



Nahverkehrsplan Landkreis Germersheim 2018



*Nahverkehrsplan
Landkreis Germersheim
2018*





Inhaltsverzeichnis

Einleitung	6	Angebotskonzeption.....	29
Vorgehen.....	7	Schienenpersonennahverkehr SPNV	29
Bestandsaufnahme und -analyse.....	8	Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	33
ÖPNV im Landkreis Gernersheim	8	Barrierefreiheit	41
Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts.....	12	Verknüpfungspunkte	45
Grundlagen der Angebotskonzeption	14	Mobilitätsmanagement.....	56
Ziele des Aufgabenträgers.....	14	Ergänzende Mobilität	59
Netzhierarchie	15	Umsetzung	61
Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	17	Maßnahmenkonzept	61
Demografischer Wandel.....	17	Angebotsseitige Maßnahmen	61
Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	19	Investive Maßnahmen	62
Achsenkonzept.....	27	Vergabe/Linienbündelung.....	62
		Qualitätssicherung	62
		Aufstellungsverfahren	63
		Anhang.....	64



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan	7	Abbildung 12: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach Werktag- und Wochenendverkehren	23	Abbildung 23: Rampe zu den Gleisen 2 und 3	48
Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag im Landkreis Gernersheim	9	Abbildung 13: Werktägliche Streckenbelastung im ÖPNV	24	Abbildung 24: Übersicht Bahnhof Gernersheim	48
Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag im Landkreis Gernersheim	10	Abbildung 14: Potenzialanalyse im Landkreis Gernersheim	26	Abbildung 25: Bussteige Bahnhof Gernersheim	49
Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag im Landkreis Gernersheim	11	Abbildung 15: Achsenkonzept Landkreis Gernersheim ...	28	Abbildung 26: Fahrradabstellanlage Bahnhof Gernersheim	49
Abbildung 5: Netzhierarchie im VRN	15	Abbildung 16: SPNV-Netz im Landkreis Gernersheim	31	Abbildung 27: Zugang zu den Gleisen	49
Abbildung 6: Grundsätze der Bedienung	16	Abbildung 17: Verlauf der Linie 547	35	Abbildung 28: Fahrradboxen und Fahrradbügel am Bahnhof Gernersheim	49
Abbildung 7: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	17	Abbildung 18: Verlauf der Linie 549	36	Abbildung 29: P+R-Standorte im Landkreis Gernersheim	53
Abbildung 8: Fahrzwecke im Busverkehr	17	Abbildung 19: Geplante Verläufe der Linien 550 bis 555	38	Abbildung 30: B+R-Standorte im Landkreis Gernersheim	54
Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Gernersheim gesamt	18	Abbildung 20: Formen der Mobilitätseinschränkung	41	Abbildung 31: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer	55
Abbildung 10: Einpendler im Landkreis Gernersheim	20	Abbildung 21: Vorgehen zur Haltestellenpriorisierung	44	Abbildung 32: Intermodalität - Multimodalität (nach Röhrleef)	59
Abbildung 11: Auspendler im Landkreis Gernersheim	21	Abbildung 22: Verknüpfungspunkte im Landkreis Gernersheim	47		



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einpendlerströme im Jahr 2013	19	Tabelle A 3.1:	Bedienungsstandards	67
Tabelle 2:	Auspendlerströme im Jahr 2013.....	19	Tabelle A 3.2:	Standards der Haltestellenausstattung	69
Tabelle 3:	Nachfrage zu den zehn bedeutendsten Quellen/Zielen (2016)	22	Tabelle A 5.1:	Liste einheitlicher Abkürzungen für Haltestellenschilder im VRN	76
Tabelle 4:	SPNV-Strecken im Landkreis Germersheim	30	Tabelle A 6.1:	Haltestellenkategorisierung im Landkreis Germersheim	81
Tabelle 5:	Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen.....	50			
Tabelle 6:	Wertungskategorien der P+R- und B+R- Anlagen.....	51			
Tabelle 7:	Bewertung der P+R- und B+R-Anlagen	52			
Tabelle 8:	Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen	61			
Tabelle 9:	Linienbündel im Landkreis Germersheim	62			



1. Einleitung

Der Landkreis Germersheim ist als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig. Dieser mittlerweile dritte Nahverkehrsplan dient ab 2018 als Grundlage für die zukünftige Planung, Finanzierung und den Betrieb von ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet.

Der Landkreis Germersheim gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) an. Im Kreisgebiet nutzen täglich rund 26.000 Fahrgäste den ÖPNV zu unterschiedlichen Zwecken. Dabei haben die verschiedenen Nutzergruppen jeweils spezifische Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne PKW fordern eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Diesen unterschiedlichen Anforderungen gilt es Rechnung zu tragen. Gleichzeitig muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Nahverkehrspläne treffen entsprechend den gesetzlichen Regelungen keine Aussagen zur künftigen Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Als Rückgrat des ÖPNV ist dieser jedoch für die Gestaltung der Busverkehre von hoher Bedeutung. So besitzen alle Grund- und Mittelzentren bereits einen Schienenanschluss und sind an das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar, die Stadtbahnlinie Germersheim – Wörth – Karlsruhe bzw. an die Regionalbahn Neustadt – Karlsruhe angebunden.

Die Nahverkehrspläne gehen auch auf die neuen Entwicklungen im Mobilitätsmarkt ein. Der ÖPNV muss auf die Trends von Inter- und Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs, etc. reagieren. Neben der rein sektoralen Betrachtung des ÖPNV werden daher auch die Schnittstellen zu anderen Verkehrsangeboten thematisiert.

Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit berücksichtigen. So soll für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden (§8 (3) PBefG). Der Landkreis steht dabei den Städten und Kommunen hinsichtlich des Ausbaus von Bushaltestellen beratend zur Seite. Fahrzeugseitig wird die Barrierefreiheit im Rahmen der Vergabeverfahren realisiert.

Damit kommen auf den Landkreis Germersheim als Aufgabenträger neue Herausforderungen zu, um trotz der gestiegenen gesetzlichen Anforderungen sowie der demografischen Veränderungen ein attraktives ÖPNV-Angebot anzubieten, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet und die Mobilität sicherstellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Landkreis Germersheim werden so erhalten und verbessert.

Das Projektmanagement für die Erstellung des Nahverkehrsplans übernimmt erstmals die VRN GmbH. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Bei der Konzeption des Nahverkehrsplans wurde besonderes Augenmerk auf die verkehrliche Verflechtung mit dem KVV gelegt.

Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“. Dieser fasst die relevanten Planungen und Projekte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen. Der gemeinsame Nahverkehrsplan trifft darüber hinaus insbesondere verbindliche Regelungen zu Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen oder zur Tariftreue. Dadurch können Inzellösungen vermieden werden.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde von Beginn an durch eine umfangreiche, transparente Beteiligung und Abstimmung mit den Akteuren des Verfahrens (Kreisverwaltung, Kreisausschuss, Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, alle vom ÖPNV betroffenen und an ÖPNV-Fragen interessierten Interessenverbände) begleitet. Das Verfahren wurde so konzipiert, dass verschiedene Erwartungshaltungen an den ÖPNV aufgegriffen und berücksichtigt werden konnten. Während der Durchführung des offiziellen Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite des Landkreises Germersheim eingestellt, so dass alle Bürger im Internet ihre Anmerkungen und Hinweise einbringen konnten.

2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Soll der ÖPNV als Alternative zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht - unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potenziale festzustellen und daraus planerische Vorschläge abzuleiten.

Neben dieser methodischen Neuerung 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 ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie CarSharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen diesen.

Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt (s. Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan).

Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- ▶ ÖPNV-Potenzialanalyse und daraus abgeleitetes Achsenkonzept
- ▶ Entwicklung eines Zielkonzepts für den ÖPNV
- ▶ Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung
- ▶ Entwicklung ergänzender Bausteine
- ▶ Festschreibung weiterer Standards

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil umfasst die Kernelemente der Angebotskonzeption. Der zweite Teil führt die Angebotskonzeption weiter aus. Hier werden u. a. die einzuhaltenden Mindeststandards (Anforderungsprofil) und anhand von Liniensteckbriefen das angestrebte Verkehrsangebot genauer beschrieben. Des Weiteren enthält dieser planerische Grundlagen wie z. B. die Beschreibung der Linienbündel.



Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan



3. Bestandsaufnahme und -analyse

3.1. ÖPNV im Landkreis Germersheim

Nachfolgend wird das Linien- und Fahrtenangebot des Busverkehrs dargestellt. Mit Fahrplanstand Dezember 2016 verkehren im Landkreis Germersheim insgesamt 22 Buslinien. Diese Buslinien fügen sich in die Netzhierarchie des VRN ein (siehe Kapitel 4.2 Netzhierarchie). Man unterscheidet dabei zwischen Regionalbuslinien mit Betriebszeiten von Montag bis Sonntag und Regionalbuslinien, deren Bedienungszeiten und Linienwege sich an den Bedürfnissen der Schüler orientieren (Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr):

- ▶ 12 Regionalbuslinien (507, 509, 547, 548, 549, 550, 552, 554, 555, 590, 595, 599)
- ▶ 10 Buslinien Ausbildungsverkehr (546, 556, 557, 558, 559, 592, 593, 594, 596, 598)

Nur drei der Regionalbuslinien verkehren ausschließlich innerhalb des Kreisgebiets (Linien 549, 595, 599). Alle anderen neun Regionalbuslinien verkehren über die Kreisgrenzen hinweg. In den Abbildungen 2-4 sind die Linienverläufe der Buslinien an den einzelnen Wochentagen dargestellt.

Der Großteil des Busbetriebs wird durch die BRH ViaBus GmbH (10 Linien) und die DB Regio Bus Mitte GmbH (7 Linien) erbracht, weiterhin sind die Unternehmen Hetzler Busreisen (3 Linien) und Palatina Bus GmbH (3 Linien) im Landkreis tätig.

Um aufgabenträgerübergreifend ein abgestimmtes und wirtschaftlich tragfähiges Buslinien-Angebot zu gewährleisten, erfolgt die Bildung von Linienbündeln und die Durchführung der Vergabeverfahren durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar als zentrale Vergabestelle. Die 22 Buslinien werden zwei Linienbündeln zugeordnet:

- ▶ Bündel Germersheim (20 Linien)
- ▶ Bündel Neustadt (Linien 507 und 509)¹

Zusätzlich verkehrt die Linie 572 (Ludwigshafen – Speyer), die zum Linienbündel Rheinpfalz gehört, auf einer Fahrt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Landkreis Germersheim.

Im Landkreis Germersheim besteht überwiegend ein Takt-schema aus 60- bis 120-Minuten-Takten. Hierbei kann durch Linienüberlagerungen auch ein dichteres Bedienungsangebot entstehen. Ein einheitliches Taktschema ist gleichzeitig die Grundlage, um regelmäßige und damit attraktive Verbindungen mit Umsteigen zu ermöglichen.

Im Regionalbusverkehr erfolgen werktags die meisten Abfahrten stündlich. An Wochenenden werden jedoch einige Ausdünnungen vorgenommen.

Im Landkreis Germersheim fahren (vgl. Abbildungen 2 bis 4):

- ▶ alle zehn Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr sowie drei Regionalbuslinien von Montag bis Freitag
- ▶ vier Regionalbuslinien von Montag bis Samstag
- ▶ fünf Regionalbuslinien von Montag bis Sonntag

Darüber hinaus fährt eine Ruftaxi-Linie (5970) innerhalb der Stadt Germersheim von Montag bis Sonntag im 60-Minuten-Takt, die den Linienverkehr räumlich und zeitlich ergänzt bzw. ersetzt. Das Ruftaxi fährt nur auf Anforderung. Spätestens 30 Minuten vor der Abfahrtszeit an der gewünschten Haltestelle ist die Fahrt telefonisch anzumelden.

Die Stadt Germersheim übernimmt die Aufgabe der Konzeption und Unterhaltung des Ruftaxis.

Der Landkreis Germersheim ist Mitglied des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) und des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV). Das Kreisgebiet Germersheim gehört demnach sowohl zum Tarifgebiet des VRN als auch zum Tarifgebiet KVV. Im Binnenverkehr gilt der KVV Tarif. Für Fahrten vom und in das übrige VRN-Gebiet gilt der VRN-Tarif. Der Fahrpreis bestimmt sich je nach Fahrscheinart durch die Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete oder der Anzahl durchfahrener Waben. Ein Tarifgebiet umfasst in der Regel eine Stadt oder mehrere kleinere Kommunen.

¹ Das Linienbündel Neustadt beinhaltet insgesamt 13 Buslinien, von denen nur die ein- und ausbrechenden Verkehre der Linien 507 und 509 das Kreisgebiet durchqueren. Die übrigen Linien werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht betrachtet.

