



Nahverkehrsplan für den Rhein-Pfalz-Kreis 2018

Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis 2018

Beschluss des Kreistages vom 24.09.18



Vorwort zum Nahverkehrsplan 2018

Die stetig wachsenden Verkehrs- und damit Umweltprobleme bescheren uns seit den 80er Jahren tägliche Staus und seit diesem Jahrzehnt auch einige Fahrverbote als ultima ratio zur Berücksichtigung von Klimazielen und Gesundheitsbewahrung. Die Bereitstellung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen ist daher essenzieller Bestandteil der Daseinsvorsorge. Dieser Aufgabe stellt sich – auf lokaler Ebene – der Rhein-Pfalz-Kreis seit Jahren mit einem gut ausgebauten ÖPNV-Netz.

Natürlich ist dies kontinuierlich weiter zu entwickeln. Um eine ganzheitliche Basis zu schaffen, erfuhr die hiermit vorgelegte dritte Generation des Nahverkehrsplanes (NVP) aus diesem Grunde eine inhaltliche Erweiterung um die Verkehrsmittel Fuß, Rad und Auto. Daneben ist eine Gesamtchau aller (hier relevanten) Verkehre in einem zeitgemäßen Verkehrsplan auch angezeigt, um die zunehmenden Wechselwirkungen der Verkehrsmittelwahl berücksichtigen zu können. Denn wir bewegen uns nicht mehr in der Zeit, in der jemand entweder nur Auto oder nur Bus fährt.

Die Menschen nutzen inzwischen mal das Fahrrad, mal die S-Bahn und mal, für die Ganz- oder Teilstrecke, das Auto, welches ein, wenn auch nicht ausschließlicher, Systemfaktor bleibt. Auch müssen Auto und Fahrrad einem nicht mehr gehören – man kann sie stundenweise leihen. All das führt im Ergebnis zu einer wechsellvollen flexiblen Verkehrsmittelwahl. Diese ist im vorliegenden NVP berücksichtigt.

Darüber hinaus ist im kommenden Jahrzehnt aufgrund der Umbauarbeiten vor der Kurt-Schumacher-Brücke mit einer mehrjährigen innerstädtischen Verkehrsbeeinträchtigung in Ludwigshafen und Mannheim zu rechnen.





Auch hier gilt es Vorsorge zu treffen, die Verkehrsleistung aufrecht zu erhalten. Der Rhein-Pfalz-Kreis hat aufgrund dieser Herausforderung bereits in den vergangenen drei Jahren alle nach Ludwigshafen verlaufenden ÖPNV-Bedienungen ausgeweitet; näheres hierzu ist im Kapitel 6 nachzulesen.

Insgesamt ist damit die inhaltliche Ausrichtung des NVP als Rahmensetzung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung umrissen. Ohne dabei detaillierte Vorgaben zu machen, legt der Plan Standards in Bereichen wie Verkehrsberuhigung, Fahrplangestaltung, Erschließung oder Haltestellenausbau fest und gibt damit für Kreis- und Gemeindeverwaltungen eine Richtschnur für die kommenden Jahre. Auch für diese Generation ist eine Laufzeitbegrenzung nicht angezeigt.

Der Plan wurde in enger Abstimmung zwischen meinen Mitarbeitern und dem Büro Mathias Schmechtig Nahverkehrs-Consult sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) erarbeitet. Allen Beteiligten spreche ich für ihr großes Engagement Dank und Anerkennung aus.

Clemens Körner
L a n d r a t



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	9	4.3 Netzhierarchie	15	7. Anhang	51
2. Vorgehen	10	4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	17	7.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004	52
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes	11	4.5 Demografische Entwicklung im Rhein-Pfalz-Kreis ...	17	7.2 Haltstellenkategorisierung	53
3.1 Regionalverkehre	11	4.6 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	19	7.3 Schülerverflechtungen	61
Bündel „Grünstadt“	11	4.7 Achsenkonzept	30	7.4 Liniensteckbriefe Status-Quo (Stand Sommer 2017)	72
Bündel „Rheinpfalz“	11	5. Angebotskonzeption	32	7.5 Liniensteckbriefe Zielkonzept	95
Bündel „Neustadt“	12	5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV	32	7.6 Anforderungsprofil	96
3.2 Stadtverkehr	12	5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	35	7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN	100
Bündel „Frankenthal“	12	5.3 Barrierefreiheit	36		
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	13	5.4 Verknüpfungspunkte	42		
4.1 Ziele des Aufgabenträgers	13	5.5 Mobilitätsmanagement	45		
4.2 Grundsätze einer nachhaltigen Verkehrsplanung ..	13	5.6 Ergänzende Mobilität	47		
Integrierte Verkehrsplanung	13	6. Umsetzung	49		
Verkehrsberuhigung	14				
Radverkehr	14				
Fußverkehr	15				
Parkraummanagement	15				



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan	10
Abbildung 2: Netzhierarchie	15
Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung	16
Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	17
Abbildung 5: Reisezweck im Rhein-Pfalz-Kreis von Mo. – Fr. im ÖPNV und SPNV (Ein- und Aussteiger)	17
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Pfalz-Kreis nach Altersgruppen	18
Abbildung 7: Auspendler aus nördlichem Teilraum	20
Abbildung 8: Einpendler in nördlichem Teilraum	21
Abbildung 9: Auspendler aus südlichem Teilraum	22
Abbildung 10: Einpendler in südlichem Teilraum	23
Abbildung 11: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Schienennetz	25
Abbildung 12: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz	26
Abbildung 13: Schulstandorte im Rhein-Pfalz-Kreis	27
Abbildung 14: Potenzialanalyse Rhein-Pfalz-Kreis	29
Abbildung 15: Achsenkonzept Rhein-Pfalz-Kreis	31
Abbildung 16: Fahrplannetzgrafik SPNV	34
Abbildung 17: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen im Rhein-Pfalz-Kreis	37
Abbildung 18: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen im Rhein-Pfalz-Kreis	38
Abbildung 19: Prozess zur Schaffung barrierefreier Haltestellen	39
Abbildung 20: Haltestellenpriorisierung	40
Abbildung 21: Notwendigkeit des barrierefreien Haltestellenausbaus nach Haltestellenkategorisierung	40

Abbildung 22: Haltestellenkategorisierung nach Gemeinden und Städten	41
Abbildung 23: Intermodale und multimodale Mobilität	42
Abbildung 24: Überbelegung der B+R-Anlage am Bahnhof in Schifferstadt	44
Abbildung 25: B+R-Anlage am Bahnhof Schifferstadt	44
Abbildung 26: Fahrradverleihstation „VRNnextbike“ in Speyer	48
Abbildung 27: Beispiel für eine Mobilstation mit Fahrrad-/Pedelec-Verleih, Carsharing und Aufladestation (Offenburg, Messe)	48
Abbildung 28: Lise-Meitner-Gymnasium Maxdorf	62
Abbildung 29: Justus-von-Liebig Realschule plus Maxdorf	63
Abbildung 30: Paul von Denis Gymnasium Schifferstadt	64
Abbildung 31: Realschule plus Schifferstadt	65
Abbildung 32: Salierschule (Förderschule) Schifferstadt	66
Abbildung 33: Integrierte Gesamtschule Mutterstadt	67
Abbildung 34: Realschule plus Bobenheim-Roxheim	68
Abbildung 35: Rudolf-Wihr-Realschule plus Limburgerhof	69
Abbildung 36: Peter-Gärtner-Realschule plus Böhl-Iggelheim	70
Abbildung 37: Realschule plus Dudenhofen	71
Abbildung 38: Wechselschildsystem (Standard)	101
Abbildung 39: Wechselschildsystem (Standard)	102
Abbildung 40: Kompaktschild (Ausnahme)	102
Abbildung 41: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)	103
Abbildung 42: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: SPNV-Angebot im Rhein-Pfalz-Kreis	32
Tabelle 2: Formen der Mobilitätseinschränkung	36
Tabelle 3: P+R/B+R im Rhein-Pfalz-Kreis	43
Tabelle 4: Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen	44
Tabelle 5: Maßnahmenprogramm des Nahverkehrsplans 2004	52
Tabelle 6: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung	60
Tabelle 7: Erschließungsstandards	96
Tabelle 8: Mindestfahrtenangebot	97
Tabelle 9: Bedienungsstandards	97
Tabelle 10: Anforderungen an Haltestellenausstattung	98
Tabelle 11: Abkürzungen von Haltestellennamen	105



Abkürzungsverzeichnis

Abk	Abkürzung	HVZ	Hauptverkehrszeit	So./FT.	Sonn- und Feiertage
Abs.	Absatz	Hst.	Haltestelle	sog.	sogenannte
a.d.W.	an der Weinstraße	i. d. R.	in der Regel	VdK	Sozialverband VdK Deutschland e.V.
AST	Anrufsammeltaxi	ILS	Institut für Landes- und Entwicklungs- forschung GmbH	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände	ITF	Integraler Taktfahrplan	SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	k. A.	keine Angabe	Str.	Straße
B + R	Bike + Ride	Krhs.	Krankenhaus	STVG	Straßenverkehrsgesetz
Bgm.	Bürgermeister	LSA	Lichtsignalanlage	STVO	Straßenverkehrsordnung
Bf.	Bahnhof	LU	Ludwigshafen	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr	Min.	Minute	SVZ	Schwachverkehrszeit
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	MIV	Motorisierter Individualverkehr	tlw.	teilweise
bspw.	beispielsweise	Mo. – Fr.	Montag bis Freitag	u. a.	unter anderem
bzgl.	bezüglich	NRW	Nordrhein-Westfalen	u. ä.	und ähnlichen
bzw.	beziehungsweise	NVG	Nahverkehrsgesetz	URN	Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
ca.	circa	NVP	Nahverkehrsplan	usw.	und so weiter
CO ²	Kohlenstoffdioxid	NVZ	Normalverkehrszeit	UV	Ultraviolettstrahlung
DB	Deutsche Bahn	o. ä.	oder ähnlich	v. a.	vor allem
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	vgl.	vergleiche
d. h.	das heißt	ÖV	Öffentlicher Verkehr	VG	Verbandsgemeinde
DIN	Deutsches Institut für Normung	P + R	Park + Ride	VGv	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
ggf.	gegebenenfalls	PBefG	Personenbeförderungsgesetz	VGf	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
etc.	et cetera	Pl.	Platz	VLL	Verkehrsbetriebe Leininger Land-Eistal-Bus GmbH
EW	Einwohner	RB	Regionalbahn	VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung	Pkw	Personenkraftwagen	VRRN	Verband Region Rhein-Neckar
gem.	gemäß	RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ggü.	gegenüber	RE	Regionalexpress	z. B.	zum Beispiel
GmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung	RHB	Rhein-Haardtahn	ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar
H	Haltestelle	RLP	Rheinland-Pfalz	ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd
Hbf.	Hauptbahnhof	S-Bahn	Stadtschnellbahn	zw.	zwischen
		Sch.	Schule		
		Sa.	Samstag		



1. Einleitung

Im Rhein-Pfalz-Kreis leben rund 150.000 Einwohner. An einem Werktag nutzen etwa 33.000 Fahrgäste im Quell-/Zielverkehr sowie im Binnenverkehr den ÖPNV¹ und den SPNV. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeit-zwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst umsteigefreie Verbindungen zur (auch peripheren) Schule, und Personen ohne unmittelbare Pkw-Verfügbarkeit erwarten eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV für den Aufgabenträger, als auch für den Fahrgast berechenbar und auch „bezahlbar“ bleiben.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den 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, 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 Verkehrsbedienun- gung“ – wird daher durch neue Inhalte, wie Mobilitätsmanagement, die Einbeziehung anderer Verkehrsmittel und neue Mobilitätskonzepte, ergänzt. Daneben steht im kommenden Jahrzehnt in Ludwigshafen beim innerstädtischen, rheinüberquerenden Verkehr eine längerfristige Einschränkung an, die es auf Seiten aller tangierten Bereiche der Verkehrsplanung zu berücksichtigen gilt. Unter diesen Bedingungen hat der Rhein-Pfalz-Kreis gemeinsam mit der VRN GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet.

Der NVP-Gutachter attestiert dem Rhein-Pfalz-Kreis, unter Berücksichtigung der augenscheinlich hohen Bedeutung des Radverkehrs, bereits heute einen entsprechend der erkennbaren Bedürfnisse „ausreichend“ ausgebauten ÖPNV.

Nach dem novellierten PBefG soll mittelfristig eine „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV realisiert werden. Das Ziel, diese bis 2022 zu erreichen, kann mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen nicht realisiert werden.

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. Dies betrifft besonders das zukünftige Angebot im SPNV. Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest.

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



2. Vorgehen

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Soll der ÖV als Konkurrenz zum Pkw erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen.

Neben den bisherigen Inhalten werden in den 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 bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie Carsharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt.

Die Erstellung dieser neuen Generation des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- ▶ Bilanzierung des NVP ab 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts,
- ▶ Planung der vollständigen Barrierefreiheit,
- ▶ Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV,
- ▶ Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung,
- ▶ Entwicklung ergänzender Bausteine,
- ▶ Betrachtung sämtlicher Verkehrsarten.

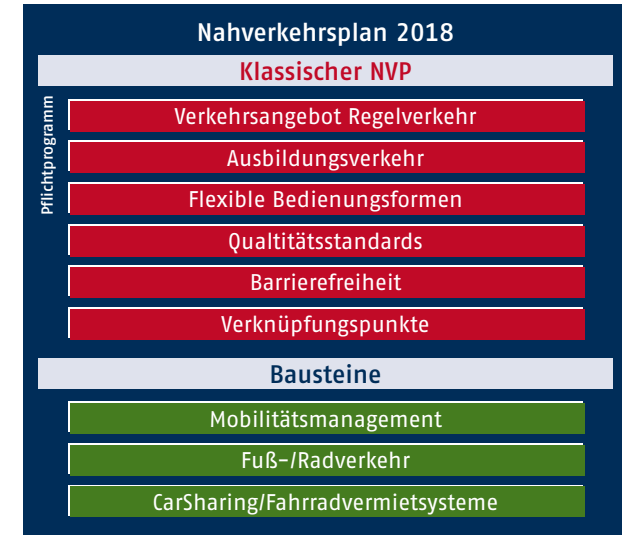


Abbildung 1: Struktur Nahverkehrspläne im VRN



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

3.1 Regionalverkehre

Bündel „Grünstadt“

Allgemeines

Das Linienbündel „Grünstadt“ setzt sich aus den Buslinien in den Städten Frankenthal, Worms und Ludwigshafen sowie im Donnersbergkreis, dem Rhein-Pfalz-Kreis und den Kreisen Kaiserslautern, Alzey-Worms und Bad Dürkheim zusammen. Betrieben werden die Buslinien von der Verkehrsbetriebe Leiningerland Eistal-Bus GmbH.²

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 452: Grünstadt – Weisenheim/Berg – Freinsheim – Weisenheim/Sand – Frankenthal
- ▶ Linie 460: (Ludwigshafen) – Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach – Kirchheim – Grünstadt
- ▶ Linie 461: (Ludwigshafen) – Frankenthal – Dirmstein – Gerolsheim – Großkarlbach – Grünstadt
- ▶ Linie 476: Ludwigshafen – Grünstadt – Eisenberg – Kirchheimbolanden

Auf der Linie 476 Ludwigshafen – Kirchheimbolanden wird ein Schnellbus angeboten.

Betriebsaufnahme – Resümee

Nach der europaweiten Ausschreibung des Linienbündels Grünstadt übernahmen ab dem 15.12.2013 die Verkehrsbetriebe Leiningerland-Eistal-Bus GmbH (VLL) die Verantwortung für den Linienverkehr rund um Grünstadt³. Die Buslinien und deren Fahrplan blieben im Wesentlichen bestehen. Änderungen finden sich hauptsächlich bei der Ausweitung des Fahrtenangebotes auf den Linien 453, 454, 460, 461 und 473 wieder⁴. So werden durch die Linie 460 und 461 die Anschlusszüge am Hbf. Frankenthal in Richtung Mannheim und Worms, durch die Umstellung des Fahrplans, zuverlässiger erreicht, sowie zwischen Dirmstein und Frankenthal ein dichteres Fahrangebot bereitgestellt.

Bündel „Rheinpfalz“

Allgemeines

Der Betrieb des Linienbündels „Rheinpfalz“ wurde bis zum 13.06.2015 von der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH durchgeführt. Zum 14.06.2015 wurde das Linienbündel von der PalatinaBus GmbH übernommen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 482: Freinsheim/Gerolsheim – Lamsheim – Maxdorf
- ▶ Linie 483: Bad Dürkheim – Wachenheim – Ellerstadt – Birkenheide

- ▶ Linie 484: Maxdorf – Birkenheide
- ▶ Linie 507: Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Linie 570: (Ludwigshafen –) Rheingönheim – Altrip
- ▶ Linie 571: Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch
- ▶ Linie 572: (Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Waldsee – Otterstadt – Speyer
- ▶ Linie 573: Speyer – Mechttersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch
- ▶ Linie 580: Ludwigshafen – Dannstadt – Assenheim – Rödersheim – Meckenheim – Deidesheim – Ruppertsberg
- ▶ Linie 581: Ludwigshafen – Mutterstadt – Limburgerhof
- ▶ Linie 582: (Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Limburgerhof
- ▶ Linie 583: Schifferstadt/Mutterstadt – Dannstadt – Maxdorf
- ▶ Linie 585: (Oggersheim –) Mutterstadt – Limburgerhof – Schifferstadt/Ludwigshafen
- ▶ Linie 586: Schifferstadt – Iggelheim – Böhl – Hochdorf – Assenheim – Gronau – Rödersheim – Meckenheim

² Verkehrsverbund Rhein-Neckar Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Grünstadt (Stand 15.12.2013) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/broschur_gruenstadt_web.pdf [Zugriff 09.02.2016].

³ Kreisverwaltung Bad Dürkheim http://www.kreis-bad-duerkheim.de/kv_bad-duerkheim/B%3%Bcrgerservice/Eintr%3%A4ge/?bstype=l&bsid=75810 [Zugriff 09.02.2016].

⁴ Verkehrsverbund Rhein-Neckar Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Grünstadt (Stand 15.12.2013) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/broschur_gruenstadt_web.pdf [Zugriff 09.02.2016].



Betriebsaufnahme – Resümee

Die Übernahme des Linienbündels „Rheinpfalz“ durch die PalatinaBus GmbH hat verschiedene umfangreiche Änderungen auf folgenden Linien mit sich geführt⁵:

- ▶ Teilung der Linie 482 in Maxdorf
- ▶ Teilung der Linie 483 in Birkenheide
- ▶ Linie 484 als Zubringerverkehr zur Rhein-Haardtbahn
- ▶ Verlängerung der Linie 570
- ▶ Kürzung der Linie 571
- ▶ Modifizierung der Linie 572
- ▶ Neueinrichtung der Linie 573
- ▶ Neustrukturierung der Linie 574
- ▶ Neustrukturierung der Linie 580
- ▶ Teilung der Linien 581 und 582 in Limburgerhof
- ▶ Neueinrichtung der Linie 583
- ▶ Teilung der Linie 485
- ▶ Neueinrichtung der Linie 586.

Die Linien 571 und 580 stellen eine Hauptachse von Ludwigshafen in Richtung Westen nach Haßloch und Deidesheim dar. Zwischen Ludwigshafen und Dannstadt-Schauernheim verkehren werktags Fahrten der Linie 580 stündlich über die Autobahn BAB65. An der Haltestelle Dannstadt, VBG treffen sich jeweils zur vollen Stunde die Linien 571 und 580 in beide Richtungen zu einem „Zentralanschluss“. Zweite Hauptachse des Linienbündels „Rheinpfalz“ ist die Linie 572 von Ludwigshafen südwärts verlaufend in Richtung Speyer. Komplettierend ergänzen die Linie 581 und 582 diese Hauptachsen, sodass sich an Werktagen z. B. zwischen Mutterstadt und Ludwigshafen durchgehend drei Fahrtenpaare pro Stunde ergeben.

Nach anfänglichen Pünktlichkeitsproblemen bei Betriebsaufnahme wurde das Fahrplanangebot in einem zweiten Schritt zum 10. Dezember 2017 überarbeitet. Hierbei wurde auf der

Achse Ludwigshafen – Dannstadt das Fahrzeitprofil der verkehrlichen Praxis angepasst und das Fahrplanangebot der Linie 572 zwischen Ludwigshafen-Rheingönheim und Speyer von Montag bis Freitag auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Schnellbuskurse der Linien 571 und 572 während der HVZ wurden in ihrem Verlauf und ihrer Zeitlage dem aktuellen Fahrgastbedürfnis angepasst.

Bündel „Neustadt“

Allgemeines

Das Linienbündel Neustadt wurde in drei Lose aufgeteilt. Los 1 übernahm die PalatinaBus GmbH (Edenkoben). Diese betreibt die Linien 500 bis 510 (außer Linie 502). Für den Rhein-Pfalz-Kreis sind lediglich die Linien 507 und 508 im Los 1 relevant.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 507: Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Linie 508: Lachen-Speyerdorf – Böbingen – Gommersheim – Haßloch – Ludwigshafen

Betriebsaufnahme – Resümee

Die Linien 507 und 508 bedienen den südlichen Bereich des Rhein-Pfalz-Kreises. Die Linie 507 umfasst einen Teil des Angebotes der bisherigen Linie 573. Dabei handelt es sich um die Fahrten zwischen Neustadt und Speyer über Gommersheim – Weingarten. Die Linie verkehrt montags bis samstags durchgehend im Stundentakt. In Fahrtrichtung Speyer wurde die Taktlage um 20 Minuten verschoben, wodurch

sich sowohl in Neustadt wie auch in Speyer die Übergänge zur S-Bahn attraktiver gestalten werden. Im Verkehr von/nach Speyer wurde zudem zum Schulbeginn und zum Schulschluss nach der sechsten Stunde die Kapazität erhöht.

Die Linie 508 stellt das Angebot an Direktfahrten der bisherigen Linie 583 zur BASF dar. Die Orientierung der Fahrten erfolgt an die Arbeitsschichten der BASF-Mitarbeiter.

3.2 Stadtverkehr

Bündel „Frankenthal“

Allgemeines

Der Betrieb des Stadt- und Umlandbusnetzes in der Stadt Frankenthal wird durch die DB Regio Bus Mitte GmbH gewährleistet. Der Stadtverkehr in Frankenthal sowie der Regionalverkehr wurden nach einem europaweiten Wettbewerbsverfahren an die zur Deutschen Bahn gehörende Tochtergesellschaft vergeben. Die Fahrplan- und Linienwegänderungen traten mit dem Fahrplanwechsel am 10.06.2012 in Kraft.⁶

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Die für den Rhein-Pfalz-Kreis relevanten Linien des Bündels „Frankenthal“ stellen die Stadt- und Umlandlinien 462 und 463 dar, welche bis nach Bobenheim fahren. Die Regionalbuslinien 462 und 463 verkehren werktags im 60-Minuten-Takt, zur Hauptverkehrszeit teilweise im 30-Minuten-Takt. Der Hauptbahnhof Frankenthal fungiert als Verknüpfungs- und Umsteigepunkt. Es werden überwiegend Niederflrbusse eingesetzt.

⁵ VRN Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Rheinpfalz (Stand April 2015) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/2015_fahrplanbroschuere_rheinpfalz_web.pdf [Zugriff 09.02.2016]

⁶ VRN, URN: Neues Buskonzept rund um Frankenthal, 06.06.2012 <http://www.vrn.de/vrn/aktuelles/presse/meldungen/007028/index.html> [Zugriff 19.03.2015].

4. Grundlagen 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 im Rhein-Pfalz-Kreis:

- ▶ Der Rhein-Pfalz-Kreis versteht den ÖPNV als integrierten Bestandteil des Umweltverbundes mit Fahrrad- und Fußverkehr. Die Förderung und der Ausbau des ÖPNV sollen auch zum Vorteil der anderen umweltfreundlichen Verkehrsmittel dienen. Die Strategie der Verkehrsberuhigung und das Parkraummanagement in Städten und Gemeinden flankieren die Wirkung und den Nutzen von ÖPNV-Maßnahmen.
- ▶ Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden beeinflussen mit ihrer Siedlungs- und Verkehrspolitik wesentlich den Erfolg der Maßnahmen des Nahverkehrsplans. Der Kreis erwartet, dass die Städte und Gemeinden mit ihrer kommunalen Strategie der Verkehrsberuhigung und des Parkraummanagements die Wirkung und den Nutzen von ÖPNV-Maßnahmen unmittelbar unterstützen.
- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine sichere, häufige, berechenbare, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- ▶ Eine möglichst störungsarme Führung ist auch für Linienbusse wichtig. In den Gemeinden kann hier etwa durch Vorfahrtregelungen (bei Tempo 30) eine Beschleunigung erreicht werden. Im Oberzentrum Ludwigshafen, dem Zielpunkt der meisten Buslinien, kann durch die Einrichtung von Busvorrechtungen, insbesondere während der Zeiten größerer Verkehrsbeeinträchtigungen, durch Maßnahmen wie Busspuren oder LSA-Bevorrechtigung dem öffentlichen Verkehr eine spürbare und effektive Stärkung zukommen.
- ▶ Neue Instrumente der Nahverkehrsplanung, wie z. B. Mobilitätsmanagement, bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Der Kreis wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- ▶ Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- ▶ Der ÖPNV soll eine wahrnehmbare und nutzbare Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiterzuentwickeln.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- ▶ Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Kreis erhalten, gepflegt, stabilisiert und ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit entsprechend der Spielräume des Kreishaushaltes Rechnung tragen.
- ▶ Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienungs zu gewährleisten. Die Mindestbedienungs ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrtenpaaren pro Woche (Mo. – Fr.) nicht unterschreiten. Die Mindestbedienungs muss auch in den Ferien gewährleistet sein.
- ▶ Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- ▶ Der Kreis verfolgt das langfristig angelegte Ziel der Schaffung eines „vollständigen barrierefreien ÖPNV“. Träger der Maßnahmen an Haltestellen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- ▶ Alle Nahverkehrsangebote im Kreisgebiet sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.

4.2 Grundsätze einer nachhaltigen Verkehrsplanung

Integrierte Verkehrsplanung

Die Ausgestaltung des ÖPNV, und damit die Nahverkehrsplanung, bewegt sich nicht im „luftleeren Raum“. Fördernde bzw. bremsende Maßnahmen für die Verkehrsmittel Pkw, Fahrrad und zu Fuß beeinflussen die Nutzung des ÖPNV. In Regionen mit hoher Bedeutung des Radverkehrs (z. B. im Münsterland) sind bspw. die ÖPNV-Anteile an der Mobilität dazu kompatibel geringer.⁷

⁷ Siehe beispielsweise: Mobilitätsstudien Kreis Steinfurt und Kreis Coesfeld. <https://www.kreis-steynfurt.de>, <http://klima.kreis-coesfeld.de/>.



Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung ist seit über 30 Jahren das Kernelement einer umweltverträglichen Verkehrsplanung. Häufig wird dieser Planungsansatz vorrangig mit baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung gleichgesetzt. Die Strategie der Verkehrsberuhigung geht jedoch wesentlich weiter, umfasst eine Vielzahl von harten und weichen Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Autoverkehrs. Neben der Verkehrsberuhigung in Wohn- und Geschäftsstraßen – insbesondere die bewährten Tempo-30-Zonen – besitzt auch städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen durch Um- und Rückbau eine hohe Bedeutung. Verkehrsberuhigung wird nur dann optimal wirksam, wenn sie flächenhaft in ganzen Stadtteilen oder ganzen Gemeinden angelegt wird.

Sie verbessert dabei auch die Rahmenbedingungen für die umweltverträglichen Verkehrsarten Fußgänger- und Fahrradverkehr, verringert Lärm- und Schadstoffbelastungen, erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert die Gestaltungsqualität der Straßen.⁸

Hinzu kommt, dass Tempo-30-Regelungen die Reisezeit, unter anderem des MIV, nur unwesentlich verlängern und Fahrräder infolge der relativ geringen Geschwindigkeitsunterschiede (zum MIV) teils gut mit auf der Fahrbahn geführt werden können. Zielsetzungen der Verkehrsberuhigung sind insbesondere:

- ▶ die Reduzierung des Autoverkehrs,
- ▶ eine umweltschonendere und sichere Abwicklung des (nicht reduzierbaren) Autoverkehrs,

- ▶ eine Neuverteilung der Straßenflächen zugunsten von Aufenthaltsflächen und Verkehrswegen für die umweltverträglichen Verkehrsmittel und für die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität sowie
- ▶ die wirksame Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Eine aktuelle Facette im Handlungsrepertoire der Verkehrsberuhigung sind „Shared-Space-Zonen“. Dabei handelt es sich um niveaugleiche oder weich separierte Verkehrsflächen, in denen auch zielgerichtet Verkehrszeichen abgebaut werden. Dieser Ansatz verfolgt eine Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Im Zuge von Buslinien sollte in Tempo-30-Zonen der busführenden Straße Vorfahrt gewährt werden. Problematisch ist der Shared-Space-Ansatz jedoch im Hinblick auf die Barrierefreiheit an Bushaltestellen.

Radverkehr

Die Nutzung des Fahrrades hat in den letzten zwei Jahrzehnten in Deutschland nicht nur im Freizeit- und Tourismusverkehr, sondern auch im Alltagsverkehr in vielen Regionen signifikant zugenommen. Mit der Einführung von Pedelecs und E-Bikes ist ein weiterer Schub erkennbar, sodass das Fahrrad auch für weitere Strecken und in topografisch bewegten Räumen vermehrt genutzt wird.

Damit der Radverkehr auch außerhalb der urbanen Verdichtungsräume seine Bedeutung im Mobilitätsverhalten steigern kann, sind sichere Radverkehrsanlagen sowie eine Verknüpfung mit dem Schienenverkehr (ggf. auch mit den Hauptbuslinien) erforderlich.

An Bedeutung gewinnt im Kontext mit der allgemeinen Zunahme der Wegelängen auch die sogenannte „intermodale Verknüpfung“ des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wichtige Maßnahmen zur Schaffung intermodaler Mobilitätsketten sind (überdachte, sichere und zugängliche) Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zum ÖPNV und Fahrradverleihsysteme an den Zielorten, insbesondere in den Oberzentren. Zu berücksichtigen sind insbesondere entsprechende Abstellmöglichkeiten, um hochwertige Fahrräder und Pedelecs sicher abstellen zu können.

