügung stehen, könnte bspw. die Linie 566 von der Auestraße in Richtung Industriefhof (ggf. Wendeschleife über Ziegelofenweg und Eselsdamm) verlängert werden.

Weiterhin ist die Anpassung und ggf. Erweiterung des Stadtbussystems im Kontext mit der Implementierung eines gesamtstädtischen Park-and-Ride-Konzeptes zu prüfen.

Fahrzeugkonzept

Im Stadtbusverkehr (Linien 561 bis 567 sowie 569) werden zukünftig entsprechend der Beschlüsse des Stadtrates vom 16.09.2021 ausschließlich Batteriebusse eingesetzt. Das Ladekonzept sieht eine Depotladung vor (Aufladen nachts und Zwischenladung im Tagesverlauf).

Das Fahrzeugkonzept sieht zwei Fahrzeugtypen vor:

- ▶ Midibusse auf der Linie 561 (Hintergrund: gewünschte Befahrung der Fußgängerzone mit kleineren Bussen),
- ▶ Standardlinienbusse auf den anderen Linien.

Verknüpfungspunkte

Der regionale Verknüpfungspunkt in Speyer ist der Hauptbahnhof/ZOB. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV ist er auch der zentrale Verknüpfungspunkt zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr.

Im Stadtbussystem werden die Haltestellen ZOB/Bahnhofsvorplatz und „Postgraben“ die systembedeutsamen Verknüpfungshaltestellen darstellen.

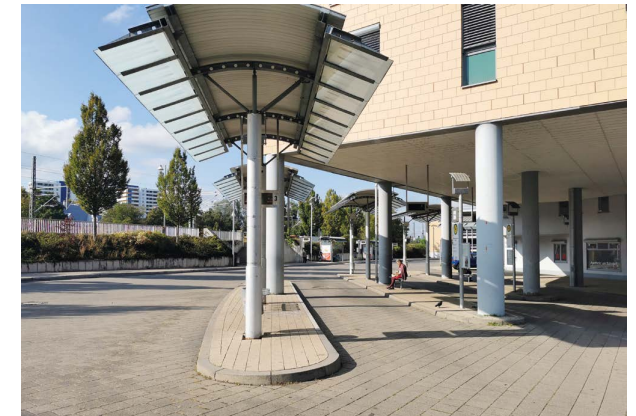


Abbildung 15: ZOB Speyer



Abbildung 16: Haltestelle Postgraben

5. Angebotskonzeption

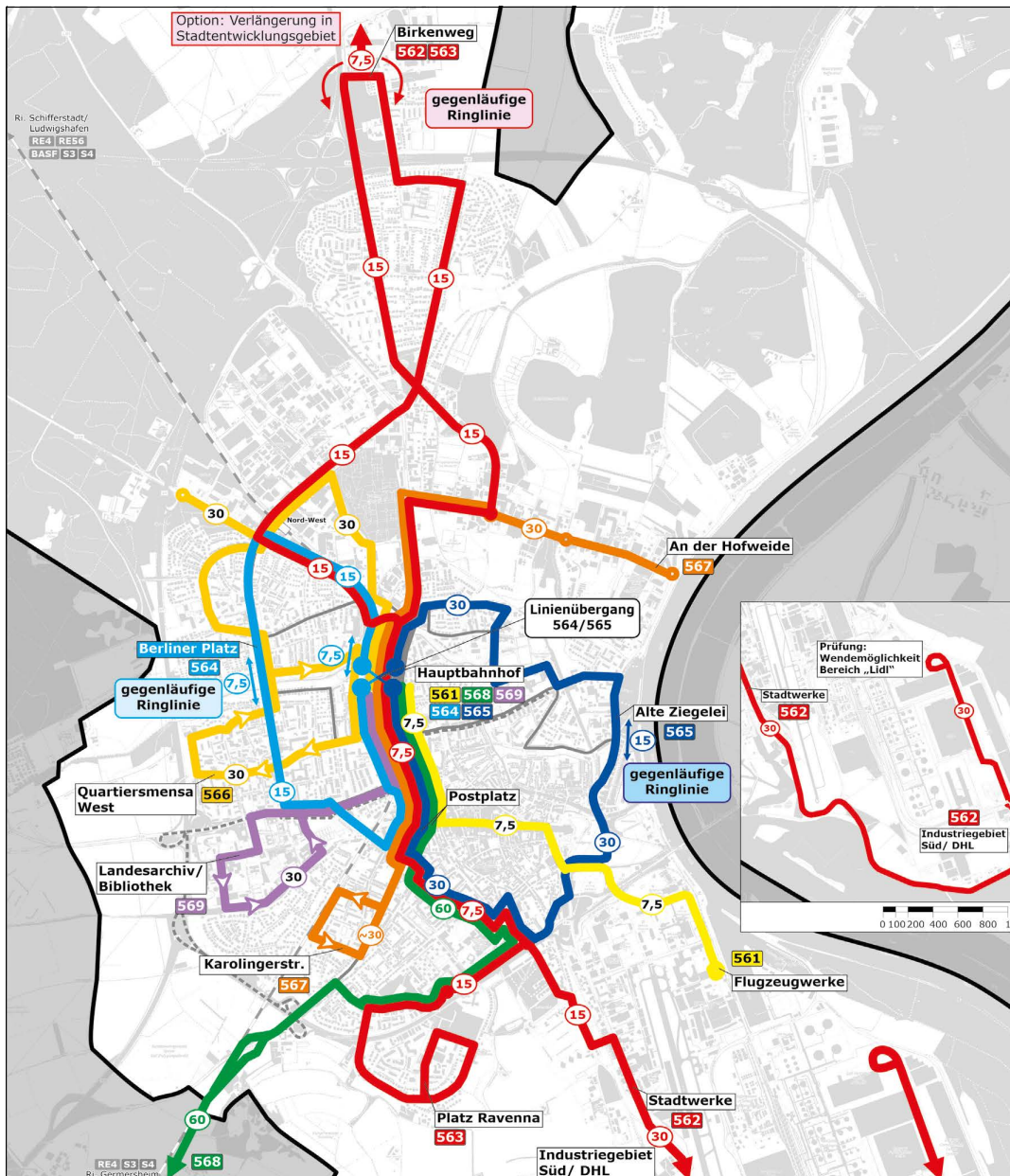


Linie	Verkehrstag „Montag bis Freitag“ (Taktfolge in Minuten)		Verkehrstag „Samstag“ (Taktfolge in Minuten)		Verkehrstag „Sonn- und Feiertag“ (Taktfolge in Minuten)	
	Tagesverkehr 05:30 – 20:00 Uhr*	Abendverkehr 20:00 – 24:00 Uhr*	Tagesverkehr 06:30 – 18:00 Uhr*	Abendverkehr 18:00 – 24:00 Uhr*	Tagesverkehr 09:00 – 18:00 Uhr*	Abendverkehr 18:00 – 20:00 Uhr*
561	7,5	15	7,5	15	7,5	15
562/563	2 x 15 (Überlagerung zum 7,5-Minuten-Takt)	2 x 30** (Überlagerung zum 15-Minuten-Takt)	2 x 15 (Überlagerung zum 7,5-Minuten-Takt)	2 x 30** (Überlagerung zum 15-Minuten-Takt)	2 x 30 (Überlagerung zum 15-Minuten-Takt)	2 x 60** (Überlagerung zum 30-Minuten-Takt)
564	15	30	15	30	30	60
565	7,5	15	7,5	15	7,5	15
566	30	–	30	–	–	–
567	30	–	30	–	–	–
562/563	60 (+ Zusatzfahrten im Schulverkehr)	Abendfahrt stadtauswärts nach 22 Uhr	60	Abendfahrt stadtauswärts nach 22 Uhr	–	–

* Zeitfenster als Rahmenvorlage der Mindestbedienung

** Linien 562/563 bis 00:30 Uhr

Tabella 3: Eckwerte der Bedienung im neuen Stadtbusnetz



Vorzugsvariante für Umsetzung Dezember 2023

- 561 City-Shuttle (Midibus)
- 562 563 Nord-Süd-Linie (Standardlinienbus)
- 564 „gegenläufige Acht“ Linienweg (Standardlinienbus)
- 566 567 Erschließungslinien (Standardlinienbus)
- 568 Linie 568 Hauptlinienweg (Standardlinienbus)

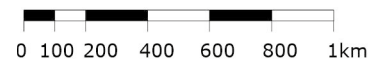
- Stadtbuslinie (Linienführung im Bestand)
- Linienabschnitt Bestand mit unregelmäßigem Bedienungsangebot
- 561 Start- und Endhaltestelle
- SPNV-Linie/ Bahnhof
- S-Bahn/ Bahnhof
- Stadtgrenze

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: März 2022

Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
OpenStreetMap, 11.2021



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 17: Liniennetz neues Stadtbusnetz



5.3 Bedarfsverkehr

Der heute in Speyer bestehende Bedarfsverkehr (AST-Verkehr im Früh- und Abendverkehr) soll im Kontext mit dem neuen Stadtbuskonzept zeitlich erweitert werden. Der neue Bedarfsverkehr wird dabei in Verkehrsräumen bzw. zu Verkehrszeiten vorgesehen, in denen der Stadtbus nicht fährt. Es soll keine Bedienungskonkurrenz zwischen Stadtbus und Bedarfsverkehr entstehen. Dieser Bedarfsverkehr ist als Weiterentwicklung des bestehenden AST als „AST 2.0“ vorgesehen und soll den Anforderungen eines „Linienbedarfsverkehrs“ nach § 44 Personenbeförderungsgesetz entsprechen. Dieser Verkehr soll folgende Merkmale aufweisen:

- ▶ fahrplangebunden (hinterlegter Fahrplan)
- ▶ Betriebsdurchführung durch Bus-, Taxi- oder Mietwagenunternehmen
- ▶ Betriebskonzept wird auf die Möglichkeit der Verkehrserbringung mit vorhandenen Fahrzeugen ausgelegt (z. B. Taxen),

Weitere Merkmale sollen eine Annäherung an die Systemvorteile eines (fahrplanfreien, app-gesteuerten) On-Demand-Verkehrs (ODV) gewährleisten:

- ▶ Verdichtung der Fahrtverfügbarkeit: Fahrplan mit 30-minütigen Fahrtmöglichkeiten
- ▶ Verkürzung der Voranmeldezeit: Voranmeldung bis spätestens 15 Minuten vor gewünschter Fahrplanzeit möglich
- ▶ flächenhafte Verfügbarkeit: Ausweisung weiterer Einstiegshalte (ggf. als virtuelle Haltepunkte)
- ▶ neue Buchungsmöglichkeiten: Bestellung über App²³

Folgende Einsatzfelder sind vorgesehen:

- ▶ **Tagesverkehr:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbus, verkehrt in den nicht erschlossenen Gebieten; Fahrten von den/in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete; Verkehrszeiten: Mo – Fr 6 bis 20 Uhr, Sa 7 bis 20 Uhr und So 9 bis 18 Uhr
- ▶ **Frühverkehr:** als zeitliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr; Fahrten im gesamten Stadtgebiet; Verkehrszeiten: Mo – Fr 4 bis 6 Uhr, Sa 4 bis 7 Uhr und So 5 bis 9 Uhr

- ▶ **Abendverkehr:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten; Verkehrstage: Montag bis Samstag; Fahrten von den/in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete; Verkehrszeiten: 20:00 bis 00:30 Uhr (letzte S-Bahn)
- ▶ **Tagesverkehr am Sonntag/Feiertag:** 09:00 bis 18:00 Uhr; Fahrten von den/in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete
- ▶ **Abendverkehr am Sonntag/Feiertag:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten 18:00 bis 20:00 Uhr²⁴; Fahrten von den/in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete
- ▶ **Nachtverkehr am Wochenende:** neues, flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet; Nächte Fr/Sa und Sa/So sowie Nächte vor Feiertagen; 00:00 bis 04:00/05:00 Uhr; Startpunkt einer AST-Fahrt (von dort Fahrt zum Ziel): Hauptbahnhof, Postplatz, Maximilianstraße, sonstige nachtverkehrsrelevante Einrichtungen

²³ Hierzu bietet die VRN GmbH eine entsprechende Lösung mit einer Buchung für den Fahrgast direkt aus der Mobilitätsauskunft online oder per App an; zudem werden hierbei die telefonischen Buchungen über die VRN-Hotline abgewickelt.