3. Bestandsaufnahme und -analyse

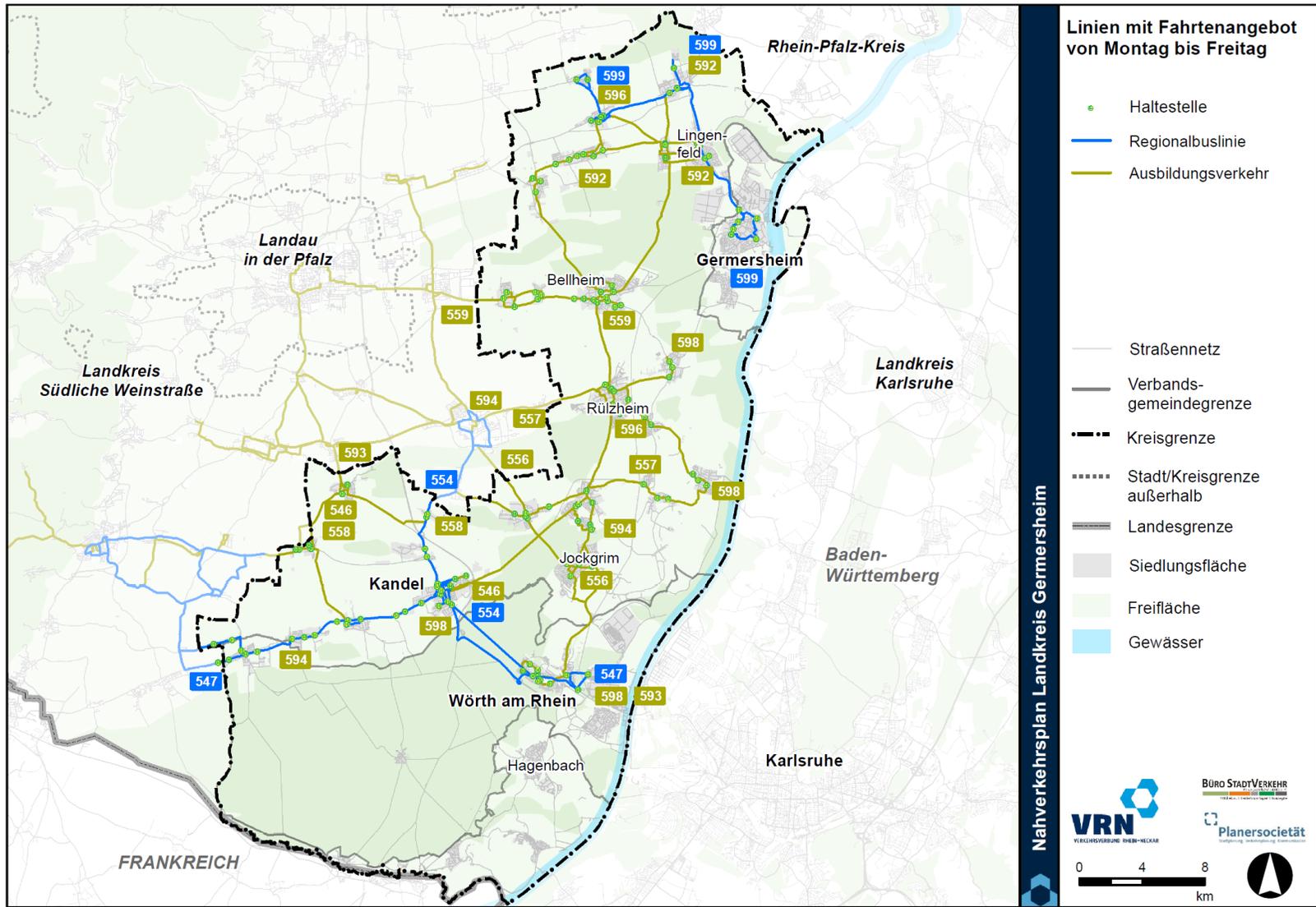


Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag im Landkreis Gernersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

3. Bestandsaufnahme und -analyse

10

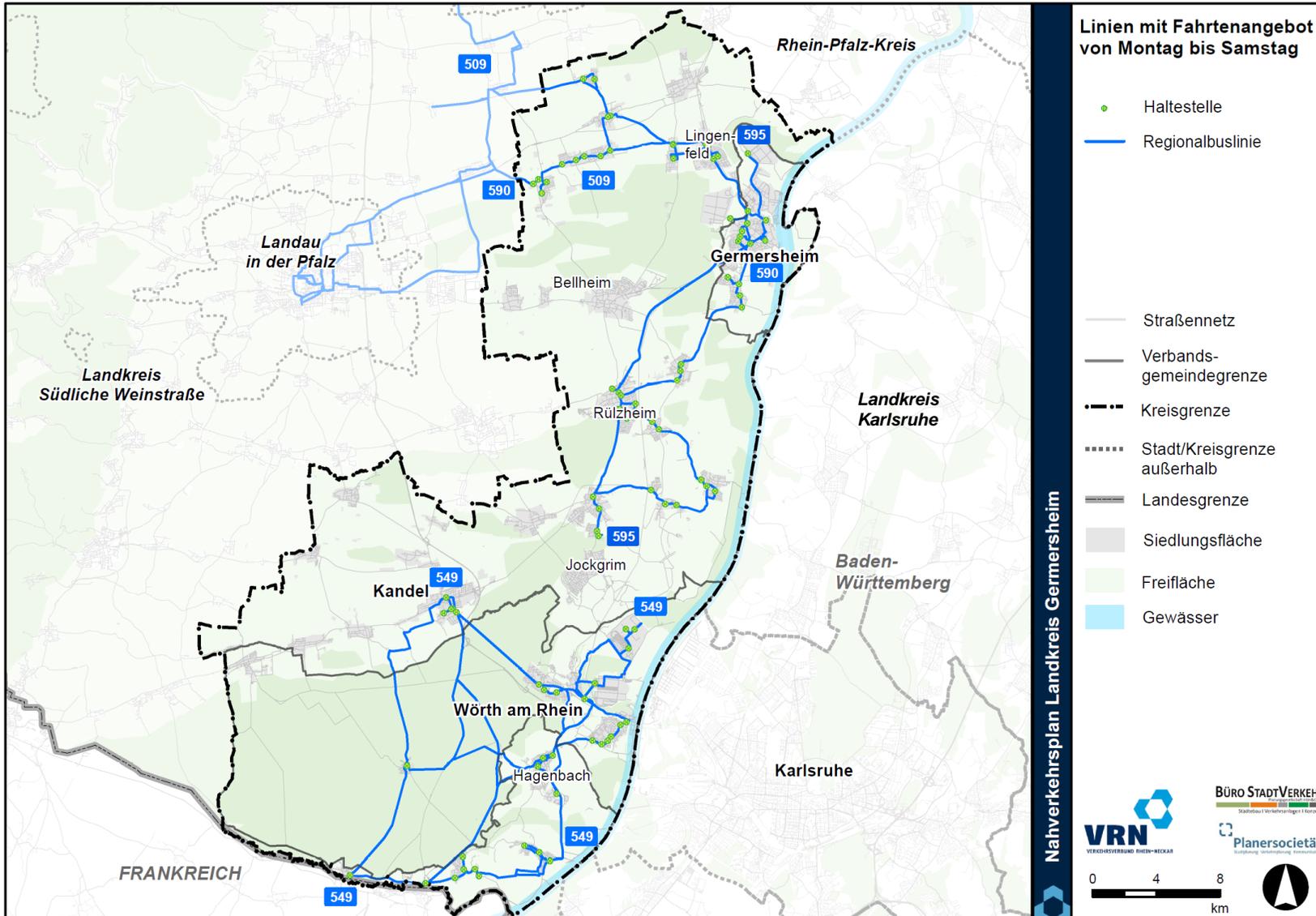


Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

3. Bestandsaufnahme und -analyse

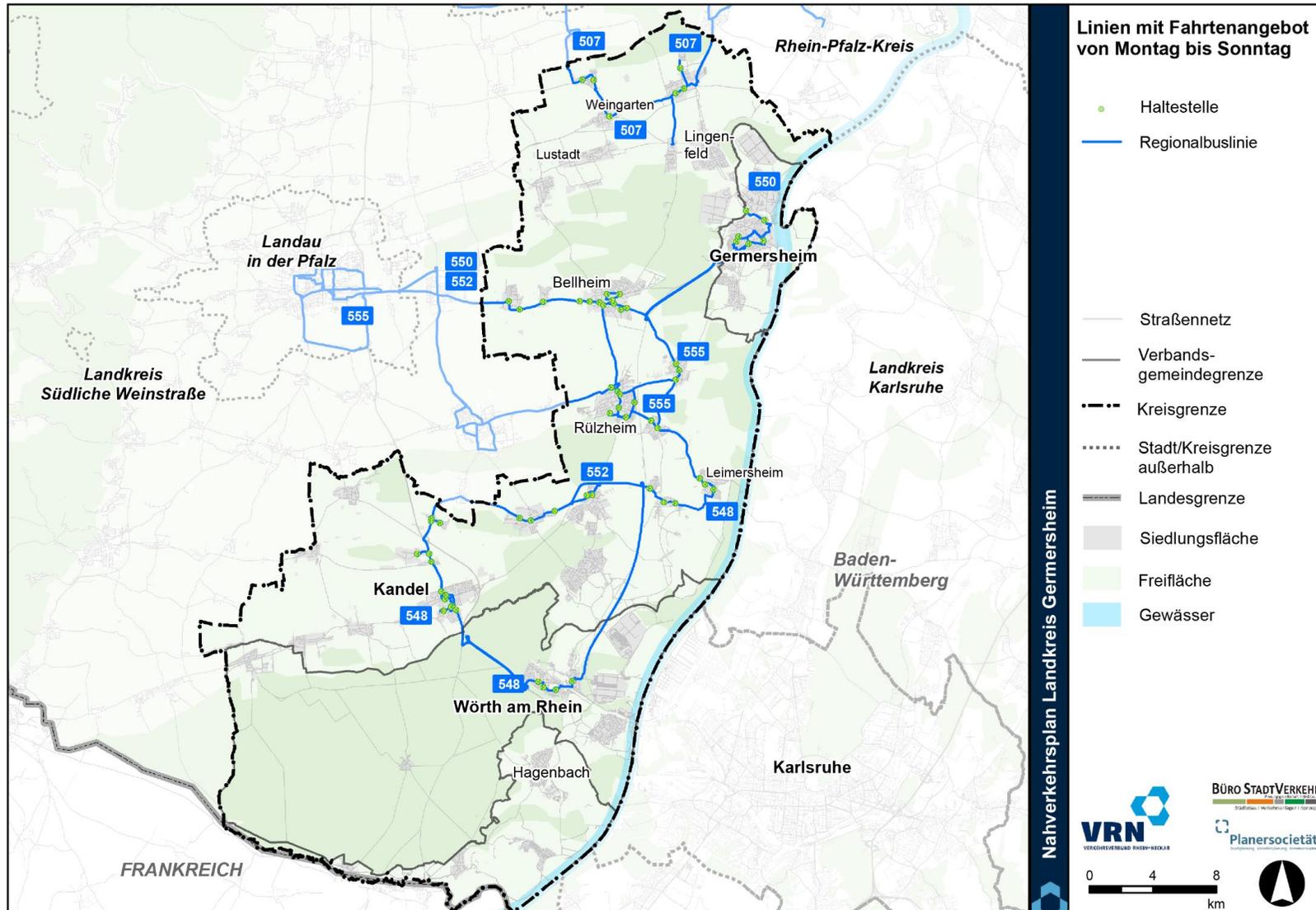


Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



3.2. Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts

Allgemeines

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Germersheim wurde vom Kreistag am 01.12.2003 verabschiedet. Der Nahverkehrsplan wurde vom KVV erstellt. Ein Konzept für den Busverkehr und ein daraus resultierendes Maßnahmenprogramm war nicht Gegenstand dieses Plans.

Der fortgeschriebenen Fassung des Nahverkehrsplans mit Ergänzungen zu dem Kapitel 1.3 (Ruftaxen) stimmte der Kreistag am 19.09.2011 zu.

Auf Grundlage eines Linienbündelungskonzepts zur Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabe der Verkehre beschloss der Kreistag am 27.02.2012 die Vergabe der Linienbündel im Landkreis Germersheim. Im Kreisgebiet verkehren die Linien der Bündel Germersheim, Neustadt und Rheinpfalz.

Als Grundlage für einen kontrollierten Übergang in den Wettbewerb waren darüber hinaus die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Als Aufgabenträger und zuständige Behörde hat der Landkreis Germersheim hierzu eine Vereinbarung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) abgeschlossen.

Eine grundlegende Neuordnung der Busverkehre erfolgte zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Stadtbahn Germersheim – Wörth – Karlsruhe im Jahr 2010. Die 2012 erfolgte Vergabe des Bündels Germersheim basierte auf diesem Konzept und es erfolgten Anpassungen im Detail.

Bündel Germersheim

Der Betrieb des Linienbündels Germersheim wurde zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 europaweit im Wettbewerb in drei Losen ausgeschrieben und vergeben. In allen drei Losen sind unterschiedliche Verkehrsunternehmen erfolgreich gewesen. Die einzelnen Lose sind im Folgenden kurz beschrieben.

Los 1 (Hetzler Busreisen)

Allgemeines

Die Linie 590 (vormals 587) wird nun im stündlichen Takt werktags und zweistündlichen Takt samstags bedient. Zudem verkehrt die Linie nun auf einem regelmäßigen Linienweg und erhielt systematische Anschlüsse in Lingenfeld zur S-Bahn in Richtung Speyer.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 590: Landau – Zeiskam – Lustadt – Lingenfeld – Germersheim
- ▶ Linie 592: Lingenfeld – Lustadt – Weingarten – Freisbach
- ▶ Linie 599: Germersheim – Schwegenheim – Freisbach

Betriebsaufnahme - Resümee

Die Betriebsaufnahme verlief innerhalb des Landkreises gut. Im Schulverkehr von/nach Landau mussten Kapazitäten nachbestellt werden.

Los 2 (BRH ViaBus GmbH)

Allgemeines

Das mit Inbetriebnahme der Stadtbahn im Dezember 2010 eingeführte Buskonzept wurde in der Struktur mit wenigen kleinen Korrekturen beibehalten. Die Systematik der Liniennummern wurde der einheitlichen Struktur in der Südpfalz angepasst, so dass es trotz des weitgehend gleichgebliebenen Fahrplans zu einigen Änderungen in der Nummerierung von Linien kam.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 550: Landau – Bellheim – Germersheim (RegioLinie)
- ▶ Linie 552: Landau – Bellheim – Hördt – Rülzheim – Leimersheim – Rheinzabern
- ▶ Linie 554: Kandel – Herxheim
- ▶ Linie 555: Landau – Herxheim – Rülzheim



- ▶ Linie 556: Landau – Herxheim – Jockgrim – Rheinzabern
- ▶ Linie 557: Landau – Herxheim – Rülzheim – Neupotz
- ▶ Linie 558: Landau – Steinweiler – Herxheim
- ▶ Linie 559: Bellheim – Offenbach – Herxheim
- ▶ Linie 595: Germersheim – Hördt – Leimersheim – Neupotz – Rheinzabern
- ▶ Linie 596: Lingenfeld – Zeiskam – Bellheim – Rülzheim

Betriebsaufnahme - Resümee

Die Betriebsaufnahme im Los 2 war durch massive betriebliche Probleme gekennzeichnet. Es waren zur Betriebsaufnahme nicht alle Fahrzeuge vorhanden und es fehlte Fahrpersonal. Vorhandenem Fahrpersonal fehlte wiederum in einigen Fällen die Streckenkunde. Der Betreiber BRH ViaBus hat einige Monate benötigt, um das Linienbündel betrieblich stabil abwickeln zu können.

Los 3 (DB Regio Bus Mitte GmbH)

Allgemeines

Die bestehenden Fahrpläne wurden weitgehend beibehalten. Auf der Linie 547 wurden die Linienwege soweit möglich systematisiert und ein Taktfahrplan angeboten.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 546: Kandel – Winden – Bad Bergzabern – Böllenborn
- ▶ Linie 547: Kandel – Minfeld – Vollmersweiler – Bad Bergzabern
- ▶ Linie 548: Kandel – Hatzenbühl – Rheinzabern
- ▶ Linie 549: Kandel – Scheibenhardt – Berg – Wörth
- ▶ Linie 593: Wörth – Kandel – Steinweiler
- ▶ Linie 594: Rheinzabern – Hatzenbühl – Kandel – Freckenfeld
- ▶ Linie 598: Hördt – Rülzheim – Rheinzabern – Jockgrim – Kandel / Wörth

Betriebsaufnahme - Resümee

Die Betriebsaufnahme verlief erfreulich reibungslos.