Die Fahrradnutzung ist, neben den (meist längeren) Wegen zur Arbeit oder Ausbildung, im innerörtlichen Bereich für die Nahmobilität zu stärken. Attraktive Bedingungen für den Radverkehr innerorts fördern die Nutzung des Fahrrades gegenüber dem eigenen Auto. Sicherheit, Fahrkomfort und Direktheit sind wesentliche Ansprüche der Radfahrer.

Wichtige Basisverbindungen für den Radverkehr sind mit hoher Infrastrukturqualität zwischen den Wohngebieten und dem Ortskern, dem Bahnhof, den Schulen sowie weiteren wichtigen Einrichtungen, wie Einkaufsmöglichkeiten, Arzthäusern usw. zu schaffen. Dabei gibt es ein breites Spektrum an Maßnahmen, wie eigene Radwege, abmarkierte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bis hin zu Fahrradstraßen.

Im Mittelpunkt mit hohem Handlungsbedarf stehen i. d. R. die Ortsdurchfahrten. Hier wirken auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen positiv auf die Bedingungen für das Fahrradfahren. Bei einem Geschwindigkeitsniveau von Tempo 30 sind i. d. R. keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich.

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/verkehrsberuhigung#textpart-1>.

Bei der Radverkehrsförderung ist das Radwegenetz auch außerorts bzw. zwischen weit auseinanderliegenden Ortsteilen zu entwickeln. Soweit technisch möglich, sollten an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden.

Fußverkehr

Die Bedeutung des Fußverkehrs für eine verträgliche Mobilität wird häufig deutlich unterschätzt. Fußverkehr belebt nicht nur den öffentlichen Raum in den Städten und Gemeinden und wertet ihn damit auf, sondern ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel an sich.

Die Verbesserung der Bedingungen für das Zufußgehen dient gleichzeitig auch der Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV. Ein dichtes Netz von direkten, komfortablen und barrierefreien Verbindungen regt dazu an, im Alltag und in der Freizeit Wege zu Fuß zurückzulegen. Wichtig ist vorrangig die Vermeidung von Umwegen.

Eine besondere Aufmerksamkeit ist auf die Gestaltung der Konfliktpunkte mit dem Autoverkehr zu legen. Anstelle weniger, investitionsaufwändiger Querungsanlagen (z. B. Fußgängerampeln) sollte entlang von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten eine größere Dichte von Querungsmöglichkeiten (z. B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege) vorgesehen werden, die sich auch gut mit einer Tempo-30-Regelung vertragen.

Parkraummanagement

Das Parkraummanagement verfolgt die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen in Form von baulichen, organisatorischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Parkraummanagement

wirkt dabei als „Stellschraube“ im Hinblick auf die Autonutzung. Kostenloses Parken direkt vor dem Ziel fördert nicht das Umsteigen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel.

Auch in kleineren Städten und in Gemeinden sollten zumindest in den Bereichen mit vielfältigen Nutzungsüberlagerungen und damit hohem Parkdruck, d. h. vorrangig den Ortszentren, Maßnahmen vorgesehen werden, wie

- ▶ Limitierung der Parkdauer,
- ▶ Kosten für Parkvorgang,
- ▶ Einschränkung des Nutzerkreises (z. B. Anwohner).

Die Intensität des Parkraummanagements ist jedoch im ländlichen Raum nicht mit den Großstädten zu vergleichen, da das Auto hier auch weiterhin noch eine hohe Bedeutung zum Erreichen der Versorgungszentren besitzen wird. Zu beachten ist weiterhin, dass die Stadtzentren vieler Kleinstädte einen Bedeutungsverlust verzeichnen. Der innerstädtische Einzelhandel ist verstärkt sowohl der Konkurrenz des Online-Handels als auch der Einkaufsmärkte „auf der grünen Wiese“ ausgesetzt. Die Verdrängung von Langzeitparkern aus den Ortszentren durch Kurzzeitparkplätze stärkt dagegen die Erreichbarkeit des Einzelhandels.

4.3 Netzhierarchie

Die unter Kapitel 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. Abbildung 2 stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes-

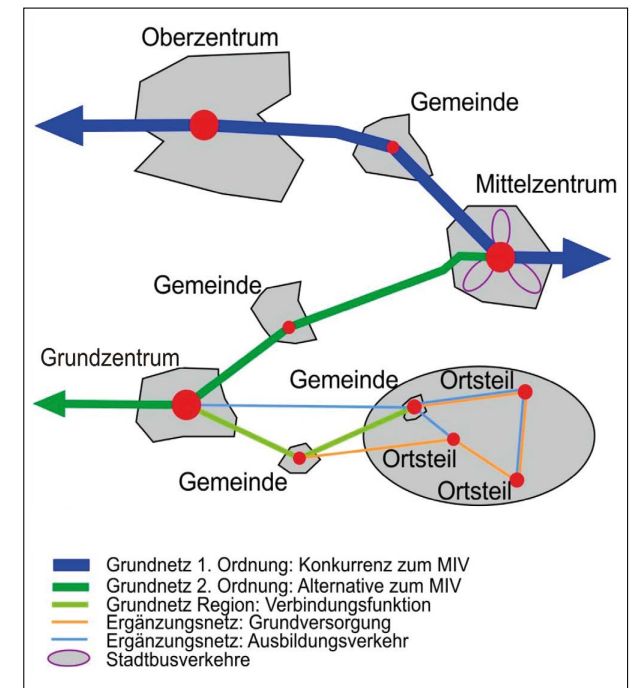


Abbildung 2: Netzhierarchie

und Regionalplanung, dar. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des verbundweiten Verkehrsmodells, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt, in die Netzentwicklung mit einbezogen.

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können Anteile von 20 % und mehr im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

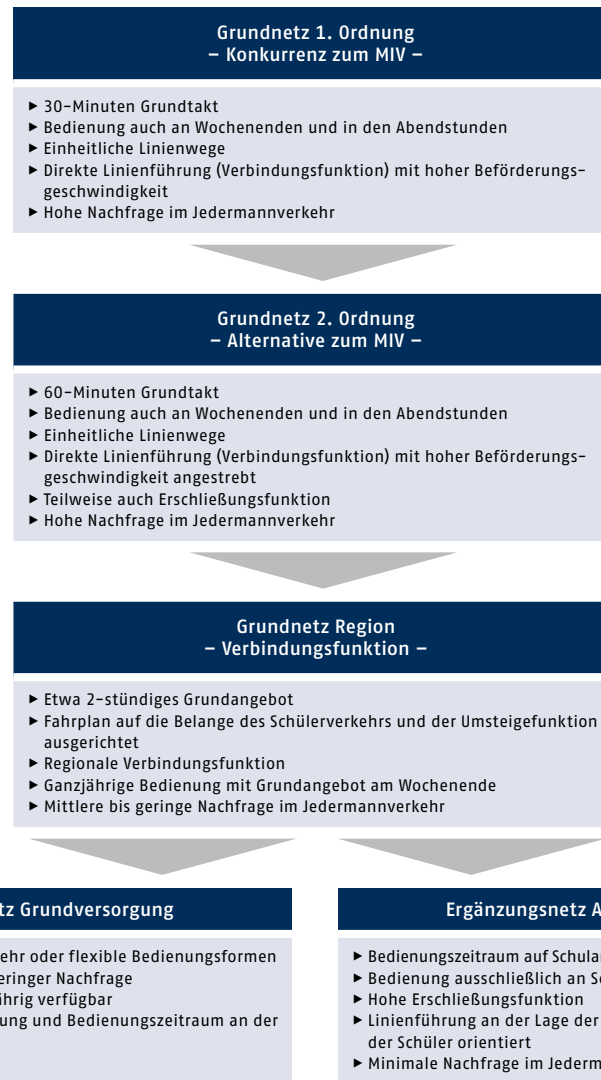


Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden. Die SPNV-Achsen sind in der Regel Bestandteil des Grundnetzes.

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben Pkw-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln („Choice Riders“). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist. Hier können im Jedermannverkehr außerhalb des SPNV ÖPNV-Anteile von bis zu 10 % vom Gesamtverkehr erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet keine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in nennenswertem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Minuten-Takt daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Minuten-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5 % am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Minuten-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können gegebenenfalls auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

In dünner besiedelten Räumen sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungs-



lücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

Das **Ergänzungnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten.

Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und die Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung („Captive Riders“).

Das **Ergänzungnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines Pkw gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt.

Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr, aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung



4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten sicherzustellen. Die 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.



Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

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 auch 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.

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.

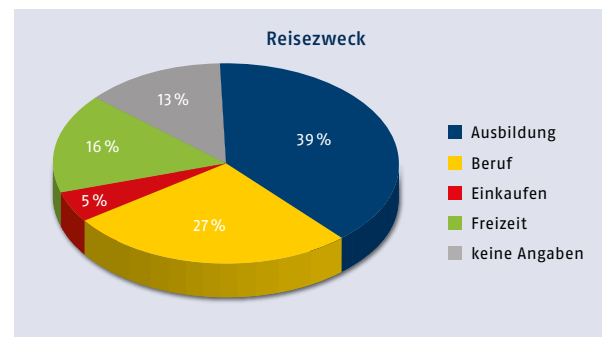


Abbildung 5: Reisezweck im Rhein-Pfalz-Kreis von Mo.-Fr. im ÖPNV und SPNV (Ein- und Aussteiger)

Die folgende Abbildung zeigt die Nachfragesegmente des ÖV von Montag bis Freitag im Kreis. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 39% den größten Anteil ein.⁹ Bedingt durch die gute Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte Ludwigshafen und Mannheim ist der Anteil des Berufsverkehrs (27%) für einen Landkreis überdurchschnittlich hoch.

4.5 Demografische Entwicklung im Rhein-Pfalz-Kreis

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 im Landkreis

Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Jahr 2016 die Wohnungsflächenbedarfsprognose aktualisiert. Datengrundlage bildet die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) aus dem Jahr 2014. Die Prognose mit Basisjahr 2012 liefert die derzeit aktuellsten Prognosedaten für die Region Rhein-Neckar. Im Jahr 2015 betrug die Bevölkerungszahl im Rhein-Pfalz-Kreis rund 150.550 Einwohner.¹⁰ Bis ins Jahr 2020 ist ein leichter Zuwachs um rund +1% gegenüber dem Basisjahr 2012

⁹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Quell-Ziel-Matrix, 04.05.2015.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



auffällig, dies entspricht einem Anstieg um 1.900 Einwohner bis 2020. Zwischen 2020 bis 2030 wird in der Tendenz eine konstante Bevölkerungsentwicklung prognostiziert.

Gegenüber dem prognostizierten Verlust bei der berufstätigen Bevölkerung, größtenteils in den Altersgruppen zwischen 20 bis 60 Jahren steigt der Anteil der Bevölkerung über 60 Jahren kontinuierlich an. Wie in Abbildung 6 ersichtlich, wächst die Bevölkerungsgruppe der Hochbetagten bis 2030 sogar um 58 % (absoluter Anstieg in der Altersgruppe der über 80-Jährigen von knapp 4.600 Einwohner), währenddessen in der Bevölkerung der Berufstätigen ein Rückgang von 20 % (absoluter Rückgang in der Altersgruppe der 40 bis 60-Jährigen um knapp 9.600 Einwohner) erwartet wird.¹¹ Die augenscheinlich konstante Bevölkerungsentwicklung liegt im Zuwachs der älteren Bevölkerung begründet und stellt in Hinblick auf die Mobilität und ÖPNV neue Herausforderungen dar. Auffällig ist eine konstante Entwicklung bis 2030 in den Altersgruppen der 20 bis 40-Jährigen.

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Die beschriebenen demografischen Entwicklungen haben mittel- und langfristige Auswirkungen auf den ÖPNV. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr widerspiegeln, da mit dem Rückgang der mittleren Altersgruppen gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Die ältere Bevölkerung ist jedoch stärker als früher durch eine Pkw-Affinität geprägt.

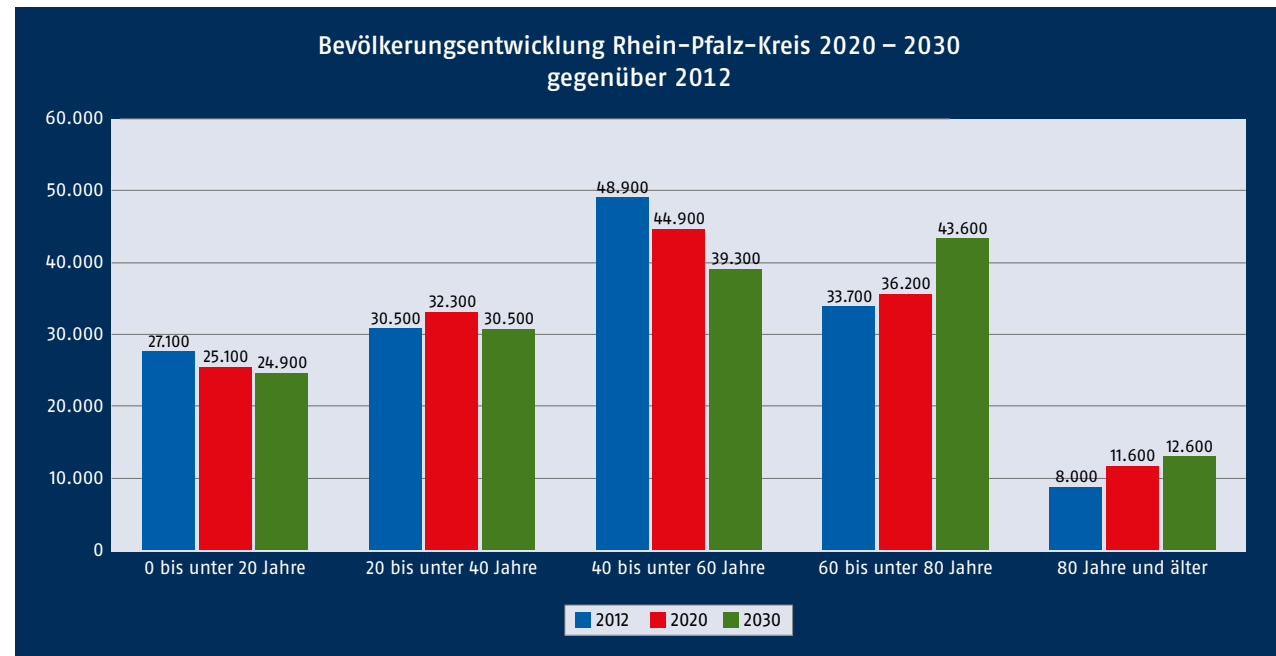


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Pfalz-Kreis nach Altersgruppen

Der Schülerverkehr als solches wird trotz demografischen Wandels und Rückgang der Bevölkerung im schulfähigen Alter weiterhin in großer Ausprägung stattfinden und kann infolgedessen durch Verlagerungen der Schülerströme, in Verbindung mit der freien Schulwahl, sogar zu dispersen Strömen und damit zu höheren Aufwendungen im Aus-

bildungsverkehr führen. Um aus wirtschaftlicher Sicht trotz sinkender Schülerzahlen und somit sinkender Nachfrage ein Grundangebot im ÖPNV bereitstellen zu können, sind alternative Verkehrsangebote zu entwickeln.

¹⁰ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Gemeindeverzeichnis, Gebietsstand 31.12.2015, Erscheinungsmonat Oktober 2014, Wiesbaden <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/detailInfo.aspx?topic=3&id=3150&key=07338&l=1>.

¹¹ Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz: Vierte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, mittlere Variante (Basisjahr 2013) http://www.statistik.rlp.de/analysen/RP_2060/kreis/338.pdf [Zugriff 06.03.2015].

¹² Im Gegensatz zum Schülerverkehr sind beim Jedermannverkehr Fahrgäste aller Altersgruppen vorzufinden, welche meist eine freie Wahl zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln besitzen.



4.6 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Zentralität und räumliche Lage

Der Rhein-Pfalz-Kreis besitzt fünf verbandsfreie Städte und Gemeinden, welche mit Ausnahme von Schifferstadt eine grundzentrale Funktion haben. Neben den verbandsfreien Städten und Gemeinden unterteilt sich der Kreis weiterhin in fünf Verbandsgemeinden mit insgesamt 20 Ortsgemeinden. Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich außerhalb des Kreisgebietes in Ludwigshafen am Rhein und ist damit, insbesondere mit dem ÖPNV, bestmöglich erreichbar. Durch die Lage im hochverdichteten Kernraum ist der Rhein-Pfalz-Kreis durch intensive Verflechtungsbeziehungen insbesondere zu den nahegelegenen Oberzentren gekennzeichnet.

Pendlerströme

Im Gebiet des Rhein-Pfalz-Kreises waren zum 30.06.2015 insgesamt ca. 26.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort und rund 59.650 am Wohnort gemeldet.¹³

Für den Rhein-Pfalz-Kreis ist somit ein ausgeprägter Überschuss an hier wohnenden Beschäftigten gegenüber den vorhandenen Arbeitsplätzen erkennbar.

Alle Verbandsgemeinden und verbandsfreien Städte und Gemeinden weisen mehr Auspendler als Einpendler auf. Mit 11.800 Einpendlern und 43.150 Auspendlern liegt im Landkreis ein ausgeprägt hoher Auspendlerüberschuss vor. Die Arbeitsschwerpunkte Ludwigshafen am Rhein mit 16.900 Auspendlern, Mannheim mit 7.980 Auspendler,

Speyer mit 5.350 Auspendlern und Frankenthal (Pfalz) mit 2.450 Auspendlern stellen für den Landkreis die bedeutendsten Pendlerziele dar.

Mit 2.550 Einpendlern in den Rhein-Pfalz-Kreis ist Ludwigshafen Schwerpunkt der Einpendlerverflechtungen. Weitere ausgeprägte Einpendlerströme lassen sich aus Speyer (1.300 Einpendler), Frankenthal (900 Einpendler), Mannheim (850 Einpendler) und Neustadt a. d. W. (550 Einpendler) feststellen. Bedeutsame Pendlerziele sind im Landkreis nicht vorzufinden. Die kreisangehörige Stadt Schifferstadt mit 1.850 Einpendlern und die verbandsfreien Gemeinden Limburgerhof mit 1.800 Einpendlern sowie Mutterstadt mit 1.250 Einpendlern zeigen die höchsten Einpendlerzahlen (Stand 30.06.2013).

Gemeinden im Teilraum „nördliches Landkreisgebiet“

Mit insgesamt 11.050 Auspendlern und 3.100 Einpendlern herrscht im Teilraum ein ausgeprägtes Auspendlersaldo vor. Starke Auspendlerströme sind nach Ludwigshafen mit ca. 4.500 Auspendlern sowie Mannheim mit 2.200 Auspendlern und Frankenthal mit 1.900 Auspendlern erkennbar.

Gemeinden im Teilraum „südliches Landkreisgebiet“

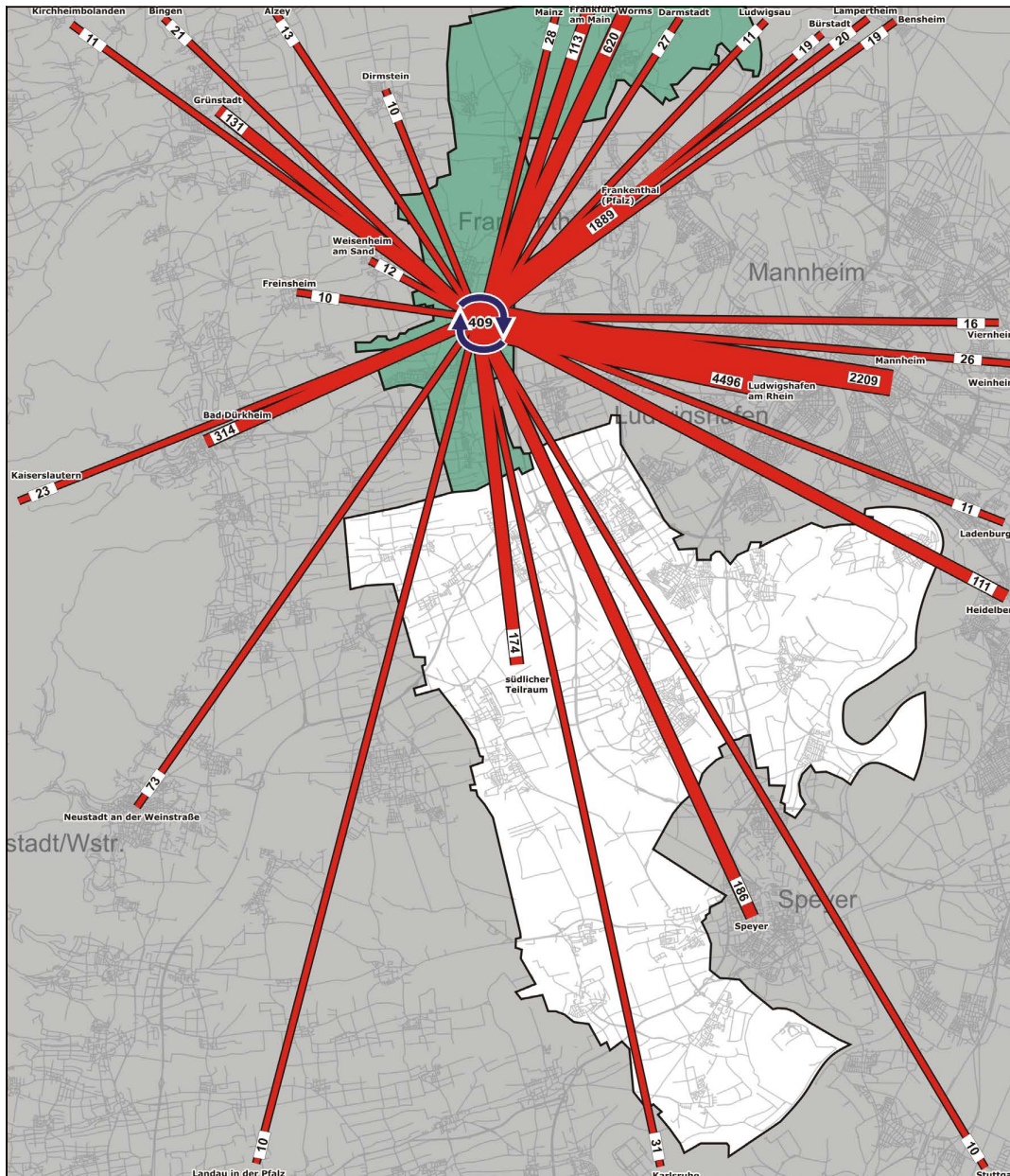
Gegenüber dem nördlichen Teilraum sind im südlichen Teilraum die Pendlerströme wesentlich stärker. Mit insgesamt 32.100 Auspendlern und 8.700 Einpendlern herrscht im Teilraum ebenfalls ein ausgeprägtes Auspendlersaldo vor.

Schifferstadt und Limburgerhof stellen attraktive Arbeitsplatzstandorte dar und weisen erhöhte Einpendlerzahlen auf, jedoch ist in den anderen Verbandsgemeinden im Teilraum die Auspendlerdynamik als sehr hoch einzustufen. Starke Auspendlerströme sind vor allem in östlicher Richtung nach Ludwigshafen mit 12.400 und Mannheim mit 5.750 Auspendlern festzustellen, währenddessen die höchsten Einpendlerströme (1.250 Pendler) aus der Stadt Speyer kommen.

¹³ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Regionaldaten, Stand 30.06.2016 <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/detailInfo.aspx?topic=19&id=3150&key=07338&l=1> [Zugriff 10.10.2016].

¹⁴ Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Rheinland-Pfalz, Stichtag 30.06.2013.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Werktägliche Auspendler aus den 3 Gemeinden des nördlichen Teilraums des Rhein-Pfalz-Kreises

- Gemeinden des Teilraums (Bobenheim-Roxheim, Verbandsgemeinde Lambsheim-Heßheim, Verbandsgemeinde Maxdorf)
- Pendler innerhalb des Teilraums

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: November 2015

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

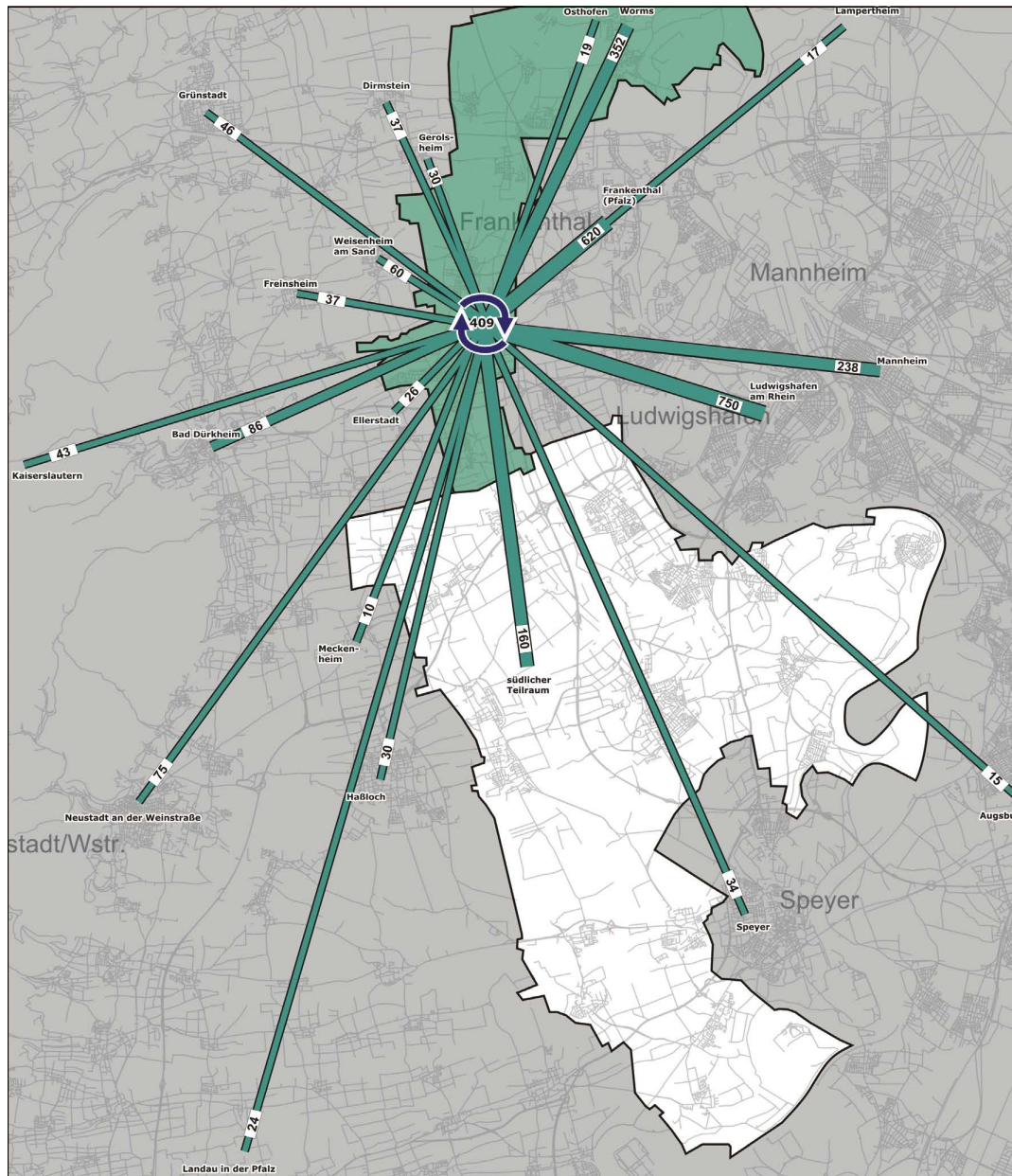
©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte – Auspendler nach Gemeinden; Rheinland-Pfalz, Kreise 07111-07137; Stichtag: 30.06.2013

Abbildung 7: Auspendler aus nördlichem Teilraum



Werktägliche Einpendler in die 3 Gemeinden des nördlichen Teilraums des Rhein-Pfalz-Kreises

- Gemeinden des Teilraums
(Bobenheim-Roxheim, Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim, Verbandsgemeinde Maxdorf)
- Pendler innerhalb des Teilraums