²⁴ Hinweis: Stadtbuse 561, 562/563 und 564 fahren bis ca. 20 Uhr



5.4 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschafts-politisches Ziel. 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.“

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch ausschließlich für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen²⁵.

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behinderten-gerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“).

Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, somit auch hochbetagte Nutzer, gehörlose, blinde und sehbehinderte Personen, greifbehinderte Personen oder Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung. Für diese ist der ÖPNV zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung auffindbar, zugänglich und nutzbar zu machen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist. Hierbei ist das Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur, ÖPNV-Fahrzeugen, Informations- und Kommunikationsgestaltung sowie des Betriebs und Dienstleistungen unabdingbar.

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
reisebedingt	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen		altersbedingt	Sprachunkundige Menschen
			Ältere Menschen
			Kleinkinder

Tabelle 4: Formen der Mobilitätseinschränkung

²⁵ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014



Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Der VRN hat deshalb als Unterstützung zur Umsetzung der Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet²⁶. Dort sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Die Gestaltung barrierefreier Haltestellen wird durch die bauliche Umgebung, betrieblichen Erfordernisse sowie die eingesetzten Fahrzeuge bestimmt²⁷. Anforderung für einen barrierefreien Zustieg von Haltestellen ins Fahrzeug ist, den Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestellenkante so gering wie möglich zu halten²⁸. Der stufenfreie Ein- und Ausstieg ist weiterhin von diversen Faktoren abhängig:

Fahrzeugtyp: je nach Fahrzeugtyp (Standardlinienbus, Midi-bus, Sprinter etc.) ist sowohl die Fahrzeuglänge als auch die Fahrzeughöhe ausschlaggebend für die Höhe des Bordes. So ist bei Kleinbussen aufgrund ihrer meist nach außen schwenkenden Türen eine Bordsteinhöhe von maximal 18 cm zulässig²⁹.

Haltestellenform und Umfeld: Bordsteinhöhen größer 18 cm verursachen beim Überstreichen des Bordes Schäden am Fahrzeug. Der VRN empfiehlt daher eine Bordsteinhöhe von 18 cm in seinem Leitfaden als Standardhöhe für einen „barrierearmen“ Ein- und Ausstieg. Nur mit Bordsteinhöhen von über 21 cm oder größer kann die Reststufe so gehalten werden, dass Rollstuhlfahrer selbständig ohne Rampeneinsatz ein- und ausfahren können. Bordsteinhöhen von 21 cm empfehlen sich in Verbindung mit der Ausbildung als Buskaps vorrangig bei stark frequentierten Haltestellen oder Haltestellen, welche regelmäßig von Rollstuhlfahrern benutzt werden³⁰.

Größe der Aufstellfläche: Für Rollstuhlfahrer ist an der Haltestelle eine Aufstellfläche von mindestens 1,5 x 1,5 m notwendig. Bei einer Gehwegbreite zwischen 1,5 – 2,5 m ist eine Bordsteinhöhe von 21 oder 24 cm vorzusehen, da hier der Einsatz einer Klapprampe nicht möglich ist.

Bei einer Tiefe ab 2,5 m sind auch Bordsteinhöhen ab 18 cm zulässig, da hier auch unter Verwendung einer Klapprampe noch genügend Rangierfläche für den Rollstuhlfahrer besteht³¹.

Bewertung der Ist-Situation

Im Stadtverkehr der Stadt Speyer werden durchgängig Niederflurfahrzeuge eingesetzt, sodass die Barrierefreiheit fahrzeugseitig aufgrund von Kneeling und Klapprampen gewährleistet wird. Mit Kneeling kann ein Absenken des Fahrzeuges um 7 bis 9 cm erreicht werden, sodass mit Ergänzung eines entsprechenden Hochbordes zwischen 18 und 24 cm ein nahezu stufenfreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann. Ergänzend zum Kneeling kommen manuell bedienbare Klapprampen zum Einsatz³².



Abbildung 18: Haltestelle „Postgraben“ – kein niederflurgerechter Ausbau, Bus kann deshalb nicht spaltfrei an den Bordstein anfahren

²⁶ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016

²⁷ ebenda, Seite 8

²⁸ ebenda, Seite 14

²⁹ ebenda, Seite 9

³⁰ ebenda, Seite 17

³¹ ebenda, Seite 18

³² Ausnahme: Linie 569/siehe auch Seite 74



Die Bewertung der Barrierefreiheit der Haltestellen erfolgte einheitlich anhand der im Herbst 2015 durchgeführten Bestandserfassung mit den Kriterien Erreichbarkeit/Zugänglichkeit der Haltestelle, Ausgestaltung des Hochbordes sowie die Ausstattung der Haltestelle mit taktilen Leitsystemen (Bodenindikatoren).



Abbildung 19: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen in der Stadt Speyer (Stand 2015)

Eine ausreichende Zugänglichkeit der Haltestellen durch abgesenkte Bordsteine oder Rampen im Nahbereich ist in Speyer bei einem Großteil (97 %) der Haltestellen gewährleistet.

Überquerungshilfen wie Fußgängerampeln oder Fußgängerüberwege sind in Speyer hingegen bei 65 % der Haltestellen nicht vorhanden.

In Speyer wurde 2015 lediglich an den Haltestellen „Hbf./ZOB“ mit 18 cm, „Josef-Schmitt-Straße“ mit 20 cm und „Diakonissenkrankenhaus“ mit 21–23 cm ein stufenloser Ein- und Ausstieg gewährleistet (Stand Herbst 2015). Taktile Bodenindikatoren sind in Speyer an den Haltestellen „Josef-Schmitt-Straße“, „Baumwollspinnerei“, „Iggelheimer Str.“ und „Verwaltungshochschule“ vorzufinden. Aufmerksamkeitsfelder finden sich in Speyer an den Haltestellen „Verwaltungshochschule“ und „Josef-Schmitt-Straße“.

Von insgesamt 196 Richtungshaltestellen war somit in 2015 nur die Haltestelle „Martin-Greif-Str./Ärztelhaus“ vollständig barrierefrei mit den Kriterien

- ▶ Bordsteinhöhe
- ▶ Breite Aufenthaltsfläche
- ▶ Zugänglichkeit, abgesenkter Bordstein
- ▶ Bodenindikatoren

in beiden Fahrtrichtungen ausgebaut.

Besonders problematisch für die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV ist die Situation im Stadtzentrum. Hier führten die Anforderungen der Stadtgestaltung bisher zu prägenden Kompromissen im Haltestellenausbau. Im Ergebnis sind die nachfragestärksten Haltestellen in der Fußgängerzone, am Postplatz und am Domplatz (Shared Space-Bereich) nicht barrierefrei.



Abbildung 20: Haltestelle Maximilianstraße



Abbildung 21: Haltestelle Postplatz

5. Angebotskonzeption

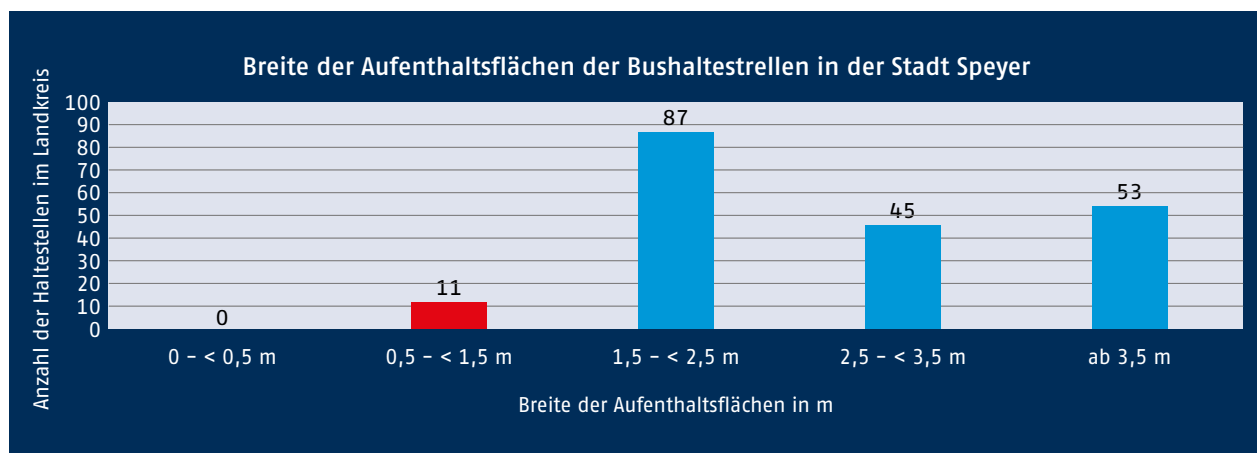
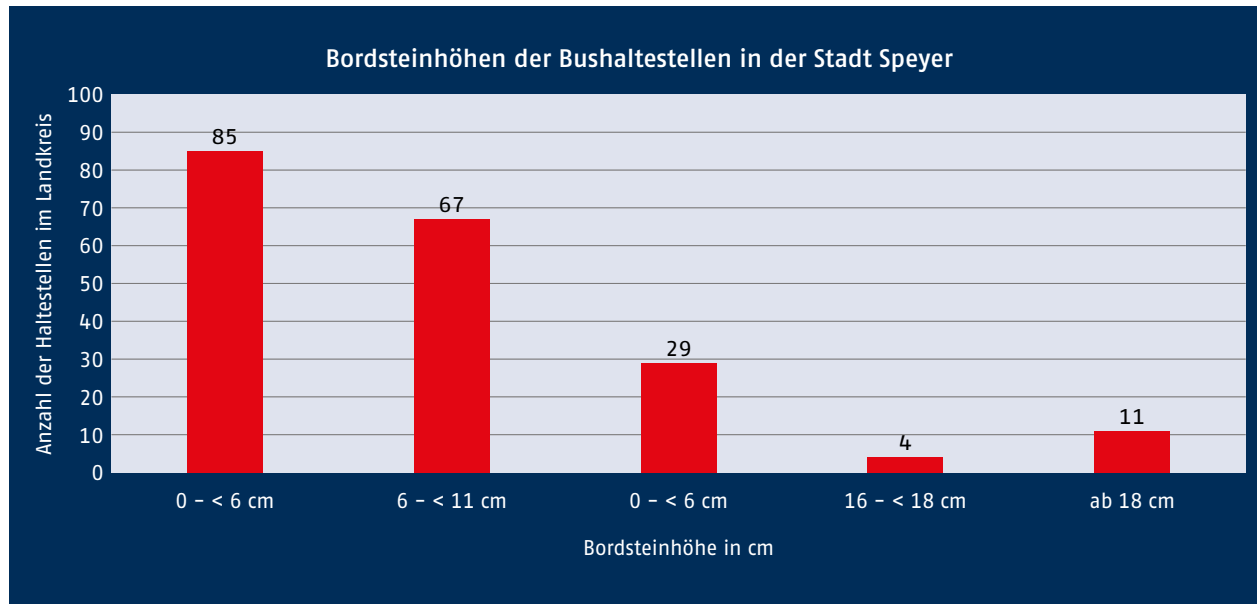


Abbildung 22: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen in der Stadt Speyer



Abbildung 23: ZOB

Der ZOB, 2001 zum damaligen „Stand der Technik“ gebaut, ist nach heutigen Standards als „nicht barrierefrei“ zu bewerten. Hier sind die Bussteige zu schmal (somit für Rollstuhlnutzende nicht befahrbar) und es sind keine taktilen Leitsysteme vorhanden. Auf Grund der zentralen Bedeutung als Umsteigepunkt wird dringender Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Situation im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung gesehen.