Bündel Neustadt

Das Linienbündel Neustadt wurde zum Winterfahrplanwechsel 2012 für den Zeitraum von zehn Jahren an die Palatina Bus GmbH aus Edenkoben vergeben. Der nächste Vergabetermin ist für den 11.12.2022 vorgesehen.

In Bezug auf den Landkreis Germersheim sind hier nur ein- und ausbrechende Verkehre der Linien 507 und 509 von Relevanz, sie durchfahren die Gebiete von sechs Aufgabenträgern (Stadt Neustadt an der Weinstraße, Landkreis Bad Dürkheim, Rhein-Pfalz-Kreis, Landkreis Germersheim, Landkreis Südliche Weinstraße, Stadt Speyer).

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ 507 Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ 509 Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Freimersheim – Weingarten – Lustadt

Bündel Rheinpfalz

Das Bündel Rheinpfalz wurde 2014 an die Palatina Bus GmbH vergeben. Die Betriebsaufnahme erfolgte zum 14.06.2015, so dass die nächste Vergabe zum Sommer 2025 ansteht. Für den Landkreis Germersheim ist nur die ein- und ausbrechende Linie 572 relevant. Diese Linie durchquert das Gebiet von vier Aufgabenträgern (Rhein-Pfalz-Kreis, Landkreis Germersheim, Stadt Speyer, Stadt Ludwigshafen am Rhein).

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ 572 (Ludwigshafen –) Rheingönheim – Neuhofen – Waldsee – Otterstadt – Speyer



4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1. Ziele des Aufgabenträgers

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

- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- ▶ Der ÖPNV soll eine echte Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln.
- ▶ Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Neue Entwicklungen wie z. B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Der Landkreis wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- ▶ Das ÖPNV-Angebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- ▶ Barrierefreiheit soll als ganzheitlicher Planungsansatz die Qualität des ÖPNV-Systems verbessern und allen Fahrgästen dienen.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- ▶ Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden. Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- ▶ Die wichtigen Zu-/Abbringeraufgaben der Buslinien sollen durch eine sukzessive Abstimmung der Fahrpläne der einzelnen Linien zu einem abgestimmten, vertaketen Gesamtfahrplan (Anpassung des Busverkehrs an den Bahnverkehr) gestärkt werden.
- ▶ Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrtenpaaren pro Woche (Mo - Fr) nicht unterschreiten. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein.
- ▶ Neue Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltepunkte der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- ▶ An allen Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sollen attraktive Abstellanlagen für PKW (P+R) und Fahrräder (B+R) vorhanden sein.
- ▶ Der Kreis strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der infrastrukturellen Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- ▶ Alle Nahverkehrsangebote im Kreisgebiet sind sowohl Bestandteil des VRN als auch des KVV. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den KVV-Tarif anwenden, es sei denn die Fahrten führen in das übrige VRN-Gebiet.



4.2. 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 5 stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes- 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. 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.

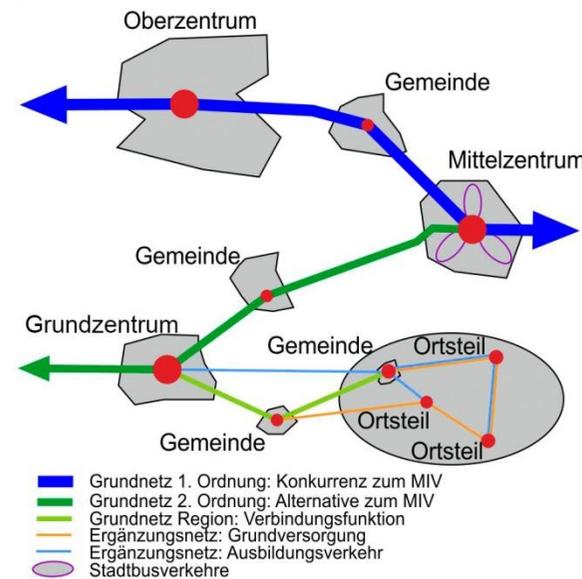


Abbildung 5: Netzhierarchie im VRN

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 Teilen des Landkreises besteht eine disperse Siedlungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte. Dort sind durchgängig vertaktete Angebote nur auf wenigen Achsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des weiträumig vernetzten Ausbildungsverkehrs, 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.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

16

Das **Ergänzungsnetz 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 **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs 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 6 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr anschaulich dar.

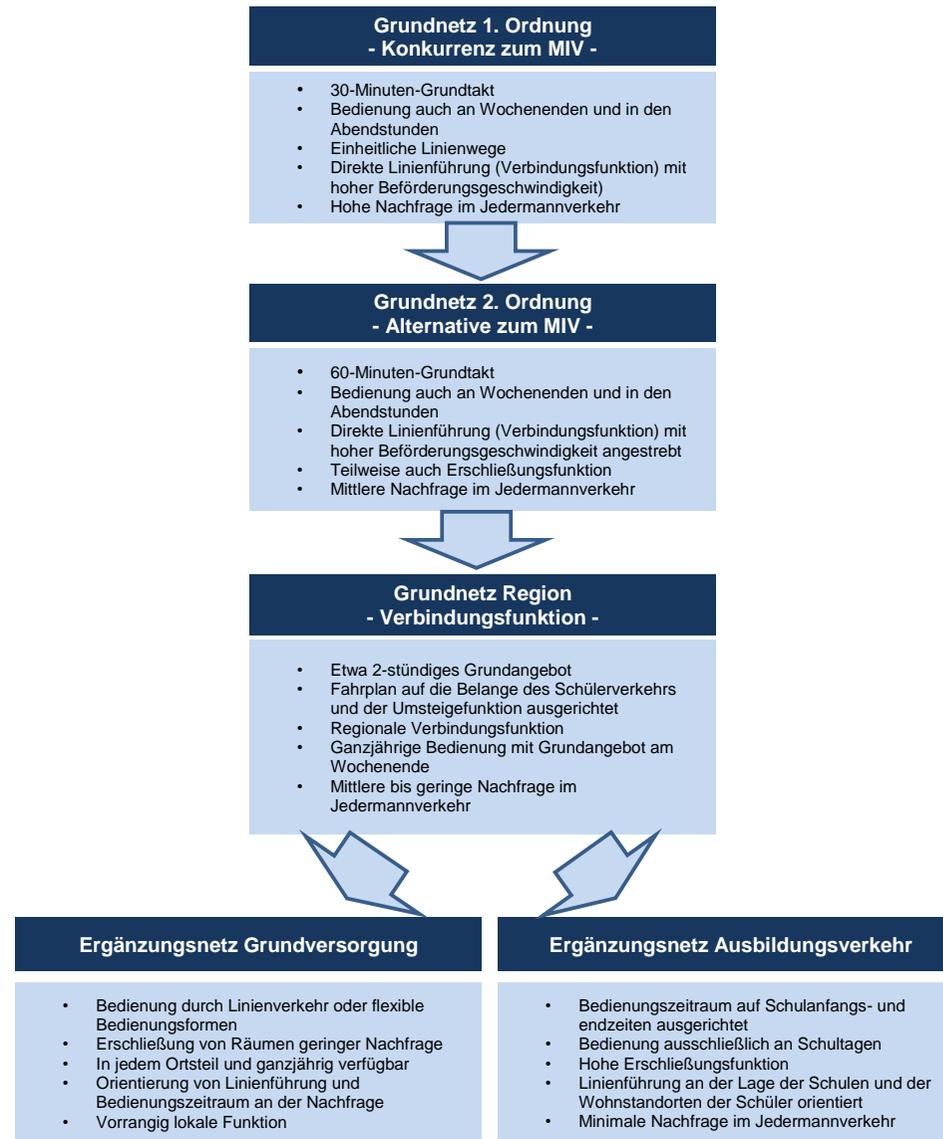


Abbildung 6: Grundsätze der Bedienung



4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (s. Abbildung 7). Vereinfacht lassen sich die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterscheiden.



Abbildung 7: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Kunden, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können.

Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden.

Nur im Jedermannverkehr kann ein besseres Angebot auch zu einer deutlich höheren Nachfrage führen. Den Kunden im Jedermannverkehr steht häufig ein PKW zur Verfügung.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden.

Abbildung 8 zeigt die Anteile der einzelnen werktäglichen Fahrzwecke im ÖPNV des Landkreises Germersheim (ein- und ausbrechenden Verkehre). Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 54 % den mit Abstand größten Anteil ein, der Anteil des Jedermannverkehrs (Beruf, Freizeit, Versorgung) beträgt etwa 45 %.

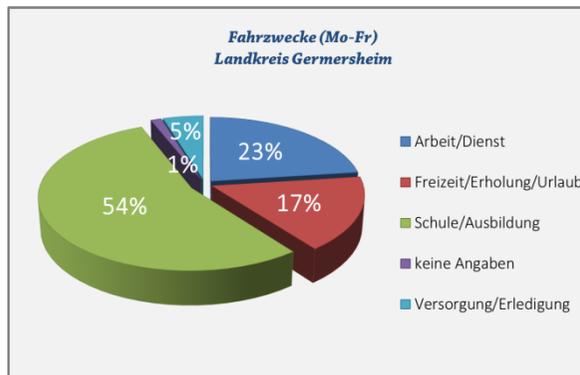


Abbildung 8: Fahrzwecke im ÖPNV

Die Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrzwecken im Segment des Jedermannverkehrs. Hier handelt es sich um eine kleine Gruppe, die auf den ÖPNV zwingend angewiesen ist und über keinen Zugang zu einem PKW verfügt. Auch für diese Gruppe muss ein flächendeckendes Mindestangebot vorgehalten werden.

4.4. Demografischer Wandel

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 Mobilitätsverhaltes 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, die zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führt.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Jahr 2016 die Wohnungsflächenbedarfsprognose aktualisiert. Datengrundlage bildet die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aus dem Jahr 2014. Die Prognose mit Basisjahr 2012 liefert die derzeit aktuellsten Prognosedaten für die Region Rhein-Neckar.



Für den Landkreis Germersheim als verdichteter Raum wird eine steigende Einwohnerzahl prognostiziert. So wird laut BBSR mit einem gleichmäßigen Bevölkerungszuwachs von rund 3,4% (+ 4.200 Personen) gerechnet. Dies entspricht einem Anstieg von 124.900 Einwohnern im Jahr 2012 auf 129.100 Einwohner im Jahr 2030.

Dennoch kommt es zu einer starken Veränderung der Altersverteilung. Die Abbildung 9 zeigt die für den Landkreis Germersheim prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Altersgruppen bis ins Jahr 2030. Es zeichnet sich ein erkennbarer Rückgang von Personen jüngeren und mittleren Alters ab. Die Anzahl älterer Personen steigt dagegen langfristig deutlich an.

Sowohl die wachsende Gruppe der älteren Menschen, von den sog. Best-Agern mit intensiver Pkw-Nutzung bis zu den Hochbetagten, als auch die rückgängigen Schülerzahlen sind bei der mittel- bis langfristigen Entwicklung des ÖPNV zu berücksichtigen.

Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Dies kann aufgrund von freier Schulwahl, neuen schulischen Angeboten, dispersen Unterrichtszeiten und Inklusion trotz zurückgehender Schülerzahlen unter Umständen zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

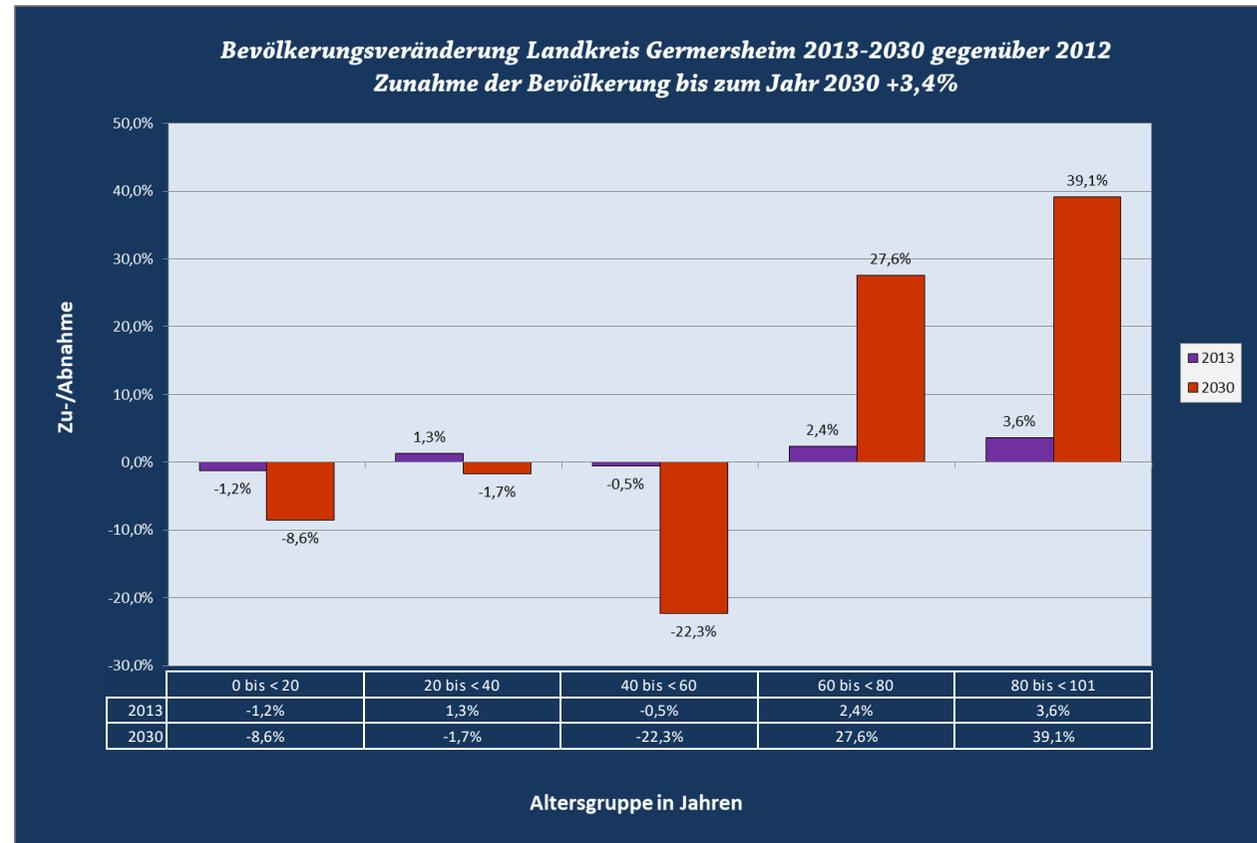


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Germersheim gesamt (Quelle: BBSR)

4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Pendlerströme

Im Folgenden werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für den Landkreis Germersheim analysiert. Binnenpendler, sind Pendler die sich innerhalb des Landkreises bewegen. Auspendler arbeiten und Einpendler wohnen außerhalb des Landkreises.