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: November 2015

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

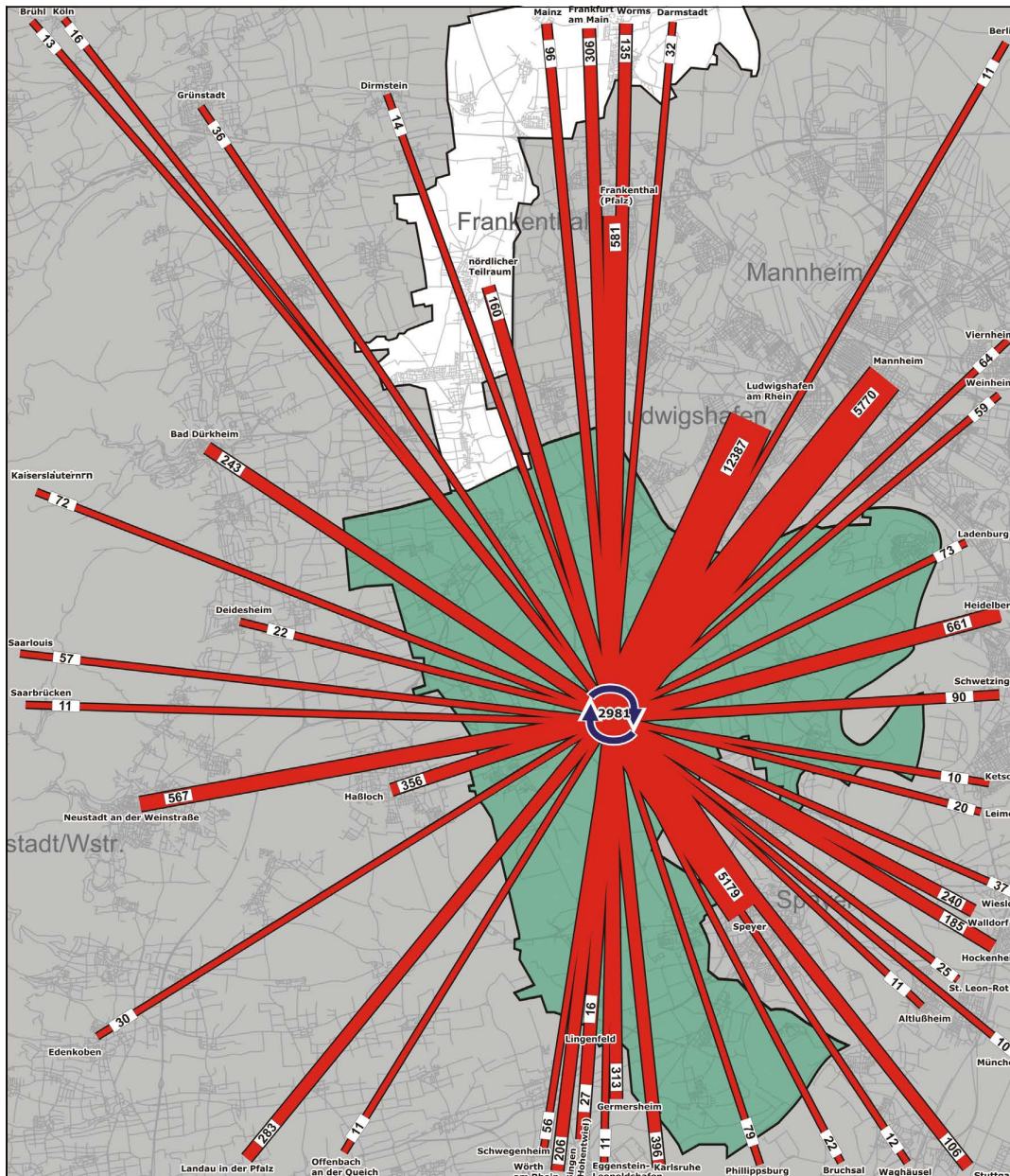


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de


Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte – Einpendler nach Gemeinden; Rheinland-Pfalz, Kreise 07111-07137; Stichtag: 30.06.2013


Abbildung 8: Einpendler in nördlichen Teilraum

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Werktägliche Auspendler aus den 7 Gemeinden des südlichen Teilraums des Rhein-Pfalz-Kreises


 Gemeinden des Teilraums
 (Schifferstadt, Böhl-Iggelheim, Limburgerhof, Mutterstadt, Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim, Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen, Verbandsgemeinde Waldsee)


 Pendler innerhalb des Teilraums

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: November 2015

Datengrundlage und Quellen:
 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

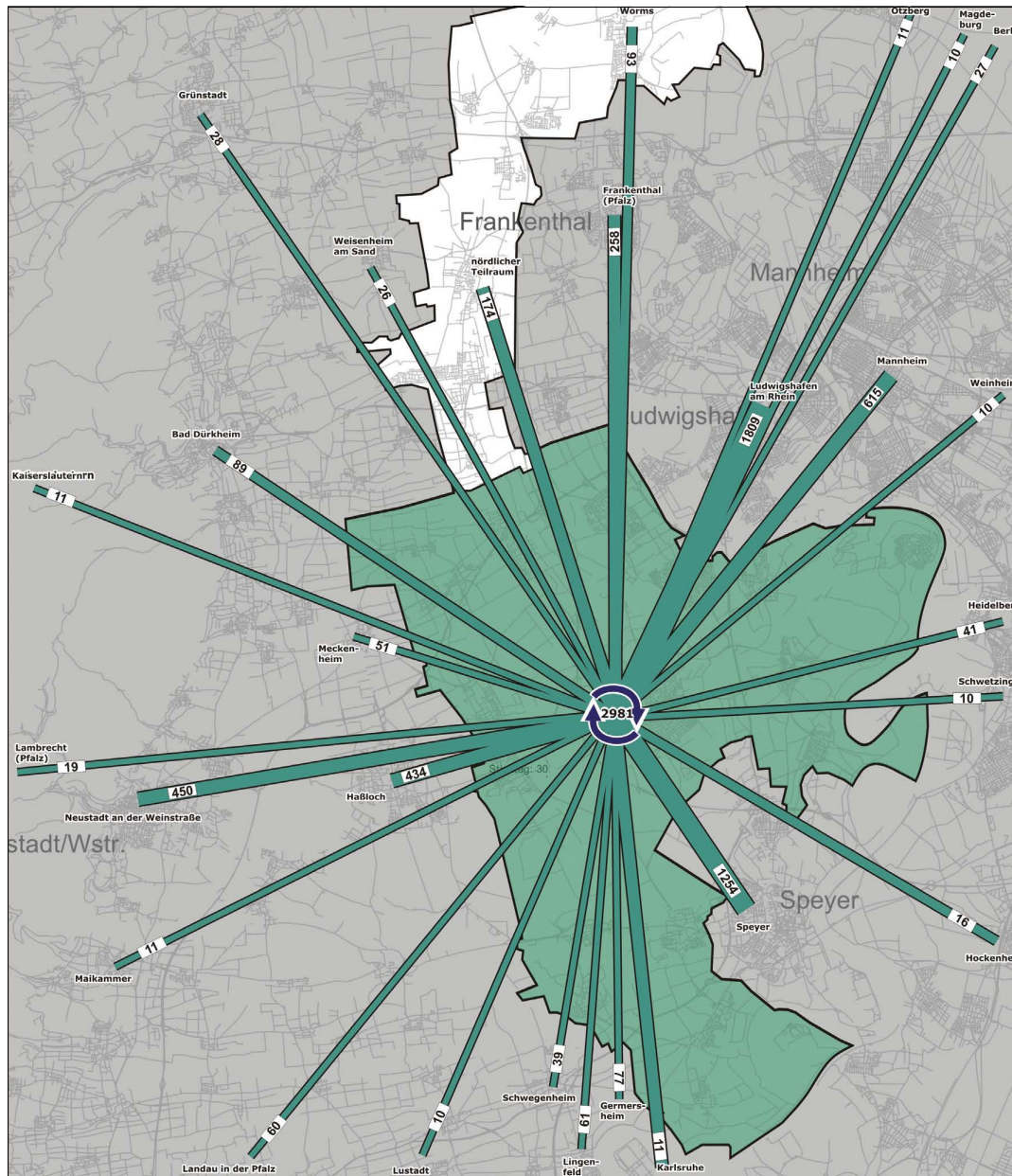
©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
 NavTech GmbH




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


Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte –
 Auspendler nach Gemeinden; Rheinland-Pfalz, Kreise 07111-07137;
 Stichtag: 30.06.2013

Abbildung 9: Auspendler aus südlichem Teilraum



Werktägliche Einpendler in die 7 Gemeinden des südlichen Teilraums des Rhein-Pfalz-Kreises

 Gemeinden des Teilraums
(Schifferstadt, Böhl-Iggelheim, Limburgerhof, Mutterstadt, Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim, Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen, Verbandsgemeinde Waldsee)

 Pendler innerhalb des Teilraums

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: November 2015

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte – Einpendler nach Gemeinden; Rheinland-Pfalz, Kreise 07111-07137; Stichtag: 30.06.2013

Abbildung 10: Einpendler in südlichen Teilraum

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage

Im Rhein-Pfalz-Kreis finden pro Werktag ca. 32.800 Fahrten im ÖPNV und SPNV statt. Rund 4.800 (ca. 15 %) Fahrten sind Binnenverkehr, welche innerhalb des Landkreises stattfinden, 28.000 (ca. 85 %) Fahrten haben hingegen ihre Quelle oder Ziel außerhalb des Landkreises.¹⁵ Bei den Reisezwecken im SPNV und im ÖPNV besitzen die Ausbildungswege mit 39 % den höchsten Anteil (siehe Abbildung 4).

Verkehrsnachfrage SPNV

Eine stark ausgeprägte Nachfrage findet sich auf allen SPNV-Linien im Rhein-Pfalz-Kreis wieder. Ein signifikantes SPNV-Netz ist im südlichen Teilraum erkennbar, wo vor allem Schifferstadt den Verknüpfungspunkt für den RE und die S-Bahnen darstellt. Im nördlichen Teilraum sind hauptsächlich zwei ausgeprägte SPNV-Achsen vorhanden, welche in westlicher Richtung nach Grünstadt und nördlicher Richtung nach Worms verlaufen (siehe Abbildung 11 und Abbildung 12).

Teilraumspezifische Fahrgastnachfrage

Teilraum „nördliches Landkreisgebiet“

Das Fahrgastaufkommen im nördlichen Teilraum liegt erheblich unter dem des südlichen Teilraums, welcher stark durch die verbandsfreien Städte und Gemeinden Mutterstadt, Limburgerhof, Schifferstadt und Böhl-Iggelheim sowie eine wesentlich höhere Einwohnerzahl geprägt ist.

Im SPNV-Netz stellt die RB46 von Frankenthal über Lambsheim, Freinsheim und Grünstadt bis nach Ramsen bzw. Eiswoog die nachfrageprägende Linie dar. Weitere bedeut-

same SPNV-Linien sind die RB44¹⁶ durch Bobenheim-Roxheim sowie die Stadtbahnlinie 4 (Rhein-Haardtahn) über Maxdorf nach Bad Dürkheim.

Die nachfragestärkste Regionalbuslinie im nördlichen Teilbereich ist die Linie 462 von Frankenthal über Großniedesheim nach Bobenheim, sowie 460/461 zwischen Frankenthal – Heßheim – Grünstadt.

Die Linien 460 und 461 verkehren jeweils im annähernden Stundentakt mit tlw. Bedienungslücken am Vormittag, welche sich im Bereich Frankenthal – Heßheim – Heuchelheim – Dirmstein zu einem 30-Minuten-Takt überlagern.

Teilraum „südliches Landkreisgebiet“

Im südlichen Teilraum ist eine ausgeprägte Nachfrage auf den SPNV-Achsen zu erkennen. Vor allem die verbandsfreien Städte und Gemeinden Limburgerhof, Schifferstadt und Böhl-Iggelheim werden vom SPNV-Netz erschlossen, wobei Schifferstadt hierbei den Verknüpfungspunkt der folgenden SPNV-Linien darstellt:

- ▶ RE4: Mainz – Ludwigshafen – Mannheim – Schifferstadt – Speyer – Karlsruhe
- ▶ S1/S2: Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Mosbach/Osterburken
- ▶ S3/S4: Gernersheim – Speyer – Schifferstadt – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal

Die VG Dannstadt-Schauernheim, Mutterstadt, die VG Rheinauen sowie Teile der VG Dudenhofen/Römerberg werden

nicht vom SPNV-Netz angebunden. Diese weisen jedoch durch Überlagerungen von regionalen Buslinien ein regelmäßiges Bedienungsangebot im 30-Minuten-Takt mit teilweiser Verdichtung auf.

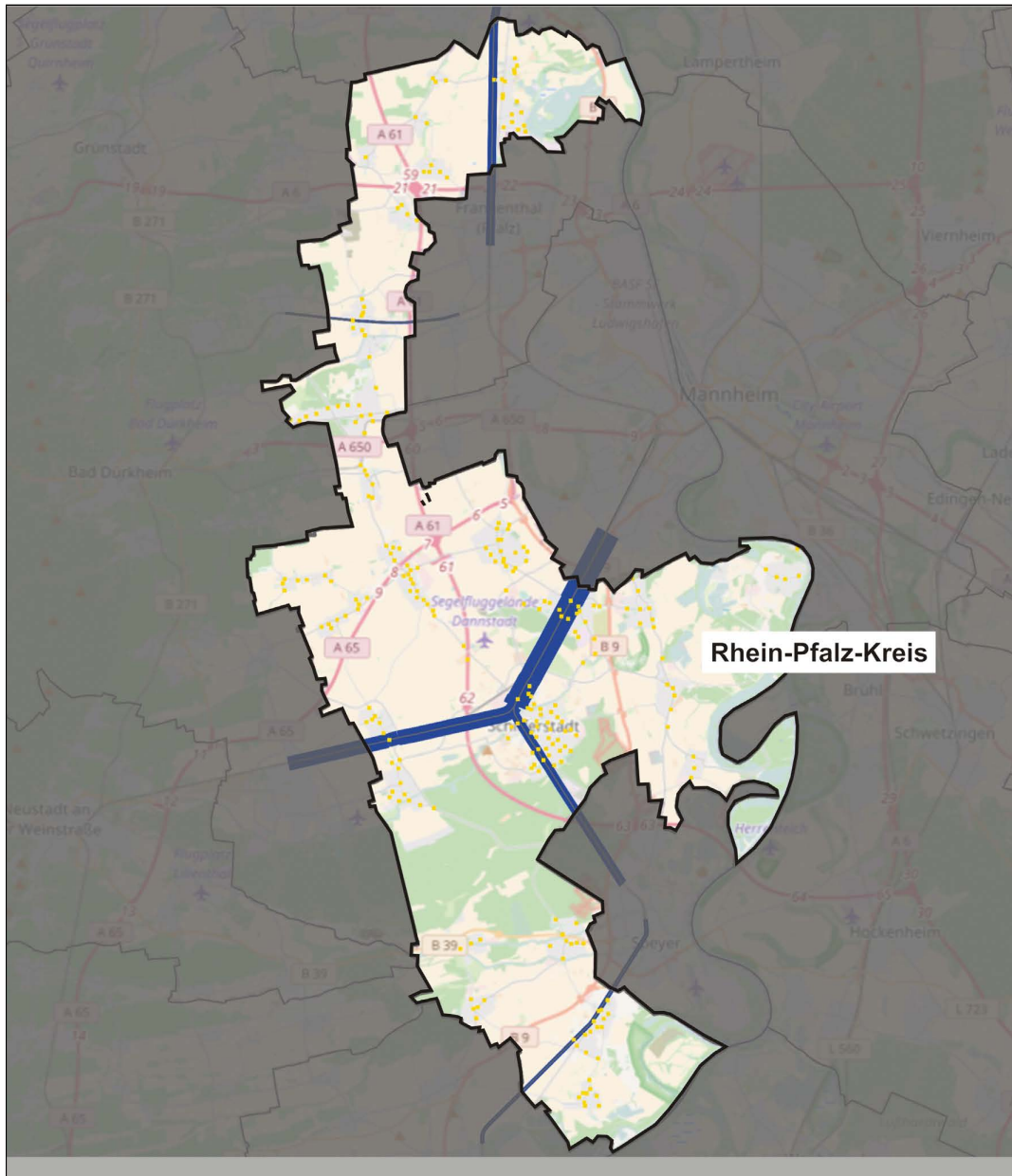
Der SPNV-Verkehr bildet auch im südlichen Teilraum das Rückgrat des ÖPNV. Der Busverkehr, ist weitestgehend im nördlichen Bereich des Teilraumes zwischen Schifferstadt – Mutterstadt – Dannstadt-Schauernheim – Hochdorf-Assenheim gut ausgebildet. Weiterhin ist auf der Relation zwischen Ludwigshafen und Speyer über Otterstadt, Waldsee, Neuhofen, welche durch die Regionalbuslinie 572 bedient wird, eine hohe Verkehrsnachfrage aufgrund von Pendlerverflechtungen erkennbar.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

Aufgrund der freien Schulwahl der weiterführenden Schulen sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete wichtig. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung des Ausbildungsverkehrs. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte dargestellt (siehe Anhang Nr. 7.3).

¹⁵ Daten der Verkehrserhebung (Quell-Ziel-Matrix) des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar aus 2017.

¹⁶ Ab Juni 2018 wurde die RB 44 Mannheim – Mainz in „S 6“ umbenannt und ist damit Bestandteil der S-Bahn Rhein-Neckar.



Werktägliche Nachfrage im SPNV des Rhein-Pfalz-Kreises

Anzahl Fahrgäste pro Werktag



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

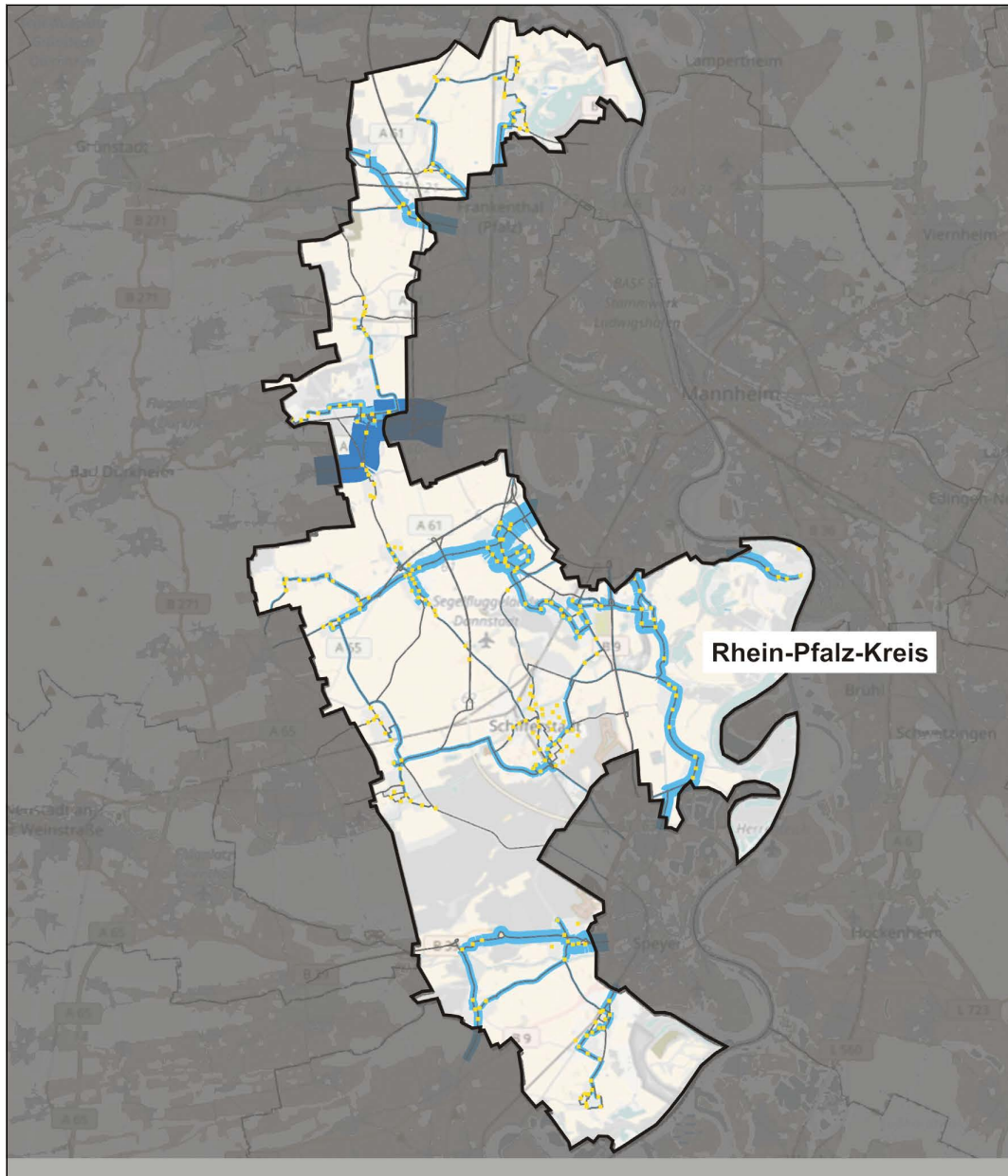
Arbeitsstand: Mai 2017

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



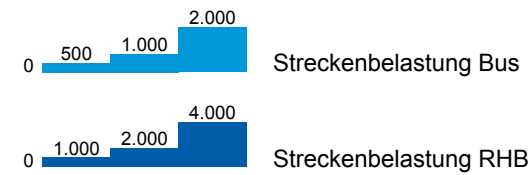
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 11: Werk tägliche Verkehrsnachfrage im Schienennetz



Werktägliche Nachfrage im ÖPNV des Rhein-Pfalz-Kreises

Anzahl Fahrgäste pro Werktag



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

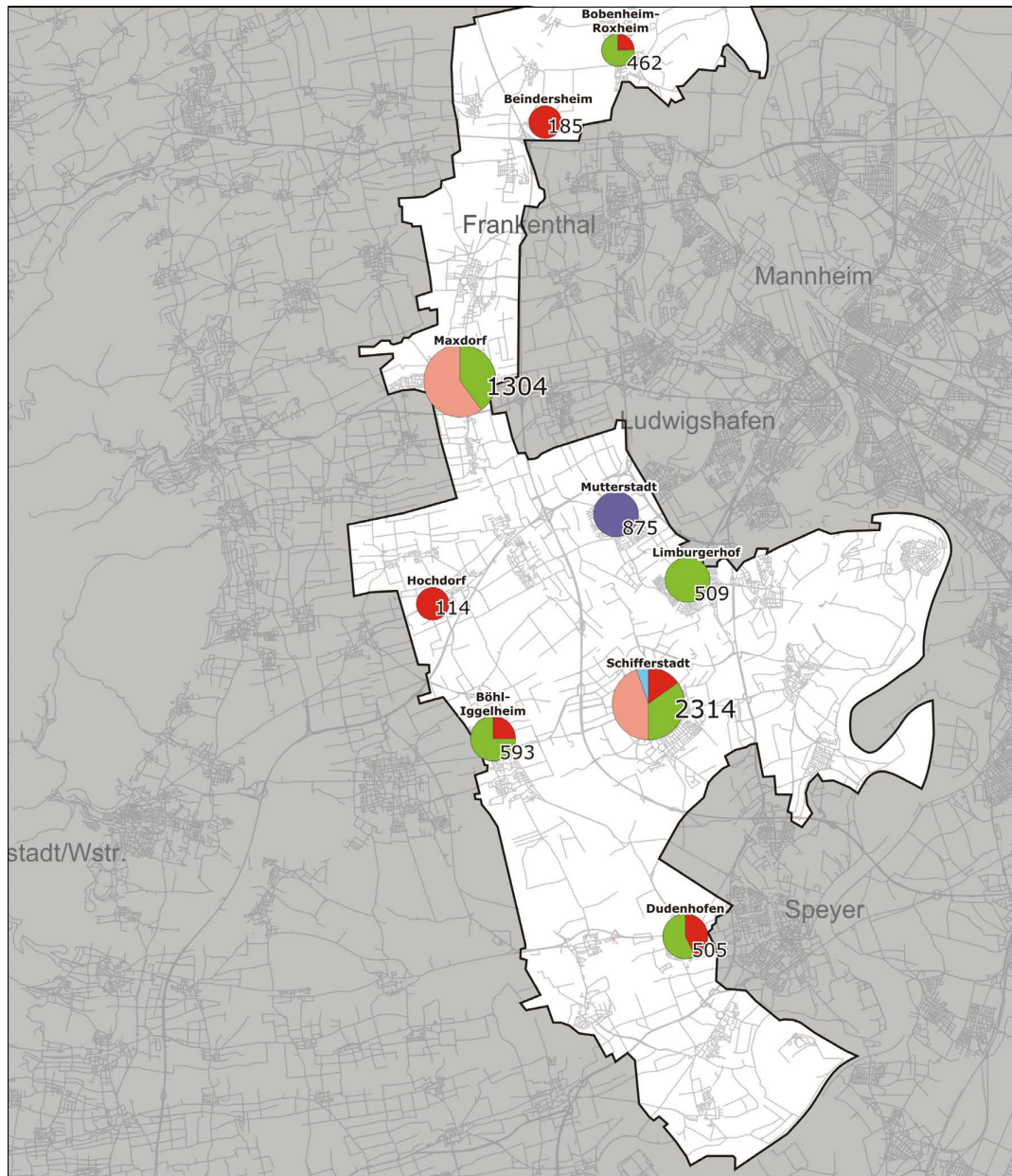
Arbeitsstand: Mai 2017

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



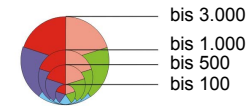
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 12: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz



Schulstandorte und Fahrschüler nach Schulzweigen im Rhein-Pfalz-Kreis

Anzahl der Schüler/innen nach Schulzweigen (Daten Schuljahr 2017/2018)



- Grundschule
- Realschule + Fachoberschule
- Gymnasium
- Integrierte Gesamtschule
- Förderschule/Sonderschule

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 13: Schulstandorte im Rhein-Pfalz-Kreis



Potenzialanalyse

Bei den ersten beiden Generationen der Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielsetzungen des Rhein-Pfalz-Kreises soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden bei der Potenzialanalyse daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV miteinander verglichen. Der Potenzialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

1. Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
2. Auf welchen Verkehrsrelationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potenziale?

Die Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien berücksichtigt, indem beim Grundnetz 1. Ordnung ein 30-Minuten-Takt und beim Netz 2. Ordnung ein 60-Minuten-Takt (siehe Kapitel 4.2) zugrunde gelegt wurde.

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde ein Verkehrsmodell herangezogen, welches die Nachfrage sowohl

im ÖPNV als auch im MIV abbildet. Für den ÖPNV ist in dem Verkehrsmodell ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt. Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch für den MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet (siehe Abbildung 14).

Teilraum nördliches Landkreisgebiet

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖV-Netz zeigt sich, dass die Regionalbahn RB44 (ab Juni 2018 „S6“) in ihrem Korridor einen Anteil von über 20 % im Jedermannverkehr erzielt. Des Weiteren existiert mit den Linien 4A/9 eine nachfragestarke Verbindung von Bad Dürkheim über Fußgönheim und Maxdorf nach Ludwigshafen.

Des Weiteren bestehen noch erhebliche – heute noch nicht ausgeschöpfte – Nachfragepotenziale in Nord-Süd-Richtung auf den Achsen Lamsheim – Maxdorf – Dannstadt-Schauernheim – Schifferstadt bzw. Oggersheim – Mutterstadt – Schifferstadt.

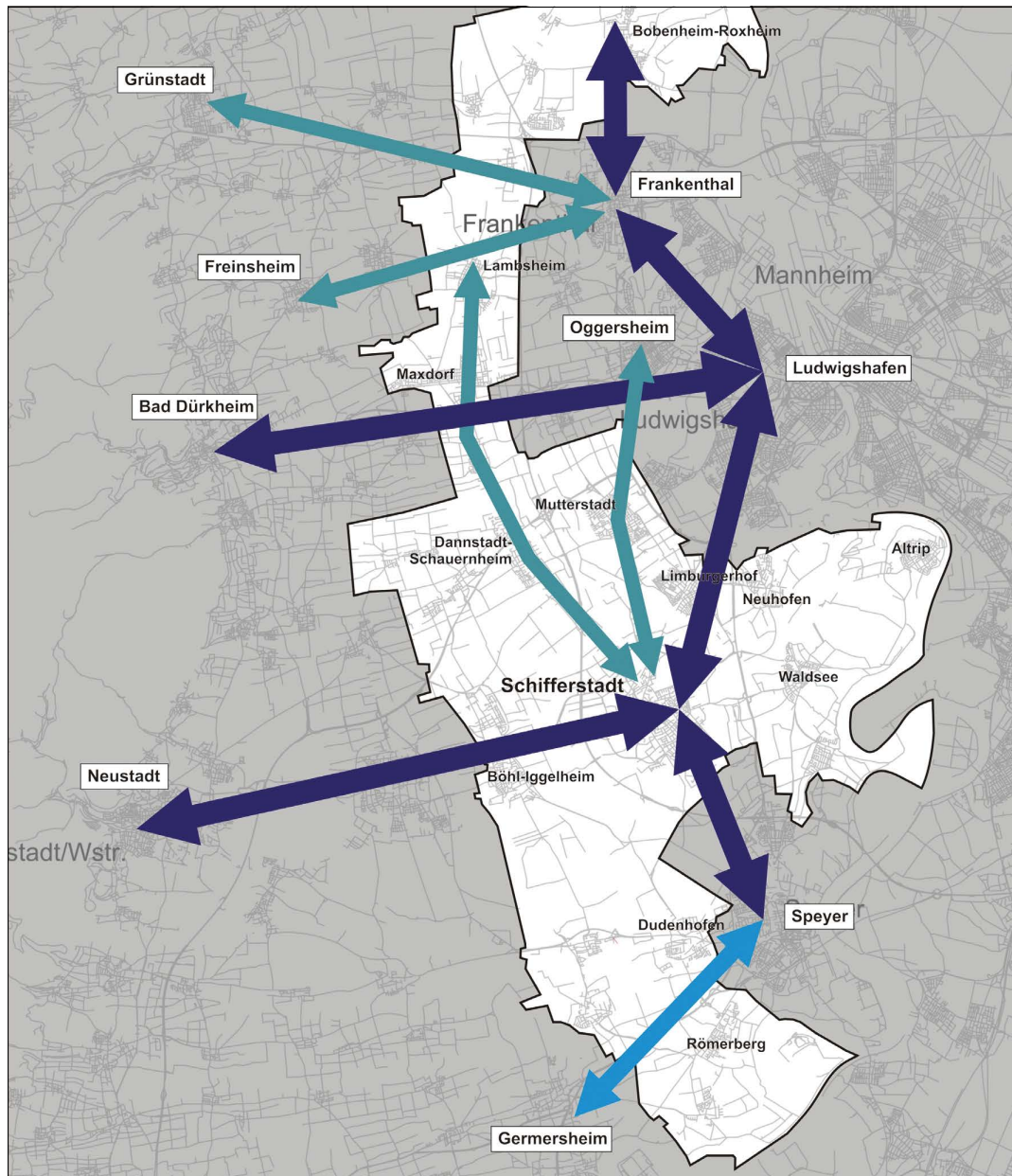
Teilraum nördliches Landkreisgebiet

Der südliche Teilraum zeigt einen sehr hohen ÖV-Anteil von über 20 % auf den langlaufenden Linien S1 und S2 Richtung Neustadt sowie S3 und S4 Richtung Speyer. Der Teilraum verfügt darüber hinaus über eine starke Nachfrageachse von Speyer über Römerberg nach Germersheim mit einem Anteil zwischen 10 und 20 %.

Fazit

Generell lässt sich bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖV-Netz die höchste Nachfrage auf den SPNV-Achsen nachweisen. Die ÖPNV-Achsen zeigen dagegen i. d. R. geringere Anteile des ÖV am Gesamtaufkommen.

Die Potenzialanalyse zeigt erhebliche Potenziale bei den Tangentialverkehren in der Nord-Süd-Relation. Dies gilt insbesondere für die Achse Lamsheim – Maxdorf – Dannstadt-Schauernheim – Schifferstadt.