Nach der Erfassung in 2015 wurden folgende Haltestellen nach den VRN-Standards ausgebaut:

- ▶ 2017: Martin-Greif-Straße/Ärztehaus, Hirschgraben, Lyanteygelände und Quartiersmensa West,
- ▶ 2018 Friedhof und Hirschgraben,
- ▶ 2019/2020: Lina-Sommer-Straße,
- ▶ 2020: Weisgerberstraße,
- ▶ 2021: Adenauerpark und Altenheim.

In 2022 ist der Ausbau der Haltestellen Buchenweg, Erlengweg, Diakonissenkrankenhaus und Stadthalle vorgesehen. Weitere zehn Haltestellen sind in Planung. Der Haltestellenausbau hat in Speyer somit deutlich an Tempo gewonnen.



Abbildung 24: Haltestelle „Hirschgraben“ (stadtauswärts) – barrierefreier Ausbau

Kategorisierung der Haltestellen (Bewertung des Handlungsbedarfes)

Für die Bewertung des Handlungsbedarfes zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen hat der VRN eine verbundweit einheitliche Systematik zur Kategorisierung der Haltestellen erstellt. Auf Basis der durchgeführten Bestandsaufnahme der Haltestellenausstattung (Herbst 2015) erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen unter Ansatz der Parameter

- ▶ Nachfrage (Ein- und Aussteiger im Jedermannverkehr),
- ▶ Lage der Haltestelle im Ort,
- ▶ Netzhierarchie,
- ▶ Umsteigemöglichkeiten und
- ▶ relevante Einrichtungen.

Nach Bewertung der Haltestellen unter den gegebenen Parametern werden die Haltestellen in vier Kategorien eingestuft:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau

Die Bewertung erfolgte ausschließlich aus Sicht des Handlungsbedarfes. Randbedingungen, wie städtebauliche Kriterien oder ob eine Haltestelle erst in den letzten Jahren aus- oder umgebaut wurde, bleiben unberücksichtigt.

Unter Anwendung der vom VRN definierten Kriterien ist an folgenden Haltestellen der Ausbau „zwingend erforderlich“ (Kategorie A):

- ▶ Bademaxx/DJH
- ▶ Domplatz (Shared Space)
- ▶ Domplatz/Stadthaus (Fußgängerzone)
- ▶ Hauptbahnhof
- ▶ Maximilianstraße (Fußgängerzone)
- ▶ Postgraben
- ▶ Postplatz (Fußgängerzone)
- ▶ Wormser Straße (Fußgängerzone)

Der ZOB am Hauptbahnhof besitzt wegen seiner zentralen Lage im Netz und seines hohen Fahrgastaufkommens die „Schlüsselfunktion“ zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Speyer.

Priorisierung des Halstellenausbaus

Auf Grundlage der Haltestellenkategorisierung im Hinblick auf den Handlungsbedarf erfolgte die Festlegung der zeitlichen Rangfolge (Priorisierung), welche den Rahmen für den angestrebten barrierefreien Ausbau festlegt (siehe Anhang Nr. 8.2).

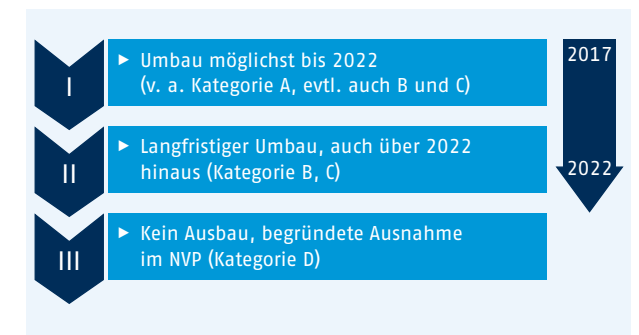


Abbildung 25: Haltestellenpriorisierung



Priorisierung des Haltestellenausbaus

Das im Rahmen des NVP aufgebaute Haltestellenkataster ist nach Beschluss des Nahverkehrsplans vom Aufgabenträger dauerhaft zu pflegen und zu aktualisieren. Das Haltestellenkataster kann unter anderem auch als Controllinginstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden.

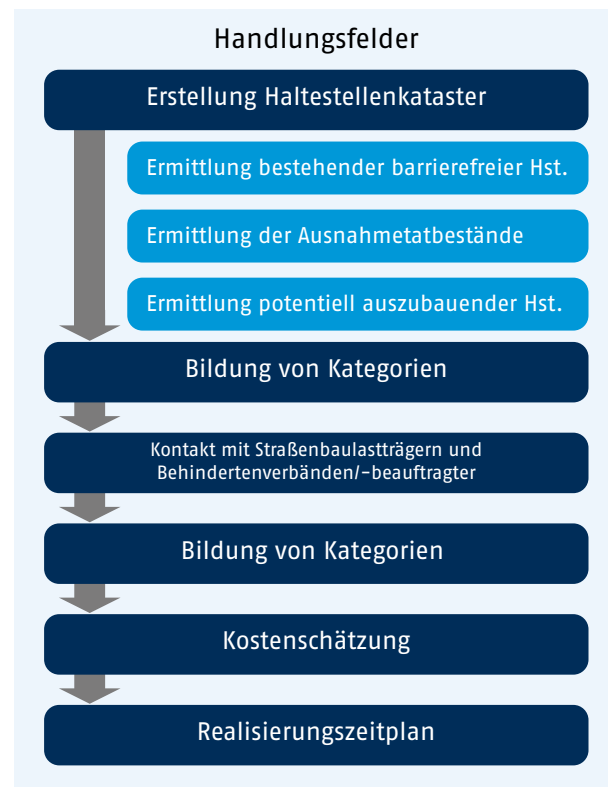


Abbildung 26: Prozesse zur Schaffung barrierefreier Haltestellen

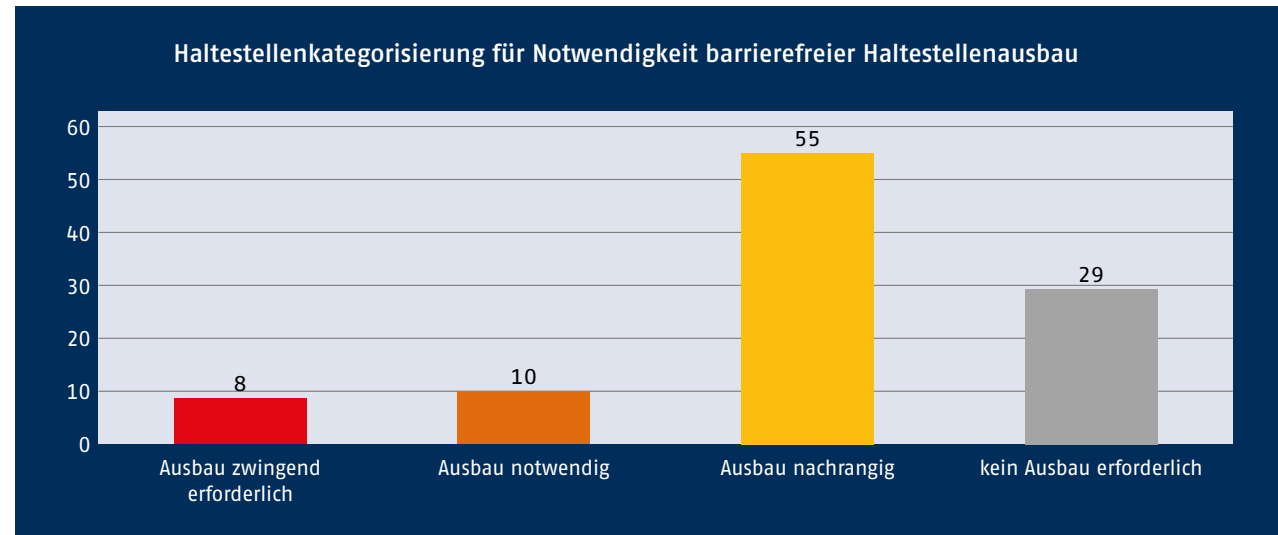


Abbildung 27: Notwendigkeit barrierefreier Haltestellenausbau nach Haltestellenkategorisierung



Haltestellenkategorisierung in der Stadt Speyer

Notwendigkeit barrierefreier Haltestellenausbau

- kein Ausbau erforderlich
- Ausbau nachrangig
- Ausbau notwendig
- Ausbau zwingend erforderlich
- ...
- ⊗ im neuen Busnetz nicht mehr angefahrte Haltestellen
- in den Jahren 2017 ff neu ausgebaute Haltestellen
- neu eingerichtete Haltestelle in Folge des neuen Stadtbuskonzeptes

Bewertungskriterien (VRN - Systematik)

- Nachfrage (Ein- und Aussteiger)
- Lage der Haltestelle im Ort
- Netzhierarchie
- Umsteigemöglichkeiten
- relevante Einrichtungen

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Speyer

Arbeitsstand: April 2022

Datengrundlage und Quellen:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Abbildung 28: Haltestellenkategorisierung



5.5 Verknüpfungspunkte

Das intermodale und multimodale Mobilitätsverhalten³³ nimmt sukzessive an Bedeutung zu. Flexible, wirtschaftliche und umweltbewusste Alternativen oder Ergänzungen zum MIV werden hierbei am Mobilitätsmarkt gefragter.