Der Landkreis Germersheim weist insgesamt einen **negativen Pendlersaldo** auf. Das heißt, es pendeln etwa 8.500 Beschäftigte mehr aus dem Landkreis aus als ein.

Rund 11.600 Personen pendeln von außerhalb in den Landkreis Germersheim zur Arbeit (Einpendler) und rund 20.300 Menschen verlassen den Landkreis auf ihrem Weg zur Arbeit.

Deutliche Einpendlerströme bestehen aus Karlsruhe, Landau und Herxheim (s. Tabelle 1). Bevorzugte Zielorte sind die Städte Wörth am Rhein und Germersheim.

Die wichtigsten Auspendlerströme bestehen nach Karlsruhe (9.500), Speyer und Landau (je 2.200) sowie nach Ludwigshafen (1.500) (s. Tabelle 2).

Darüber hinaus bestehen zwischen den Kreisgemeinden ausgeprägte Pendlerbeziehungen. So sind rund 12.500 Beschäftigte Binnenpendler. Dabei bestehen die meisten landkreisinternen Verflechtungen mit den Städten Germersheim, Kandel und Wörth am Rhein.

<i>Einpendler aus...</i>		
Orte	Anzahl	%
Karlsruhe, Stadt	1.700	15%
Landau in der Pfalz, Stadt	1.400	12%
Herxheim bei Landau/ Pfalz	900	8%
Speyer, Stadt	600	5%
Neustadt an der Weinstraße, Stadt	400	3%
Offenbach an der Queich	350	3%
Bad Bergzabern, Stadt	300	2%
Billigheim-Ingelheim	250	2%
Steinfeld	200	2%
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	200	2%
Sonstige	5.300	46%

Tabelle 1: Einpendlerströme im Jahr 2013

In den Abbildungen 10 bis 11 sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für den Landkreis Germersheim dargestellt.

<i>Auspendler nach...</i>		
Orte	Anzahl	%
Karlsruhe, Stadt	9.500	47%
Speyer, Stadt	2.200	11%
Landau in der Pfalz, Stadt	2.200	11%
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	1.500	7%
Mannheim, Universitätsstadt	800	4%
Herxheim bei Landau/ Pfalz	700	3%
Ettlingen, Stadt	500	2%
Offenbach an der Queich	450	2%
Philippsburg, Stadt	350	2%
Neustadt an der Weinstraße, Stadt	300	1%
Sonstige	1.800	9%

Tabelle 2: Auspendlerströme im Jahr 2013

Die grenzüberschreitenden Verkehrsflüsse von Frankreich nach Deutschland und umgekehrt sind gering.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

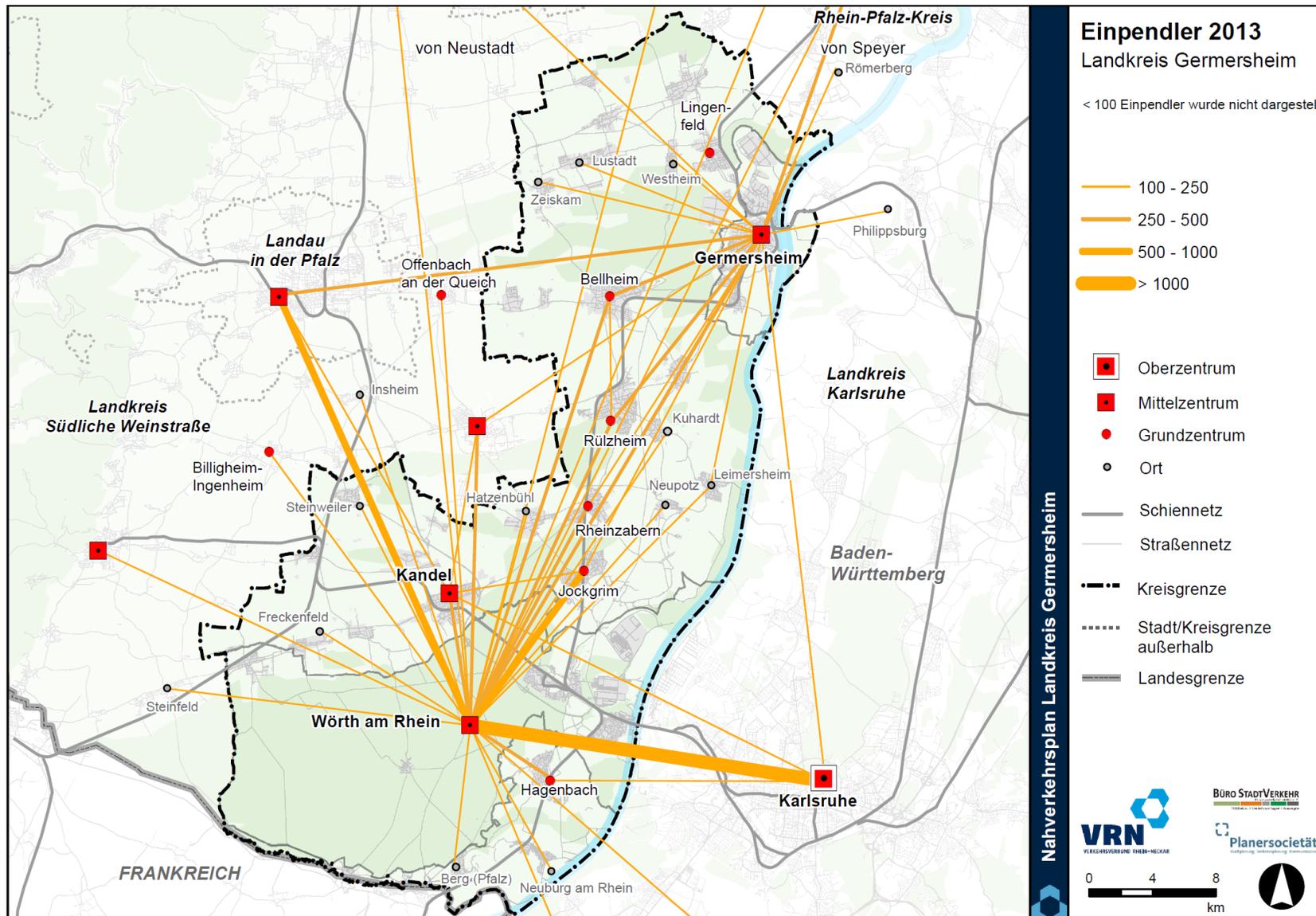


Abbildung 10: Einpendler im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

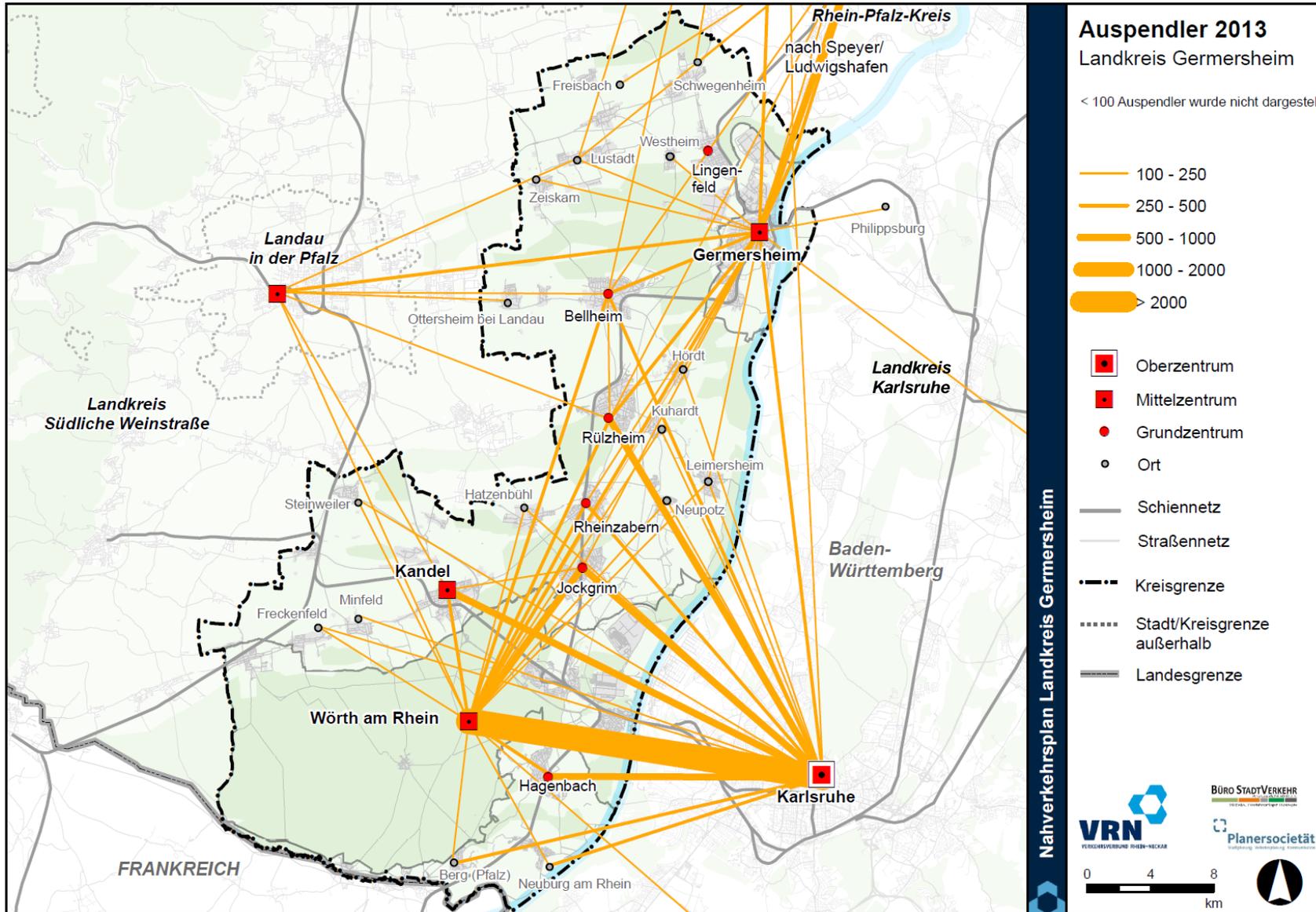


Abbildung 11: Auspendler im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Verkehrsnachfrage

Im Landkreis Germersheim werden pro Werktag rund 26.000 Fahrgäste im Busverkehr und dem SPNV befördert, davon 12.000 im Binnenverkehr innerhalb des Landkreises. 14.000 Fahrgäste haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Landkreises. An Samstagen sinkt das Fahrgastaufkommen deutlich auf rund 10.000 Fahrgäste und an Sonntagen geht diese Zahl auf 7.600 Fahrgäste zurück. Eine hohe Nachfrage besteht unabhängig vom Wochentag besonders in Richtung Karlsruhe und Speyer (vgl. Tabelle 3).

Der deutliche Rückgang der Fahrgäste an den Wochenenden ist im Wesentlichen auf den Wegfall des Ausbildungsverkehrs sowie das verringerte Angebot zurückzuführen.

Die Darstellung der Fahrtzwecke im Busverkehr an Werktagen (Mo-Fr) sowie an Wochenenden (Abbildung 12) zeigt für den Landkreis die große Bedeutung des Ausbildungsverkehrs, insbesondere im Binnenverkehr.

In der folgenden Abbildung 13 ist die Nachfrage in Form von Streckenbelastungen des öffentlichen Personennahverkehrs abgebildet. Deutlich erkennbar ist, dass gegenüber der Nachfrage montags bis freitags die Belastung am Wochenende ausdünn.

<i>Nr.</i>	<i>Quelle</i>	<i>Ziel</i>	<i>Nachfrage Mo-Fr</i>	<i>Nachfrage SA</i>	<i>Nachfrage SO</i>
1	LK Germersheim	LK Germersheim	12.400	3.000	2.300
2	LK Germersheim	Karlsruhe	4.300	2.800	1.500
3	LK Germersheim	Speyer	2.200	900	800
4	LK Germersheim	Landau in der Pfalz	2.200	550	350
5	LK Germersheim	Südliche Weinstraße	2.100	600	470
6	LK Germersheim	Mannheim	750	580	530
7	LK Germersheim	Ludwigshafen a. Rh.	670	250	230
8	LK Germersheim	Rhein-Pfalz-Kreis	330	210	370
9	LK Germersheim	Alsace	280	250	200
10	LK Germersheim	Neustadt a. d. Weinstraße	190	110	100

Tabelle 3: Nachfrage zu den zehn bedeutendsten Quellen/Zielen (2016)

Die Nachfrage montags bis freitags im Landkreis Germersheim zeigt eine disperse Struktur, bedingt vor allem durch den Ausbildungsverkehr. Die stärksten Ströme sind hier zwischen Wörth, Germersheim, Kandel, Bellheim, Rülzheim und Rheinzabern zu verzeichnen.

Am Samstag zeigt sich ein verändertes Bild, das am Sonntag ähnlich ist, jedoch eine insgesamt geringere Belastung aufweist.