Potenzialanalyse Rhein-Pfalz-Kreises

Relationen > 5.000 Personenfahrten (MIV + ÖV)

ÖV-Anteil

- █ ÖV-Anteil 5 – < 10%
- █ ÖV-Anteil 10 – < 20%
- █ ÖV-Anteil > 20%

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Februar 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 14: Potenzialanalyse Rhein-Pfalz-Kreis



4.7 Achsenkonzept

Die Netzstruktur im Rhein-Pfalz-Kreis wird vom SPNV-Netz geprägt. Schifferstadt stellt hierbei einen zentralen Verknüpfungspunkt zwischen den S-Bahn-Linien S1-4 sowie dem Regionalexpress RE4 dar. Der nördliche Teilbereich ist von den Regionalbahnen RB44 (ab Juni 2018 „S6“) und RB46 geprägt, wodurch Lamsheim und Bobenheim-Roxheim an die umliegenden Mittelzentren Grünstadt, Frankenthal und Worms angebunden werden.

Neben den Hauptachsen bestehen zusätzliche prägnante Nebenachsen, welche eine kleinteiligere Erschließung erzielen. Diese Nebenachsen sind vor allem in den verbandsfreien Gemeinden Böhl-Iggelheim, Limburgerhof und Mutterstadt sowie in der Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim aufgrund von Linienüberlagerungen stark ausgeprägt.

Ergänzungsverkehre, welche auf die Grundversorgung in ländlicheren Räumen ausgelegt sind, existieren im Landkreis hauptsächlich im südlichen und südöstlichen Bereich.

Das ÖPNV-Achsenkonzept sieht nachfolgende Relationen vor.

ÖPNV-Achsen 1. Ordnung mit den Strecken:

- ▶ Ludwigshafen – Schifferstadt – Haßloch – Neustadt
- ▶ Ludwigshafen – Schifferstadt – Speyer
- ▶ Mannheim – Ludwigshafen – Maxdorf – Fußgönheim – Bad Dürkheim (Stadtbahn 4A/9)

- ▶ Mannheim – Bobenheim-Roxheim – Worms
- ▶ Frankenthal – Heßheim – Heuchelheim – Dirmstein – Grünstadt
- ▶ Speyer – Berghausen – Germersheim
- ▶ Ludwigshafen – Neuhofen – Waldsee – Otterstadt – Speyer
- ▶ Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt-Schauernheim

ÖPNV-Achsen 2. Ordnung mit den Bus-Strecken:

- ▶ Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch
- ▶ Dannstadt – Assenheim – Rödersheim – Meckenheim – Ruppertsberg
- ▶ Mutterstadt – Limburgerhof – Neuhofen
- ▶ Speyer – Dudenhofen – Harthausen/Hanhofen – Neustadt
- ▶ Berghausen – Meckersheim
- ▶ Altrip – Ludwigshafen
- ▶ Maxdorf – Birkenheide
- ▶ Frankenthal – Heßheim – Heuchelheim – Grünstadt
- ▶ Frankenthal – Beindersheim – Großniedesheim – Kleinniedesheim – Bobenheim-Roxheim

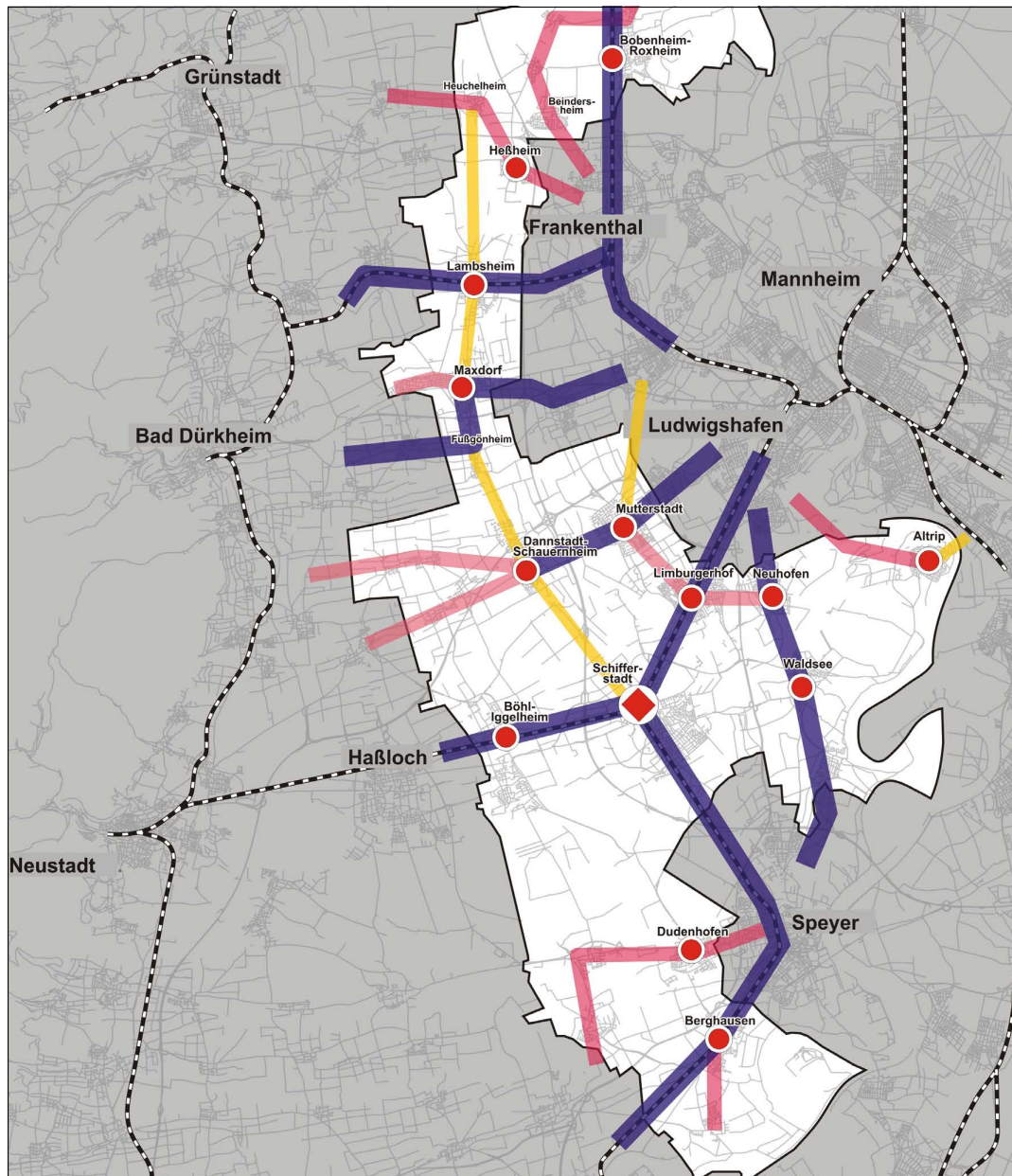
ÖPNV-Achsen „Ergänzungsnetz“ mit den Relationen:

- ▶ Schifferstadt – Dannstadt-Schauernheim – Maxdorf – Lamsheim – Heuchelheim
- ▶ Mutterstadt – Ludwigshafen, Oggersheim
- ▶ Altrip – Fähre

Die ÖPNV-Achse „Ergänzungsnetz“ zwischen Schifferstadt und Lamsheim, die im Status Quo nicht im ÖPNV-Netz abgebildet wird, stellt die einzige Querachse im Landkreis zwischen dem südlichen und nördlichen Bereich dar.

Neben der Verbindungsfunktion zwischen den Gemeinden würde sie die Grundzentren Heßheim und Lamsheim an die RHB in Maxdorf anbinden. Des Weiteren würde sie die Grundzentren Maxdorf und Dannstadt-Schauernheim mit der S-Bahn in Schifferstadt verbinden. Auf dieser Relation ist, wie die Potenzialanalyse zeigt, bei einem adäquaten Angebot eine erhebliche Nachfrage zu erwarten. Hier sollte eine genauere Detailuntersuchung erfolgen (siehe Kapitel 5.2).

Weiterhin ist aus der Potenzialanalyse eine mögliche Nachfrage auf der Relation Schifferstadt – Mutterstadt – Ruchheim/Oggersheim ableitbar. Hier besteht aktuell kein ÖPNV-Angebot (im Jedermannverkehr). Auch für die Relation empfiehlt sich eine Detailuntersuchung zur Frage der Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung. Zu berücksichtigen ist bei dieser Untersuchung die von der Stadt Frankenthal angedachte Busverbindung nach Ruchheim.



Strukturräumliche Gliederung und ÖPNV-Achsen im Rhein-Pfalz-Kreis IST-Zustand

Zentralörtliche Gliederung



Mittelzentrum



Grundzentrum

ÖPNV-Achse



ÖPNV-Achse 1. Ordnung



ÖPNV-Achse 2. Ordnung



ÖPNV-Achse „Ergänzungsnetz“

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: August 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



**Mathias
Schmechtig**

NahverkehrsConsult



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

Abbildung 15: Achsenkonzept Rhein-Pfalz-Kreis



5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der Öffentliche Verkehr soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) NVG die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt in Rheinland-Pfalz bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die zu zwei kommunalen Zweckverbänden zusammengeschlossen sind. Für das Gebiet des VRN ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) zuständig.

Da sich das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher.

Wesentliche Verbesserungen im SPNV konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Fahrzeugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express-Netz geschaffen, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z. T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet. Aufbauend auf dem „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wird durch das Land und die Zweckver-

Name	Streckenführung	Grundtakt			Zielhorizont	Anmerkungen
		Mo. – Fr.	Samstag	So. und FT.		
RE4	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Speyer – Karlsruhe	120-Min.-Takt	120-Min.-Takt	120-Min.-Takt	umgesetzt	Mainz-Ludwigshafen = T60 Ludwigshafen-Karlsruhe = T120
RB44 (ab Juni 2018 „S 6“)	Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Min.-Takt	umgesetzt	
RB46	Eiswoog – Ramsen – Grünstadt – Frankenthal	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt	umgesetzt	
S1/S2	Homburg – Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Mosbach/Osterburken	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Min.-Takt	umgesetzt	
S3/S4	Germersheim – Speyer – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – (Karlsruhe)	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30 Min.-Takt	umgesetzt	
RHB 4A/9	Mannheim – Ludwigshafen – Maxdorf – Bad Dürkheim	20-Min.-Takt	20/40-Min.-Takt	20/40-Min.-Takt	umgesetzt	

Tabella 1: SPNV-Angebot im Rhein-Pfalz-Kreis

bände derzeit ein Nachfolgekonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2025/2030“ entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert und moderat ausgebaut werden kann.

Bis zu diesem Zeitpunkt sollen der

- ▶ Großteil der Stationen barrierefrei ausgebaut,
- ▶ noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt, bzw. die umsteigefreien Verbindungen Neustadt/Wörth – Strasbourg eingerichtet sein
- ▶ sowie im Optimalfall auf den nicht elektrifizierten Strecken in der West- und Südpfalz ab Dezember 2023 Fahrzeuge mit Energiespeicher/Oberleitung verkehren und damit die heutige Dieselsechnologie ersetzen.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat damals alle Erwartungen bezüglich der Nachfrage übertroffen. Grundlagen dieser positiven Entwicklung waren neben der deutlich höheren Pünktlichkeit das attraktive Wagenmaterial sowie der (barrierefreie) Aus- und Neubau der Stationen im S-Bahn-Standard.

Die auf der West-Ost-Achse verkehrenden Linien S1 und S2 bieten halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen sowie Mannheim und Heidelberg. Darüber hinaus binden die Linien S3



und S4 ebenfalls halbstündlich die an der Nord-Süd-Achse gelegenen Gemeinden an die Mittelzentren Speyer und Gernersheim sowie an die Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg an.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/2, S3/4) wurden zum Dezember 2016 durch die SPNV-Aufgabenträger neu ausgeschrieben.

Die DB Regio Südwest als Gewinner der Ausschreibung wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignten S-Bahn-Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren die Leistungen in Baden-Württemberg nun ebenfalls halbstündlich. Darüber hinaus wurden auch die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht, um beispielsweise im Zuge des Abrisses der Hochstraße Nord in Ludwigshafen mehr Kapazitäten auf der Schiene bieten zu können.

Ebenfalls Bestandteil des Vergabeloses 1 war die Integration der BASF-Verkehre von Kaiserslautern/Neustadt, bzw. Wörth/Gernersheim/Speyer in die BASF. Die Strecke Ludwigshafen Hbf. – Ludwigshafen BASF wird elektrifiziert, so dass S-Bahnen die heute dort verkehrenden Dieseltriebwagen ersetzen können. Die Betriebsaufnahme ist ab Ende 2018 vorgesehen.

Die Strecken der 2. Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar sollen die bestehenden Linien der 1. Baustufe sinnvoll zu einem Gesamtnetz ergänzen. Hierzu wurden bereits die Stationen entlang der Strecke Ludwigshafen – Bobenheim-Roxheim – Mainz S-Bahngerecht ausgebaut. Im Rahmen des sogenannten Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar Ausschreibung soll diese Strecke ab Ende 2021 mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden. Bis zu diesem Zeit-

punkt erfolgt ein Vorlaufbetrieb mit redesignten Fahrzeugen (ab 12/2017) die den Fahrzeugen des Loses 1 entsprechen und somit einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Als weitere Streckenverlängerung soll die derzeit stillgelegte Strecke Homburg – Zweibrücken als Verlängerung der S1 in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden. Hierzu sind umfassende Ausbaumaßnahmen an der Strecke notwendig, da diese seit 1991 von der Natur zurückerobert wurde. Die aktuellen Planungen für dieses Projekt gehen von einer Betriebsaufnahme nicht vor 2021 aus.

Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wurde das sogenannte „Dieselnetz Südwest“ in Betrieb genommen. Zum Einsatz kommen seitdem neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an den vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen. In Frankenthal entstand mit dem Haltepunkt Süd zudem eine neue barrierefreie und betrieblich stabile Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste aus der Pfalz mit Fahrziel Mannheim.

Alle Linien des Netzes stellen an allen Wochentagen als Mindeststandard ein verlässliches Angebot im Stundentakt sicher, das auf dem Abschnitt zwischen Neustadt und Grünstadt zum Halbstundentakt verdichtet ist. Spätestens ab Dezember 2019 soll mit der Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofes in Kirchheim auch in der Relation Frankenthal – Grünstadt ein 30-Minuten-Takt eingerichtet werden. Gleichzeitig ist dann vorgesehen, die Linie Monsheim – Grünstadt bis nach Frankenthal durchzubinden, so dass der bisher notwendige Umstieg in Grünstadt entfallen würde.

RE-Netz

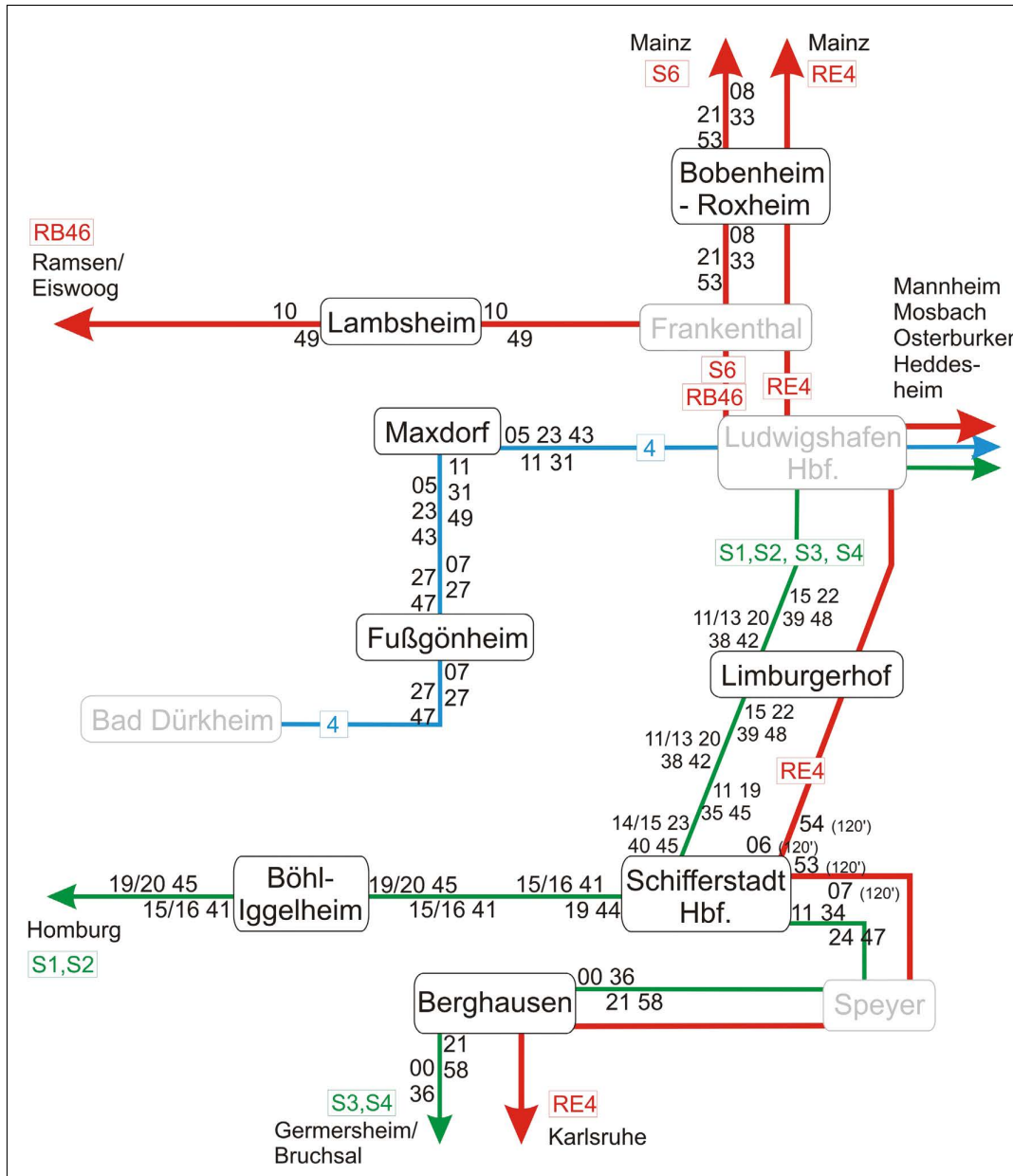
Seit Dezember 2014 wird der RE-Verkehr mit neuen Elektrotriebwagen durchgeführt, die den Fahrgästen stufenfreie Einstiege und ein hohes Qualitätsniveau im Fahrzeuginneren bieten. Auf der Strecke zwischen Ludwigshafen und Mainz stellen die beiden RE-Linien einen Stundentakt mit attraktiven Fahrzeiten und zweistündigen Verlängerungen nach Mannheim bzw. Karlsruhe dar. Auf der Ost-West-Achse von (Mannheim –) Ludwigshafen nach Kaiserslautern verkehren die schnellen Expresszüge mindestens im Zwei-Stundentakt weiter über das Saarland bis nach Trier und Koblenz. In Kombination mit dem Fernverkehrsangebot zwischen Mannheim und Saarbrücken besteht somit in der Regel ein stündliches, schnelles Angebot zwischen beiden Oberzentren, entweder mit RE oder ICE/IC/EC.

RHB

Seit 2016 fährt die Rhein-Haardtbahn mit einem neuen Verkehrsvertrag. Das Verkehrsangebot wird seitdem vom SPNV-Aufgabenträger (ZSPNV Süd) mitfinanziert.

Damit einhergehend wurde der Fahrplan seit Juni 2016 um die Express-Linie 9 ergänzt, die unter Auslassung kleinerer Halte einen schnellen Anschluss an den Fernverkehrsknoten in Mannheim sicherstellt. Bis 2018 wird die Strecke grundlegend instandgesetzt, so dass beispielsweise die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise erhöht werden kann. Bereits umgesetzt ist der barrierefreie Ausbau aller Stationen.

5. Angebotskonzeption



Strukturräumliche Gliederung und ÖPNV-Achsen im Rhein-Pfalz-Kreis IST-Zustand



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: September 2017

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



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

Abbildung 16: Fahrplannetzgrafik SPNV



5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Regionalbusverkehr

Im Regionalbusnetz werden keine Veränderungen hinsichtlich Linienführung und Angebotsgestaltung vorgesehen. Zu beachten ist ein Prüfauftrag (siehe Kapitel 6), der sich aus der Potenzialanalyse („Nord-Süd-Tangente“; siehe auch Kapitel 4.6) ergibt.

Stadtbusverkehr

Im Rhein-Pfalz-Kreis verkehren im Status Quo keine eigenständigen Stadtverkehre. Die Gemeinden werden von Regionalbus- und Ruftaxiverkehren erschlossen.

Daseinsvorsorge

Im Landkreisgebiet wird eine Grundversorgung der Mobilität angestrebt. Aufgrund der geringen Nutzungsdichte und damit verbundenen geringen Verkehrserzeugung soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines Pkw gewährleistet werden.

Der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten steht hierbei im Vordergrund.

Neben dem herkömmlichen Linienverkehr gewinnen vor allem flexible Bedienungsangebote wie Ruftaxis zunehmend an Bedeutung. Diese Bedarfsverkehre können auch als Richtungsbandbetrieb bzw. als Flächenbetrieb eingesetzt werden. Ruftaxis ergänzen das Fahrplanangebot in ländlich geprägten Bereichen, in denen vor allem am Abend und/oder Wochenende aufgrund der geringen Nachfrage aus wirtschaftlichen Gründen nur ein geringes bis kein Angebot bereitgestellt werden kann.

Ruftaxiangebote befinden sich flächendeckend im Rhein-Pfalz-Kreis auf den folgenden Linien wieder:

Tagesverkehr

- ▶ Dudenhofen – Speyer: Ruftaxilinie 5980
 - ▶ Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim – Maxdorf: Ruftaxilinie 4980
 - ▶ Mutterstadt: Ruftaxilinie 4986
 - ▶ Böhl-Iggelheim: Ruftaxilinie 5915
 - ▶ Schifferstadt: Ruftaxilinen 5940/5941
 - ▶ Ortsgemeinde Hochdorf-Assenheim und Rödersheim-Gronau: Ruftaxilinie 5955
 - ▶ Ortsgemeinde Dannstadt-Schauernheim: Ruftaxilinie 5956
 - ▶ Verbandsgemeinde Rödersheim-Gronau: Ruftaxilinie 5955
- #### Spät-/und Wochenendverkehr
- ▶ Bobenheim-Frankenthal: Ruftaxilinie 4951
 - ▶ Worms-Roxheim: Ruftaxilinie 4952
 - ▶ Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen: Ruftaxilinie 5978/5979
 - ▶ Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim: Ruftaxilinie 4958
 - ▶ Birkenheide – Maxdorf: Ruftaxilinie 4981

- ▶ Mutterstadt: Ruftaxilinie 4985
- ▶ Böhl-Iggelheim: Ruftaxilinie 5915
- ▶ Schifferstadt: Ruftaxilinen 5940/5941
- ▶ Ortsgemeinde Hochdorf-Assenheim und Rödersheim-Gronau: Ruftaxilinie 5955
- ▶ Ortsgemeinde Dannstadt-Schauernheim: Ruftaxilinie 5956
- ▶ Speyer-Mechtersheim: Ruftaxilinie 5974
- ▶ Verbandsgemeinde Rheinauen: Ruftaxilinen 5971, 5972
- ▶ Altrip: Ruftaxilinie 1002

In Schifferstadt ist eine Angebotsverbesserung im Ruftaxi-Verkehr geplant.

Die Mindestbedienungsstandards (siehe Anhang Nr. 7.6) werden in allen Ortschaften im Landkreis erfüllt, vor allem in den verbandsfreien Städten und Gemeinden wird ein gutes Bedienungsangebot bereitgestellt. Die Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim weist ein ausreichendes, jedoch vor allem samstags mit einem 120-Minuten-Takt und sonntags mit Einzelfahrten, auch ausbaufähiges ÖPNV-Angebot auf.

5. Angebotskonzeption

5.3 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches 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 somit kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.¹⁷

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 schweren 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

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
Geistig behinderte Menschen			Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen		Sprachunkundige Menschen	
		Ältere Menschen	
		altersbedingt	Kleinkinder

Tabelle 2: Formen der Mobilitätseinschränkung

hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen und Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen.

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 der Betrieb und Dienstleistungen unabdingbar.¹⁸

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“ erarbeitet.¹⁹ Dort sind die vielfältigen und umfangreichen 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

¹⁷ 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.

¹⁸ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 3.

¹⁹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016.



erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wege- netz entstehen.

Die Gestaltung barrierefreier Haltestellen wird durch die bauliche Umgebung, betriebliche Erfordernisse sowie der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt²⁰.

Im Landkreis werden größtenteils Niederflurfahrzeuge eingesetzt²¹, sodass die Barrierefreiheit fahrzeugseitig aufgrund von Kneeling und Klapprampen gewährleistet wird. Mit Kneeling kann ein Absenken des Fahrzeuges um 7–9 cm erreicht werden, sodass mit Ergänzung eines entsprechenden Hochbordes zwischen 18–24 cm ein nahezu stufenfreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann. Ergänzend zum Kneeling kommen manuell bedienbare Klapprampen zum Einsatz, wodurch vor allem Rollstuhlfahrern ein barriere- freier Zustieg ermöglicht wird.²² Lediglich auf einzelnen Regionalbuslinien mit reinem Schülerverkehr ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nur eingeschränkt vorhanden.

Bewertung der Ist-Situation

Fokussiert wird bei der Bewertung der Haltestellenausstat- tung die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle, insbe- sondere die Erreichbarkeit/Zugänglichkeit der Haltestelle, Ausgestaltung des Hochbordes sowie die Ausstattung der Haltestelle mit taktilen Leitsystemen (Bodenindikatoren) wird betrachtet.

Eine ausreichende Zugänglichkeit der Haltestellen durch abgesenkte Bordsteine oder Rampen ist bei über 80 % der

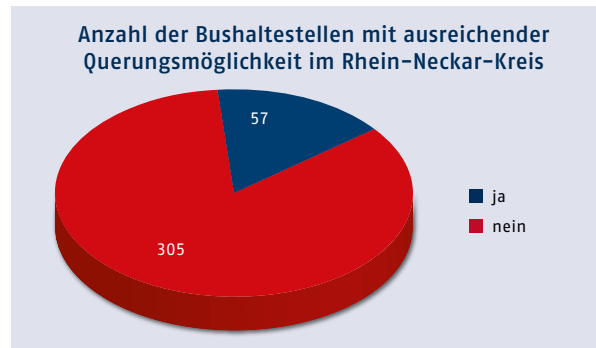
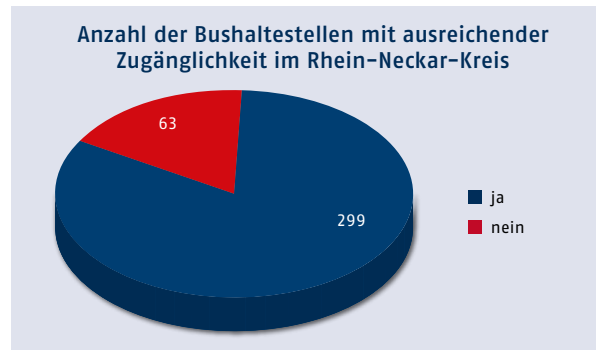


Abbildung 17: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen im Rhein-Pfalz-Kreis

Haltestellen gewährleistet, Überquerungsmöglichkeiten an Haltestellen wie Fußgängerampeln oder Fußgängerüber- wege sind hingegen bei 84 % der Haltestellen nicht vor- handen. Besonders negativ fallen hierbei zentrumsnahe Haltestellen in Ortschaften größer 3.000 Einwohner sowie

Haltestellen in Schul- und Bahnhofsnähe auf. Zielsetzung für einen barrierefreien Zustieg von Haltestellen ins Fahr- zeug ist, den Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestellen- kante so gering wie möglich zu halten²³.

Der stufenfreie Ein- und Ausstieg ist weiterhin von diversen Faktoren abhängig.

- ▶ **Fahrzeugtyp:** je nach Fahrzeugtyp (Standardlinienbus, Midibus, 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 zulässig.
- ▶ **Haltestellenform und Umfeld:** Bordsteinhöhen größer 18 cm verursachen beim Überstreichen des Bordes Schäden am Fahrzeug. Eine Bordsteinhöhe von 18 cm empfiehlt der VRN deshalb in seinem Leitfaden als Standardhöhe für einen „barrierearmen“ Ein- und Ausstieg. Nur mit Bordhöhen von 21 cm oder größer kann die Reststufe so gering gehalten werden, dass Rollstuhlfahrer selbständig ohne Rampeneinsatz ein- und ausfahren können. Bord- steinhöhen von 21 cm empfehlen sich in Verbindung mit der Ausbildung als Buskaps vorrangig bei stark frequen- tierten Haltestellen oder Haltestellen, welche regelmäßig von Rollstuhlfahrern benutzt werden.²⁴
- ▶ **Größe der Aufstellfläche:** Die Fahrgastaufenthaltsfläche, auch Aufstellfläche genannt, darf die Rangierfläche von 1,5x1,5 m nicht unterschreiten, damit sie für alle Fahr- gäste uneingeschränkt nutzbar ist. Eine Aufstellfläche

²⁰ ebenda, Seite 8.

²¹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar http://www.verkehrsbetriebe-speyer.de/neue-buslinien/buslinien_speyer_web_1.pdf [Zugriff 01.03.2016].

²² Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 9.

²³ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 14.

²⁴ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 17.