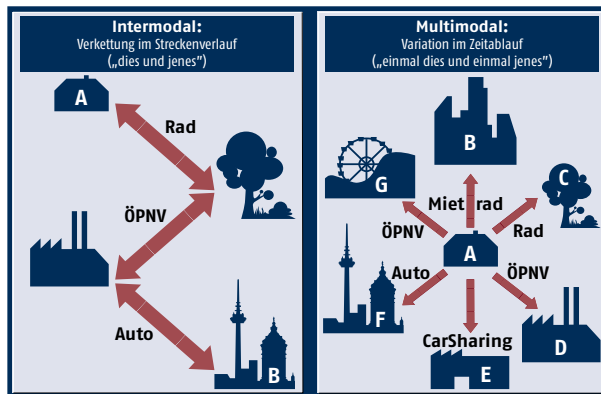


Abbildung 29: Intermodale und multimodale Mobilität

Ein attraktiver und effizienter ÖPNV setzt daher auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und -systeme und kombiniert den ÖPNV mit dem MIV. Um intermodal handeln zu können, sind entsprechende Schnittstellen erforderlich, welche das Umsteigen der Verkehrsteilnehmer zwischen verschiedenen Verkehrssystemen ermöglichen. Ziel ist hierbei die optimale Integration von SPNV, ÖPNV, MIV sowie Fahrradverkehr und Zufußgehen. Vor allem P+R oder B+R dienen als Bindeglied zwischen MIV bzw. Fahrrad auf der einen Seite und dem ÖPNV/SPNV auf der anderen Seite und gewährleisten eine Minimierung von parkenden Fahrzeugen in Ballungsgebieten sowie die Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Berufsverkehr.

Während P+R-Anlagen meist an SPNV-Verknüpfungspunkten vorzufinden sind, können B+R-Anlagen sowohl an Stadträndern als auch in der Innenstadt zum Tragen kommen und sowohl an ÖPNV- als auch SPNV-Verknüpfungspunkten angeordnet sein.

Um die Akzeptanz und Nutzung von solchen Anlagen zu fördern, sind wesentliche Standardanforderungen zu beachten, damit die Attraktivität für den Nutzer erhalten bleibt und Neunutzer aufgefangen werden können.

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Folgende SPNV-Verknüpfungspunkte sind in Speyer vorzufinden:

- ▶ Speyer Hbf.
- ▶ Speyer Nord Bf.

³³ Während intermodale Mobilität verschiedene Verkehrsträger, wie PKW, ÖPNV und Fahrrad innerhalb einer Reisekette verknüpft, werden bei der multimodalen Mobilität verschiedene Verkehrsmittel je nach Anspruch und Ziel verwendet.



P+R/B+R in der Stadt Speyer

Der Neu- und Ausbau besonders von P+R-Anlagen ist sehr kostenintensiv, sodass im Vorfeld eine Ermittlung des Bedarfs- und Kapazitätsanspruches vorzunehmen ist.

Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot von P+R- und B+R-Anlagen am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind, ggf. sind Zwischenlösungen zur Abdeckung eines temporären Bedarfs im Kontext mit dem Projekt „Hochstraße“ in Ludwigshafen erforderlich.

Der VRN hat in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R- und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt. Dieser Leitfaden gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen. Auf dieser Grundlage wurde im Oktober 2015 das aktuelle P+R- und B+R-Angebot sowie dessen Nachfrage an den Verknüpfungspunkten ermittelt.

P+R-Anlagen	B+R-Anlagen
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleiß (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Überdachung sowie rahmenabschließbare Fahrradständer als Standard
markierte Stellplätze	gute Einsehbarkeit der Anlagen
übersichtliche Verkehrsführung der Anlagen	möglichst direkte Länge an den Bahnsteigen
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich) bei mehr als 50 Stellplätzen
	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben/Kindersitz etc.)

Tabelle 5: Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen

Park+Ride

Im Herbst 2015 wurde das aktuelle P+R- und B+R-Angebot sowie dessen Auslastung erfasst.

Am Verknüpfungspunkt Speyer Hauptbahnhof war die Auslastung der P+R-Anlage gering. Durch die Einordnung in die Kategorie P3 ist ein akuter Handlungsbedarf zum derzeitigen Standpunkt nicht erkennbar, die Entfernung der P+R-Anlage zum Bahnsteigzugang beträgt 200 Meter. Die P+R-Anlage am Verknüpfungspunkt Speyer Nord-West weist eine hohe Auslastung mit 83 % auf. Hier ist der perspektivische Bedarf zum Ausbau der Anlage zu überprüfen.

Bei allen P+R-Anlagen ist der Zuweg zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Der Zustand sowie die Sauberkeit sind zufriedenstellend bis ausreichend.

5. Angebotskonzeption

Bike+Ride

Die Belegung in den B+R-Anlagen war in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich hoch. Sowohl am Hauptbahnhof als auch Nord-West war eine Überbelegung der B+R-Stellplätze festzustellen, sodass erhöhtes „Wildparken“ zu beobachten war. Die Kapazität des Fahrradpavillons am Bahnhof wurde deshalb in den letzten Jahren verdoppelt. Ebenfalls wurde die Anzahl an Fahrradboxen deutlich erhöht. Aktuell besteht keine Vollausslastung.

Bei allen B+R-Anlagen ist die Zuwegung zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Die Stellplätze in Speyer Nord-West sind bei allen Anlagen mit rahmenanschließbaren Fahrradständern ausgestattet.

Verknüpfungspunkte	Park+Ride-Anlagen			Bike+Ride-Anlagen		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebote	Auslastung		Angebote	Auslastung	
Speyer Hbf.	285 <small>(davon 5 Behindertenplätze)</small>	30 %	P3	274	106 % <small>(aufgrund „Wildparkerei“)</small>	B2
Speyer Nord-West	6 <small>(davon 2 Behindertenplätze)</small>	83 %	P1	40	108 % <small>(aufgrund „Wildparkerei“)</small>	B2

Legende		
P1/B1	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P2/B2	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, potenziell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3/B3	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4/B4	keine P+R/B+R-Anlagen vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P5/B5	keine P+R/B+R-Anlagen vorhanden, potenziell Bedarf an Stellplätzen	kein Handlungsbedarf

Table 6: P+R-/B+R in der Stadt Speyer

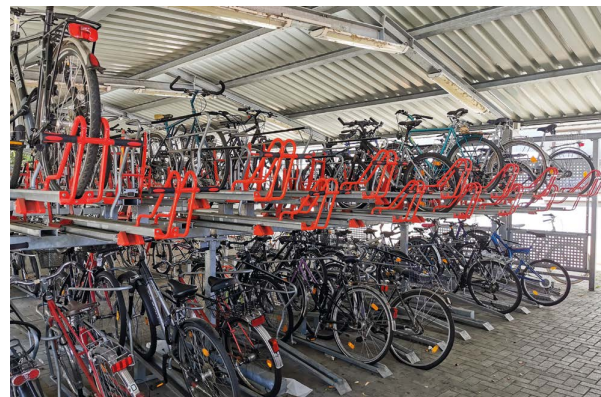


Abbildung 30: Gute Auslastung der überdachten Fahrradanlagen am Hauptbahnhof mit nutzbaren Kapazitäten (Situation 2020)

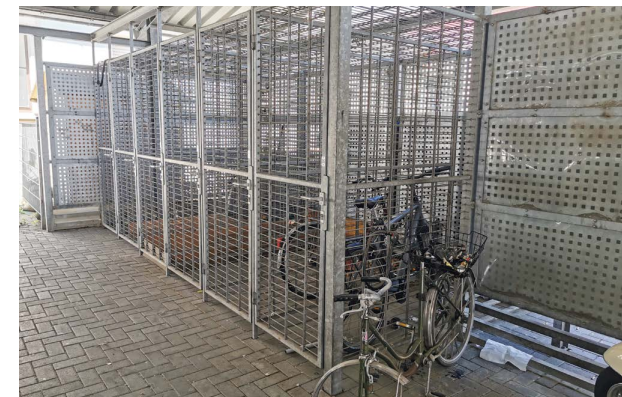


Abbildung 31: Fahrradboxen am Hauptbahnhof (Situation 2020)



Zuwegung Fußverkehr

Für die Attraktivität und die Erreichbarkeit des ÖPNV hat die Qualität des Fußweges zur Verknüpfungshaltestelle einen besonderen Stellenwert. Der Großteil der Fahrgäste kommt zu Fuß zur Einstiegshaltestelle³⁴.

Um die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV zu fördern, stellt der Fußweg zur Haltestelle eine besondere Herausforderung dar. Neben der Wegelänge zur Haltestelle ist die Minimierung von Umwegen, d. h. sichere und direkte Wegeführung aus allen Zugangsrichtungen zur Haltestelle, unabdingbar. Der gefahrlose Haltestellenzugang mit Überquerungsanlagen ist genauso wichtig wie die Vermeidung von sogenannten Angsträumen, welche uneinsehbar, dunkel und unübersichtlich erscheinen. Mit dem Anspruch an barrierefreie Haltestellen muss auch der Weg zur Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden.

Zuwegung Radverkehr

Wie auch beim Fußverkehr gibt es für den Radverkehr bestimmte Anforderungen an den Weg zur Haltestelle. Wesentlich sind die Kriterien der Wegelänge, Umwege und Sicherheit. Durch die Schaffung von Radverkehrswegen bis zur Haltestelle wird desweiteren zu mehr Sicherheit für den Radfahrer beigetragen. Die Bereitstellung von B+R-Anlagen an Verknüpfungshaltestellen ist wünschenswert und bei großen Verknüpfungspunkten zwingend erforderlich.

5.6 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement dient der Förderung des Umweltverbundes und somit der Reduzierung des MIV mit dem Ziel, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten³⁵.

Das Mobilitätsmanagement gliedert sich in die sogenannten „weichen“ und „harten“ Maßnahmen, welche sich durch ihre unterschiedlichen Eingriffsintensitäten und Ausprägungen unterscheiden lassen.

Die „weichen“ Maßnahmen konzentrieren sich auf Information, Kommunikation, Organisation und Services und fördern die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zugunsten des Umweltverbundes. An erster Stelle versteht man hierbei die Beratungs- und Informationsverbreitung über das Internet und Beratungsstellen.

„Harte Maßnahmen“ hingegen sind i. d. R. mit Um- und Ausbaumaßnahmen verbunden, welche ein verbessertes Bedienungs- und/oder Erschließungsangebot bereitstellen sollen, jedoch auch mit hohen Investitionskosten verbunden sind. „Weiche“ Maßnahmen weisen durch geringere Investitionen in der Regel ein meist gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf, jedoch wird eine ausgeprägte Effizienzsteigerung erst durch das Zusammenwirken von „weichen“ und „harten“ Maßnahmen erreicht.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Maßnahmen im Bereich „Kommunales Mobilitätsmanagement“ beziehen sich häufig auf die Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise die Fahrradvermietung sowie die gemeinschaftliche Nutzung von PKWs wie Carsharing oder Car-Pooling (Mitfahrzentralen). Die Kommunikation dieser Maßnahmen erfolgt mithilfe von Aktionen und Kampagnen, welche sich zumeist auf bestimmte Zielgruppen fokussieren.

Beispiele für kommunales Mobilitätsmanagement in der Stadt Speyer

Ein wesentlicher Bestandteil des kommunalen Mobilitätsmanagements sind Mobilitätszentralen, welche eine individuelle Mobilitätsberatung vor Ort ermöglichen und Informationen und Dienstleistungen in Bezug auf Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln. Zum aktuellen Zeitpunkt sind Kundenzentren am Hauptbahnhof sowie in der Industriestraße vorhanden.