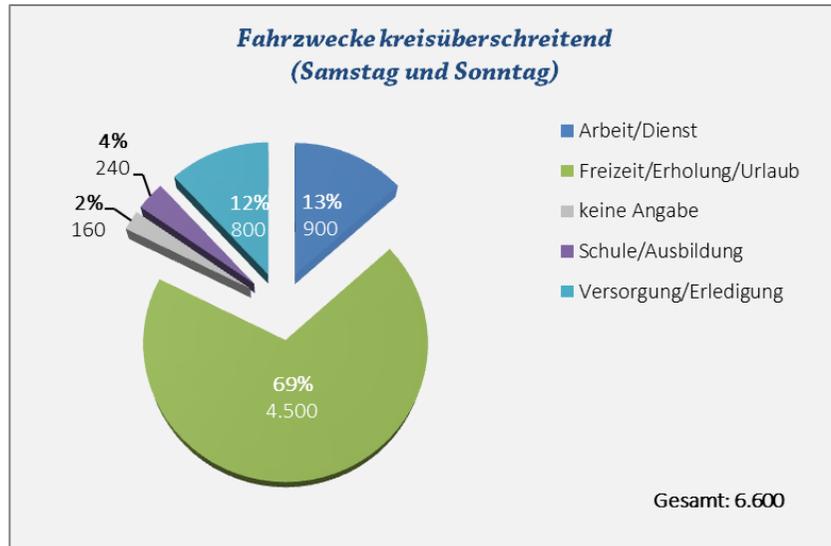
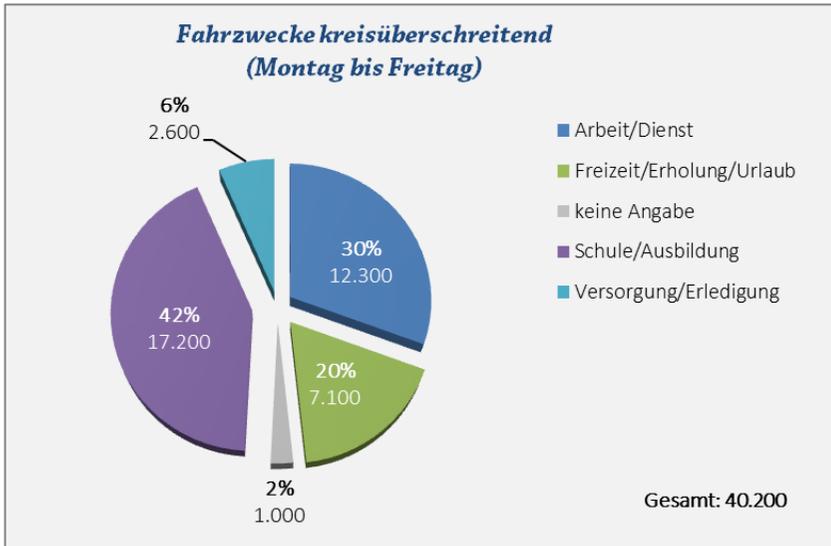
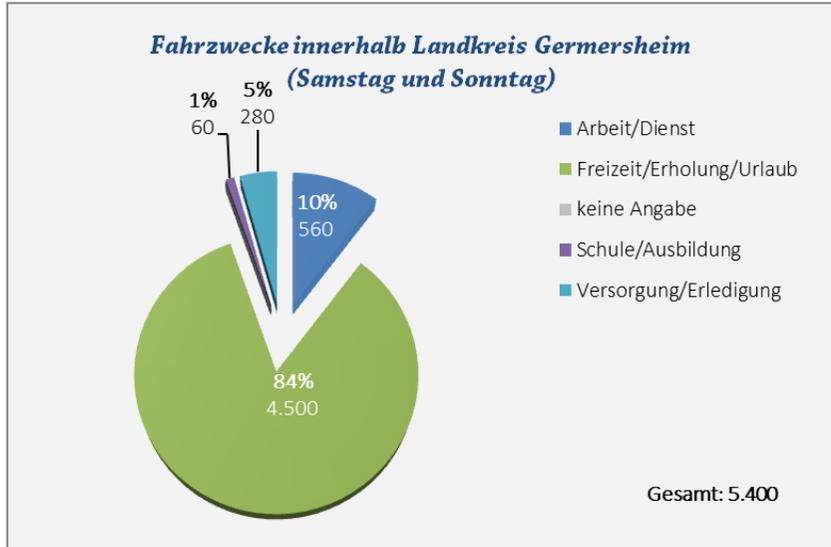
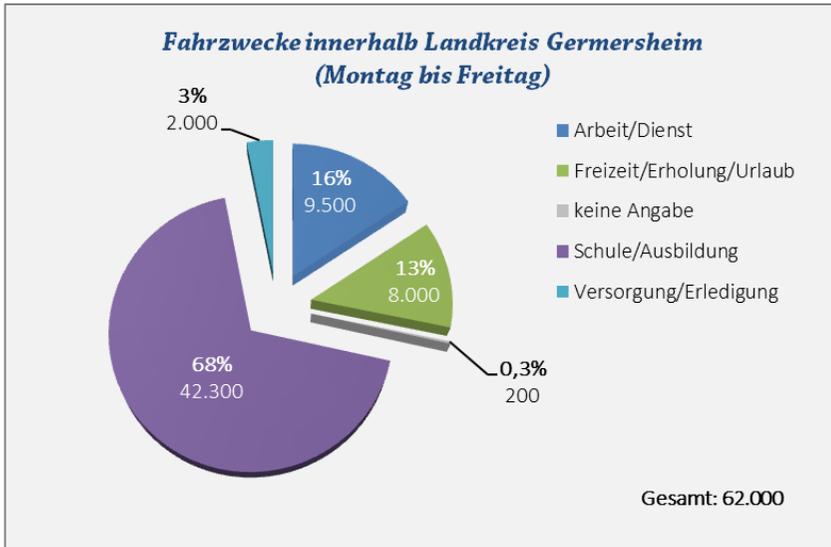


Abbildung 12: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach Werktag- und Wochenendverkehren

Quelle: Erhebungsdaten VRN 2016 vor Einführung Stadtbahn Wörth

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

24

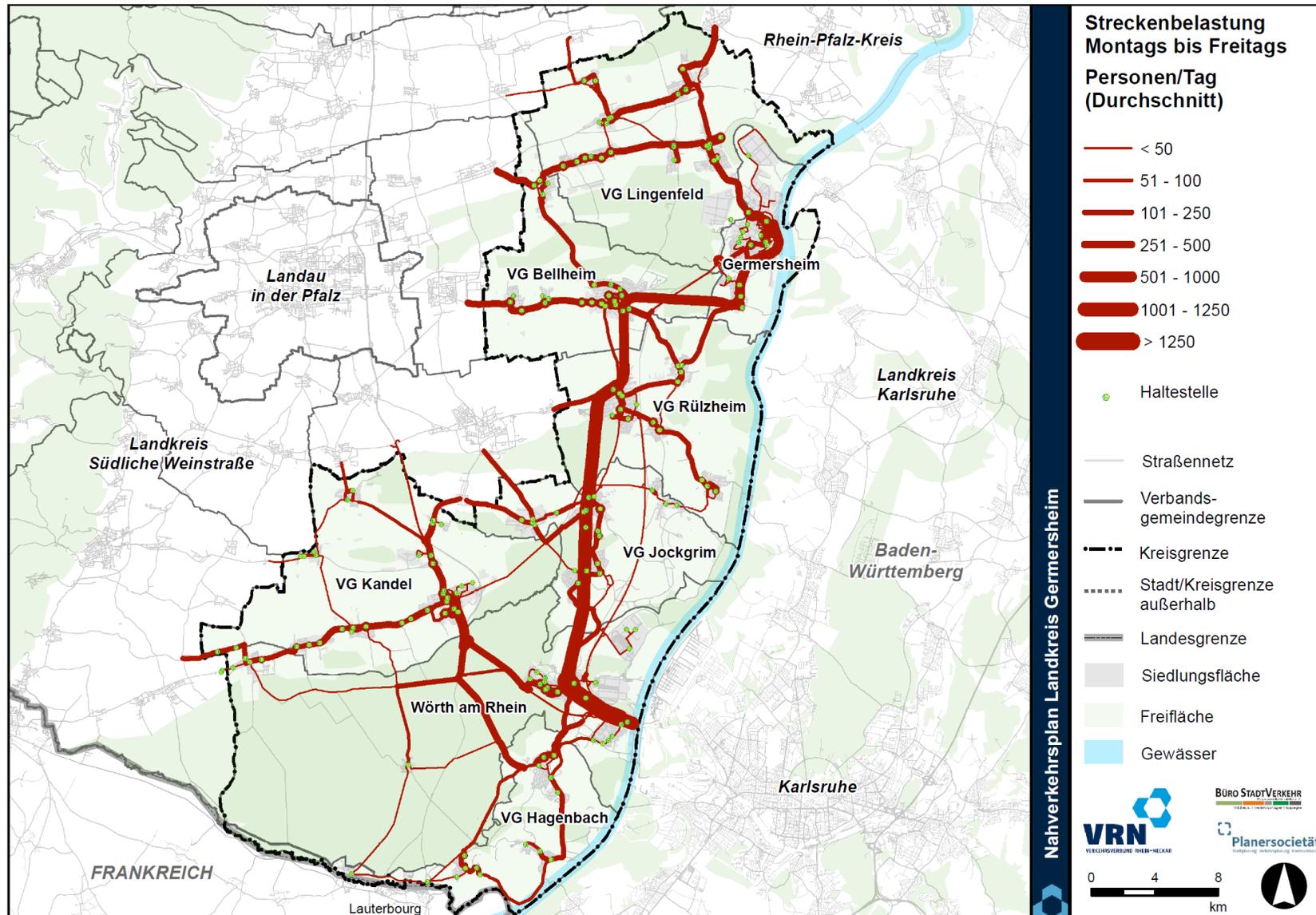


Abbildung 13: Werktägliche Streckenbelastung im ÖPNV

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

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 Zielen des Landkreises Germersheim 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 Relationen 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 (s. Kapitel 4.2) zugrunde gelegt wurde.

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. Grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich wurden dabei ebenfalls berücksichtigt.

In dem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV gewinnen.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, muss zum einen ein ausreichend attraktives Angebot bestehen und zum anderen muss es ein Potenzial bzw. eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage geben. Da ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt eine vergleichsweise hohe Fahrgastnachfrage voraussetzt, wurden nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 3.000 Personen im Gesamtverkehr herangezogen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quell-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quell-Ziel-Matrix im MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse sind in der nachfolgenden Abbildung 14 dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz (Abbildung 13) zeigt sich, die besondere Bedeutung der Stadtbahn für den Landkreis Germersheim.

Auf den Abschnitten der S5 und S 51/52 (Stadtbahn Wörth) im Landkreis Germersheim auf den Relationen von Karlsruhe in Richtung Wörth, zwischen Wörth und Bellheim sowie zwischen Bellheim und Germersheim wird eine Nachfrage von über 20% im Jedermannverkehr erzielt. Vergleichbare Werte sind auf den Linien S 3 und S 4 von Germersheim in Richtung Speyer (S-Bahn Rhein-Neckar) festzustellen.

Auf den Buslinien 541 und 547 werden auf den Abschnitten zwischen Kandel und Bad Bergzabern sowie Bad Bergzabern und Landau 10 bis 15% am Gesamtverkehr erreicht.

Eine Nachfrage von 5 bis 10% erreichen die Relationen von / nach Landau: Lingenfeld (Linie 590) und Richtung Bellheim (Linien 550 und 552).

Im Landkreis Germersheim besteht eine größere Zahl von Verbindungen, die aufgrund einer geringen Gesamtnachfrage ein Angebotsniveau des Grundnetzes 1. oder 2. Ordnung nicht rechtfertigen.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

26

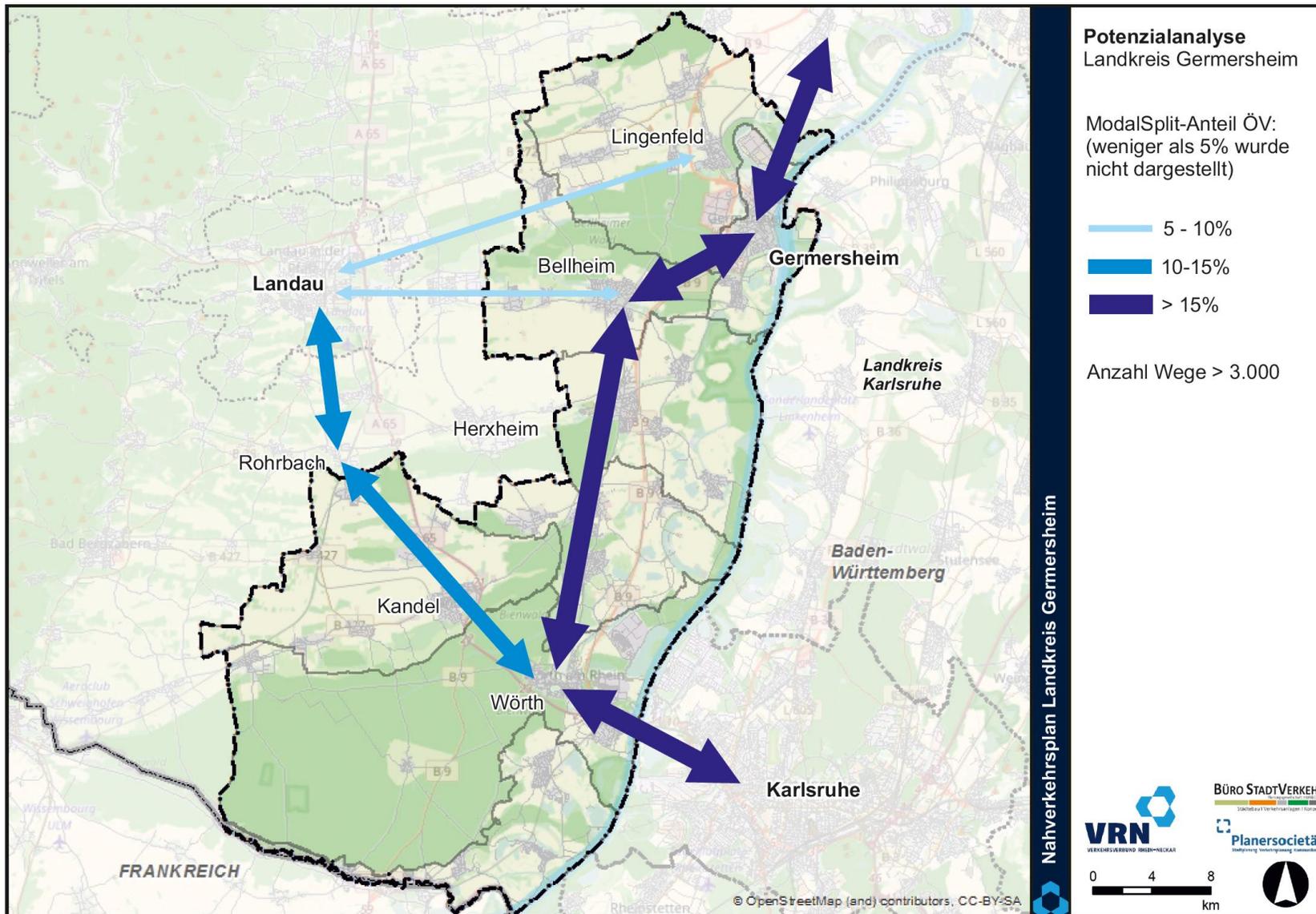


Abbildung 14: Potenzialanalyse im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



4.6. Achsenkonzept

Die Potenzialanalyse betrachtet die Verkehrsverflechtungen von MIV und ÖPNV im Landkreis Germersheim. Sie liefert als Ergebnis die nachfragestarken Relationen im Gesamtverkehr. Nur auf diesen Strecken kann der ÖPNV relevante Anteile im Jedermannverkehr erreichen. Es zeigt sich, dass die heutige Netzstruktur den bestehenden Nachfrageströmen entspricht.