5. Angebotskonzeption



unter 1,5 m ist nicht rollstuhlgeeignet, zwischen 1,5 – 2,5 m wird eine Bordsteinhöhe von 21 oder 24 cm ange-dacht, um einen stufenlosen Zugang ohne Rampeneinsatz gewährleisten zu können. Bei einer Fläche ab 2,5 m sind auch Bordsteinhöhen ab 18 cm zulässig, da auch unter Verwendung einer Klapprampe noch genügend Rangier-fläche für den Rollstuhlfahrer besteht.²⁵

Aufstellflächen unter 1,5 m sind im Landkreis vor allem in Mechersheim, Hochdorf-Assenheim, Limburgerhof und Mutterstadt vorzufinden.²⁶

An 27 Haltestellen im Landkreis wird eine Bordsteinhöhe von 18 oder mehr cm gewährleistet. Taktile Bodenindika-toren bzw. Aufmerksamkeitsfelder sind im Rhein-Pfalz-Kreis in folgenden Gemeinden vorhanden:

- ▶ Böhl
- ▶ Dannstadt
- ▶ Iggelheim
- ▶ Kleinniedesheim
- ▶ Mutterstadt
- ▶ Waldsee
- ▶ Otterstadt

Leitstreifen sind an den Haltestellen in

- ▶ Böhl
- ▶ Dannstadt
- ▶ Iggelheim
- ▶ Neuhofen
- ▶ Mutterstadt
- ▶ Waldsee
- ▶ Otterstadt

vorzufinden.²⁷

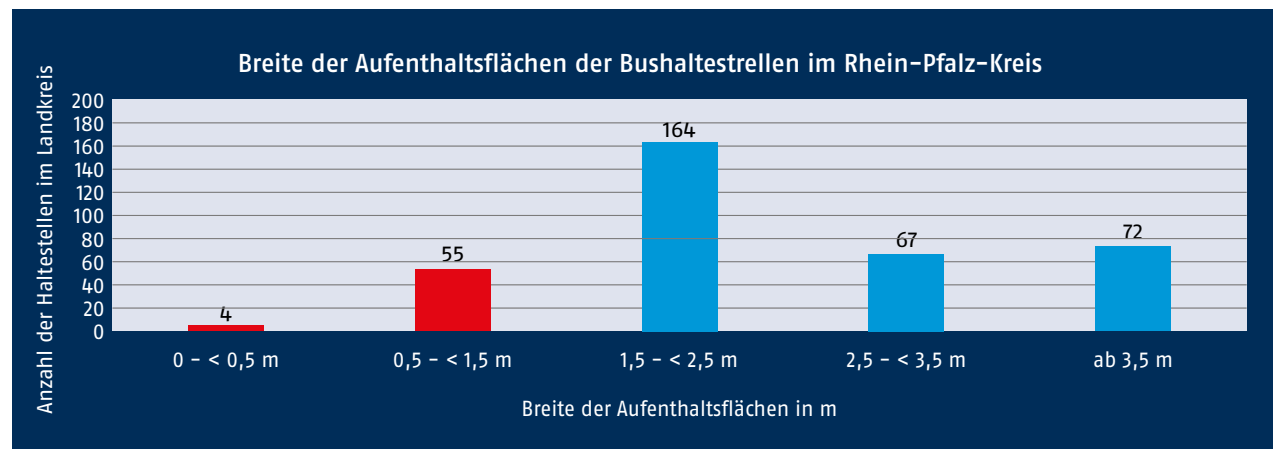
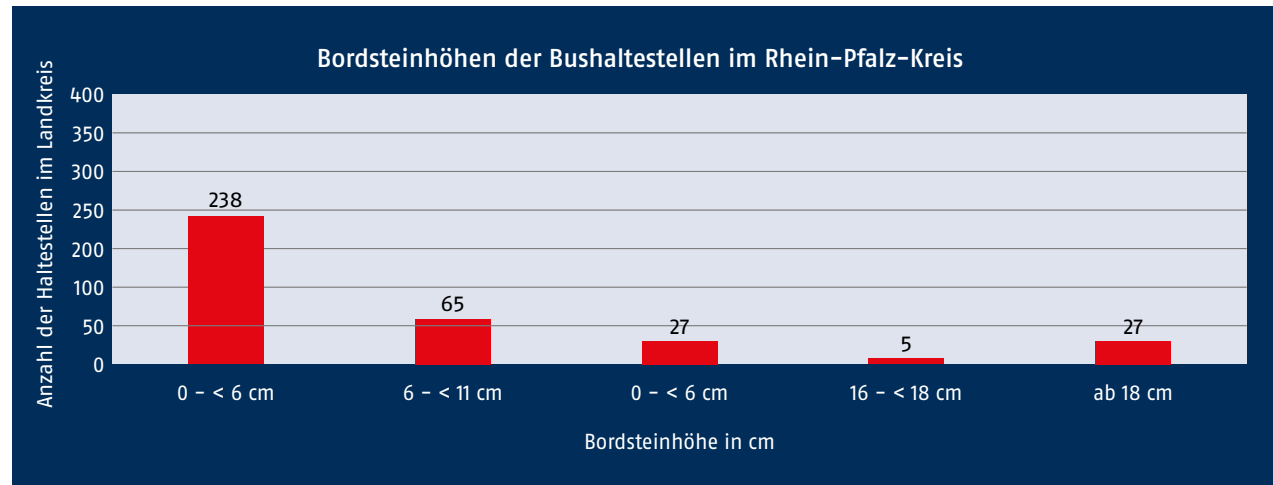


Abbildung 18: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen im Rhein-Pfalz-Kreis

²⁵ Verkehrsverbund Rhein-Neckar Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 18.

²⁶ Haltestellenkataster, Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2015.

²⁷ Haltestellenkataster, Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2015.

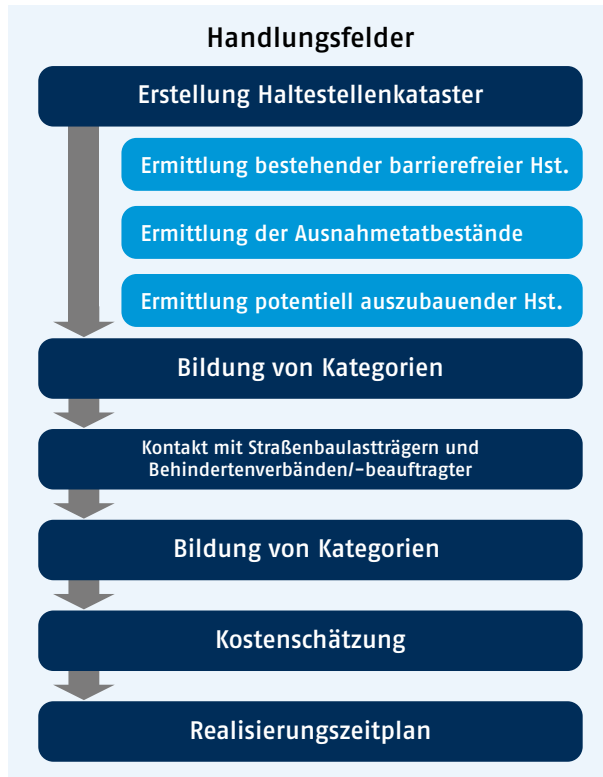


Abbildung 19: Prozess zur Schaffung barrierefreier Haltestellen

Dynamische Fahrgastinformation (kurz DFI) als visuelle und akustische Unterstützung der herkömmlichen Fahrgastinformationen sind im Status Quo im gesamten Landkreis bislang nicht vorhanden.

Herauszustellen ist, dass im Rhein-Pfalz-Kreis ein unzureichender barrierefreier Ausbau der Haltestellen vorzufinden ist.

Sowohl fehlende barrierefreie Zugangs- als auch Haltestellenausstattungsöglichkeiten schränken die Nutzbarkeit der Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste stark ein. Von insgesamt 362 Richtungshaltestellen (keine Betrachtung von Ruftaxi-Haltestellen) sind 16 barrierefrei unter dem Gesichtspunkt der oben aufgeführten Kriterien ausgebaut.

In der verbandsfreien Stadt Schifferstadt sowie den verbandsfreien Gemeinden Mutterstadt, Limburgerhof, Böhl-Iggelheim und Bobenheim-Roxheim besteht dagegen ein geringer Anteil barrierefreier Haltestellen.

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 im Herbst 2015 im Rhein-Pfalz-Kreis im Rahmen der NVP-Bearbeitung durchgeführten Bestandsaufnahme der Haltestellenausstattung erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen unter Ansatz der Parameter

- ▶ Nachfrage (Ein- und Aussteiger),
- ▶ Lage der Haltestelle im Ort,
- ▶ Netzhierarchie,

- ▶ Umsteigemöglichkeiten und
- ▶ relevante Einrichtungen.

Nach Bewertung der Haltestellen unter den gegebenen Parametern lassen sich die Haltestellen hinsichtlich Bedeutung und Ausbaudringlichkeit in vier Kategorien einstufen:

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

Die haltestellenweise Bewertung ist im Anhang unter Nr. 7.2 zu finden (Hinweis: ohne Rufbus-Haltestellen).

5. Angebotskonzeption



Priorisierung des Haltestellenausbaus

Auf Grundlage der Haltestellenkategorisierung im Hinblick auf den Handlungsbedarf erfolgte im Februar 2018 durch die Kreisverwaltung in Abstimmung mit den Gemeinden eine Haltestellenpriorisierung, welche den zeitlichen Rahmen für den angestrebten barrierefreien Ausbau festlegt (siehe Anhang Nr. 7.2).

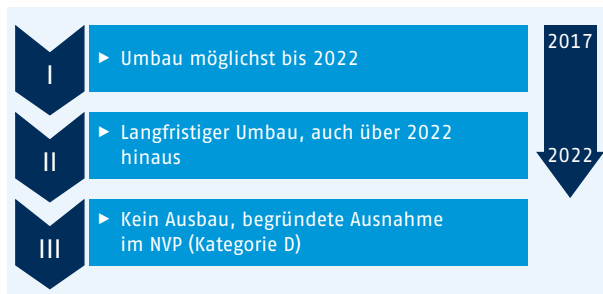


Abbildung 20: Haltestellenpriorisierung

Haltestellenkataster

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

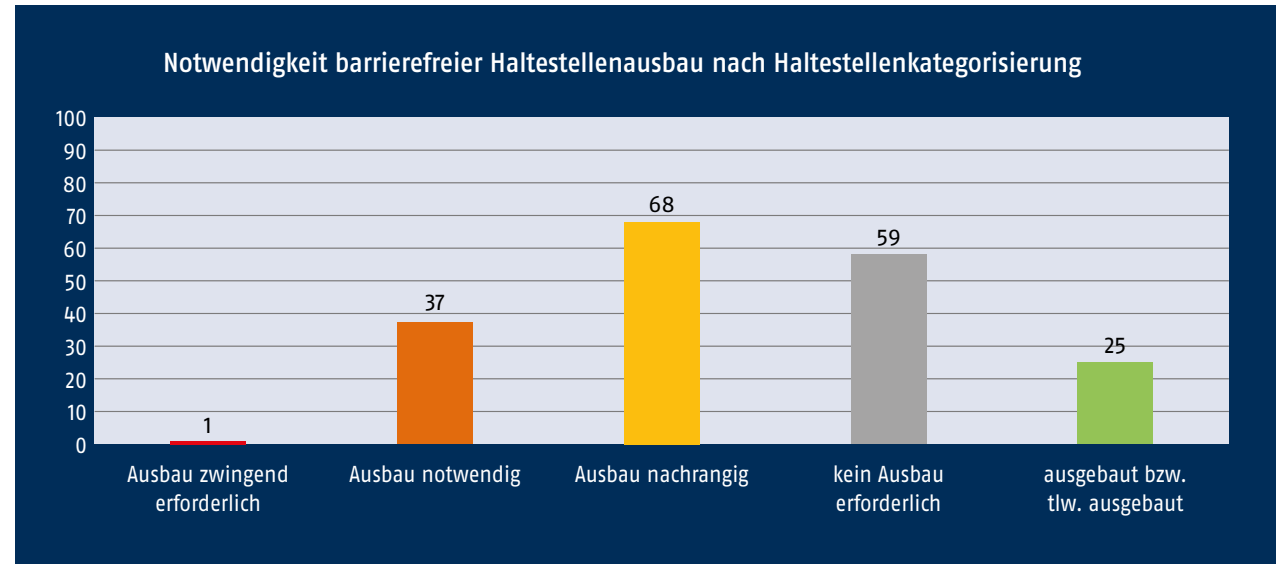
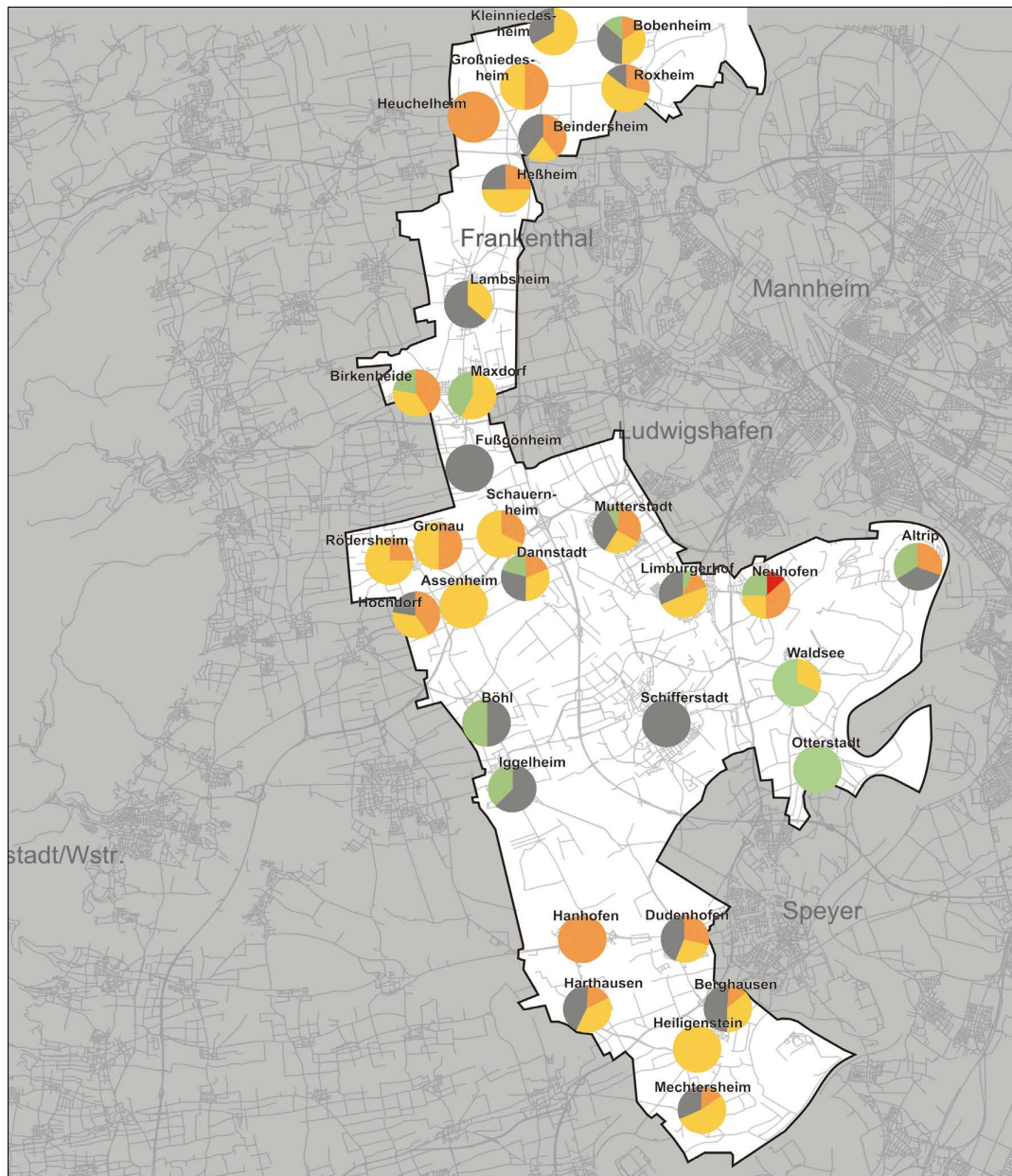


Abbildung 21: Notwendigkeit des barrierefreien Haltestellenausbaus nach Haltestellenkategorisierung



Haltstellenkategorisierung im Rhein-Pfalz-Kreises

- Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- Kategorie B: Ausbau notwendig
- Kategorie C: Ausbau nachrangig
- Kategorie D: kein Ausbau
- ausgebaut bzw. tlw. ausgebaut

Bewertungskriterien (VRN - Systematik)

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

Darstellung von nicht ausgebauten Haltestellen

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Juli 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 22: Haltstellenkategorisierung nach Gemeinden und Städten

5. Angebotskonzeption

5.4 Verknüpfungspunkte

Das intermodale und multimodale Mobilitätsverhalten²⁸ nimmt sukzessive an Bedeutung zu. Flexible, wirtschaftliche und umweltbewusste Alternativen oder Ergänzungen zum MIV werden hierbei am Mobilitätsmarkt gefragter.

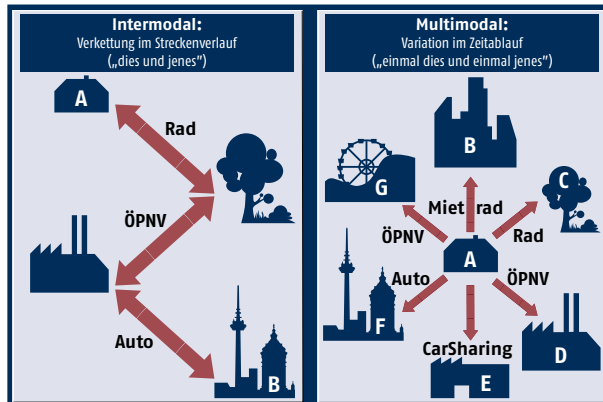


Abbildung 23: Intermodale und multimodale Mobilität

Ein attraktiver und effizienter ÖPNV setzt daher auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und -systeme und kombiniert den ÖPNV mit dem MIV. Um intermodal mobil sein zu können, sind Verknüpfungspunkte erforderlich, welche das Umsteigen der Verkehrsteilnehmer zwischen

verschiedenen Fahrzeugen, Linien oder Verkehrssystemen ermöglichen. Ziel ist hierbei die optimale Integration von SPNV, ÖPNV, MIV sowie Fahr-radverkehr und Zufußgehen. Park+Ride (P+R) oder Bike+Ride (B+R), aber auch Carsharing und Taxi sind hierbei die gängigsten Formen einer integrativen und nachhaltigen Mobilität. Vor allem Park+Ride oder Bike+Ride dienen als Bindeglied zwischen MIV bzw. Fahrrad und dem ÖPNV/SPNV und gewährleisten eine Minimierung von parkenden Fahrzeugen in Ballungsgebieten sowie die Erhöhung des Anteils des ÖPNV im Berufsverkehr.

Durch die Bereitstellung von P+R- sowie B+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten kann den Fahrgästen, welche nicht im unmittelbaren Umfeld einer Haltestelle wohnen, mit dem Pkw und Fahrrad ein attraktiver Zugang zum ÖPNV gewährleistet werden.

Währenddessen P+R-Anlagen meist an SPNV-Verknüpfungspunkten vorzufinden sind, um den Parkdruck in den Innenstädten zu minimieren, 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 dieser Anlagen für den Nutzer erhalten bleibt und Neunutzer aufgefangen werden können.

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Aus dem ITF-Konzept ergeben sich im Rhein-Pfalz-Kreis folgende Verknüpfungspunkte:

- ▶ Bobenheim-Roxheim Bf.
- ▶ Limburgerhof Bf.
- ▶ Schifferstadt Hbf.
- ▶ Römerberg – Berghausen Bf.
- ▶ Maxdorf Bf.

²⁸ 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 im Rhein-Pfalz-Kreis

Der Neu- und Ausbau solcher Anlagen ist kostenintensiv, sodass im Vorfeld eine Ermittlung des Bedarfs- und Kapazitätenanspruches vorzusehen 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 ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die 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. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 3 dargestellt.

Park+Ride

An allen Verknüpfungspunkten im Landkreis sind Parkmöglichkeiten vorhanden.

Für den Großteil der aufgelisteten Orte ist das Angebot der P+R-Anlagen ausreichend. Die Anlagen können dementsprechend in die Kategorie P2 eingeordnet werden. In Schifferstadt und Böhl-Iggelheim ist ein Ausbau der P+R-Stellplätze zu prüfen, da dort eine Auslastung von 89 %

Verknüpfungspunkte	Park+Ride-Anlagen			Bike+Ride-Anlagen		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebote	Auslastung		Angebote	Auslastung	
Bobenheim-Roxheim	115	80 %	P1	95	130 % (aufgrund "Wildparkerei")	B2
Böhl-Iggelheim	240 (davon 2 Behindertenplätze)	89 %	P1	250	63 %	B3
Lambsheim	51	-	P3	40	52 % (aufgrund "Wildparkerei")	B1
Limburgerhof	165 (inkl. gepl.)	63 %	P1	310 (inkl. gepl.)	56 % (aufgrund "Wildparkerei")	B1
Römerberg-Berghausen	56 (inkl. gepl.)	-	P3	45 (inkl. gepl.)	-	B3
Römerberg-Heiligenstein	55 (davon 2 Behindertenplätze)	80 %	P1	63	109 % (aufgrund "Wildparkerei")	B2
Schifferstadt	160	110 % (aufgrund "Wildparkerei")	P2	168	105 % (aufgrund "Wildparkerei")	B2
Schifferstadt Süd	105	17 %	P3	90	-	B3
Maxdorf	100	-	P3	74	-	B3
Maxdorf Süd	0	-	P4	8	-	B3
Fußgönheim	8	-	P3	51	-	B3

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

Tabelle 3: P+R /B+R im Rhein-Pfalz-Kreis

5. Angebotskonzeption

bzw. 110 % vorzufinden ist. In Schifferstadt kommt es zudem aufgrund des hohen Auslastungsgrades zu „Wildparkerei“, wodurch ein akuter Handlungsbedarf entsteht.

Bei allen P+R-Anlagen ist die Zuwegung zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet.

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 4: Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen

Die Stellplätze sind bei fast allen Anlagen befestigt, lediglich in Bobenheim-Roxheim und Limburgerhof sind teilweise unbefestigte Stellplätze vorhanden.

Bike+Ride

Der Zustand sowie die Auslastung an den B+R-Anlagen sind im Kreisgebiet durchschnittlich. Für einen Großteil der B+R-Anlagen im Rhein-Pfalz-Kreis ist eine ausreichende Kapazität vorhanden, in Bobenheim-Roxheim, Römerberg-Heiligenstein und Schifferstadt ist eine starke Überschreitung der Kapazitätengrenze festzustellen, was wiederum „Wildparkerei“ begünstigt (Abbildung 24).

Hierbei wird ein akuter Handlungsbedarf erkennbar, sodass der Ausbau der B+R-Anlage als notwendig anzusehen ist. Bei allen B+R-Anlagen ist die Zuwegung zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Die Stellplätze sind bei allen Anlagen mit rahmenanschließbaren Fahrradständern ausgestattet.

Sammelschließanlagen sind nur in Bobenheim-Roxheim und Fahrradboxen in Böhl-Iggelheim und Römerberg-Heiligenstein vorzufinden.



Abbildung 24: Überbelegung der B+R-Anlage am Bahnhof in Schifferstadt



Abbildung 25: B+R-Anlage am Bahnhof Schifferstadt

Fahrradboxen schützen die Fahrräder vor Witterungseinflüssen und bieten höheren Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl, sind jedoch generell mit einem Mehrkostenaufwand verbunden. In Böhl-Iggelheim wird eine Erweiterung der Fahrradabschließanlagen angestrebt, da die derzeitigen Fahrradabstellboxen komplett ausgebucht sind.

Der Zustand sowie die Sauberkeit sind bei allen B+R-Anlagen als ausreichend einzustufen.

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 Einstiegshaltestelle.²⁹ 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 Wegelänge, Direktheit und Sicherheit. Durch die Schaffung von Radverkehrswegen bis zur Haltestelle wird des Weiteren zu mehr Sicherheit für den Radfahrer beigetragen. Die Bereitstellung von B+R-Anlagen an Verknüpfungshaltestellen ist wünschenswert und bei großen Verknüpfungspunkten zwingend erforderlich.

5.5 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 gestalten.³⁰ 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 einen meist hohen Nutzen-Kosten-Faktor auf, jedoch wird eine ausgeprägte Effizienzsteigerung durch das Zusammenwirken von „weichen“ Maßnahmen und „harten“ Infrastrukturmaßnahmen erreicht.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Die entscheidende Herausforderung für die Kommunen liegt in der dauerhaften Realisierung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes. Dieses muss einerseits die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zum größtmöglichen Nutzen erfüllen, andererseits unter dem Gesichtspunkt der

Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit angemessen sein. 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.

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Beratung und Unterstützung bei der Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts verantwortlich.

Beispiele für kommunales Mobilitätsmanagement im Rhein-Pfalz-Kreis

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.

Ende November 2017 wurde in Ludwigshafen am Berliner Platz die u. a. für das Kreisgebiet zuständige Mobilitätszentrale eröffnet. Diese ist kreisweit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

In den neu eingerichteten Räumlichkeiten des vorherigen rnv-Kundenzentrums ist eine ganzheitliche Beratung rund um das Thema Mobilität, von Öffentlichen Verkehrsmitteln, über Carsharing bis hin zum Fahrradverleihsystem VRNnextbike erhältlich.

²⁹ Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und Fuss e.V. <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf> [Zugriff 09.02.2016].

³⁰ ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=201&Itemid=7 [Zugriff 01.03.2016].



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.

Als weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind zu nennen:

- ▶ Die Kreisverwaltung vermittelt den Schulen Fortbildungen einzelner Schüler (die sich dafür melden) zum Schulbusbegleiter. Daneben wird in den Klassenstufen 1, 2 und 5 ein Mobilitätstraining „Busschule“ angeboten, in dem in der Gruppe ein sicheres Verhalten im ÖPNV anschaulich vermittelt wird.
- ▶ An den zentralen Stadtbahnhaltestellen der Linie 6 bringt der Kreis einen Sonderausgangfahrplan an, auf dem diejenigen Stadtbahnfahrten verzeichnet sind, auf die am Stadtrand ein Busanschluss besteht. Damit wird eine Zugangserleichterung zum ÖPNV hergestellt, weil teilweise nur auf jede dritte oder sechste Fahrt ein Anschluss besteht und die Information darüber in die attraktivere Innenstadt vorverlegt wird.
- ▶ Die Kreisverwaltung hat einen Flyer aufgelegt, der in komprimierter Form Ort, Kapazität und Auslastung von B+R sowie P+R Plätze informiert. Ebenso sind auf diesem Flyer die Hauptadressen ins Zentrum samt einer Fahrzeitskalierung verzeichnet. Dieser Flyer stellt somit die Möglichkeiten zusammen umweltschonend und staufrei in die Innenstadt von Ludwigshafen zu kommen.

Weitere mögliche Handlungsfelder im Landkreis:

- ▶ Ausbau des Radwegenetzes sowie die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten
- ▶ Ausrichtung von Angeboten auf bestimmte Zielgruppen, um somit auf die Kundenwünsche effizienter eingehen zu können:
 - ▶ Einführung von Schnuppertickets und Informationspaketen für Neubürger;
 - ▶ Informations- und Schulungsangebote (z. B.: Thema Tarif, Fahrkartensortiment, Fahrplanlesen) für Senioren um somit eine selbständige und selbstbestimmte Teilhabe im ÖPNV zu gewährleisten.³¹

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. Hierbei ist das Ziel eine nachhaltigere Mobilität des Unternehmens und der Mitarbeiter auszugestalten sowie für ein bewussteres Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren. Maßnahmen und Angebote im Mobilitätsmanagement zielen dabei auf Einstellungen und Verhaltensmuster der Mitarbeiter gegenüber ihrer eigenen Mobilität ab.

Betriebliche Mobilitätskonzepte bieten Ansatzpunkte in verschiedenen Handlungsfeldern³²:

- ▶ **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.
- ▶ **Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz, Personalwesen:** Sowohl für das Unternehmen als auch für die Mitarbeiter ist eine verbesserte Erreichbarkeit des Standortes, Ausbau von Mobilitätsalternativen sowie Kosteneinsparungen vorteilhaft. Die Mitarbeiter nehmen das Engagement des Arbeitgebers häufig positiv wahr, sparen Kosten für den Arbeitsweg und erreichen Ziele stressfreier.³³ Des Weiteren steigert Fahrradfahren die Konzentration und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter.³⁴
- ▶ **Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement:** Betriebliche Mobilitätskonzepte leisten einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung, da der Anteil des MIV reduziert und umweltfreundliche Maßnahmen attraktiv ausgestaltet werden.

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

³¹ Nachhaltiger Nahverkehr, Beiträge des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz, Band 1, S. 82, 84.

³² Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain <http://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/betriebliches-mobilitaetsmanagement/> [Zugriff 01.03.2016].

³³ Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain <http://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/betriebliches-mobilitaetsmanagement/> [Zugriff 01.03.2016].

³⁴ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Von Wegen – Nachhaltige Mobilität in Betrieben, 2014 http://www.mobilprofit.de/global/images/cms/VonWegen_Broschuere.pdf [Zugriff 01.03.2016].



und Verkehrsunternehmen einzubeziehen, welche beratende, begleitende und koordinierende Funktionen einnehmen.

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

Unkonventionellere Formen zu Fahrradförderung sind Mitarbeitererrabatte beim örtlichen Fahrradhändler oder die Nutzung von Firmenrädern.³⁵ 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 im Rhein-Pfalz-Kreis

Die Kreisverwaltung als Arbeitgeber für rund 600 Mitarbeiter bietet die Möglichkeit des Job-Ticket – Bezuges im ÖPNV. Daneben besteht die Möglichkeit, zu vergünstigten Konditionen den Mitarbeiterarif des Fahrradvermietsystems VRNnextbike in Anspruch zu nehmen.

Diesen Tarif bietet der Rhein-Pfalz-Kreis als verbundweit erster Arbeitgeber an. Vor dem Kreishaus in Ludwigshafen steht eine vom Kreis finanzierte VRNnextbike-Fahrradstation für Jedermann zur Verfügung. In der Tiefgarage befinden sich Fahrradabstellplätze für Mitarbeiter.

In Zusammenarbeit mit der Hochschule und der Stadtverwaltung Ludwigshafen erarbeitet der Kreis ein Projekt namens „klimafreundliche Mitarbeitermobilität“, welches im Rahmen des EFRE-Programms zur Entwicklung von integrierten Strategien zur CO₂-Reduktion in Kommunen initiiert wurde.