Neben der Beratung und Informationsweitergabe in Bezug auf Mobilitätsangebote, ist ein weiteres wesentliches Ziel des kommunalen Mobilitätsmanagements die Reduzierung des MIV-Aufkommens durch Carsharing, Mitfahrzentralen und Ruftaxis.

³⁴ Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und Fuss e.V. <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf> [Zugriff 09.02.2016]

³⁵ ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH http://www.mobiltaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=201&Itemid=7 [Zugriff 01.03.2016]

5. Angebotskonzeption



Weitere Handlungsfelder:

- ▶ Ausbau des Radwegenetzes sowie Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten
- ▶ Ausrichtung von Angeboten auf bestimmte Zielgruppen:
 - ▶ Informationspakete für Neubürger inkl. Schnuppertickets,
 - ▶ Informations- und Schulungsangebote (z. B.: Thema Tarif, Fahrkartensortiment, Fahrplanlesen) für Senioren³⁶.

Des Weiteren kann der VRN mit Veranstaltern Vereinbarungen mit dem Zweck abschließen, alle ausgegebenen Eintrittskarten auch als Fahrausweise (Kombi-Ticket) anzuerkennen. In der Stadt Speyer können sog. „Erlebnis-Tickets“ am Tag der Entwertung als verbundweit gültiger Fahrschein für Hin- und Rückfahrt nach Speyer anerkannt werden und berechtigen zum Eintritt in das Technik Museum Speyer oder das Sea Life Speyer³⁷.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit dem Ansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeiten Unternehmen Mobilitätskonzepte für ihre Mitarbeiter, die dazu beitragen sollen, den MIV-Anteil zu reduzieren und auf andere Mobilitätsträger zu verlagern. Die Stadtverwaltung Speyer bietet bspw. seit 2020 für die Mitarbeiter*innen das Job-Ticket an.

Betriebliche Mobilitätskonzepte bieten Ansatzpunkte in verschiedenen Handlungsfeldern³⁸:

- ▶ Flotten- und Fuhrparkmanagement: Neben den herkömmlichen Fahrten von und zum Arbeitsplatz zählen hierzu auch Fahrten mit dem Dienstfahrzeug.
- ▶ Travelmanagement: Hierzu zählen hauptsächlich die Kunden- und Besucherverkehre, welche wachsende Ansprüche an nachhaltiges Wirtschaften haben sowie eine gute Anbindung und Erreichbarkeit an die Betriebsstandorte, welche nicht nur durch den PKW gewährleistet werden können, voraussetzen.
- ▶ Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement: Durch die Stärkung des Umweltverbundes können betriebliche Mobilitätskonzepte einen erheblichen Betrag zum Klimaschutz, zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung leisten.

Um ein effektives Mobilitätsmanagement realisieren zu können, sind verschiedene Analysen erforderlich. Umbaumaßnahmen wie die Erweiterung der Fahrradabstellanlagen, sind vom jeweiligen Betrieb zu übernehmen. Bei weiteren Vorhaben, die den ÖPNV betreffen, sind die Kommunen und Verkehrsunternehmen einzubeziehen.

Die wohl geläufigsten Maßnahmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement sind die Förderung der Fahrradnutzung durch das Ausbauen von Fahrradabstellanlagen sowie die Einrichtung von Fahrradverleihsystemen.

Unkonventionellere Formen zur Fahrradförderung sind Mitarbeiterrabatte bei örtlichen Fahrradhändlern, die Nutzung von Firmenrädern, Jobräder (Fahrradleasing für Mitarbeitende) oder eine Kooperation mit dem Mietradsystem des VRN.

Auch die Förderung zur Nutzung des ÖPNV mithilfe von Schnuppertickets oder Zuschüssen zum Jobticket ist eine wirksame Maßnahme. Hierbei ist jedoch eine gut ausgebaute ÖPNV-Anbindung Voraussetzung. Fahrgemeinschaften aber auch die Förderung von Elektroautos durch Einrichtung bevorzugter Parkplätze, stellen zusätzliche Anreize für die Mitarbeiter dar.

Beispiele für betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadt Speyer

In der im Verkehrsentwicklungsplan 2014 aufgeführten Firmenbefragung, in der rund 70 Firmen und Behörden befragt wurden, zeigt sich eine für eine Mittelstadt durchschnittliche Tendenz zur ÖPNV-Nutzung³⁹. 5 % der befragten Mitarbeiter benutzen öffentliche Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg, 69 % der befragten Beschäftigten den PKW. Als Grund hierfür wurde die mangelnde Anbindung des ÖPNV an das Gewerbegebiet West, das Gewerbegebiet Ost und insbesondere an das Gewerbegebiet Süd genannt.

³⁶ Nachhaltiger Nahverkehr, Beiträge des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz, Band 1, S. 82, 84

³⁷ Verkehrsverbund Rhein-Neckar <https://www.vrn.de/tickets/tarifsysteem/tarifbestimmungen/artikel/000437/index.html> [Zugriff 21.03.2017]

³⁸ Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain <http://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/betriebliches-mobilitaetsmanagement/> [Zugriff 01.03.2016]

³⁹ BS Ingenieure, Ludwigsburg: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Speyer; Stand Oktober 2014



5.7 Ergänzende Mobilität

Der Anteil der Menschen, welche für einen Weg am Tag mehrere Verkehrsmittel nutzen, steigt insbesondere in den Großstädten und Verdichtungsräumen. Diese Auswahl der Verkehrsmittel sowie deren Vermischung je nach Situation sind vor allem in Ballungsräumen stark ausgeprägt. Hierdurch nimmt die Bindung zum eigenen PKW ab, da eine ausreichende Auswahl an Alternativen zum PKW gegeben sind.

Carsharing

Carsharing ist die gemeinschaftliche, kurzzeitige Nutzung von PKWs in vorwiegend städtischen Räumen. Jenes erlaubt anders als konventionelle Autovermietungen ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen. Somit wird auch ohne eigenen PKW gewährleistet, dass Ziele erreicht werden können, welche durch den ÖPNV zeitlich begrenzt oder gar nicht erreichbar sind.

Bestehende ÖPNV-Angebote können in Kombination mit Carsharing-Systemen eine Effektivitätssteigerung erzielen und werden sowohl multimodal als auch intermodal sinnvoll ergänzt.

In Speyer stehen an folgenden Stationen Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters „stadtmobil“ zur Verfügung (Stand März 2022)⁴⁰:

- ▶ Berliner Platz/Im Erlich 51
- ▶ Blaustraße 10
- ▶ Christian-Dathan-Straße 31
- ▶ Hbf. Bahnhofstraße
- ▶ Kämmererstraße (GEWO) gegenüber Nr. 68
- ▶ Neufferstr. 16/Ecke Hilgardstr.
- ▶ Prinz-Luitpold-Straße 7-13
- ▶ Quartier Zum Riegel
- ▶ Stadthalle, Obere Langgasse 33

An den Stationen „Christian-Dathan-Straße“, „Edith-Stein-Platz“ und „Stadthalle, Obere Langg. 33“ werden in Kooperation mit den Stadtwerken Speyer Elektroautos angeboten. In der Stadt ist die private Carsharing-Community „Drivy“ vorhanden, bei der Fahrzeugbesitzer ihren PKW tageweise zur Vermietung anbieten können.

Fahrradvermietensystem

Der VRN als Mobilitätsverbund ist federführend beim Auf- und Ausbau von Fahrradvermietungssystemen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Ziel dieser Fahrradvermietungssysteme ist in erster Linie die Verbesserung der Nahmobilität sowie die Erweiterung der Mobilitätskette im intermodalen und multimodalen Kontext.

Durch die Stärkung des Verkehrsträgers Fahrrad als Mobilitätsoption wird ein nachhaltiges und umweltbewusstes System geschaffen, welches verschiedene Zielgruppen (Einwohner, Pendler, Touristen) ansprechen kann.

Fahrradvermietungssysteme stellen wichtige Verknüpfungen zum ÖPNV und Carsharing dar. Sie sind stationsbasierte Systeme mit One-Way-Funktionen, welche selbstständig mit der Benutzung von Kundenkarten, Smartphone etc. ausgeliehen werden können. Potenzielle Standorte von Fahrradvermietungssystemen sind neben nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen, wichtige Einkaufs-, Verwaltungs-, Freizeit- und Tourismusorte, Bildungsstätten, große Gewerbe-/Bürostandorte sowie kulturelle Veranstaltungsorte.

⁴⁰ <https://rhein-neckar.stadtmobil.de/>

5. Angebotskonzeption



In Speyer befinden sich folgende acht Verleihstationen, welche sich hauptsächlich in bedeutsamen ÖPNV-Verknüpfungspunkten und Einrichtungen befinden:

- ▶ Dom (6 Fahrräder)
- ▶ Anlegestelle Rhein (6 Fahrräder)
- ▶ Speyer West – Berliner Platz (6 Fahrräder)
- ▶ Hauptbahnhof (12 Fahrräder)
- ▶ Postplatz (12 Fahrräder)
- ▶ Universität (6 Fahrräder)
- ▶ Festplatz (8 Fahrräder)
- ▶ Bürgerbüro Salzgasse (8 Fahrräder)
- ▶ Platz der Stadt Gniezno (bei GEWO)
- ▶ Lessingstraße



Abbildung 32: Fahrradverleihstation „VRN-nextbike“ in Speyer

Mitfahrzentrale

Mitfahrzentralen nehmen die vermittelnde Funktion zur Herstellung von Fahrgemeinschaften ein. Diese ermöglichen PKW-Besitzern das Anbieten von freien Sitzplätzen bei sowieso stattfindenden Autofahrten. Mithilfe von Smartphone und Social-Media-Plattformen können somit unbekannte Personen mit teilweise unterschiedlichen Reisegründen eine neue Fahrgemeinschaft bilden.

Durch die Gründung des Pendlerportals MITFAHREN.RLP, welches eine Initiative des Ministeriums des Innern – für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz ist, kann innerhalb von Rheinland-Pfalz Carpooling stattfinden.



6. Tarife

In Speyer wird auch weiterhin der VRN-Tarif zur Anwendung kommen. Die bisherige besondere Tarifierung für Fahrten innerhalb der Stadt Speyer soll erhalten bleiben.

Der „City-Tarif“ (aktuell 1,20 Euro) hat folgende Merkmale:

- ▶ Geltungsdauer: ein Tag, ab Entwertung bis 3 Uhr des Folgetages
- ▶ Geltungsbereich: gilt in Speyer für Fahrten zwischen der Endstelle Flugzeugwerke und dem Bahnhof in allen Bussen
- ▶ eine Person, ab 6 Jahren
- ▶ übertragbar
- ▶ Mitnahmemöglichkeiten von bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren

Änderungen im Preis und/oder in den Geltungsbedingungen sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans möglich.

Die Mindereinnahmen im Verkehrsverbund, die sich aus der Anwendung des besonderen Tarifes ggü. anderen Fahrscheinen ergeben, müssen auch weiterhin von der Stadt Speyer ausgeglichen werden.