Das Achsenkonzept ist in Abbildung 15 dargestellt. Es bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des Landkreises Germersheim.

Die regionalen Hauptachsen 1. Ordnung (30-Min-Grundtakt) umfassen die Strecken des SPNV und die folgende Bus-Achse:

- ▶ Landau - Bellheim

Die regionalen Achsen 2. Ordnung (60-Min-Grundtakt) umfassen die Bus-Achsen:

- ▶ Landau – Offenbach – Herxheim – Rheinzabern
- ▶ Landau – Lustadt – Lingenfeld – Germersheim
- ▶ Landau – Weingarten – Schwegenheim – Speyer
- ▶ Bad Bergzabern – Vollmersweiler/Schaidt – Kandel
- ▶ Kandel – Herxheim – Rülzheim
- ▶ Bellheim – Hördt – Leimersheim
- ▶ Bellheim – Germersheim
- ▶ Rheinzabern – Leimersheim – Rülzheim

Aus Gründen der Netzbildung, zwecks Schließung von Verbindungslücken und zur Anbindung von Gemeinden an das Grundnetz 1. und 2. Ordnung werden weitere Achsen ergänzt (Grundnetz Region). Auf diesen Achsen bestehen auch nennenswerte Schülerströme.

Dieses Grundnetz Region umfasst folgende Abschnitte:

- ▶ Kandel – Scheibenhardt – Berg – Wörth
- ▶ Kandel – Hatzenbühl – Rheinzabern
- ▶ Wörth am Rhein – Gewerbegebiet Oberwald
- ▶ Germersheim – Weingarten – Freisbach

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

28

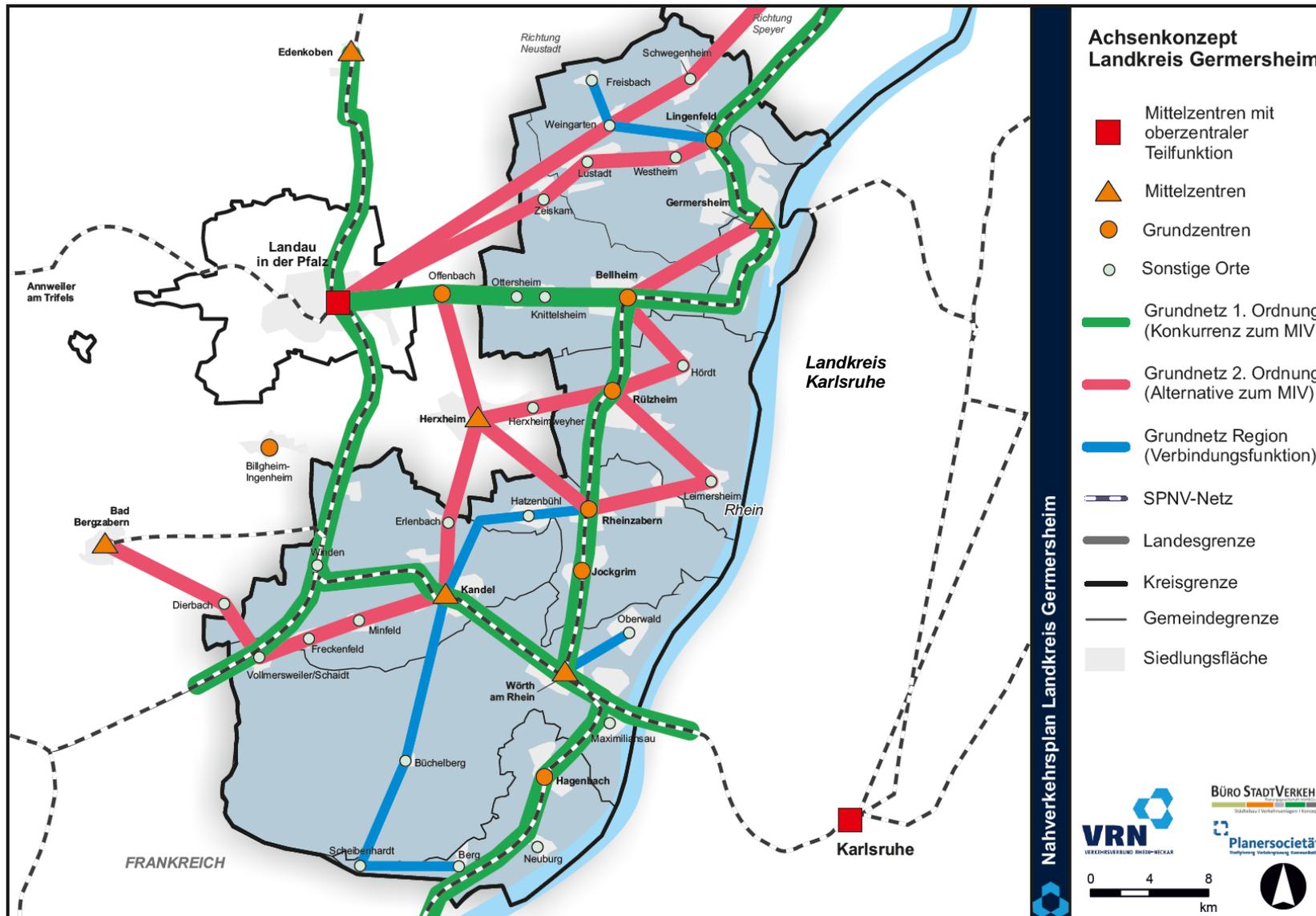


Abbildung 15: Achsenkonzept Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



5. Angebotskonzeption

5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der ÖPNV soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet hierbei entsprechend der unter Kapitel 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) Nahverkehrsgesetz des Landes die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten.

Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre 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 Angebot im Busverkehr 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. 15 von 31 kreisangehörigen Städten und Gemeinden sind an das SPNV-Netz angeschlossen.

Wesentliche Verbesserungen konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Zugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen, das 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 Zweckverbände 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:

- ▶ nahezu alle Stationen barrierefrei ausgebaut,
- ▶ noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt, bzw.
- ▶ umsteigefreie Verbindungen auf der Strecke 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 Dieselschienenlokomotive ersetzen.

Die nachstehende Tabelle 4 benennt die SPNV-Strecken im Landkreis Germersheim einschließlich Grundtakt und Zielhorizont. Die Abbildung 16 zeigt das aktuelle SPNV-Streckennetz.



SPNV-Netz	Streckenführung	Grundtakt - Zielkonzept			Zielhorizont
		Mo-Fr	Sa	So	
S-Bahn Rhein-Neckar	S3/S4 Gernersheim – Speyer – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal / Karlsruhe	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	umgesetzt
	S 33 Gernersheim - Bruchsal	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
Südpfalznetz	RE 6/RB 51 Neustadt - Landau - (Karlsruhe)	30- Min-Takt	30-Min-Takt	30- Min-Takt	umgesetzt
	RB 53 Neustadt - Winden - Wissembourg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB 54 Winden - Bad Bergzabern	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB 52 Wörth - Lauterbourg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
RE-Netz	RE 4 Mainz - Worms - Ludwigshafen - Speyer - Karlsruhe	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	umgesetzt
Stadtbahn Karlsruhe	S51/ S52 Gernersheim – Wörth - Karlsruhe	60-/30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	S5 Wörth Dorschberg - Wörth - Karlsruhe - Bietigheim-Bissingen	20-Min-Takt	20-/40-Min-Takt	20-/40-Min-Takt	umgesetzt

Tabelle 4: SPNV-Strecken im Landkreis Gernersheim

5. Angebotskonzeption

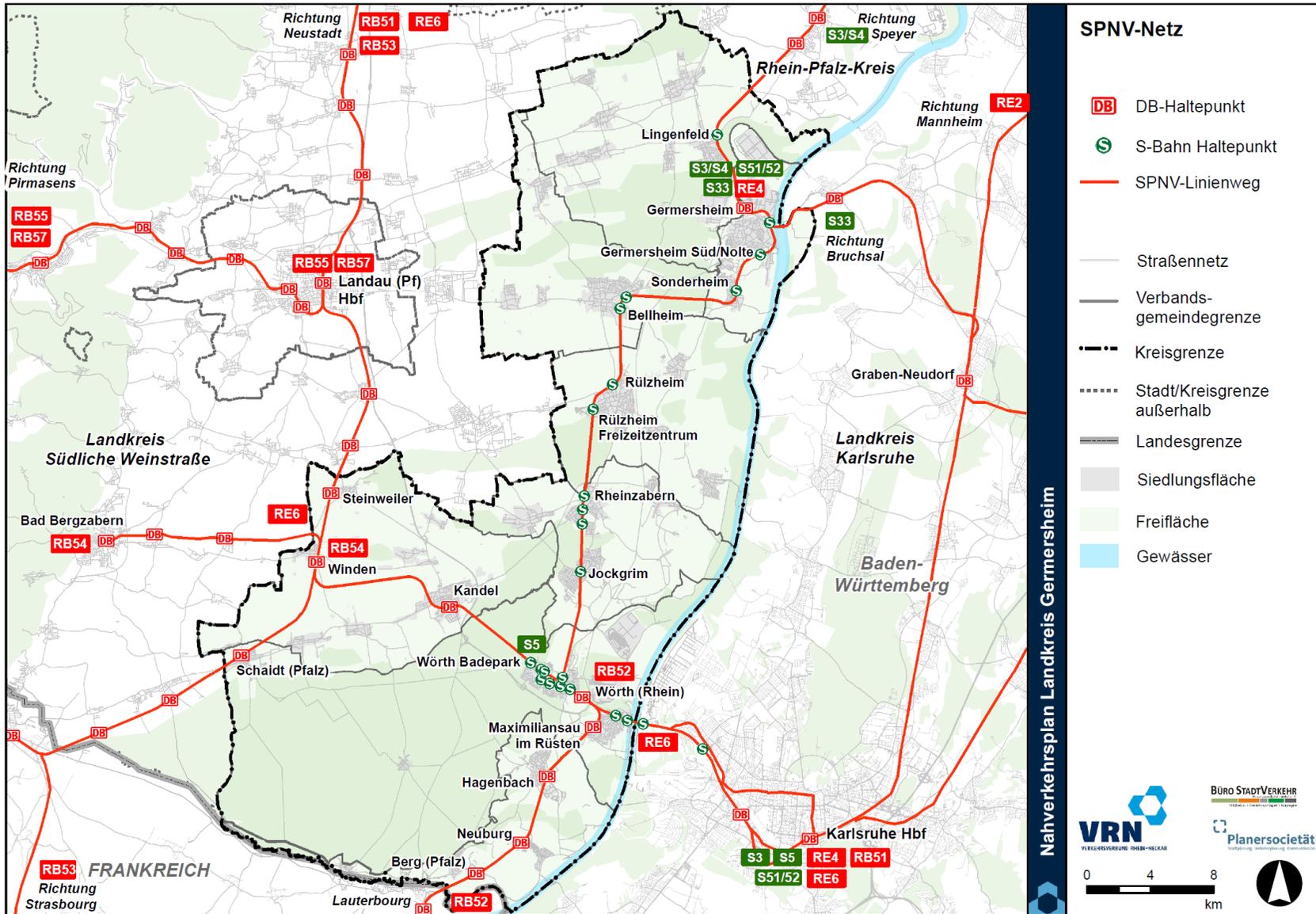


Abbildung 16: SPNV-Netz; im Landkreis Germersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



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 Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard. Des Weiteren wurde damals insbesondere auf den rheinland-pfälzischen Teilstrecken das Verkehrsangebot deutlich verdichtet. Die auf der West-Ost-Achse verkehrenden Linien S1 und S2 bieten seitdem halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen sowie Mannheim und Heidelberg. Darüber hinaus binden die Linien S3 und S4 die an der Nord-Süd-Achse gelegenen Gemeinden an die Mittelzentren Speyer und Germersheim sowie an die Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg an. Die S33 schafft zudem eine Querverbindung in Richtung Bruchsal.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/2, S3/4, S33) wurden zum Dezember 2016 durch die SPNV-Aufgabenträger neu ausgeschrieben. Der Gewinner der Ausschreibung (DB Regio Südwest) wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignierten S-Bahn-Fahrzeugen erbringen.

Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken im Bereich des zuvor vorhandenen 30-Minuten-Taktes 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/Germersheim/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 – Mainz S-Bahn-gerecht 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.

Als weitere Streckenverlängerung soll die derzeit stillgelegte Strecke Homburg – Zweibrücken als Verlängerung der S1 in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden

Südpfalznetz

Im Südpfalznetz verkehren im laufenden Verkehrsvertrag seit 2010 modernisierte Dieseltriebwagen. Dabei wird auf den Strecken mindestens ein 60-Minuten-Takt angeboten. Auf der Achse zwischen Neustadt und Landau steht den Fahrgästen auf Grund der Überlappung einzelner Linien ein attraktiver 20-Minuten-Takt mit RE bzw. RB-Zügen zur Verfügung. Das Südpfalznetz bietet den Fahrgästen grenzüberschreitende Verbindungen nach Wissembourg sowie Lauterbourg.

Auch bei diesem Netz stehen die Neuausschreibung und damit ein Generationenwechsel bei den Fahrzeugen im Dezember 2023 an. Des Weiteren wird derzeit mit der Région Grand Est geprüft, ob ab Dezember 2023 oder 2024 umsteigefreie Verbindungen zwischen Neustadt, bzw. Wörth und Strasbourg eingerichtet werden können. Beide Regionalbahnen müssten dann gemeinsam mit dem Aufgabenträger in Frankreich (Région Grand Est) europaweit ausgeschrieben werden, so dass Fahrzeuge beschafft werden können, die mit der deutschen und französischen Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet sind. Derzeit stehen nur zehn Fahrzeuge der Baureihe X 73900 der SNCF zur Verfügung, welche nur während Stillstandzeiten an Wochenenden für Fahrten zwischen Deutschland und Frankreich genutzt werden können.



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 60-Minuten-Takt mit attraktiven Fahrzeiten und zweistündigen Verlängerungen nach Mannheim bzw. Karlsruhe dar. Auf der Ost-West-Achse von (Mannheim →) Ludwigshafen nach Kaiserlautern verkehren die schnellen Expresszüge mindestens im 120-Minuten-Takt 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.