Im Foyer des Kreishauses sind mehrere Bildschirme angebracht, die in Echtzeit über die Abfahrtszeiten der Busse und Stadtbahnen an den nahegelegenen Haltestellen informieren. Damit wird sowohl den ÖPNV-Nutzern auf dem Weg zur Haltestelle angezeigt, in wie vielen Minuten ihre Bahn kommt, als auch den Nichtnutzern der ÖPNV „sichtbarer“ gemacht.

Im Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität für die Gemeinde Böhl-Iggelheim werden Ziele, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen festgelegt, welche zur Reduzierung des MIV sowie zur Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsmittel beitragen sollen. Als Handlungsempfehlung wird die Entwicklung und Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement festgesetzt. Aufgeführte Maßnahmen sind hierbei die Aufstockung von Dienstpedelecs anstatt Dienstaautos³⁶, Neuausstattung umweltfreundlicher Fuhrparks mit ggf. Einführung von Carsharing und Elektrofahrzeugen³⁷ sowie der Ausbau von Internetseiten der Kommunen in Bezug auf Mobilitätsmanagement mit Hinweisen über ÖPNV-Fahrpläne, den Radroutenplaner Rheinland-Pfalz, Pendlerportale und mögliche Kampagnen, wie z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „bike&business“, sowie aktuelle Veranstaltungen zu klimafreundlicher Mobilität.³⁸

5.6 Ergänzende Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten Jahren auch weiterhin spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf die ÖPNV-Nutzung haben. Aufgrund der Veränderung der Altersstruktur verändert sich auch das Mobilitätsverhalten der Nutzer. In den letzten Jahren ist der Trend zu einem inter- und multimodalen Verkehrsverhalten erkennbar.

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 an einen eigenen Pkw ab, da eine ausreichende Auswahl an Alternativen zum Pkw vorhanden sind.

Carsharing

Carsharing ist die gemeinschaftliche, kurzzeitige Nutzung von Pkws in vorwiegend städtischen Räumen. Es 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. Carsharing ist im Rhein-Pfalz-Kreis derzeit nicht vorhanden. Eine künftige Einfüh-

³⁵ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Von Wegen – Nachhaltige Mobilität in Betrieben, 2014 http://www.mobilprofit.de/global/images/cms/VonWegen_Broschuere.pdf [Zugriff 01.03.2016].

³⁶ Klimaschutz-Teilprojekt klimafreundliche Mobilität für die Gemeinde Böhl-Iggelheim – Endbericht, November 2015, Seite 66

³⁷ ebenda, Seite 74

³⁸ ebenda, Seite 68

5. Angebotskonzeption

zung vor allem in Mutterstadt und Schifferstadt sowie Bobenheim-Roxheim, Böhl-Iggelheim und Limburgerhof sollte geprüft werden.

Im Landkreis ist die private Autovermietung in Schifferstadt mithilfe der Carsharing-Community „Drivy“ gegeben, bei der Fahrzeugbesitzer ihren Pkw tageweise zur Vermietung anbieten können.

Fahrradvermietung

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-Funktion, welche selbstständig mit der Benutzung von Kundenkarte, Smartphone etc. ausgeliehen werden können. Standorte von Fahrradvermietungssystemen sind neben nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen wichtige Einkaufs-, Verwaltungs-, Freizeit- und Tourismusorte, aber auch Bildungsstätten, große Gewerbe-/Bürostandorte sowie kulturelle Veranstaltungsorte.

Fahrradvermietungssysteme, wie sie in der Zwischenzeit im VRN-Gebiet in Bensheim, Bürstadt, Heidelberg, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim, Speyer und Worms eingerichtet wurden (VRNnextbike-Mieträder), sind auch in Mutterstadt und Schifferstadt zu prüfen. Die Standorte von einzelnen Fahrrad-Ausleihanlagen können (sukzessive) Ausgangspunkt zur Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen sein, an denen die Verfügbarkeit mehrerer Verkehrsmittel zusammengeführt wird.



Abbildung 26: Fahrradverleihstation „VRNnextbike“ in Speyer

Hinzu kommt, dass in der Beurteilung einer ÖV-Wegstrecke in die Innenstadt durch die an allen oberzentralen S-Bahn-Haldepunkten befindlichen VRNnextbike-Stationen subjektiv ein Umsteigevorgang eingespart, und damit ein (erhebliches) Hemmnis abgebaut, wird.



Abbildung 27: Beispiel für eine Mobilstation mit Fahrrad-/Pedelec-Verleih, Carsharing und Aufladestation (Offenburg, Messe)

Mitfahrzentralen/Car-pooling

Mitfahrzentralen nehmen die vermittelnde Funktion zur Herstellung von Fahrgemeinschaften ein. Diese ermöglichen Pkw-Besitzern das Anbieten von freien Sitzplätzen bei so-wieso stattfindenden Autofahrten. Mithilfe von Smartphone und Social-Media-Plattformen können somit unbekannte Personen mit teilweise unterschiedlichen Reisegründen eine neue Fahrgemeinschaft bilden.³⁹

Diese umweltfreundliche Maßnahme ist gerade in ländlichen Gebieten mit unzureichenden ÖPNV-Angeboten auszuweiten/anzubieten. Durch die Gründung des Pendlerportals MITFAHREN.RLP, welche eine Initiative des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz ist, kann innerhalb von Rheinland-Pfalz Carpooling stattfinden.³⁹

³⁹ <http://www.mitfahren.rlp.de/>[Zugriff 19.09.2016]



6. Umsetzung – Maßnahmen

Stärkung des ÖPNV

Die B44 (Hochstraße Nord) im Stadtgebiet von Ludwigshafen weist seit Jahren erhebliche bauliche Mängel auf. Nach entsprechenden Untersuchungen und Planungen hat sich die Stadt Ludwigshafen dazu entschlossen, die Hochstraße abzureißen und durch eine ebenerdige Stadtstraße zu ersetzen. Die diesbezüglichen Baumaßnahmen erstrecken sich über einen Zeitraum von voraussichtlich etwa 8 Jahren. Über einen Zeitraum von etwa 4,5 Jahren hinweg, ist dabei, trotz durchgehender Aufrechterhaltung von mindestens einer Fahrspur je Richtung, mit erheblichen Beeinträchtigungen des MIV zu rechnen.

Der Kreis hat daraufhin in den letzten drei Jahren sämtliche ÖPNV-Achsen nach Ludwigshafen, die in seiner Verantwortung liegen, wie folgt ausgebaut:

► Achse Bad Dürkheim – Ludwigshafen

Der Takt der Rhein-Haardt-Bahn wurde von einem tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt auf näherungsweise einen 20 Minuten-Takt verdichtet.

► Achse Dannstadt-Schauernheim – Ludwigshafen

Der tagesdurchgängige Stundentakt der Buslinien über Mutterstadt wurde auf einen tagesdurchgängigen Halbstundentakt verdichtet. An der Haltestelle VG in Dannstadt wurde zur Minute .00 ein Rendezvous aller dort an- und abfahrenden Fahrten geplant. Mutterstadt hat stündlich drei Fahrtenpaare bis in die Innenstadt Ludwigshafens.

► Achse Speyer – Ludwigshafen

Der Takt der Buslinie 572 wurde auch in der Nebenverkehrszeit von einem 60- auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Neuhofen hat stündlich drei Fahrtenpaare nach Ludwigshafen. Der Linienbus erhielt zusätzlich einen Anschluss an die S-Bahn (am Bf Rheingönheim).

► Achse Altrip – Ludwigshafen

Die Buslinie 570 wurde an die S-Bahn angeschlossen (in Rheingönheim).

Prüfauftrag „Nord-Süd-Tangente“

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Rhein-Pfalz-Kreis sind in den nächsten Jahren einzelne Prüfaufträge vorgesehen.

Als Prüfauftrag wird die Entwicklung zweier „Nord-Süd-Tangenten“ im Kreisgebiet vorgesehen,

- in der Relation Heßheim – Maxdorf – Schifferstadt; ggf. ist auch eine Führung nach Frankenthal oder Worms sinnvoll,
- in der Relation Schifferstadt – Mutterstadt – Ruchheim/Oggersheim.

Die Potenzialanalyse zeigt für beide Relationen ein nennenswertes Potenzial für eine solche tangentielle Verbindung. Erstere verbindet die Gemeinden im Kreisgebiet und kann das „Zusammenwachsen“ im Landkreis unterstützen. Letztere zielt auf eine bessere Verflechtung mit dem angrenzenden Oberzentrum; hier gibt es Hinweise auf ein nennenswertes Fahrpotenzial in die genannten westlichen Stadtteile.

Die Tangenten bedürfen jedoch im Hinblick auf eine Realisierung einer detaillierten Untersuchung bzgl. Betriebskonzept und Kosten.

Anzudenken ist für die Realisierung die Option eines Stufenkonzeptes im Kontext mit der Vergabe der betroffenen Linienbündel. Als Bedienung sollte zumindest in der HVZ ein Halbstundentakt angestrebt werden, um eine ausreichende Nachfragewirkung erzielen zu können. In Schifferstadt ist die Linie in den SPNV-Knoten einzubinden sowie

in den Kernbereich mit den mittelzentralen Funktionen zu führen.

Prüfauftrag Stadtbahnverlängerung

Die Klimaentwicklung ist Anlass für die Bundes- und Landesregierung entsprechende Klimaschutzmaßnahmen zur CO₂-Reduzierung zu verabschieden. Teilweise damit im Zusammenhang steht ein sich allmählich änderndes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Schließlich stehen im Innenstadtbereich von Ludwigshafen absehbar mehrjährige Verkehrsbeeinträchtigungen an.

Vor diesem Hintergrund soll ein Ausbau von Schienenwegen als weit über die Baustellenzeiten hinaus wirksame Infrastrukturmaßnahme geprüft werden.

Nach Abstimmung mit der Stadt Ludwigshafen, dem städtischen Verkehrsunternehmen rnv und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind, bezogen auf den Kreis, folgende Streckenoptionen prüfungswert:

- Ludwigshafen – Dannstadt-Schauernheim
- Ludwigshafen – Waldsee

Für diese Optionen soll zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt werden.

Bike++-Ride-Angebote

Handlungsbedarf zur Erweiterung der Bike+Ride-Kapazitäten an SPNV-Halten bestehen in

- Bobenheim-Roxheim
- Römerberg-Heiligenstein
- Schifferstadt



Park-and-Ride-Angebote

Gegenwärtig läuft eine vom VRN beauftragte Untersuchung der im Umkreis von Ludwigshafen vorhandenen P+R-Infrastruktur. Die Ergebnisse dieser Untersuchung fließen in die weiteren Planungen des Kreises mit ein.

Nachtbuskonzept

Daneben ist der Kreis mit der Stadt Ludwigshafen im Gespräch über ein gemeinsames Nachtbuskonzept. Ausgangspunkt der Überlegungen sind mögliche künftige Veränderungen der Nachtbusumläufe im Stadtgebiet, die ein Ausdehnen von Teilen der Verkehrsleistung in das südwestliche Kreisgebiet hinaus ermöglichen. Hierdurch könnten zusätzliche Nachtfahrten aus Ludwigshafen heraus in die Gemeinden generiert werden, was für Kino-, Konzert-, oder Disco-besucher weitere Fahroptionen eröffnete.

Multimodale Mobilitätsangebote

In Zusammenarbeit mit dem VRN sollen in den Städten und Gemeinden multimodale Angebote, wie Carsharing- und Fahrradverleih-Angebote bzgl. ihrer Potenziale und ihrer Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Insbesondere die weitere räumliche Ausweitung des VRNnextbike-Angebotes aus den Groß- und Mittelstädten in das Kreisgebiet zur Schaffung eines wirksamen Netzes an Verleihstationen wird als zielführend bewertet.

Radschnellwegenetz

Im Rahmen der Radwegförderung wurde für die Relation Ludwigshafen – Schifferstadt eine u. a. vom Land und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) finanzierte Machbarkeitsstudie für eine großräumige Verbindung zwischen dem Oberzentrum Ludwigshafen und dem Landkreis in Auftrag gegeben. Ziel der Studie ist die Verlängerung eines regionalen Radschnellweges, der sich für den Abschnitt Heidelberg – Mannheim bereits in der Umsetzungsplanung befindet.

Hierbei soll eine exemplarische Implementierung eines qualitativ hochwertigen Radweges erreicht werden, der hinsichtlich Netzbildung, Störungsarmut und Widerstandsreduzierung (Ampel) insbesondere für Pendler eine verbesserte Fahrsituation verspricht, um damit eine verkehrliche „Sogwirkung“ zu erreichen und den Autoverkehr auf das Fahrrad zu verlagern.

In einem nächsten Schritt ist eine Verlängerung bis nach Wörth (Karlsruhe) und ein Abschnitt von Ludwigshafen nach Worms mit einem kurzen Teilstück im Rhein-Pfalz-Kreis im Fokus weiterer Korridoruntersuchungen, die sich aktuell in Abstimmung zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften, dem Land und dem VRN befinden.



7. Anhang

- 7.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004
- 7.2 Haltstellenkategorisierung
- 7.3 Schülerverflechtungen
- 7.4 Liniensteckbriefe Status-Quo (Stand Sommer 2017)
- 7.5 Schülerverflechtungen
- 7.6 Anforderungsprofil
- 7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN



7.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004

Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Begründung
regionaler Busverkehr				
582	Anbindung an Bahnhof LU Rheingönheim	B	nein	Bedienungslücke Bf. Rheingönheim, Anschluss an Limburgerhof
572	Anbindung an Bahnhof LU Rheingönheim	B	ja	
170	Anbindung an Bahnhof LU Rheingönheim	B	ja	aktuelle Linie 570 (Stand 2017)
170	Prüfung Linienverlängerung zur Angebotsverdichtung im Abschnitt Mutterstadt-Maudach	B	ja	Überlagerung der Linien 571 und 580
483	Angebotsausweitung Sa., So.	C	nein	ausreichender Bedarf nicht erkennbar
571/584	ab Dannstadt Schnellbuslinie über Autobahn nach LU	A	ja	mit Linie 571 nur Einzelfahrten, mit Linie 580 regelmäßig, Linie 584 nicht mehr existent
	zusätzlicher Direktkurs zwischen Dannstadt/Schauernheim – Schifferstadt Hbf. oder Limburgerhof Bf.	C	nein	nur Schulverkehr, Zusatzfahrten im Ruftaxiverkehr
573	Angebotsverdichtung Sa.	C	ja	aktuelle Linie 507 (Stand 2017)
	zusätzlicher Direktkurs zwischen Mutterstadt – Limburgerhof Bf.	C	nein	Linienwegvereinfachung
	Spätfahrten am Wochenende	C	ja	Linien 461, 572, 580
Erschließung				
584	Erschließung an Sonntagen	B	ja	aktuelle Linie 580 (Stand 2017)
	Erschließung bislang nicht regelmäßig in beide Richtungen, bediente Bereiche durch Ruftaxi in Dudenhofen	B	ja	Linie 5980

Tabelle 5: Maßnahmenprogramm Nahverkehrsplans 2004



7.2 Haltstellenkategorisierung

(Ohne Rufbus-Haltstellen)

Stadt/Ort	Ortsteil	Haltstelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Altrip	Altrip	Fähre		D	III	E
Altrip	Altrip	Goethestraße		B	II	
Altrip	Altrip	Hartmann	X*	C(X)	II	
Altrip	Altrip	Ludwigsplatz	X*	A(X)	I	
Altrip	Altrip	Ludwigsplatz 2		D	III	E
Altrip	Altrip	Maxburgstraße		B	II	
Beindersheim	Beindersheim	Mitte		B	I	
Beindersheim	Beindersheim	Ost		C	II	
Beindersheim	Beindersheim	Schule		D	III	SV
Beindersheim	Beindersheim	Siedlung		D	III	SGF, SV
Beindersheim	Beindersheim	Süd		B	I	
Birkenheide (Pfalz)	Birkenheide (Pfalz)	Albertine-Scherer-Straße	X*	C(X)	II	
Birkenheide (Pfalz)	Birkenheide (Pfalz)	Bruchgewanne		B	II	
Birkenheide (Pfalz)	Birkenheide (Pfalz)	Hundertmorgenstraße		C	II	
Birkenheide (Pfalz)	Birkenheide (Pfalz)	Sachsenstraße		C	III	UP (1,2m)
Birkenheide (Pfalz)	Birkenheide (Pfalz)	Schule		B	I	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Anton-Bruckner-Straße		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Friedhof	X*	k.A.		
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Bahnhof	X*	A(X)	I	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Frankenthaler Straße		B	I	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Kirche		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Nord		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Ostring		D	III	SGF
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Schule		D	III	SV
Bobenheim-Roxheim	Bobenheim	Siedlung		D	III	SGF
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Auf dem Wörth		geplant		

7. Anlagen



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Berliner Straße		B	I	
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Bratzler		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Marktplatz		B	I	
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Mörscher Straße		D	III	SGF, E
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Postamt		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Rathaus		C	II	
Bobenheim-Roxheim	Roxheim	Theodor-Heuss-Straße		C	I	
Böhl-Iggelheim	Böhl	Kirche		D	III	SV
Böhl-Iggelheim	Böhl	Lessingstraße	X	D(X)		SV
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Eisenbahnstraße		D	III	SV, UP
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Grundschule		D	III	SV
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Haardtstraße		D	III	SV
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Kreissparkasse		D	III	SV, UP
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Luitpoldstraße	X*	D(X)	III	SV
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Mühle	X	D(X)		SV, SGF
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Regionalschule		D	III	SV
Böhl-Iggelheim	Iggelheim	Süd	X	D(X)		SV
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	72-Stunden-Platz		D	III	SGF
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Albrecht-Dürer-Straße		B	II	
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Apotheke		C	II	
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Böhler Straße		D	III	SGF, SV
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Friedhof		C	II	
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Kirchenstraße		C	II	
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Ludwigshafener Straße		B	II	
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	Süd		D	III	L, SGF
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	VG (Rathaus)	X*	A(X)	I	



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Dannstadt-Schauernheim	Dannstadt	VG (Schubertstraße)	X	B(X)		
Dannstadt-Schauernheim	Schauernheim	Mitte		B	I	
Dannstadt-Schauernheim	Schauernheim	Nord		C	II	
Dannstadt-Schauernheim	Schauernheim	Süd		C	II	
Dudenhofen	Dudenhofen	Adler		B	I	
Dudenhofen	Dudenhofen	Boligweg		C	II	
Dudenhofen	Dudenhofen	Friedhof		D	III	L, SGF
Dudenhofen	Dudenhofen	Kirche		B	I	
Dudenhofen	Dudenhofen	Schule		D	III	SV
Dudenhofen	Dudenhofen	Speyerer Straße		C	II	
Dudenhofen	Dudenhofen	Süd		D	III	E, SV
Fußgönheim	Fußgönheim	Bahnhofstraße		D	III	SV, UP
Fußgönheim	Fußgönheim	Ellerstadter Str.		D	III	SV, UP
Fußgönheim	Fußgönheim	Hauptstraße		D	III	SV
Fußgönheim	Fußgönheim	Süd		k.A.	III	SV, UP
Großniedesheim	Großniedesheim	Mitte		C	II	
Großniedesheim	Großniedesheim	Siedlung		B	I	
Hanhofen	Hanhofen	Abzw. Harthausen		B	II	
Hanhofen	Hanhofen	Hauptstraße		B	I	
Hanhofen	Hanhofen	Kirche		B	I	
Harthausen (Pfalz)	Harthausen (Pfalz)	Autohaus Engel		C	II	
Harthausen (Pfalz)	Harthausen (Pfalz)	Hanhofer Straße		C	II	
Harthausen (Pfalz)	Harthausen (Pfalz)	Kirche		B	I	
Harthausen (Pfalz)	Harthausen (Pfalz)	Ost		D	III	SV
Harthausen (Pfalz)	Harthausen (Pfalz)	Sparkasse		D	III	SV
Heßheim	Heßheim	Alte Post		C	II	

7. Anlagen



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Heßheim	Heßheim	Mitte		B	I	
Heßheim	Heßheim	Siedlung		C	II	
Heßheim	Heßheim	Sippel		D	III	SV
Heuchelheim (Frankenthal)	Heuchelheim (Frankenthal)	Ort		B	I	
Hochdorf-Assenheim	Assenheim	Bundesstraße		C	I	
Hochdorf-Assenheim	Assenheim	Friedhof		C	II	
Hochdorf-Assenheim	Assenheim	Kurze Straße		C	II	
Hochdorf-Assenheim	Assenheim	Römerbrunnen		C	II	
Hochdorf-Assenheim	Hochdorf	Kirche		B	II	
Hochdorf-Assenheim	Hochdorf	Mühle		C	II	
Hochdorf-Assenheim	Hochdorf	Schule		B	I	
Hochdorf-Assenheim	Hochdorf	Siedlung		C	II	
Hochdorf-Assenheim	Hochdorf	West		D	III	SGF
Kleinniedesheim	Kleinniedesheim	Am Schloss		D	III	SGF, SV
Kleinniedesheim	Kleinniedesheim	Gemeindehaus		C	I	
Kleinniedesheim	Kleinniedesheim	Wendestelle		C	II	
Lambsheim	Lambsheim	Altes Rathaus		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Friedhof		D	III	SV, L
Lambsheim	Lambsheim	Karl-Wendel-Schule		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Kirche		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Mühltorstraße		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Süd		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Tankstelle		D	III	SV
Lambsheim	Lambsheim	Türmchen		D	III	SV
Limburgerhof	Limburgerhof	Bahnhof	X*	A(X)	I	
Limburgerhof	Limburgerhof	Berliner Platz		D	III	SGF, SV

Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Limburgerhof	Limburgerhof	Burgunder Platz		B	I	
Limburgerhof	Limburgerhof	Carl-Bosch-Schule		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Einsteinallee		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Max-Planck-Straße		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Messplatz		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Mühlweg		D	III	SGF
Limburgerhof	Limburgerhof	Neuhofener Straße		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Rudolf-Wihr-Schule		D	III	L, SV
Limburgerhof	Limburgerhof	Siedlung		D	III	L, SGF
Limburgerhof	Limburgerhof	Speyerer Straße		C	I	
Limburgerhof	Limburgerhof	Süd		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Tilsiter Straße		C	II	
Limburgerhof	Limburgerhof	Trifelsring/Agrarzentrum		B	I	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Bahnhof	X*	A(X)	I	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Hauptstraße		C	II	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Heideweg		C	II	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Rathaus		C	I	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Schulzentrum	X*	D(X)	III	SV
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Wormser Straße	X*	B(X)	I	
Maxdorf (Pfalz)	Maxdorf (Pfalz)	Zweibrücker Straße		C	II	
Mutterstadt	Mutterstadt	Blockfeld Nord			III	SV
Mutterstadt	Mutterstadt	Blockfeld Süd		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Buchenstraße		D	III	SGF
Mutterstadt	Mutterstadt	Bürgermeisteramt	X	D(X)		SV
Mutterstadt	Mutterstadt	Dahlienstraße		C	II	
Mutterstadt	Mutterstadt	Friedensstraße		D	III	SGF, SV

7. Anlagen



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Mutterstadt	Mutterstadt	Friedhof		D	III	LWeg, SV
Mutterstadt	Mutterstadt	Kreisbad		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Neue Pforte		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Nord	X*	C(X)	II	
Mutterstadt	Mutterstadt	Pfalzring		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Röntgenstraße		A	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Schifferstadter Straße		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Schulzentrum		C	II	
Mutterstadt	Mutterstadt	Speyerer Straße		B	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	Süd	X	B(X)		
Mutterstadt	Mutterstadt	Thomas-Mann-Straße		C	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	West	X*	B(X)	I	
Mutterstadt	Mutterstadt	West (Heinestraße)	X*	B(X)	I	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Carl-Reiß-Straße	X*	B(X)	I	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Otto-Ditscher-Haus		B	II	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Rathaus		C	I	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Rehbachstraße		C	I	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Speyerer Straße	X*	D(X)	III	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Stechgraben	X*	B(X)	I	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Unterwald		C	II	
Neuhofen (Pfalz)	Neuhofen (Pfalz)	Woogstraße			III	
Otterstadt	Otterstadt	Kreuz		B	I	
Otterstadt	Otterstadt	Mannheimer Straße		D	III	
Otterstadt	Otterstadt	Mitte	X	D(X)		
Rödersheim-Gronau	Rödersheim	Kirche		C	II	
Rödersheim-Gronau	Rödersheim	Kreuz		D	III	



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Rödersheim-Gronau	Rödersheim	Ost		C	II	
Rödersheim-Gronau	Rödersheim	West		C	II	
Rödersheim-Gronau	Gronau	Mitte		C	II	
Rödersheim-Gronau	Gronau	Ost		D	I	
Römerberg	Berghausen	Abzw. Bahnhof		D	III	SV
Römerberg	Berghausen	Bürgermeisteramt		D	III	SGF
Römerberg	Berghausen	Edith-Stein-Straße		C	II	
Römerberg	Berghausen	Eisenbahnstraße		C	I	
Römerberg	Berghausen	Germersheimer Str.		D	III	SGF
Römerberg	Berghausen	Kirche		B	II	
Römerberg	Berghausen	Marxenweidenweg		C	II	
Römerberg	Berghausen	Schule		D	III	SV
Römerberg	Heiligenstein	Dorfbrunnen		C	I	
Römerberg	Heiligenstein	Hallenbad		C	II	
Römerberg	Heiligenstein	Hermann-Löns-S.		C	II	
Römerberg	Heiligenstein	Kreuz		C	I	
Römerberg	Heiligenstein	Viehtriftstr.		C	II	
Römerberg	Mecktersheim	Friedhof		C	II	
Römerberg	Mecktersheim	Im Krautgarten		D	III	SGF, SV
Römerberg	Mecktersheim	Kirche		C	I	
Römerberg	Mecktersheim	Kropsburgstraße		D	III	SGF, SV
Römerberg	Mecktersheim	Lindenplatz		B	I	
Römerberg	Mecktersheim	Madenburgstraße		D	III	SGF, SV
Römerberg	Mecktersheim	Rheinfeldstraße		C	II	
Römerberg	Mecktersheim	Speyerer Straße		C	II	
Römerberg	Mecktersheim	Trifelsstraße		C	II	

7. Anlagen



Stadt/Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Schifferstadt	Schifferstadt	Herz-Jesu-Kirche		D	III	SGF, SV
Schifferstadt	Schifferstadt	Salierschule		D	III	SV
Schifferstadt	Schifferstadt	Schulzentrum		D	III	SV
Schifferstadt	Schifferstadt	Stadtbücherei		D	III	SV
Schifferstadt	Schifferstadt	Südbahnhof		D	III	SGF, SV
Schifferstadt	Schifferstadt	Wagnerstraße		D	III	SGF, SV
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Friedhof	X	B(X)		
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Oberlache		C	II	
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Rathaus	X	B(X)		
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Schlicht	X	D(X)		SGF
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Schwanenplatz	X	B(X)		
Waldsee (Pfalz)	Waldsee (Pfalz)	Sparkasse		C	II	

Erläuterungen:

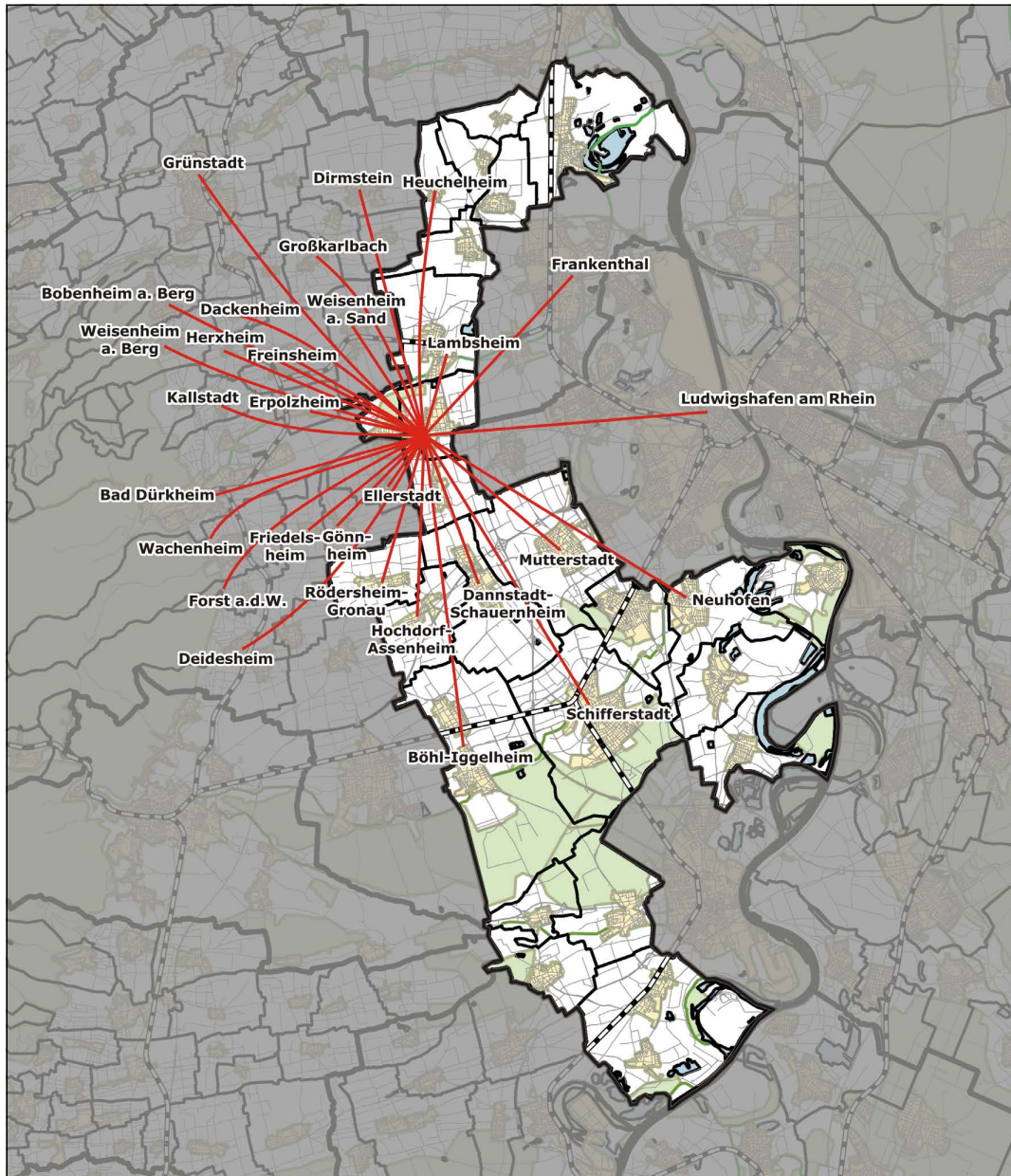
- * Haltestelle wurden in den letzten Jahren umgebaut, entspricht jedoch nicht vollständig den festgelegten Kriterien der Barrierefreiheit (siehe Kapitel 5.3)
- SV: Bedienung ausschließlich im Schülerverkehr
- E: Ergänzungsnetz
- LWeg: Linienweg
- SGF: sehr geringes Fahrgastaufkommen
- L: Lage außerhalb Bebauung
- UP: Umbau aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht möglich
- (X): Haltestelle wurden in den letzten Jahren teilweise umgebaut; daher entfällt hier die zeitliche Vorgabe für die Restarbeiten