7. Umsetzung

Zum Fahrplanwechsel wird das hier im Nahverkehrsplan beschriebene neue Stadtbuskonzept nach erfolgter Vergabe nach einem europaweitem Verfahren umgesetzt. Mit dem vorgesehenen Einsatz von Batteriebusen wird in Speyer eine neue Fahrzeugqualität Einzug halten.

Das neue Stadtbuskonzept erfordert flankierend die Realisierung von Busbeschleunigungsprogrammen, damit ein pünktlicher und zuverlässiger Busbetrieb gewährleistet werden kann. Der Fokus ist dabei insbesondere auf die Achse ZOB – Postplatz zu legen. Hier wird die konsequente Umsetzung des Prinzips der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ mit Führung des Busses als Pulkführer empfohlen.

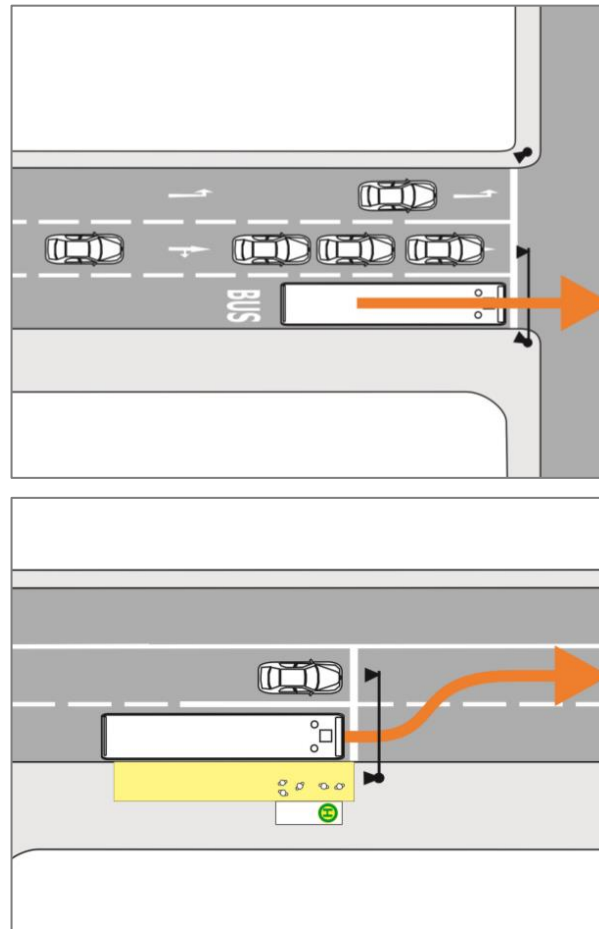


Abbildung 33: Grundprinzips der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ (Führung des Busses als Pulkführer)



8. Anhang

- 8.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004
- 8.2 Haltstellenkategorisierung
- 8.3 Liniensteckbriefe Status-Quo
- 8.4 Liniensteckbriefe Zielkonzept
- 8.5 Anforderungsprofil
- 8.6 Standard für Haltestellenschilder im VRN
- 8.7 Optionale Elemente
- 8.8 Namenskonvention



8.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004

Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Begründung
Stadtverkehr				
563	Anbindung an geplanten S-Bahnhof Speyer Nord-West	B	nein	Anbindung durch Linien 562, 565
561	Anbindung an geplanten S-Bahnhof Speyer Süd	B	ja	
regionaler Busverkehr				
572	Anbindung an Bahnhof in LU Rheingönheim	B	ja	
573	Angebotsverdichtung Sa.	C	nein	Kein Bedienungsangebot am Wochenende vorhanden
Erschließung				
	ÖPNV-Anbindung (Bus, AST) des Industrie-/Gewerbegebiets Austraße/Franz-Kirrmeier-Straße	C	ja	Führung bis Hst. Hasenpählerweide
	Verlängerung der Stadtverkehrsstrecke in das geplante Gewerbegebiet Parkstadt am Rhein	C	nein	

Tabelle 7: Maßnahmenprogramm im Nahverkehrsplan 2004



8.2 Haltstellenkategorisierung

(Ohne Rufbus-Haltstellen)

Stadt/Ort	Haltstelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Speyer	Adenauerpark	ja*	C	-	X
Speyer	Alter Postweg		C	II	
Speyer	Am Flugplatz		C	II	
Speyer	Am Germansberg		D	III	SGF
Speyer	Am Roßsprung		C	II	
Speyer	Am Woogbach		C	II	
Speyer	Armensünderweg		D	III	X
Speyer	Bademaxx/DJH		A	I	
Speyer	Bahnhofsvorplatz		C	II	
Speyer	Bartholomäus-Weltz-Pl.		C	II	
Speyer	Baumwollspinnerei		C	II	
Speyer	Berliner Platz		B	I	
Speyer	Bismarckstraße		C	II	
Speyer	Brucknerweg		D	III	SGF
Speyer	Brunckstraße		D	III	SGF
Speyer	Burgfeldschule		B	I	
Speyer	Carl-Dupre-Str.		D	III	SGF
Speyer	Chem. Untersuchungsamt		D	III	SGF, PL
Speyer	Closweg		C	II	II
Speyer	Diakonissenkrankenhaus				
Speyer	Dom/Stadthaus		A	I	
Speyer	Domplatz		A	I	
Speyer	Doppel-Gymnasium		D	III	SV, SGF
Speyer	Dudenhofer Straße		B	I	
Speyer	Else-Krieg-Straße		C	II	
Speyer	Erlichschule		D	III	SV, SGF
Speyer	Eselsdamm		D	III	X
Speyer	Felkeweg/Nord-West		C	II	
Speyer	Festplatz		C	II	
Speyer	Flugzeugwerke		C	II	SGF

8. Anhang



Stadt/Ort	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Speyer	Franz-Kirrmeier-Str.		D	III	
Speyer	Friedhof	ja*	C	ausgebaut	
Speyer	Friedhofshalle		C	II	X
Speyer	Gedächtniskirche		C	II	
Speyer	Geisselstraße		D	III	
Speyer	Gerhart-Hauptmann-Str.		C	II	
Speyer	Hafenstraße		D	III	
Speyer	Hasenpfühlerweide		D	III	
Speyer	Hbf./ZOB		A	I	
Speyer	Hetzelstraße		D	III	SGF
Speyer	Hirschgraben			-	SGF
Speyer	Judomaxx		D	III	
Speyer	Iggelheimer Straße		C	II	
Speyer	IGS Kolb		D	III	SV
Speyer	Im Erlich		C	II	X
Speyer	Im Lammsbauch		C	II	
Speyer	Josef-Schmitt-Straße	ja		-	
Speyer	Kardinal-Wendel-Straße		C	II	
Speyer	Karl-Leiling-Allee		D	III	SGF, PL
Speyer	Karolingerstraße		C	II	
Speyer	Kirche St. Otto		B	I	
Speyer	Kurt-Schumacher-Straße		C	II	
Speyer	Landauer Straße		C	II	
Speyer	Landesarchiv/-biblioth		C	II	
Speyer	Lina-Sommer-Straße	ja*	C	II	X
Speyer	Ludwig-Uhland-Straße		C	II	
Speyer	Lyauteygelände	ja*		-	
Speyer	Martin-Greis-Straße/Ärztelhaus	ja*		-	
Speyer	Altenheim	ja*	C	II	
Speyer	Maximilianstraße		A	I	



Stadt/Ort	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Speyer	Melchior-Heß-Anlage		D	III	SGF, PL
Speyer	Mozartstraße		D	III	SGF, PL
Speyer	Mühlweg		D	III	X
Speyer	Naturfreundehaus		D	III	SGF, PL
Speyer	Obere Langgasse		C	II	
Speyer	Paul-Egell-Straße		C	II	
Speyer	Platz Ravenna		B	I	
Speyer	Postgraben		A	I	
Speyer	Postplatz		A	I	
Speyer	Pulverturmweg		D	III	X
Speyer	Quartiersmensa West	ja*		-	
Speyer	Remlingstraße		C	II	
Speyer	Russenweiher		C	II	
Speyer	Salierschule		D	III	X
Speyer	Salierstraße		C	II	
Speyer	Schandeinstraße		C	II	
Speyer	Schiffergasse		C	II	X
Speyer	Siemenswerk		C	II	
Speyer	St.-Guido-Stifts-Platz		D	III	X
Speyer	St.Vincentiuskrankenhaus.		C	II	
Speyer	Stadthalle		B	II	
Speyer	Stadtwerke		C	II	
Speyer	Stengelstraße		D	III	SGF, PL
Speyer	Süd		C	II	
Speyer	Technik-Museum		C	II	
Speyer	Theodor-Heuss-Straße		C	II	
Speyer	Tullastraße		C	II	
Speyer	Universität		B	I	
Speyer	Viehtriftstraße		D	III	SGF
Speyer	Weisgerberstraße	ja*	D	-	SGF, PL

8. Anhang



Stadt/Ort	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Speyer	Welfenweg		D	III	SGF, PL
Speyer	Wormser Straße		A	I	
Speyer-Nord	Am Sandhügel		C	II	
Speyer-Nord	Birkenweg		B	I	
Speyer-Nord	Buchenweg		B	I	
Speyer-Nord	Bussardweg		C	II	
Speyer-Nord	Eichenweg		C	II	
Speyer-Nord	Erlenweg		C	II	
Speyer-Nord	Kaserne		D	III	SGF, L
Speyer-Nord	Landwehrstraße		C	II	
Speyer-Nord	Lilienweg		C	II	
Speyer-Nord	Nußbaumweg		B	I	
Speyer-Nord	Otterstadter Weg		C	II	
Speyer-Nord	Ruhhecke		C	II	
Speyer-Nord	Sanddornweg		C	II	
Speyer-Nord	Spaldinger Straße		C	II	
Speyer-Nord	Veilchenweg		C	II	
Speyer-Nord	Waldseer Straße		C	II	

Erläuterungen:

- * Haltestelle wurde seit 2017 umgebaut
- X: nicht mehr Bestandteil des Neukonzeptes
- SV: überwiegend Schülerverkehr
- SGF: sehr geringes Fahrgastaufkommen
- L: Lage außerhalb Bebauung
- PL: periphere Lage

Tabella 8: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung



8.3 Liniensteckbriefe Status Quo

561						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Universität – St. Vincentiuskrankenhaus – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 19:45		07:30 – 19:45		09:30 – 19:30	
Taktfolge	60 Min.		60 Min.		60 Min.	
Fahrten	16 Fahrten		13 Fahrten		11 Fahrten	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Dudenhofer Str.		Speyer Hbf./ZOB Dudenhofer Str.		Speyer Hbf./ZOB Dudenhofer Str.	
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	An Ferientagen 14 Fahrten pro Tag					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