Stadtbahn Karlsruhe

Die Linie S5 verbindet die Innenstadt von Wörth mit dem umfangreichen ÖPNV-Netz der Stadt Karlsruhe im 20-Minuten-Takt. Die Linien S51/S52 verkehren von Germersheim über Wörth bis in die Innenstadt von Karlsruhe im 60-Minuten-Takt. Während des Berufsverkehrs wird ein 30-Minuten-Takt erreicht. Es wird angestrebt, diesen auch außerhalb der Spitzenverkehrszeiten zu erreichen. In Germersheim besteht Anschluss an die S-Bahn Rhein-Neckar.

5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In ihr legt der Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 PBefG fest.

Im Wesentlichen wird das bisherige Linienangebot beibehalten und dient als Grundlage für die Ausschreibung/Vergabe von Leistungen ab dem 13.12.2020. Anhand der Potenzialanalyse sowie raumstrukturell begründeter Einzelentwicklungen können einzelne Relationen definiert werden, für die dennoch eine Linienüberplanung geprüft wurde. Von den insgesamt 12 Regionalbuslinien im Landkreis Germersheim werden Maßnahmen für die im Folgenden sechs genannten Buslinien vorgesehen. Alle anderen Linien und die zehn Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr bleiben unverändert erhalten.

Die Angebotskonzepte der Linien 547 und 549 werden der vorhandenen Nachfrage angepasst. Die Linie 547 ist derzeit dem Grundnetz Region zugeordnet, hier wird eine entsprechende Aufwertung mit einem Wochenendverkehr empfohlen. Für die Linie 549 wird die Umwandlung des bestehenden Wochenendverkehrs in einen Ruftaxi-Verkehr vorgeschlagen.

Von weiteren Anpassungen im regionalen Busnetz sind die Linien 550, 552, 554 und 555 betroffen. Der Linienweg der Regionalbuslinie 550 wird gestrafft, um die Verbindungsfunktion zu stärken und kurze Umstiege in den Hauptknoten zu gewährleisten.

Zusätzlich ist vorgesehen, die Regionalbuslinie 552 so aufzuteilen, dass zukünftig auf dem Linienabschnitt Landau – Bellheim – Hördt – Neupotz – Leimersheim die neue Linie 551 im 60-Minutentakt verkehren wird. Durch Taktüberlagerungen mit der Linie 550 kann dann zwischen Landau und Bellheim ein 30-Minuten-Takt gewährleistet werden. Die Linie 552 verkehrt zukünftig im 60-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Hördt – Rülzheim – Kuhardt – Leimersheim – Neupotz – Rheinzabern.

Die Linie 554 übernimmt auf ihrem Linienweg zukünftig den Abschnitt der Linie 555 von Herxheim nach Kandel. Dies ermöglicht die Umwandlung der Linie 555 zu einer Schnellbuslinie im 60-Minuten-Takt von Landau über Herxheim nach Rheinzabern. Auf diese Weise wird eine verlässliche Anbindung an die Stadtbahn in Rheinzabern ermöglicht.

Das zukünftige Angebotskonzept ist in den Abbildungen 17 bis 19 dargestellt und wird nachfolgend detailliert beschrieben. Auswirkungen auf die Buslinienkilometerleistung und die damit verbundenen Kosten werden in Kapitel 6 „Umsetzung“ betrachtet.

Eine detaillierte Beschreibung des Bedienungsniveaus der einzelnen Buslinien findet sich in den Liniensteckbriefen im Anhang 2 (Liniensteckbriefe Zielkonzept).



Linie 547

Die Regionalbuslinie 547 verbindet Bad Bergzabern – Dierbach – Niederotterbach – Kandel – (Wörth) (siehe Abbildung 17).

Der Grundtakt der Linie 547 erhielt mit der Ausschreibung im Jahr 2012 eine neue Fahrplanlage. Damit konnten Anschlüsse in Kandel, Niederotterbach und Bad Bergzabern an den SPNV und den Busverkehr optimiert werden. Gleichzeitig wurde allerdings das Fahrtenpaar an Samstagen eingestellt.

Werktags werden in der Betriebszeit von 04:30 - 19:00 Uhr acht bzw. neun Fahrten im 60-Minuten-Takt angeboten. Dieses Angebot wird in der Summe von ca. 250 Fahrgästen im Jedermannverkehr je Werktag angenommen.

Die Linie 547 wird laut Achsenkonzept zukünftig dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet. Aufgrund der guten Fahrgastnachfrage können hier noch Potenziale durch eine verbesserte Busverbindung abgegriffen werden.

Das Verkehrsangebot sollte deshalb im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten entsprechend aufgewertet werden.

Gegenstand des Prüfauftrags ist deshalb die Anpassung und Ergänzung des Linienverkehrs mit einem Wochenendverkehr.

Dies entspricht am Samstag 7 Fahrtenpaaren zwischen 08:00 und 20:00 Uhr im 120-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen einem Angebot von 6 Fahrtenpaaren zwischen 09:00 und 19:00 Uhr.

Linie 549

Die Regionalbuslinie 549 verbindet Büchelberg und Scheibhardt mit den nächstgelegenen Bahnhöfen in Kandel und Berg (siehe Abbildung 18).

Werktags finden in der Betriebszeit von 05:30 - 21:00 Uhr sechs bzw. acht Fahrten im 60-Minuten-Takt (zwischen Kandel und Berg) statt. Samstags ist dieses Angebot ebenso gut ausgebaut. In der Betriebszeit von 08:00 - 18:00 Uhr werden neun Fahrten in beide Richtungen im 60-Minuten-Takt (zwischen Kandel und Berg) angeboten.

Darüber hinaus bestehen noch zahlreiche Fahrten im Ausbildungsverkehr. Insgesamt besteht auf dieser Linie jedoch nur eine geringe Nachfrage von täglich 100 Fahrgästen (Mo-Fr) und 40 Fahrgästen an Samstagen.

Zu prüfen ist die Anpassung und Umwandlung des Linienverkehrs am Wochenende zur bedarfsorientierten und flexiblen Bedienungsform (z. B. Ruftaxi oder Ruf-bus).

Aufgrund der Nachfrage erfolgt die Einstufung der Linie in die Kategorie Grundnetz Region. Der Parallelverkehr an Ferientagen zur Schiene zwischen Berg und Wörth wird zugunsten des SPNV eingestellt.

Linie 550

Die Linie 550 Landau – Offenbach – Bellheim – Germersheim beinhaltet die südliche Verbindung zwischen Germersheim und Landau über Bellheim.

Aus gutachterlicher Sicht sollte die Linie in Landau und in Germersheim modifiziert werden, um die Verbindungsfunktion zu stärken und einen Umstieg mit kurzer Wartezeit von und zu dem Hauptknoten zu erreichen.

Dafür wird die Schleifenfahrt in Bellheim herausgenommen, die Fahrtzeit verkürzt sich. Die Linie wird nicht mehr über Bellheim Bf. geführt, da die wahrzunehmenden Anschlüsse im SPNV in Germersheim und Landau keine Anschlüsse in Bellheim Bf. mehr erlauben. Diese werden zukünftig von der neuen Linie 551 hergestellt. Im Gegenzug kann die Linie 550 ohne Fahrtzeitmehrerung im Norden von Bellheim bestehende Erschließungsdefizite beheben.

In Germersheim führt der Linienweg zuerst über den Bahnhof, in Landau erfolgt eine Integration in den sog. Nullknoten (hier begegnen sich Züge und Busse zur vollen Stunde). In Germersheim erfolgt eine Integration in den Halbknoten (hier sind aus fahrzeitlichen Gründen nicht alle Linien zur Knotenzeit vertreten) mit Anschlüssen in alle Richtungen des SPNV.

Zwischen Bellheim und Landau bildet die Linie 550 gemeinsam mit der Linie 551 entsprechend der Potenzialanalyse das Angebot zum Grundnetz 1. Ordnung.

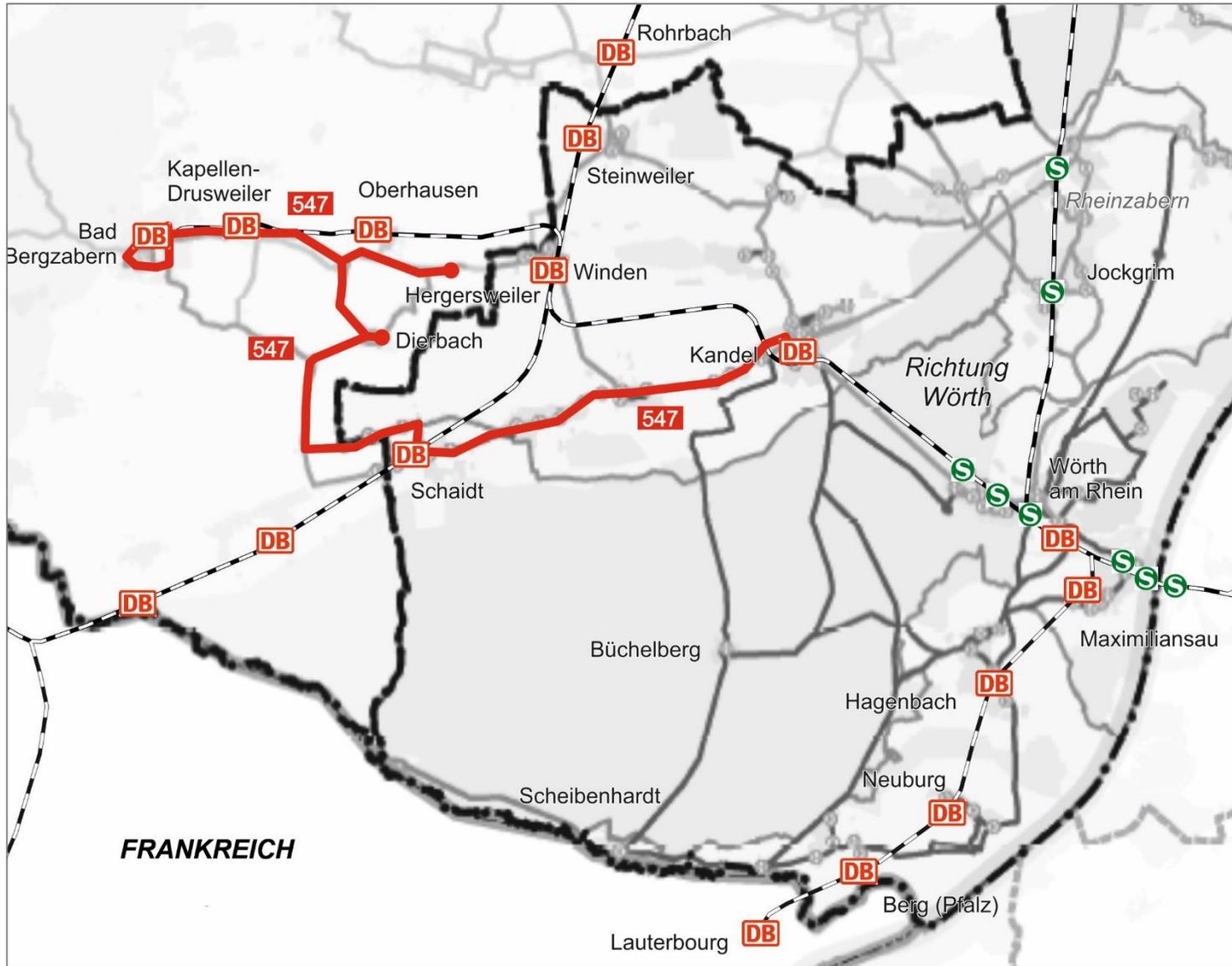


Abbildung 17: Verlauf der Linie 547

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

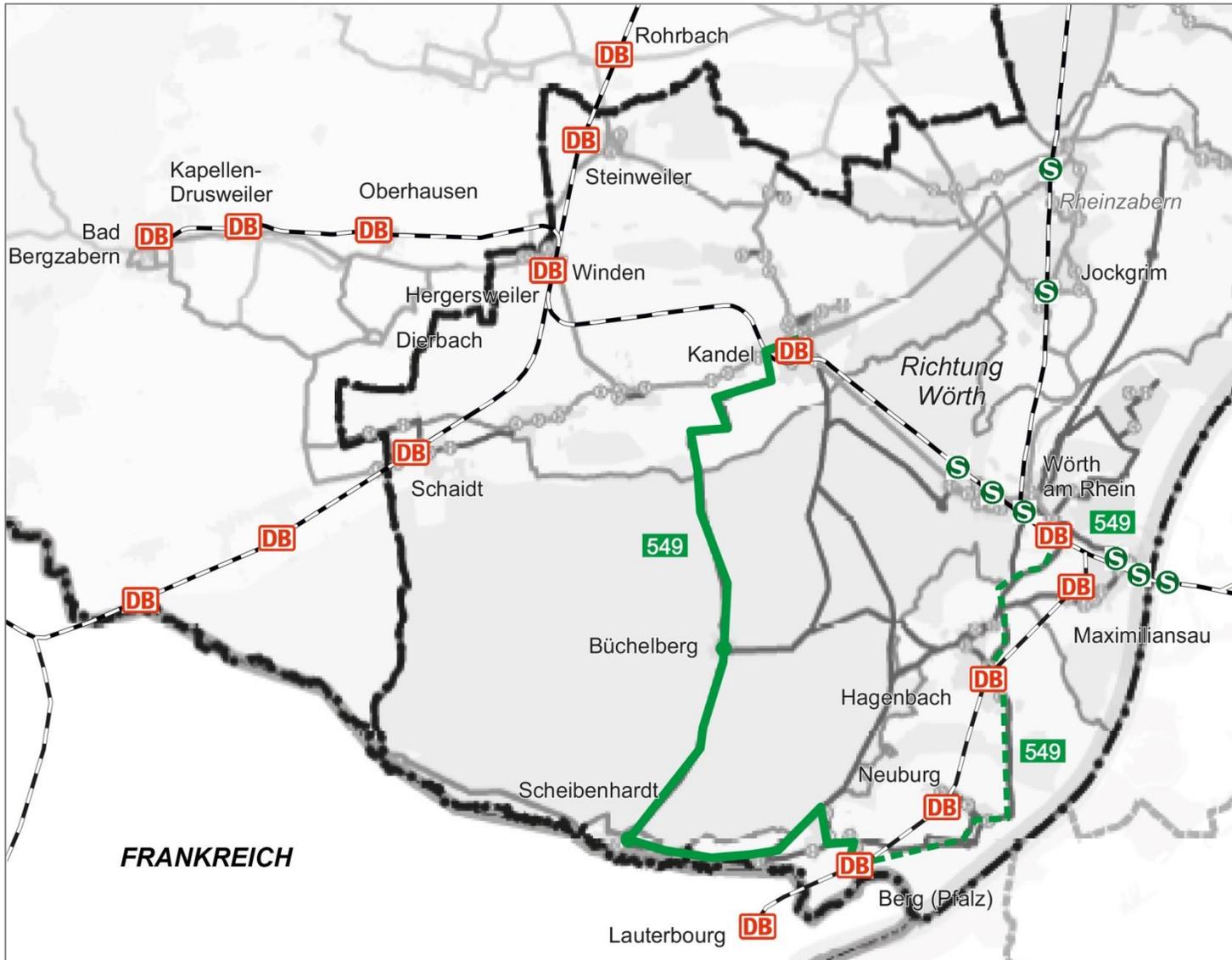


Abbildung 18: Verlauf der Linie 549

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Linien 551 und 552

Die Linie 552 verkehrt heute auf dem Streckenabschnitt Landau – Bellheim – Hördt – Rülzheim – Leimersheim – Neupotz – Rheinzabern.