Tabelle 6: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung



7.3 Schülerverflechtungen

(Dargestellt ist die räumliche Orientierung der Verflechtungen, nicht die quantitative Ausprägung der Schülerströme)



Schuleinzugsbereich

Maxdorf Lise-Meitner-Gymnasium

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

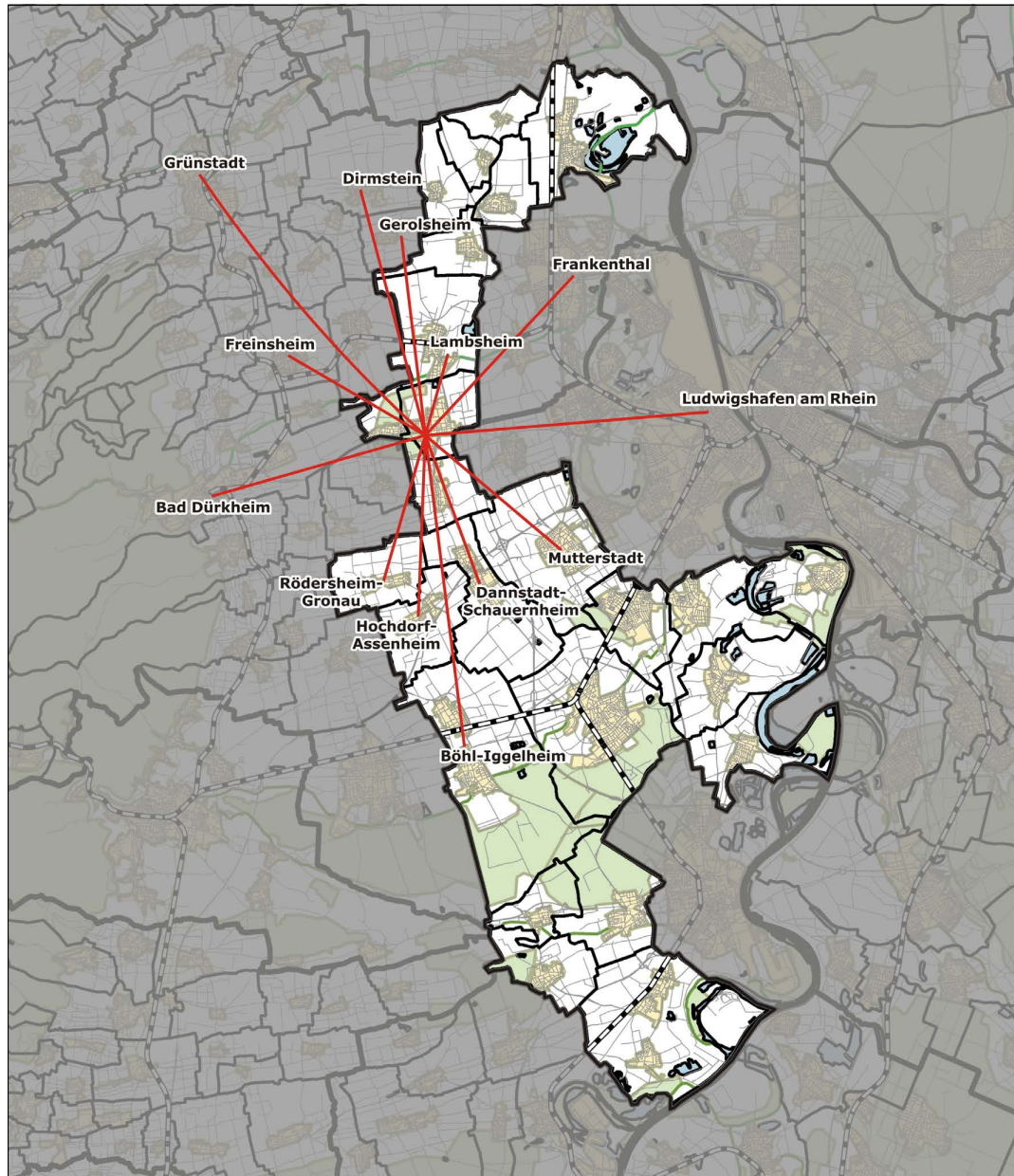
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 28: Lise-Meitner-Gymnasium Maxdorf



Schuleinzugsbereich

Maxdorf Justus-von-Liebig Realschule plus

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

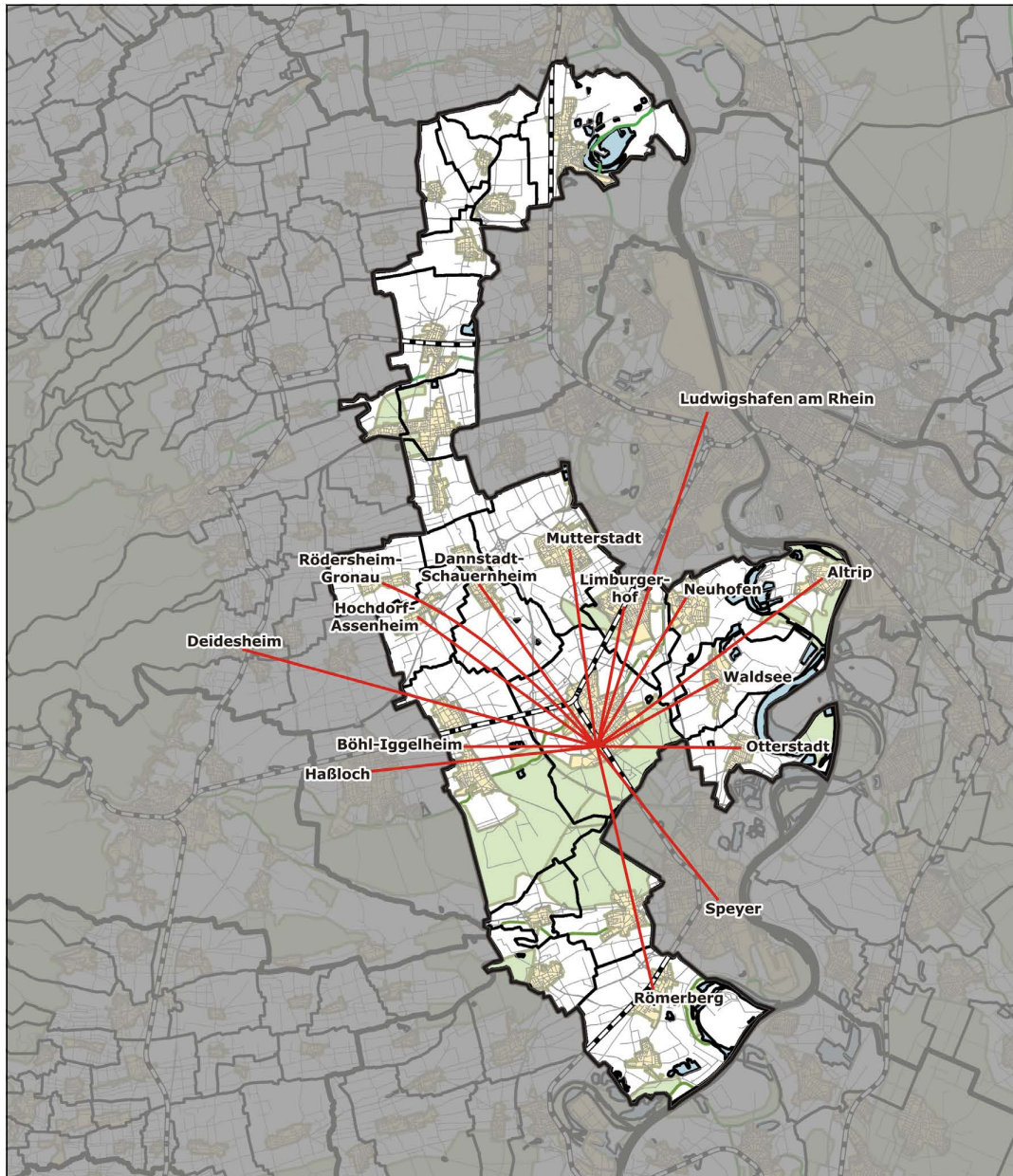
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 29: Justus-von-Liebig Realschule plus Maxdorf



Schuleinzugsbereich

Schifferstadt Paul von Denis Gymnasium

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

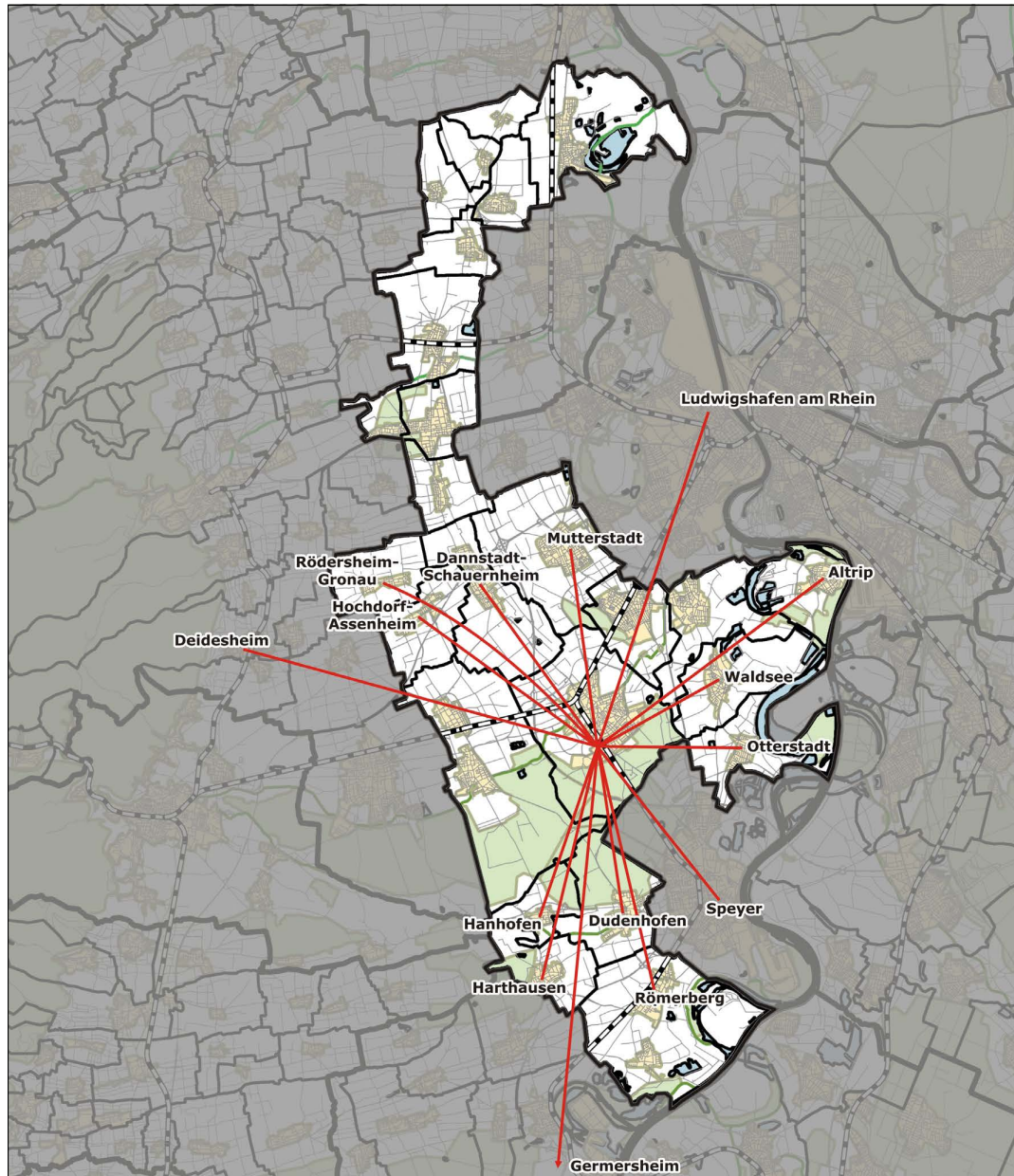
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 30: Paul von Denis Gymnasium Schifferstadt



Schuleinzugsbereich

Schifferstadt Realschule plus

**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Neuaufstellung Nahverkehrsplan
Rhein-Pfalz-Kreis**

Arbeitsstand: Dezember 2017

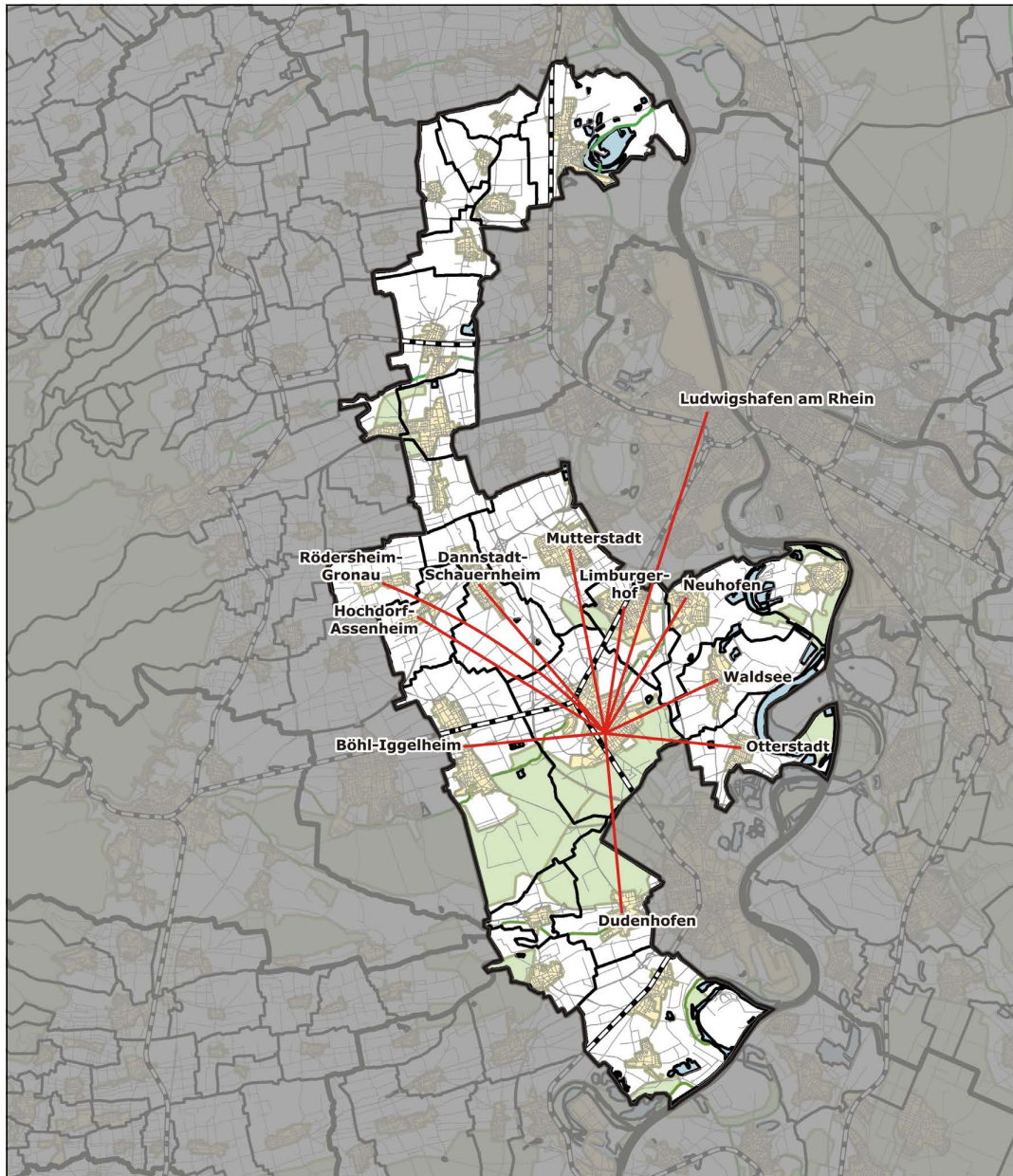
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 31: Realschule plus Schifferstadt



Schuleinzugsbereich

Schifferstadt Salierschule (Förderschule Lernen)

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

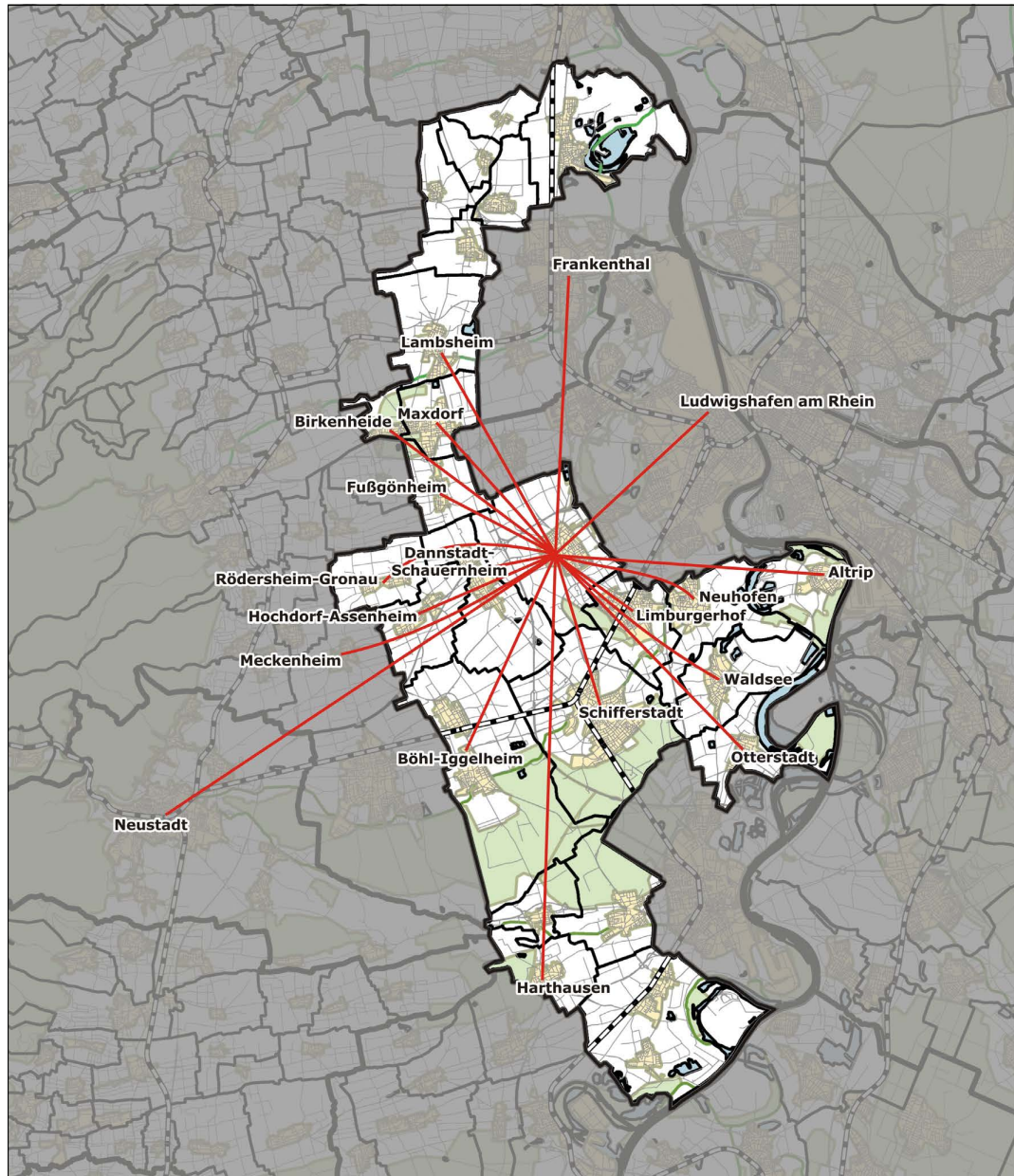
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 32: Salierschule (Förderschule) Schifferstadt



Schuleinzugsbereich

Mutterstadt Integrierte Gesamtschule

**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Neuaufstellung Nahverkehrsplan
Rhein-Pfalz-Kreis**

Arbeitsstand: Dezember 2017

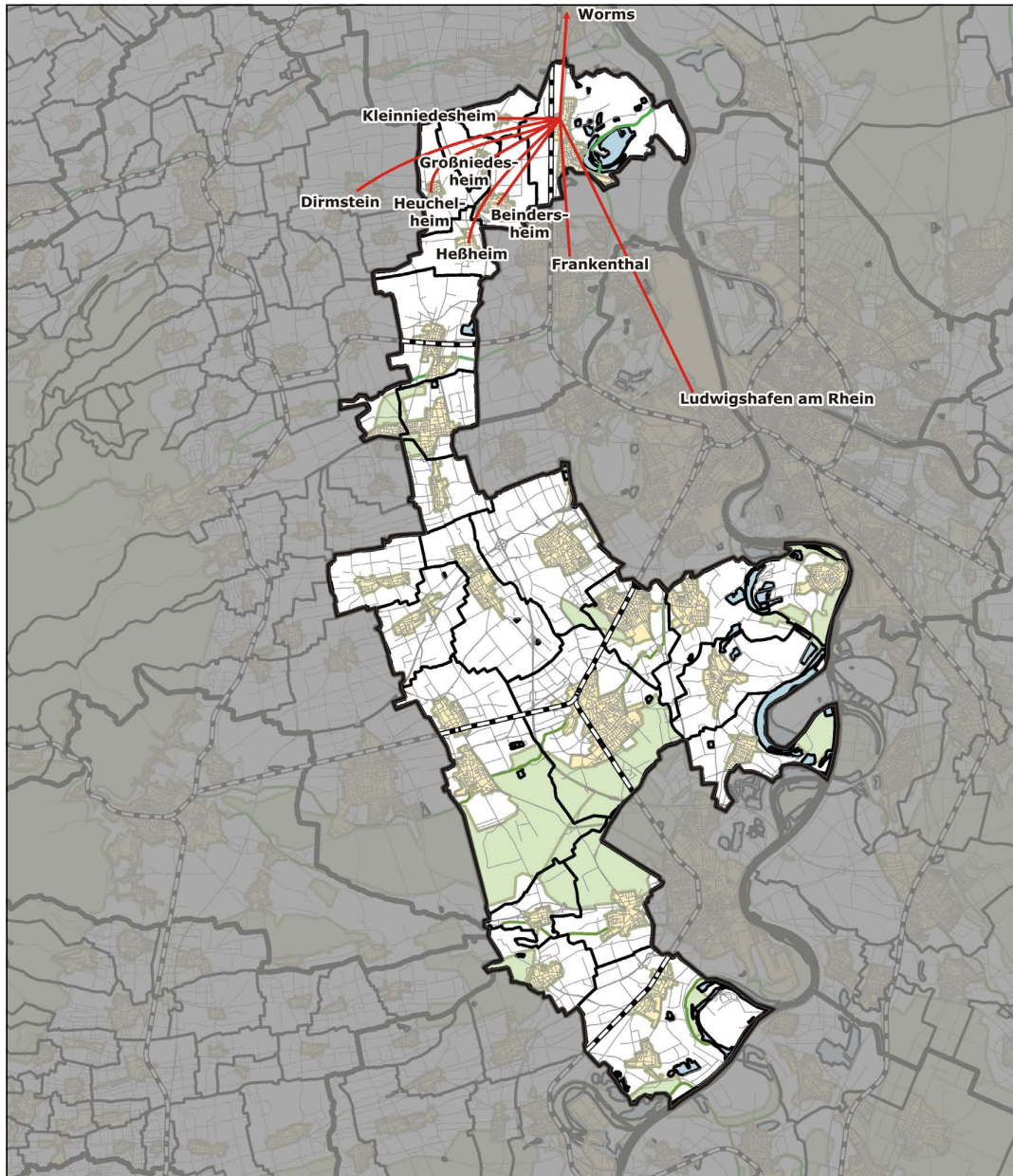
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 33: Integrierte Gesamtschule Mutterstadt



Schuleinzugsbereich

Bobenheim-Roxheim Realschule plus

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

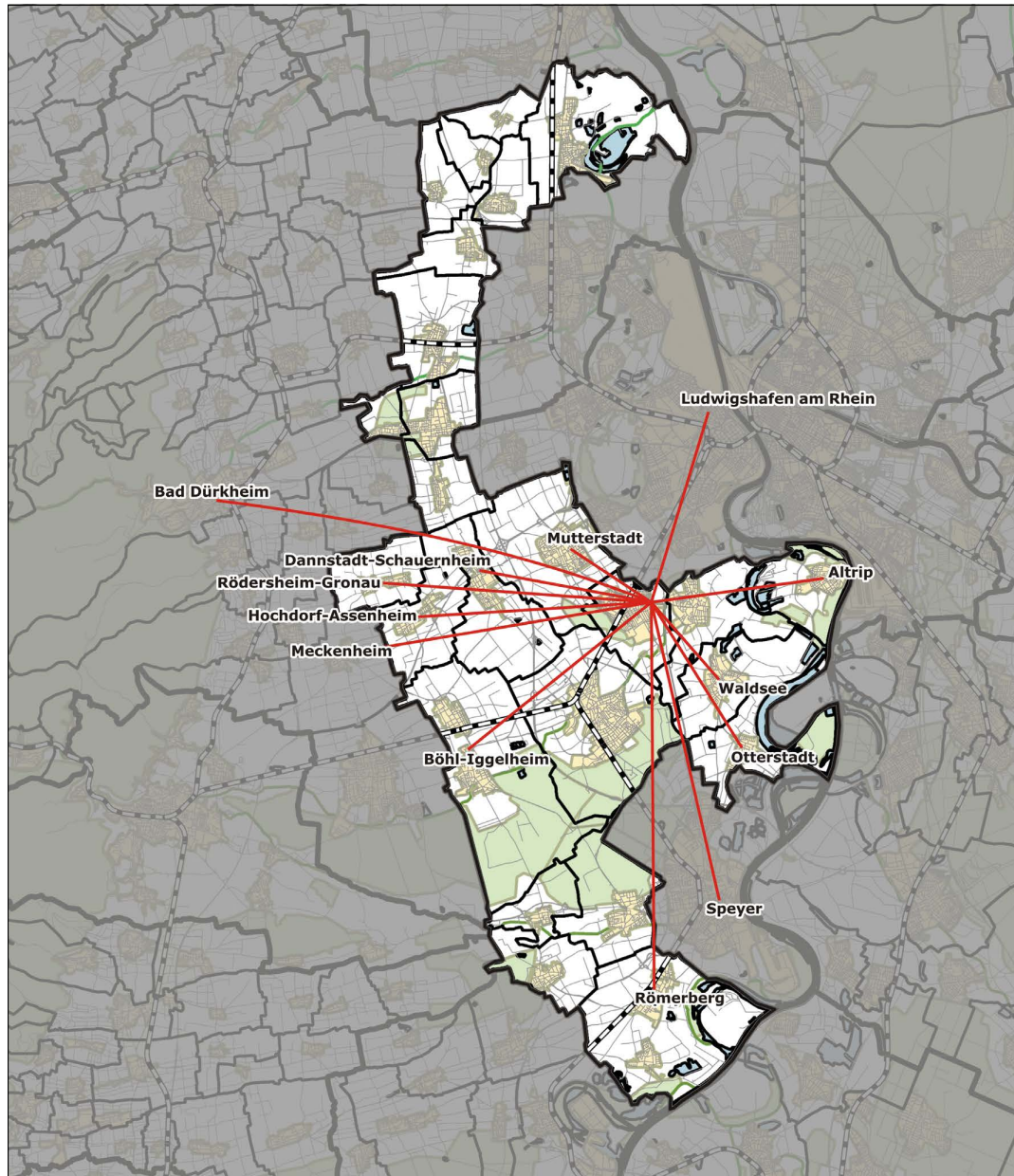
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 34: Realschule plus Bobenheim-Roxheim