562						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Neuland – Postplatz – West – Friedhofshalle – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:45 – 20:30 (freitags 00:45)	06:00 – 20:30 (freitags 00:55)	06:15 – 00:45	06:45 – 00:15	09:15 – 19:45	09:45 – 20:15
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	30 Min., vor 08 und ab 19 Uhr 60 Min.	30 Min., vor 08 und ab 18 Uhr 60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	33 Fahrten	32 Fahrten	29 Fahrten	27 Fahrten	11 Fahrten	11 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz
	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.
	Speyer Siemensstr./ Nord-West	Speyer Siemensstr./ Nord-West	Speyer Siemensstr./ Nord-West	Speyer Siemensstr./ Nord-West	Speyer Siemensstr./ Nord-West	Speyer Siemensstr./ Nord-West
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	freitags 3 Fahrten zw. 22:15 – 00:45 Uhr im 60 Min.-Takt	freitags 3 Fahrten zw. 21:45 – 00:15 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



563						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Im Erlich – West – Postplatz – Süd – Vogelgesang					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:45 – 20:45 (freitags 00:45)	05:45 – 20:45 (freitags 00:15)	06:15 – 00:45	06:45 – 00:15	09:15 – 20:45	08:45 – 20:15
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	30 Min., vor 07 und ab 18 60 Min.	30 Min., vor 08 und ab 19 60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	33 Fahrten	30 Fahrten	29 Fahrten	27 Fahrten	12 Fahrten	12 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.	Speyer Dudenhofer Str.
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz
	Speyer Süd	Speyer Süd	Speyer Süd	Speyer Süd	Speyer Süd	Speyer Süd
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	freitags 3 Fahrten zw. 22:15 – 00:45 Uhr im 60 Min.-Takt	freitags 2 Fahrten zw. 22:45 – 00:15 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



564						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Nord – Auestraße – Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:45 – 21:30 (freitags 00:45)	05:30 – 20:30 (freitags 00:30)	06:30 – 00:45	06:00 – 00:30	09:30 – 20:00	09:00 – 20:30
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	30 Min., vor 07 und ab 19 60 Min.	30 Min., vor 08 und ab 18 60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	36 Fahrten	34 Fahrten	31 Fahrten	28 Fahrten	11 Fahrten	12 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz
	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	An Ferientagen 35 Fahrten pro Tag; freitags 4 Fahrten zw. 21:45 – 00:45 Uhr im 60 Min.-Takt	An Ferientagen 30 Fahrten pro Tag; freitags 3 Fahrten zw. 22:00 – 00:30 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



565						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Nord – Iggelheimer Str. – Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienstungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 21:15 (freitags 00:30)	05:45 – 20:45 (freitags 00:45)	06:00 – 00:30	06:15 – 00:45	09:00 – 20:30	08:45 – 20:30
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	Nord – Hbf./ZOB: 30 Min., vor 07 und ab 18 Uhr 60 Min. Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 30 Min., ab 20 Uhr 60 Min.	Nord – Hbf./ZOB: 30 Min., vor 08 und ab 19 Uhr 60 Min. Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 30 Min., ab 20 Uhr 60 Min.	Nord – Hbf./ZOB: 60 Min., Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 15/30 Min.	Nord – Hbf./ZOB: 60 Min., Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 15/30 Min.
Fahrten	36 Fahrten	30 Fahrten	Nord – Hbf./ZOB: 29 Fahrten Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 37 Fahrten	Nord – Hbf./ZOB: 28 Fahrten Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 37 Fahrten	Nord – Hbf./ZOB: 12 Fahrten Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 35 Fahrten	Nord – Hbf./ZOB: 11 Fahrten Hbf./ZOB – Flugzeug- werke: 35 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz
	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	An Ferientagen 34 Fahrten pro Tag; freitags 3 Fahrten zw. 22:00 – 00:30 Uhr im 60 Min.-Takt	freitags 4 Fahrten zw. 21:45 – 00:45 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf					

8. Anhang



566						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Altenheim – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 19:00		09:00 – 18:00		10:00 – 18:15	
Taktfolge	60 Min.		60 Min.		60 Min.	
Fahrten	13 Fahrten		10 Fahrten		9 Fahrten	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB		Speyer Hbf./ZOB		Speyer Hbf./ZOB	
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



567						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Hafenstraße – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 20:30		08:00 – 19:00		10:00 – 19:00	
Taktfolge	60 Min.		60 Min.		60 Min.	
Fahrten	15 Fahrten		12 Fahrten		10 Fahrten	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB		Speyer Hbf./ZOB		Speyer Hbf./ZOB	
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



568						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Paul-Egell-Str. – Römerberg					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:00 (freitags 01:00)	06:00 – 20:30 (freitags 00:30)	8:30 – 01:00	09:00 – 00:30		
Taktfolge	T60	T60	T60 ab 19 Uhr unregelmäßig	T60 ab 20 Uhr unregelmäßig		
Fahrten	21 Fahrten	19 Fahrten	14 Fahrten	13 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB		
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz		
	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz		
	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße		
	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen		
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag; freitags 3 Fahrten zw. 22:30 – 01:00 Uhr im 60 Min.-Takt	An Ferientagen 17 Fahrten pro Tag; freitags 2 Fahrten zw. 23:00 – 00:30 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



569			
Linienbündel	„Speyer“		
Konzessioniert bis	09.12.2023		
Konzessionsinhaber	Rheinpfalzbus GmbH		
Linienverlauf	Speyer Hasenpfühlerweide – Hbf./ZOB – Lyautey – Quartiersmensa West		
Netzebene	Stadtverkehr		
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag
	Hin	Rück	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	08:30 – 17:45	08:45 – 18:00	
Taktfolge	T60	T60	
Fahrten	10 Fahrten	10 Fahrten	
Verknüpfungspunkte			Sonn- und Feiertag
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Kein Betrieb
Fahrzeugstandard	Mercedes Sprinter City (in 2021 Einsatz von Niederflurwagen)		
Besonderheiten			
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung		



8.4 Liniensteckbriefe Zielkonzept

Ab Dezember 2023 wird im Linienbündel „Speyer“ ein Neukonzept umgesetzt. Dieses beinhaltet auch eine Neuordnung der Liniennummerierung.

561 „Shuttle-Bus“						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Domplatz – Flugzeugwerke					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 24:00		06:30 – 24:00		09:00 – 20:00	
Taktfolge	7,5 Min./15 Min.		7,5 Min./15 Min.		7,5 Min./15 Min.	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben		Speyer Hbf./ZOB Postgraben		Speyer Hbf./ZOB Postgraben	
Fahrzeugstandard	Midibus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



562 „Shuttle-Bus“						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Speyer-Nord – Iggelheimer Straße – Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Salierstraße – Stadtwerke – Industriegebiet Süd					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 00:30 Uhr		06:30 – 00:30 Uhr		09:00 – 00:30 Uhr	
Taktfolge	15 Min./30 Min. (Abschnitt Stadtwerke – Industriegebiet Süd im 30-Min.-Takt)		15 Min./30 Min. (Abschnitt Stadtwerke – Industriegebiet Süd keine Bedienung)		30 Min./60 Min. (Abschnitt Stadtwerke – Industriegebiet Süd keine Bedienung)	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben Siemensstraße Nord-West/ Felkeweg/Nord-West Martin-Greif-Straße/Ärztehaus		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Siemensstraße Nord-West/ Felkeweg/Nord-West Martin-Greif-Straße/Ärztehaus		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Siemensstraße Nord-West/ Felkeweg/Nord-West Martin-Greif-Straße/Ärztehaus	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



563						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Speyer-Nord – Auestraße – Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Salierstraße – Else-Krieg-Straße – Platz Ravenna					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 00:30 Uhr		06:30 – 00:30 Uhr		09:00 – 00:30 Uhr	
Taktfolge	15 Min./30 Min.		15 Min./30 Min.		30 Min./60 Min.	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben Martin-Greif-Straße/Ärztehaus		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Martin-Greif-Straße/Ärztehaus		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Martin-Greif-Straße/Ärztehaus	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



564						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Dudenhofer Straße – Berliner Platz – Iggelheimer Straße – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 24:00 Uhr		06:30 – 24:00 Uhr		09:00 – 24:00 Uhr	
Taktfolge	15 Min./30 Min.		15 Min./30 Min.		30 Min./60 Min.	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Besonderheit	Umlaufverknüpfung mit Linie 565 („gegenläufige Acht“)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



565						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Salierstraße – Festplatz – Alte Ziegelei – Hbf./ZOB					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 24:00 Uhr		06:30 – 24:00 Uhr		09:00 – 24:00 Uhr	
Taktfolge	30 Min./60 Min.		30 Min./60 Min.		60 Min./60 Min.	
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben Festplatz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Festplatz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Festplatz	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Besonderheit	Umlaufverknüpfung mit Linie 566 („gegenläufige Acht“)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



566						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Landesarchiv/Bibliothek – Postgraben – Hbf./ZOB – Friedhofshalle – Berliner Platz – Burgstraße – Quartiersmensa-West					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:00 Uhr		06:30 – 18:00 Uhr		Kein Betrieb	
Taktfolge	30 Min.		30 Min.			
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz		Speyer Hbf./ZOB Postgraben Berliner Platz	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

8. Anhang



567						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	An der Hofweide – Hbf./ZOB – Postgraben – Postplatz – Karolingerstraße					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:00 Uhr		06:30 – 18:00 Uhr		Kein Betrieb	
Taktfolge	30 Min.		30 Min.			
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB Postgraben		Speyer Hbf./ZOB Postgraben		Speyer Hbf./ZOB Postgraben	
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus in Niederflurtechnik und Elektroantrieb (Batterie)					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



568						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	Fahrplanwechsel im Dezember 2033					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Postplatz – Salierstraße – Paul-Egell-Str. – Römerberg					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:00 (freitags 01:00)	06:00 – 20:30 (freitags 00:30)	8:30 – 01:00	09:00 – 00:30		
Taktfolge	T60	T60	T60 ab 19 Uhr unregelmäßig	T60 ab 20 Uhr unregelmäßig		
Fahrten	21 Fahrten	19 Fahrten	14 Fahrten	13 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB		
	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz	Speyer Postplatz		
	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz	Speyer Domplatz		
	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße	Römerberg Eisenbahnstraße		
	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen	Römerberg Dorfbrunnen		
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Besonderheiten	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag; freitags 3 Fahrten zw. 22:30 – 01:00 Uhr im 60 Min.-Takt	An Ferientagen 17 Fahrten pro Tag; freitags 2 Fahrten zw. 23:00 – 00:30 Uhr im 60 Min.-Takt				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



8.5 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil 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 Verbindungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für die Stadt Speyer überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse angepasst.

Erschließungsqualität

Eine ausreichende Erschließungsqualität berücksichtigt, dass alle Schwerpunkte des Bedarfs durch den ÖPNV erschlossen werden. Um die Erschließung im definierten Einzugsradius um jede Haltestelle zu gewährleisten, müssen fußläufige Verbindungen gegeben sein. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Als Standard der Daseinsvorsorge wird eine Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern angestrebt.

SPNV-Stationen werden neben dem Fußweg auch vermehrt mit dem Radverkehr und MIV erschlossen (siehe P+R und B+R), wodurch ein Einzugsradius von 3.000 m als gerechtfertigt angesehen wird. Bei Stadtverkehren und Angeboten der Daseinsvorsorge vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als angemessen.

fußläufiger Einzugsbereich in m	
SPNV	1.000 m/3.000 m*
Bus	600 m
Stadtbus	300 m/200 m**
* Fahrrad ** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten	

Tabelle 9: Erschließungsstandards

Bei Schwerpunkten mit Einrichtungen hoher Bedeutung der Daseinsvorsorge wie z. B. Einkaufseinrichtungen oder Krankenhäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst gering sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m. Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bilden. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

Verbindungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV bestimmen und für ein attraktives Nahverkehrssystem grundlegend sind.