Schuleinzugsbereich

Limburgerhof Rudolf-Wihr-Realschule plus

**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Neuaufstellung Nahverkehrsplan
Rhein-Pfalz-Kreis**

Arbeitsstand: Dezember 2017

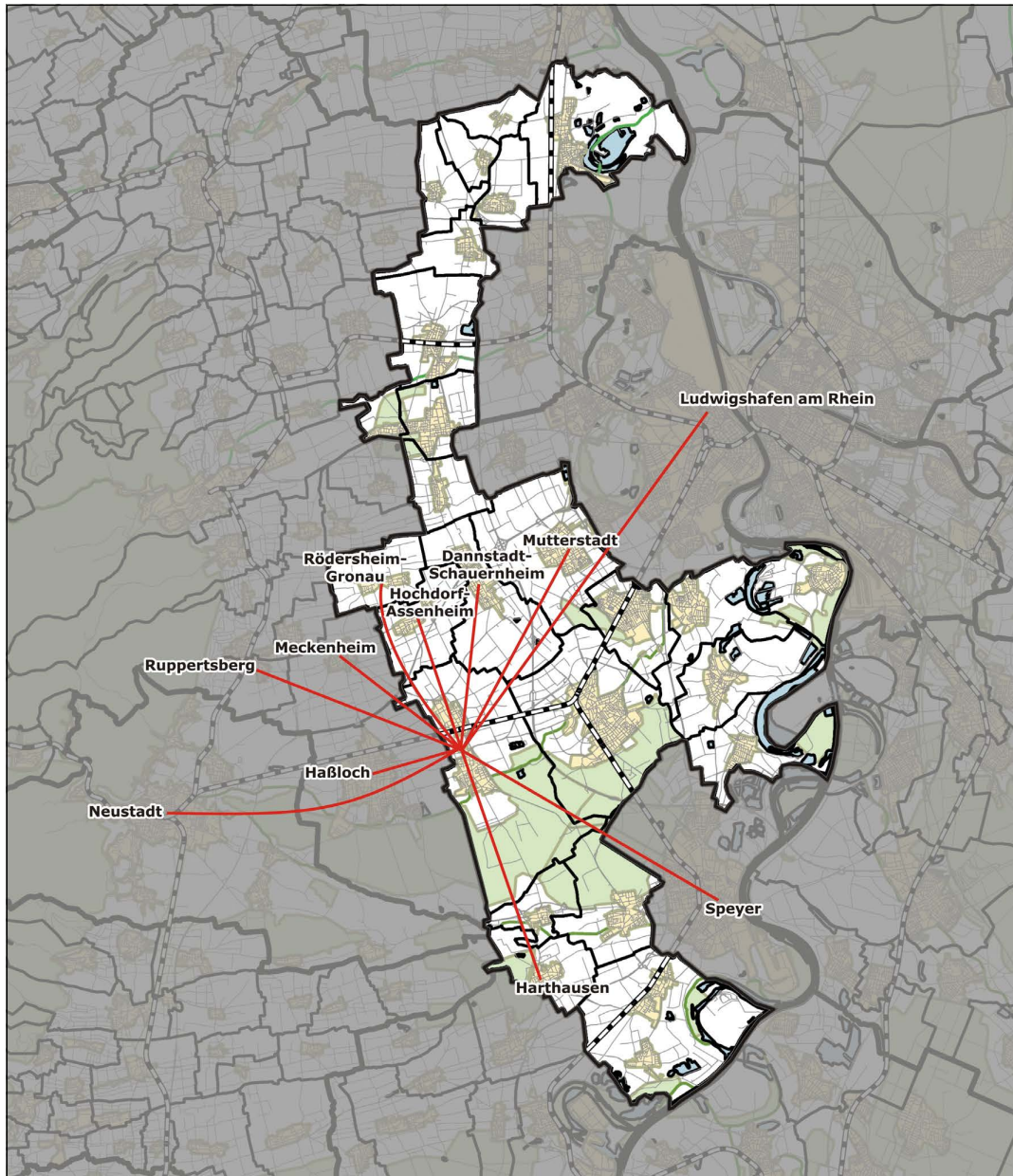
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 35: Rudolf-Wihr-Realschule plus Limburgerhof



Schuleinzugsbereich

Böhl-Iggelheim Peter-Gärtner-Realschule plus

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

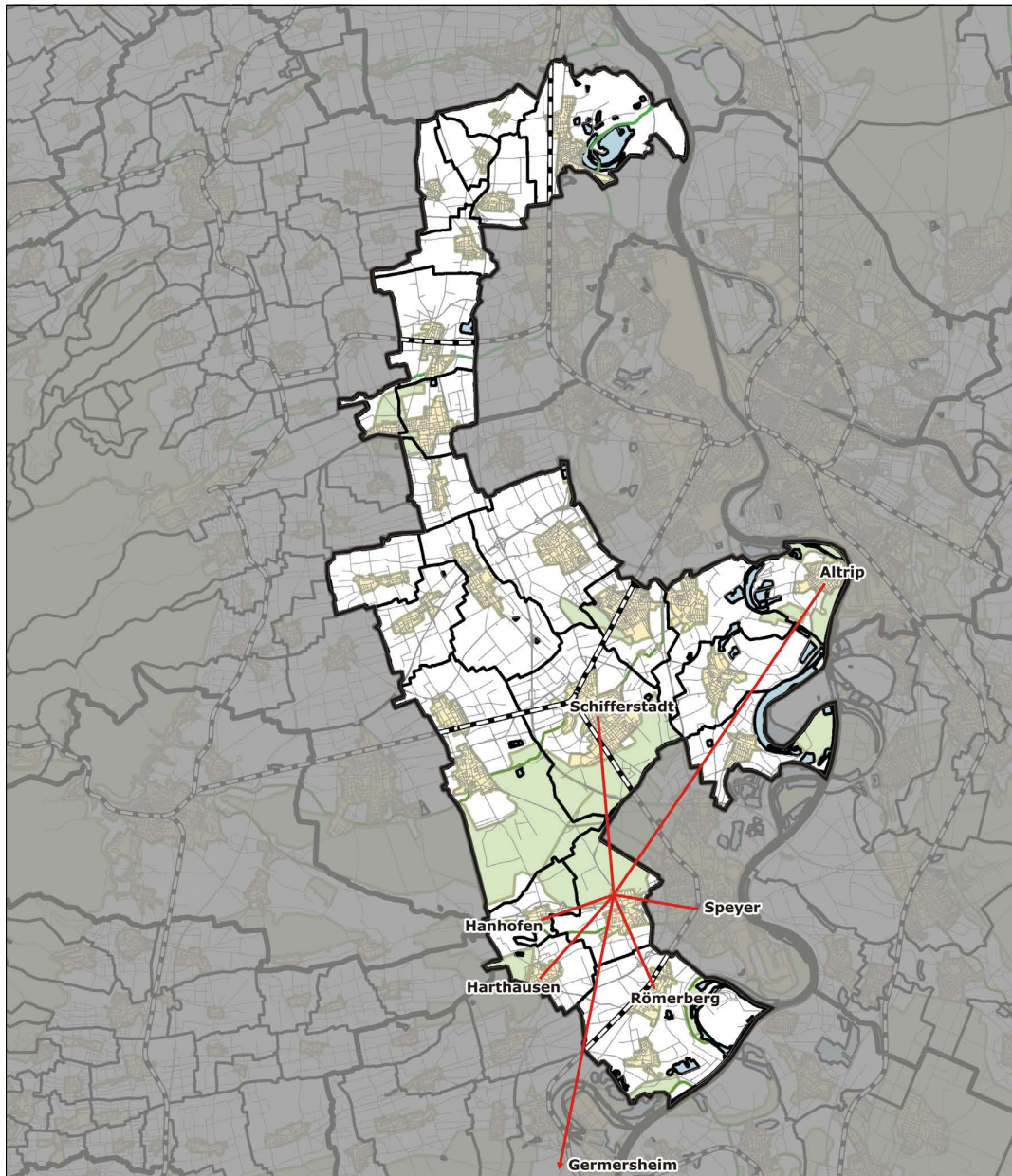
Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 36: Peter-Gärtner-Realschule plus Böhl-Iggelheim



Schuleinzugsbereich

Dudenhofen Realschule plus

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Pfalz-Kreis

Arbeitsstand: Dezember 2017

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



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

Abbildung 37: Realschule plus Dudenhofen



7.4 Liniensteckbriefe Status-Quo (Stand Sommer 2017)

98						
Linienbündel	-					
Konzessioniert bis	31.12.2023					
Konzessionsinhaber	Gemeinde Altrip					
Linienerlauf	Altrip – Fähre – Neckarau					
Netzebene	Ergänzungsnetz					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:15	06:30 – 19:30				
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung zum 30 Min.; zw. 07-08 Uhr 10 Min.	60 Min. mit tlw. Verdichtung zum 30 Min.; zw. 07-08 Uhr 10 Min.				
Fahrten	21 Fahrten	19 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Altrip Maxburgstr.	Altrip Maxburgstr.				
	Mannheim Bf. Neckarau	Mannheim Bf. Neckarau				
Fahrzeugstandard	Kleinbus (nicht barrierefrei)					
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	Erschließung Altrips und Anbindung in Mannheim an Stadtbahn in die Innenstadt (10-Minuten-Takt) sowie RB Mannheim-Schwetzingen. Ferner Anbindung an Buslinie 50 zur S-Bahn/SAP-Arena (20-Minuten-Takt). Die Befahrbarkeit der Fähre muss durch die eingesetzten Fahrzeuge gewährleistet sein. Ein bevorzugtes Auf- und Abfahren auf der Fähre ist zu berücksichtigen					
Nachfrage hauptsächlich						



	99					
Linienbündel	-					
Konzessioniert bis	unbefristet					
Konzessionsinhaber	Rheinfähre Altrip GmbH					
Linienverlauf	Altrip Anleger – Neckarau Anleger					
Netzebene	Ergänzungsnetz					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin- und Rückfahrt		Hin- und Rückfahrt		Hin- und Rückfahrt	
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 22:30		05:30 – 22:30		08:00 – 22:30	
Taktfolge	15 Min.		15 Min.		15 Min.	
Fahrten	69 Fahrten		69 Fahrten		59 Fahrten	
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	-					
Besonderheiten	Fähre					
Nachfrage hauptsächlich						

7. Anlagen



		452				
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Weisenheim/Berg – Freinsheim – Weisenheim/Sand – Frankenthal (Hin-Richtung) Weisenheim/S. – Dackenheim – Weisenheim/B. (Rück-Richtung)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	04:15 – 14:15	07:00 – 17:00				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Freinsheim Bf.				
	Kirchheim Bf.	Weisenheim/S. Bf.				
	Freinsheim Bf.					
	Weisenheim/S. Bf.					
	Flomersheim Bf.					
	Frankenthal Hbf.					
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, Kleinbus (nicht barrierefrei) zur Ferienzeit					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	17.500,8 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Beruf, Ausbildung (≈ 80%)					



	460					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach – Kirchheim – Grünstadt					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:45 – 19:45	05:45 – 20:00	08:00 – 20:45	07:00 – 18:00	10:00 – 18:45	11:15 – 20:00
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Lücken; Vormittag 120 Min.	60 Min. mit tlw. Lücken; Vormittag 120 Min.	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	13 Fahrten	18 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.
	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.				
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	16.1402,1 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 10 Fahrten pro Tag; Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	An Ferientagen 14 Fahrten pro Tag; Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung (≈ 77%)					

7. Anlagen



460						
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Gerolsheim – Großkarlbach – Grünstadt					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienstungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 21:15 (freitags 01:15)	04:45 – 19:00 (freitags 00:30)	06:15 – 01:15	04:45 – 00:30	12:00 – 20:45	09:15 – 18:00
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung	60 Min. Vormittag unregelmäßiger Takt mit Lücken	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	24 Fahrten	25 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.
	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Großkarlbach Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	244.705,4 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag; Einzelfahrten zwi- schen Frankenthal – Ludwigshafen	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag; Einzelfahrten zwi- schen Frankenthal – Ludwigshafen	Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen		
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung (≈ 66 %)					



462						
Linienbündel	„Frankenthal“					
Konzessioniert bis	13.06.2020					
Konzessionsinhaber	DB Regio Bus Mitte GmbH					
Linienverlauf	Frankenthal – Beindersheim – Bobenheim Bahnhof					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:45 – 20:00	06:00 – 20:00	08:30 – 17:00	08:00 – 18:30	12:30 – 17:00	11:00 – 19:30
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung (vormittags unregelmäßig)	60 Min. mit tlw. Verdichtung (vormittags unregelmäßig)	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	29 Fahrten	25 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen (werktags nur teilweise)					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	141.682,1 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 23 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung (≈ 76 %)					

7. Anlagen



463						
Linienbündel	„Frankenthal“					
Konzessioniert bis	13.06.2020					
Konzessionsinhaber	DB Regio Bus Mitte GmbH					
Linienverlauf	Bobenheim Bahnhof – Roxheim – Frankenthal Hauptbahnhof					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 19:30	05:00 – 19:45	07:00 – 17:30	07:30 – 18:00	13:00 – 17:30	10:30 – 19:00
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zw. 5 – 8, 13 – 14 Uhr	60 Min. mit Verdichtung zw. 5 – 8, ab 13 Uhr 30 Min. mit tlw. Verdichtung	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	29 Fahrten	25 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.	Bobenheim Bf.
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
Fahrzeugstandard	Niederflurwagen (werktags nur teilweise)					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	103.131,8 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 19 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 22 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung (≈ 80 %)					



	482					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Maxdorf – Lamsheim – Gerolsheim/Freinsheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	13:00 – 16:30	06:45 – 07:45	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	9 Fahrten	4 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Weisenheim/S. Bf.	Weisenheim/S. Bf.				
	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.				
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	303.43,6 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					

7. Anlagen



483						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Wachenheim – Ellerstadt – Birkenheide					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:15 – 17:00	07:00 – 16:30	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Bad Dürkheim Schulzentrum	Bad Dürkheim Schulzentrum				
	Wachenheim Bf.	Wachenheim Bf.				
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, tlw. Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	15.381,6 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



484						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Maxdorf – Birkenheide					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	06:15 – 19:45	05:30 – 19:30	07:30 – 18:00	07:15 – 18:30	11:45 – 19:00	12:15 – 18:30
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zum 20 Min. vor 10 und ab 14 Uhr	60 Min. mit Verdichtung zum 20 Min. vor 10 und ab 14 Uhr	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	31 Fahrten	30 Fahrten	11 Fahrten	12 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeug mit Rampe, Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	69.609,2 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 27 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 29 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf					

7. Anlagen



507						
Linienbündel	„Neustadt“					
Konzessioniert bis	31.12.2022					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 21:30 (freitags 24:00)	05:00 – 22:00 (freitags 23:30)	05:15 – 00:00	06:30 – 23:30	10:00 – 20:30	10:30 – 21:00
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zw. 5 – 8, 13 – 18 Uhr	60 Min. mit Verdichtung zw. 5 – 8, 12 – 17 Uhr	60 Min.	60 Min.	120 Min. mit Verdichtung 60 Min. zw. 14 – 18 Uhr	120 Min. mit Verdichtung 60 Min. zw. 14 – 19 Uhr
Fahrten	43 Fahrten	46 Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeug mit Rampe (werktags nur teilweise)					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	562.363,2 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 26 Fahrten pro Tag, freitags 2 Fahrten stündlich zw. 22 – 24 Uhr	An Ferientagen 22 Fahrten pro Tag, freitags 2 Fahrten stündlich zw. 22 – 23:30 Uhr				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



508						
Linienbündel	„Neustadt“					
Konzessioniert bis	31.12.2022					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Geinsheim – Haßloch – Iggelheim – Ludwigshafen					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	04:00 – 05:00	Kein Betrieb				
Taktfolge	Einzelfahrt	Kein Betrieb				
Fahrten	1 Fahrt					
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeug mit Rampe					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.298,7 km (Stand 2017)					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Beruf					

7. Anlagen



568						
Linienbündel	„Speyer“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	DB Regio Bus Mitte GmbH					
Linienverlauf	Speyer Hbf./ZOB – Postplatz – Domplatz – Paul-Egell-Str. – Römerberg					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:00 (freitags bis 01:00)	06:00 – 20:30 (freitags bis 00:30)	08:30 – 01:00	09:00 – 00:30		
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung	60 Min. mit Verdichtung	60 Min.	60 Min.		
Fahrten	21 Fahrten	19 Fahrten	14 Fahrten	13 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB		
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	112.763,8 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag, freitags 3 Fahrten stündlich zw. 22 – 1 Uhr	An Ferientagen 17 Fahrten pro Tag, freitags 2 Fahrten stündlich zw. 23 – 00:30 Uhr				
Nachfrage hauptsächlich	Beruf					



	570					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Altrip – Rheingönheim – (Ludwigshafen)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:45 – 20:00	05:30 – 20:15	08:15 – 18:30	07:30 – 18:45		
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zw. 6 – 9 Uhr, ab 14 Uhr 30 Min.	60 Min. mit Verdichtung zw. 6 – 9 Uhr, ab 15 Uhr 30 Min.	60 Min.	60 Min.		
Fahrten	28 Fahrten	28 Fahrten	11 Fahrten	12 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Rheingönheim, Bf.	Rheingönheim, Bf.	Rheingönheim, Bf.	Rheingönheim, Bf.		
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	123.290,6 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 17 Fahrten pro Tag, Einzelfahrten zw. Ludwigshafen – Rheingönheim	An Ferientagen 25 Fahrten pro Tag, Einzelfahrten zw. Ludwigshafen – Rheingönheim				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

7. Anlagen



571						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 20:30	05:45 – 20:00	07:15 – 20:15	07:00 – 19:45		
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung	60 Min. mit Verdichtung	60 Min.	60 Min.		
Fahrten	20 Fahrten	19 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF		
	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.		
	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG		
	Meckenheim Süd.	Meckenheim Süd.	Meckenheim Süd.	Meckenheim Süd.		
	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeug mit Rampe					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	310.090,9 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					

572						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	(Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Waldsee – Otterstadt – Speyer					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:15 – 23:30 (freitags 01:30)	03:45 – 22:30 (freitags 00:30)	05:30 – 01:30	03:30 – 00:30	05:30 – 23:30	03:30 – 22:30
Taktfolge	Speyer – Rheingönheim: 30 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt	Speyer – Rheingönheim: 30 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt	Speyer – Rheingönheim: 60 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt	Speyer – Rheingönheim: 60 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt	Speyer – Rheingönheim: 120 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt	Speyer – Rheingönheim: 120 Min. Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: kein Takt
Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 38 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 12 Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 44 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 10 Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 17 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 4 Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 16 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 4 Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 10 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 3 Fahrten	Speyer – Rheingönheim: 10 Fahrten Verlängerung Rheingönheim – Ludwigshafen: 3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF
	Rheingönheim Bf.	Ludwigshafen Hbf./ZOB	Rheingönheim Bf.	Rheingönheim Bf.	Rheingönheim Bf.	Rheingönheim Bf.
	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB
		Schifferstadt Südbf.		Germersheim Bf.		Germersheim Bf.
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB				
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	414.842,1 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen: Ludwigshafen – Rheingönheim: 9 Fahrten Rheingönheim – Speyer: 28 Fahrten; freitags zusätzlich 1 Fahrt stündlich zw. 00:00 – 01:30 Uhr	An Ferientagen: Ludwigshafen – Rheingönheim: 9 Fahrten Rheingönheim – Speyer: 26 Fahrten; freitags zusätzlich 1 Fahrt stündlich zw. 23:30 – 00:30 Uhr				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					
Hinweis:	Seit Dezember 2017 verkehrt die Linie 572 Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt.					

7. Anlagen



573						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Speyer – Mechttersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	07:15 – 17:45	06:45 – 16:45				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	8 Fahrten	9 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Speyer Hbf./ZOB	Speyer Hbf./ZOB				
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	29.452,8 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



580						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Dannstadt – Assenheim – Rödersheim – Meckenheim – Deidesheim – Ruppertsberg					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 23:45 (freitags 01:30)	03:30 – 22:30 (freitags 00:30)	05:30 – 01:30	03:30 – 23:30	05:30 – 23:30	03:30 – 21:30
Taktfolge	30 Min., Abschnitt Dannstadt–Deides- heim 60 Min.	30 Min., Abschnitt Dannstadt–Deides- heim 60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	43 Fahrten	41 Fahrten	19 Fahrten	16 Fahrten	11 Fahrten	9 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF
	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.
	Meckenheim Böhler Str.	Meckenheim Böhler Str.	Meckenheim Böhler Str.	Meckenheim Böhler Str.	Meckenheim Böhler Str.	Meckenheim Böhler Str.
	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.
	Dannstadt Rathaus	Dannstadt Rathaus	Dannstadt Rathaus	Dannstadt Rathaus	Dannstadt Rathaus	Dannstadt Rathaus
	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West
Fahrzeugstandard	Größtenteils Niederflurfahrzeug mit Rampe					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	600.871,5 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 38 Fahrten pro Tag; freitags zusätzlich 2 Fahrten stündlich zw. 23:30 – 01:30 Uhr	An Ferientagen 38 Fahrten pro Tag; freitags zusätzlich 2 Fahrten stündlich zw. 22:45 – 23:30 Uhr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



581						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Mutterstadt – Limburgerhof					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 20:30	07:30 – 22:15	07:45 – 19:30	07:15 – 20:15	09:45 – 20:30	09:15 – 20:15
Taktfolge	60 Min.	60 Min. mit Verdichtung zum 30 Min	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	16 Fahrten	21 Fahrten	12 Fahrten	13 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen	Ludwigshafen	Ludwigshafen	Ludwigshafen	Ludwigshafen	Ludwigshafen
	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.
	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West	Mutterstadt West
	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeug mit Rampe					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	206.803,9 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit, Beruf, Ausbildung					



582						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	(Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Limburgerhof					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 22:00	06:45 – 21:00	07:45 – 20:00	07:45 – 20:00	11:00 – 19:15	10:45 – 19:15
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zw. 6 – 7, 13 – 19 Uhr	60 Min. mit Verdichtung zw. 6 – 7	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	25 Fahrten	19 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle
	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	92.877,1 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	An Ferientagen 21 Fahrten pro Tag; Einzelfahrt zwischen Ludwigshafen – Rheingönheim	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag; Einzelfahrt zwischen Ludwigshafen – Rheingönheim				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



583						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Schifferstadt/Mutterstadt – Dannstadt – Maxdorf					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	06:45 – 17:30	07:00 – 16:15				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	8 Fahrten	10 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Schifferstadt Bf.	Schifferstadt Bf.				
	Mutterstadt West	Mutterstadt West				
	Maxdorf Bf.	Maxdorf Bf.				
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	30.603,7 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



585						
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	(Oggersheim –) Mutterstadt – Limburgerhof – Schifferstadt/Ludwigshafen					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 16:45	07:15 – 16:00				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	17 Fahrten	18 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Schifferstadt Bf.	Schifferstadt Bf.				
	Mutterstadt West	Mutterstadt West				
	Limburgerhof Bf.	Limburgerhof Bf.				
	Rheingönheim Endstelle	Rheingönheim Endstelle				
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	68.284,5 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					

7. Anhang



	586					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Schifferstadt – Iggelheim – Böhl – Hochdorf – Assenheim – Gronau – Rödersheim – Meckenheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 17:30	07:00 – 17:00				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	13 Fahrten	9 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Schifferstadt Bf.	Schifferstadt Bf.				
	Dannstadt VG Rathaus					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	47.372,8 km (Stand 2017)					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung					



7.5 Liniensteckbriefe Zielkonzept

Die Liniensteckbriefe Status Quo (siehe Nr. 7.4) entsprechen den Liniensteckbriefen Zielkonzept, da im Nahverkehrsplan keine verbindlichen Änderungen im Verkehrsangebot vorgesehen sind.



7.6 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 den Rhein-Pfalz-Kreis 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 7: 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.

Auf dem „Grundnetz 2. Ordnung“ und „Grundnetz Region“ soll im ÖPNV ebenfalls ein hochwertiges, jedoch aufgrund der geringen Nachfragepotenziale begrenzteres Angebot bereitgestellt werden. Sie dienen vermehrt der Verbindung von Kreisregionen sowie der Schließung von Verbindungslücken. Hierbei werden die Belange des Schülerverkehrs stärker mit einbezogen sowie mindestens ein Grundangebot im Jedermannverkehr geschaffen.

In Bereichen der auffällig schwachen Nachfrage und geringen Nutzungsdichte sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Diese Angebote fallen in Bezug auf Planung und Finanzierung in die Zuständigkeit der betroffenen Kommunen.

Sofern damit ein Angebot geschaffen wird, das über die Mindestbedienung hinausgeht, ist dies aus Sicht der Fahrgäste zu begrüßen.

Einwohnerzahl der Gemeinde	Fahrtenpaare pro Tag (Mo. – Fr.)
ab 300 Einwohner	2 – 3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle 8: Mindestfahrtenangebot

Für das Grundnetz 2. Ordnung, Grundnetz Region sowie Verbindungen zur Daseinsvorsorge gelten folgende Mindestzahlen der Fahrtenpaare in Abhängigkeit von den Einwohnerzahlen:

Die Bedienungsstandards sind in der Tabelle 9 dargestellt.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen dienen dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangstelle zum ÖPNV-System und sind somit ein Aushängeschild für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie die Lage und Erreichbarkeit bestimmen im wesentlichem 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

	Montag – Freitag					Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Fahrten- folge NVZ	Fahrten- folge HVZ	Fahrten- folge SVZ	Bedienungs- zeitraum	Takt- kernzeit	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>									

Tabelle 9: Bedienungsstandards

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 einer geringeren Bedeutung beigemessen werden.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

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

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen mit einem Fahnen-Muster findet sich in Kapitel 7.7 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.

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)	
dynamische Fahrgastinformation	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)		
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)		(x)		x	(x)
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tarifinformation	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)		
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					
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)				
B+R-Anlage	x	x	(x)	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			
Car-Sharing-Station	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietssystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

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

Tabelle 10: Anforderungen an Haltestellenausstattung



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

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 verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgelegten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit 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 Steuerungs- 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 Ausbildungs-

verkehr 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.



7.7 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 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 Ruftaxi-Logo 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. Vorlage 2.1 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.



Abbildung 38: Wechselschildsystem (Standard)



Abbildung 39: Wechselschildsystem (Standard)

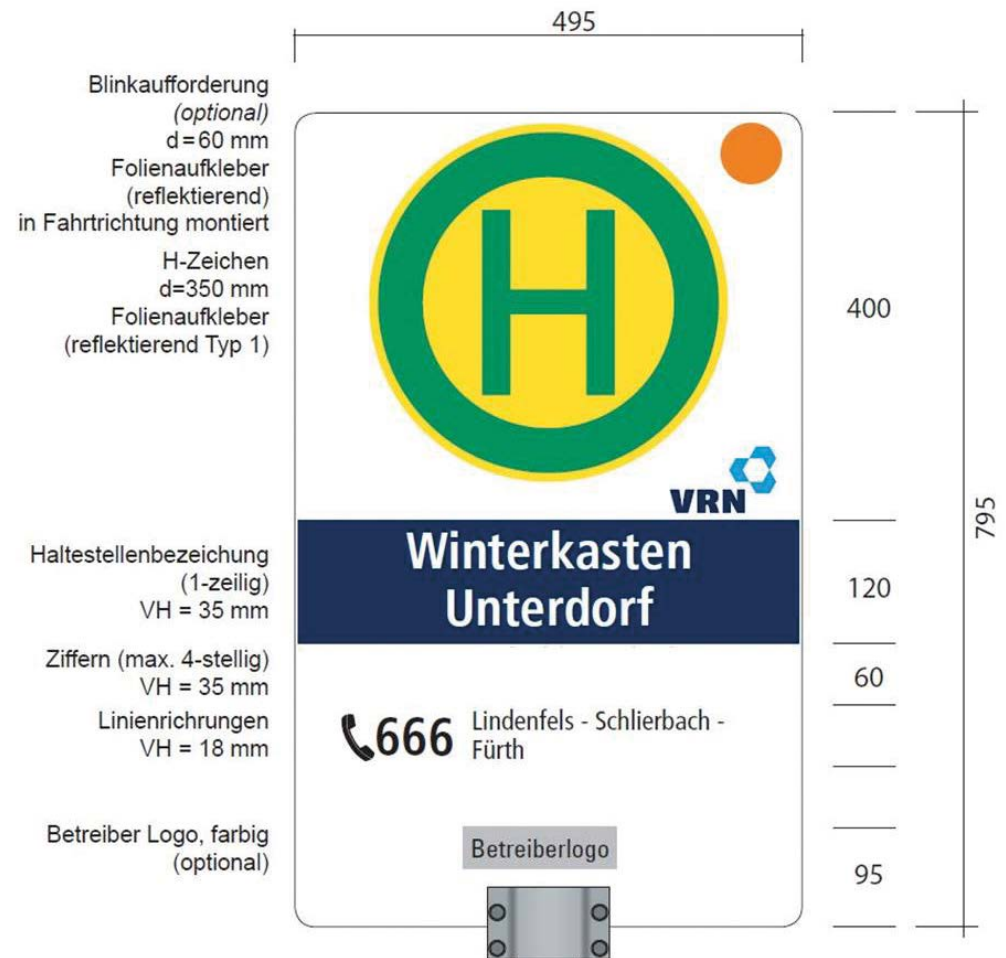


Abbildung 40: Kompaktschild (Ausnahme)



Abbildung 41: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



Abbildung 42: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stèle (höherwertiges System)



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 bei Punkt 2 beschriebenen 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 unter Punkt 2 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 unter 3.4 genannten Schildern 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 unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

Namenkonvention

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 Siedlungs-

strukturen 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 Fahrplanmedien 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 enthält 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 11: Abkürzungen von Haltestellenamen



Aufgabenträger:

Rhein-Pfalz-Kreis
Europaplatz 5
67063 Ludwigshafen

Landrat Clemens Körner
RegDir Christiane Blum-Magin
Dipl.-Ing. Bernd Baginski

Auftraggeber:

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

Geschäftsführer Volkhart Malik
Dipl.-Ing Markus Heeren

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

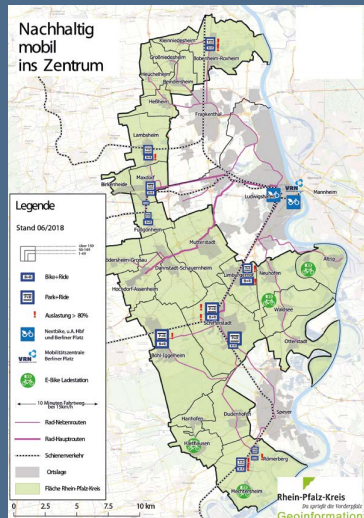
Druck:

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

Bildquellen:

Umschlag:
Karte Rhein-Pfalz-Kreis
Quelle: © GeoBasis-DE / LVerGeoRP 17, dl-de/by-2-0,
www.lvermgeo.rlp.de

Sonstige Bilder
Quelle: VRN GmbH



Ludwigshafen (Rhein), Rathaus

Abfahrt / Endstelle

Linie	Endstelle	Abfahrt
RNV 6A (RNV)	Neuhermsheim, SAP Arena S-Bf.	15:06
RNV 7	Vogelstang, Endstelle	15:11 +0
RNV 7	Oppau, Endstelle	15:13 +1
RNV 6	Rheingönheim, Endstelle	15:16 +0
RNV 6	Neustheim, Endstelle	15:21 +0
RNV 7	Oppau, Endstelle	15:21 +0
RNV 7	Vogelstang, Endstelle	15:26