Aufgrund der Festlegung der definierten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes erfolgt eine Differenzierung des ÖPNV-Angebotes mit entsprechenden Bedienungsqualitäten. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die kontinuierlich stark nachgefragten Verbindungen des Busverkehrs

erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Zur Sicherstellung dieses hochwertigen Bedienungsangebotes sind im Grundnetz 1. Ordnung werktags Taktfahrpläne einzurichten sowie am Wochenende und Feiertagen ein angemessenes Angebot bereitzustellen. In der Schwachverkehrszeit können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass stets eine ausreichende Beförderungskapazität zur Verfügung steht.

Stadtverkehre erfüllen die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzen das SPNV-Netz und regionale ÖPNV-Netz durch vorrangige Gewährleistung von Erschließungs- und Verknüpfungsfunktionen innerhalb des Stadtgebietes. Hierbei können zwischen innerstädtischen Haupt- und Nebenlinien unterschieden werden, welche eine Zubringerfunktion zum Stadtzentrum, Verknüpfungspunkten und zum SPNV übernehmen und die Erschließung der Achsenzwischenräume gewährleisten. Das Fahrtenangebot variiert dabei entsprechend dem Bedarf und den verkehrspolitischen Zielsetzungen der jeweiligen Stadt. Während werktags in nachfragestarken Bereichen ein mind. 60-Minuten-Takt angestrebt wird, können auf schwach nachgefragten Strecken sowie im Spät- und Wochenendverkehr bedarfsorientierte Verkehrsangebote bereitgestellt werden.

Die Bedienungsstandards sind in der Tabelle 10 dargestellt.



	Montag – Freitag					Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Fahrten- folge NVZ	Fahrten- folge HVZ	Fahrten- folge SVZ	Bedienungs- zeitraum	Taktzeiten	Fahrten- folge	Bedienungs- zeitraum	Fahrten- folge	Bedienungs- zeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min- Takt	30-Min- Takt	60-Min- Takt	05:00 – 24:00	06:00 – 20:00	60-Min- Takt	06:00 – 24:00	60-Min- Takt	08:00 – 24:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min- Takt	60-Min- Takt	60-Min- Takt	05:00 – 22:00	08:30 – 20:00	120-Min- Takt	06:00 – 24:00	–	–
Grundnetz Region	bedarfsorientiert (siehe Tabelle Mindestfahrtenangebot)			06:00 – 20.00	bedarfs- orientiert	Mind. 3 Fahrten- paare	08:00 – 14:00	120-Min- Takt	08:00 – 22:00
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahr- tenpaare/ Woche	–	–	08:00 – 20:00	–	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert
Stadtverkehr	60-Min- Takt	60-Min- Takt	60-Min- Takt	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert
Schülerverkehr	bedarfs- orientiert	–	–	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	–	–	–	–
<small>HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo. – Fr.) NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo. – Fr. sowie Sa. während der Geschäftsöffnungszeiten) SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)</small>									

Tabella 10: Bedienungsstandards

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen dienen dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum ÖPNV-System und sind somit ein Aushängeschild für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie die Lage und Erreichbarkeit bestimmen im wesentlichen Maße die Entscheidung des Kunden auch den öffentlichen Verkehr zu nutzen. 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

Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. So richten sich die Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Haltestellen an den grundlegenden Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit aus, währenddessen bei Regional-Express-Halten ein höherer Standard anzusetzen ist.

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausrüstung. Bei bedeutsamen und nachfragestarken Verbindungen ist diese Grundausrüstung zu erweitern.

Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung sicherzustellen, jedoch kann hierbei aufgrund der geringen Nachfragepotenziale der Aspekt der Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden.

8. Anhang



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
- ▶ VRN-Wabenummer
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/ DIN A3
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- ▶ Bodenmontage durch Bodenhülse

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen mit einem Fahnen-Muster findet sich auf der Seite 74 wieder.

Bei allen Haltestellenkategorien ist die jeweilige Ausstattung an den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren und ggf. anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im jeweiligen Einzelfall zu prüfen.

Für die Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sicheren und sauberen Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus				
	Regional-Expres	Regional-/S-Bahn / Stadtbahn	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	flexible Bedienungsformen
					Bus/SPNV	Bus/Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus/Bus (niedrige Umsteigerwerte)			
Aufenthalt/Warten										
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	
Information										
Stationsschild (SPNV)	x	x								
Haltestellenschild			x	x	x	x	x	x	x	x
dynamische 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)
Liniennetzplan	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tariffinformation	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)			
Sicherheit										
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)				
Barrierefreiheit										
niveaugleicher Einstieg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55/76	55/76	30	30	30	18/21	18/21	18/21	18/21	
taktile Bodenindikatoren	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Service										
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
Gepäckschließfächer	x									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter/Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x	x	(x)			
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlagen	x	(x)		(x)	(x)	(x)				
B+R-Anlagen	x	x	(x)	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			
Car-Sharing-Station	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietsystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

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

Tabelle 11: Anforderungen an Haltestellenausstattung



Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbindlich einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgelegten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbindlich einheitlich zu gewährleisten. Im Zuge der Ausschreibungsverfahren kann auf Basis der dann jeweils geltenden technischen Standards der Einsatz von alternativen Antriebsformen im Einzelfall geprüft werden.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein.

Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A definieren Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B können für Verstärkerfahrten im Ausbildungsverkehr zum Einsatz kommen. Fahrzeuge der Kategorie A

müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z. B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige, u. a.). Die ausführlichen Darstellungen der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (www.vrn.de) wieder.

Weitere Anforderungen

ÖPNV-relevantes Straßennetz

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

Maßnahmen zur 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.



8.6 Standard für Haltestellenschilder im VRN

Ziele

- ▶ Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- ▶ Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes erfolgt im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

- ▶ Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- ▶ Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o. ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
- ▶ **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens

- ▶ Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35 mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120 mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig. Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.

- ▶ Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z. B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber **in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen**. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60 mm hoch sein.

- ▶ Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.
- ▶ Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.

- ▶ Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxilogo oder ein Telefonhörer-symbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- ▶ Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in Kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- ▶ Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in Kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- ▶ Ein Kompaktschild gem. Abbildung 36 wird prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.



FARBANGABEN
Rahmenkonstruktion/Mast
RAL 5013 Kobaltblau

Schildeinheiten
RAL 5013 Kobaltblau
RAL 9006 Verkehrsweiß

H-Zeichen
Folienaufkleber refl. Typ RA1/C

Blinkaufforderung
Folienaufkleber refl.
Oralite 5600E-035 Orange

Schriftfarbe
RAL 9005 Tiefschwarz

Logo VRN
RAL 5013 Kobaltblau
RAL 5012 Lichtblau

SCHRIFTART
Frutiger 57 Condensed
Frutiger 67 Bold Condensed

BESCHRIFTUNG
Siebdruck

MASSTAB
1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für
Haltestellenbezeichnungen:

Hauptbahnhof:	Hbf
Bahnhof:	Bf.
.....straße:str.
.....-Straße-Str.

(weitere Abkürzungen sind
mit dem Auftraggeber zu klären)

Abbildung 34: Wechselschildsystem (Standard)

8. Anhang



Abbildung 35: Wechselschildsystem (Standard)



Abbildung 36: Kompaktschild (Ausnahme)



Abbildung 37: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)

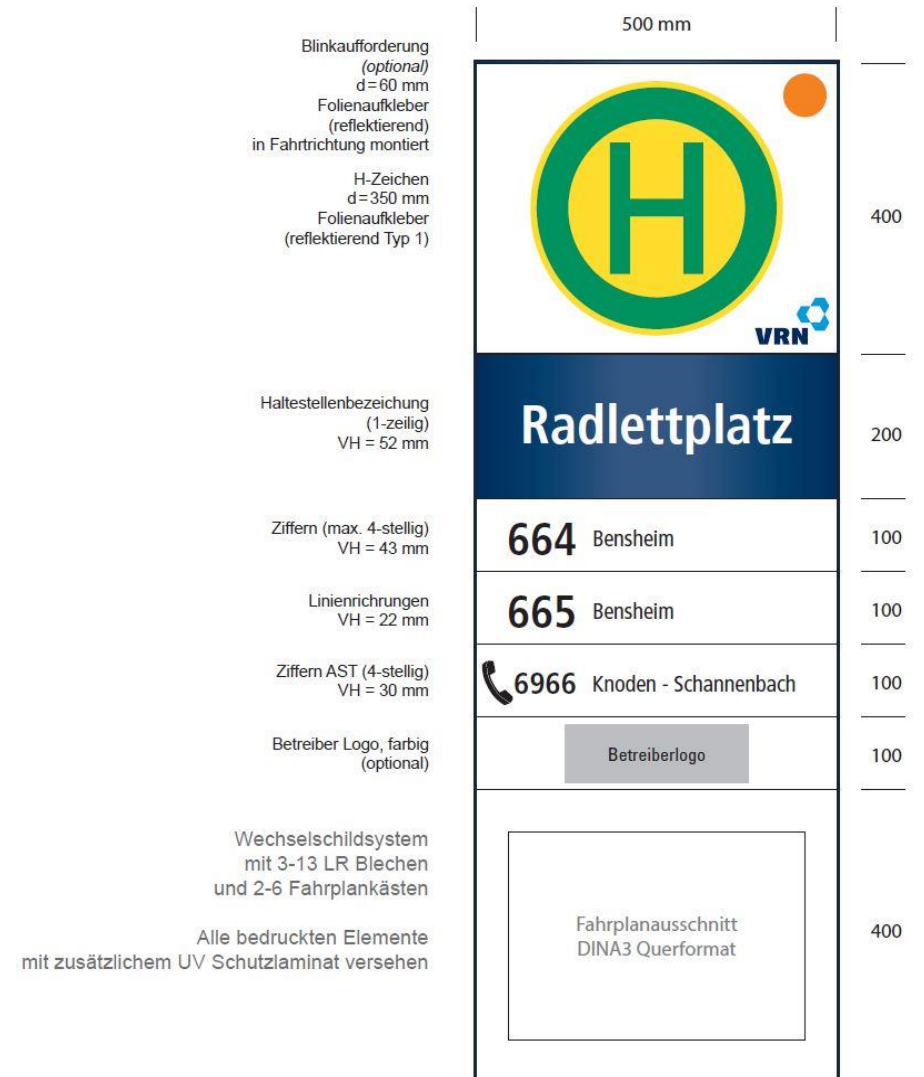


Abbildung 38: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)



8.7 Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen

- ▶ Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
- ▶ Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
- ▶ Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



- ▶ Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um das Verblässen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- ▶ Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.

- ▶ Anstelle des einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die bereits genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
- ▶ Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den Schildern aus Abbildung 37 entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die bereits genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.



8.8 Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z. B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z. B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z. B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe). Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn

aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z. B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hierdurch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v. a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplänmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellenamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z. B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z. B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

Die folgende Liste erhält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen:

vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf.
Hauptbahnhof	Hbf.
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.

Tabelle 12: Abkürzung