Aufgrund des langen Linienweges, den zahlreichen Umsteigepunkten zum SPNV und der damit verbundenen Verspätungsanfälligkeit erscheint es ratsam, die Linie aufzuteilen.

Die Linie 551 (neu) übernimmt den nachfragestarken Abschnitt Landau – Bellheim – Hördt – Neupotz – Leimersheim. Die Linie entspricht der bestehenden Nachfrage und bietet eine umsteigefreie Verbindung zwischen Landau und diesen Orten. Maßgeblich für die Fahrplangestaltung sind die SPNV-Anschlüsse in Bellheim Bf. und Landau. Dort erfolgt die Integration in den Knoten zur Minute 30, in Bellheim wird der Anschluss an die Stadtbahn von/nach Richtung Süden gewährleistet. In Leimersheim/Neupotz wird der Linienverkehr als Rundfahrt gestaltet.

Zwischen Bellheim und Landau bilden entsprechend dem Achsenkonzept die Linien 550 und 551 (neu) durch Überlagerung einen 30-Minuten-Takt (Grundnetz 1. Ordnung).

Die Stadtbahnanschlüsse in Rülzheim und Rheinzabern für die Orte Kuhardt, Leimersheim und Neupotz werden durch die Linie 552 (neu) gewährleistet. Hier kann außerhalb des Ausbildungsverkehrs der Einsatz von Kleinbussen erfolgen.

Die neue Linienführung entspricht einem Fahrweg von ca. 16 Kilometern und einer Fahrtzeit von rund 19 Minuten bei gleichem Fahrtenangebot wie heute.

Linien 554 und 555

Die Linie 554 verkehrt auf dem Linienweg Kandel – Erlenbach – Herxheim.

Der bisherige Linienverlauf der 554 von Kandel über Herxheim und zurück ist bei einer Neukonzeption der Linie 555 durch den Abschnitt bis nach Rülzheim zu ergänzen. Dies entspricht einer Verlängerung des Fahrtwegs von rund sechs Kilometern. Der Fahrplan ist entsprechend anzupassen und eine Anschlussmöglichkeit mit der S-Bahn in Rülzheim zu ermöglichen. Gemäß dem Achsenkonzept ist die Linie dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet.

Die Linie 555 wird in Herxheim einen einheitlichen und gestrafften Linienweg erhalten. Damit wird es möglich, für Herxheim eine verlässliche Anbindung an die Stadtbahn in Rheinzabern zu gewährleisten. Gegenstand des Prüfauftrags ist deshalb die Umwandlung der Linie 555 zu einer Schnellbuslinie mit folgendem Bedienungsangebot:

(Landau) - Herxheim nach Rheinzabern im 60-Minuten-Takt (werktags 15 Fahrtenpaare zwischen 06:30 Uhr und 20:30 Uhr, sechs Fahrtenpaare am Samstag im 120-Minuten-Takt und fünf Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen).

Hieraus entstehen eine Verlängerung des Fahrtwegs um 9 Kilometer und eine Zunahme der Fahrtzeit von ca. 12 Minuten. Fahrplantechnisch ist die Linie in Landau Hbf. in den Regionalbusknoten zur Minute 30 eingebunden. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Schnellbusverbindung bis nach Wörth nicht zu empfehlen, da so ein Konkurrenzverkehr zur Bahn entstünde.

Die Änderungen der Linienverläufe 550 bis 555 werden in der nachstehenden Abbildung 19 dargestellt.

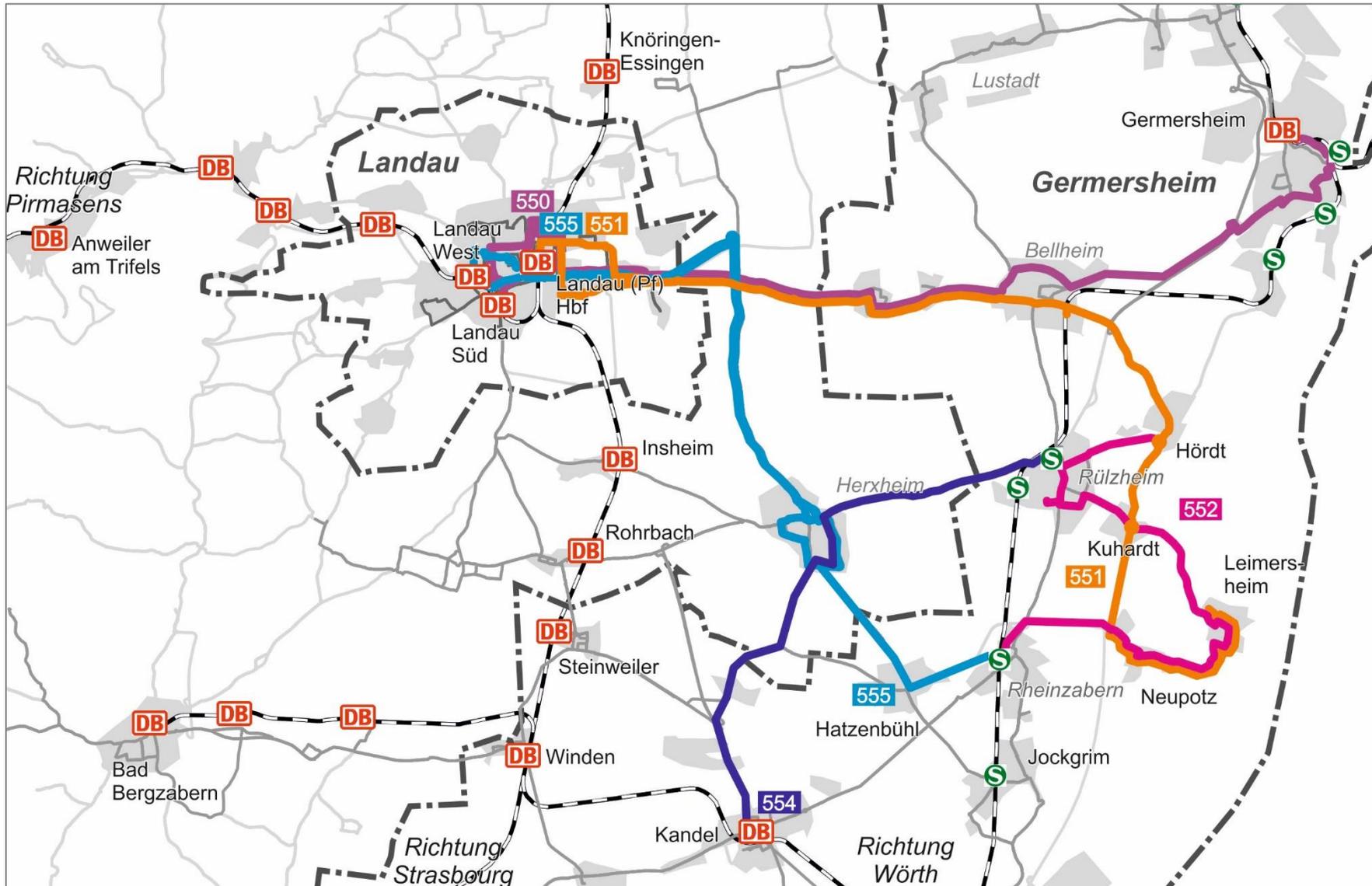


Abbildung 19: Geplante Verläufe der Linien 550 bis 555

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr lassen sich kaum noch zusätzliche Potenziale erschließen. Das Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Angebots ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen jährlich verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr ebenfalls erforderlich. Diese können nur in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen und Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen außerhalb dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Linienwege

Der straßengebundene ÖPNV wird auf unterschiedlich klassifizierten Straßen geführt. Um die Einhaltung des Fahrplans sicherzustellen, ist ein störungsfreier Ablauf im Straßennetz besonders anzustreben. Hierzu soll die Gestaltung des Straßennetzes eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Wesentliche Probleme des Linienverkehrs resultieren aus der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien auf bestimmten kritischen Streckenabschnitten. Durch den Abbau externer Störquellen können diese Probleme entschärft werden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen stellen ein wirksames Mittel zur vertraglichen Gestaltung des MIV dar. 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 zu vermeiden.

Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzung. Langfristig ist ein einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu verankern.

Für einen sinnvollen Einsatz der genannten Maßnahmen ist für jeden Anwendungsfall die Effektivität anhand der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu überprüfen. Organisatorische Maßnahmen sind im Folgenden beispielhaft wiedergegeben:

- ▶ Vorfahrt entsprechend dem Linienverlauf (auch abknickende Vorfahrt und in Tempo-30-Zonen),
- ▶ Halteverbote, damit die gesamte Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr verfügbar ist,
- ▶ Abbiegespuren für den MIV, damit der Abbiegerstau Geradeausfahrer nicht behindert,

- ▶ Ausnahmegenehmigung für Linienverkehre von Regelungen für den MIV, damit der Linienweg nicht verlängert wird,
- ▶ Bau von Bushaltestellenkaps,
- ▶ Abwehr von Falschparkern an Bushaltestellen,
- ▶ Einsatz von ÖV-Signalen an ausgewählten LSA,
- ▶ Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.



Flexibilisierung des ÖPNV-Systems

Ohne ÖPNV sind viele Dörfer für junge Familien und Senioren als Wohnort unattraktiv. Der konventionelle Linienverkehr ist für gewöhnlich nicht geeignet geringe Nachfragepotenziale effizient zu bedienen. Deshalb sind hierfür maßgeschneiderte und flexible Lösungen gefragt, die die Alltagsmobilität mit dem öffentlichen Verkehr sichern.

Flexible Bedienungsformen

In einem ersten Schritt ist der mögliche Einsatz kleinerer Fahrzeuge auf ausgewählten Routen zu prüfen. Im Fokus steht jedoch die Flexibilisierung des ÖPNV-Systems. Es soll sich zukünftig stärker an der individuellen Nachfrage orientieren und besser an die örtlichen Gegebenheiten und Erfordernisse anpassen. Dafür sind nicht nur neue technische, sondern auch neue organisatorische und rechtliche Lösungen zu finden. Flexible Bedienungsformen ergänzen den konventionellen ÖPNV räumlich und zeitlich. Sie eignen sich vor allem zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen zwischen Ortsteilen/Gemeinden sowie Kernorten und werden vorwiegend in den Neben- und Schwachverkehrszeiten genutzt. Ruftaxi-Linien sind hierfür ein gutes Beispiel. Denkbar ist, den Busverkehr im Landkreis Germersheim an Wochenenden und in der Schwachverkehrszeit weiter zu ergänzen.

Im Landkreis Germersheim gibt es derzeit eine Ruftaxi-Linie, die von der Stadt Germersheim getragen wird. Hinzukommen sollen Fahrten der Buslinie 549, die durch die Umwandlung des Linienverkehrs am Wochenende zur flexiblen Bedienungsform (z. B. Ruftaxi oder Rufbus) wird.

Der bedeutendste Unterschied zwischen konventionellem Linienverkehr und flexiblen Bedienungsformen besteht darin, Fahrten nur dann durchzuführen, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt. Leerfahrten können so vermieden werden und es kann ein dichtes Fahrtenangebot bereitgestellt werden. Flexible Bedienungsformen sollen fahrplangebunden verkehren. Denkbar ist diese Flexibilität vor allem im Spätverkehr zu nutzen und Fahrten nur dann durchzuführen, wenn eine Fahrt auch angemeldet wurde.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob im Landkreis Germersheim dabei eine sog. „Korridorbedienung“ eingeführt werden kann. Im Gegensatz zum konventionellen Linienbetrieb werden Verbindungen zwischen Quelle und Ziel auf diese Weise flexibel gestaltet. Dies bedeutet, dass ein größerer räumlicher Bereich bedient wird und sich der exakte Fahrtverlauf zwar aus den angemeldeten Fahrtwünschen ergibt, aber immer richtungsgebunden ist.

Klimaschutz und ÖPNV

Differenzierte und flexible Bedienkonzepte lassen sich gut durch passende ergänzende Mobilitätsangebote, wie E-Bikes, Mitnahmeservices oder CarSharing, erweitern. Diese Maßnahmen tragen u. a. auch zur weiteren Stärkung des umwelt- und klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs im Landkreis Germersheim bei. Zudem kommen im Busverkehr insbesondere in Städten zunehmend alternative Antriebe wie Elektro- oder Hybridbusse zum Einsatz. Im Regionalverkehr wird der Dieselantrieb mit hoher Wahrscheinlichkeit weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Der VRN wird in einer Studie die Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebsformen untersuchen.

Im SPNV wurden die Angebote für die Süd- und Westpfalz neu ausgeschrieben. Die entsprechenden Verträge laufen im Jahr 2023 aus. In der Süd- und Westpfalz sollen dabei Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien zum Einsatz kommen. On wasserstoff- oder batteriebetriebene Züge sinnvoller sind, wird derzeit mit Hilfe eines Gutachters ermittelt.

Neue Vertriebsformen

Ein einfaches Buchungs-, Reservierung- und Abrechnungssystem ist ein entscheidender Faktor, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen. Mit den Services „Online-Ticket (print at home)“ sowie „Handy-Ticket“ und den Smartphone-Apps „e-Tarif“ und „ticket2go“ haben der VRN und der KVV Lösungen im Portfolio, um eine bequeme Nutzung von Bus und Bahn zu ermöglichen. Die Bedeutung von Online-Tickets wird zukünftig wachsen, so dass diese Services kontinuierlich weiterzuentwickeln sind.



5.3. Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Barrierefreiheit.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat dieser die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Absatz 3, Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen - soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist - konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen die nur vorübergehend, wie z. B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (s. Abbildung 20).

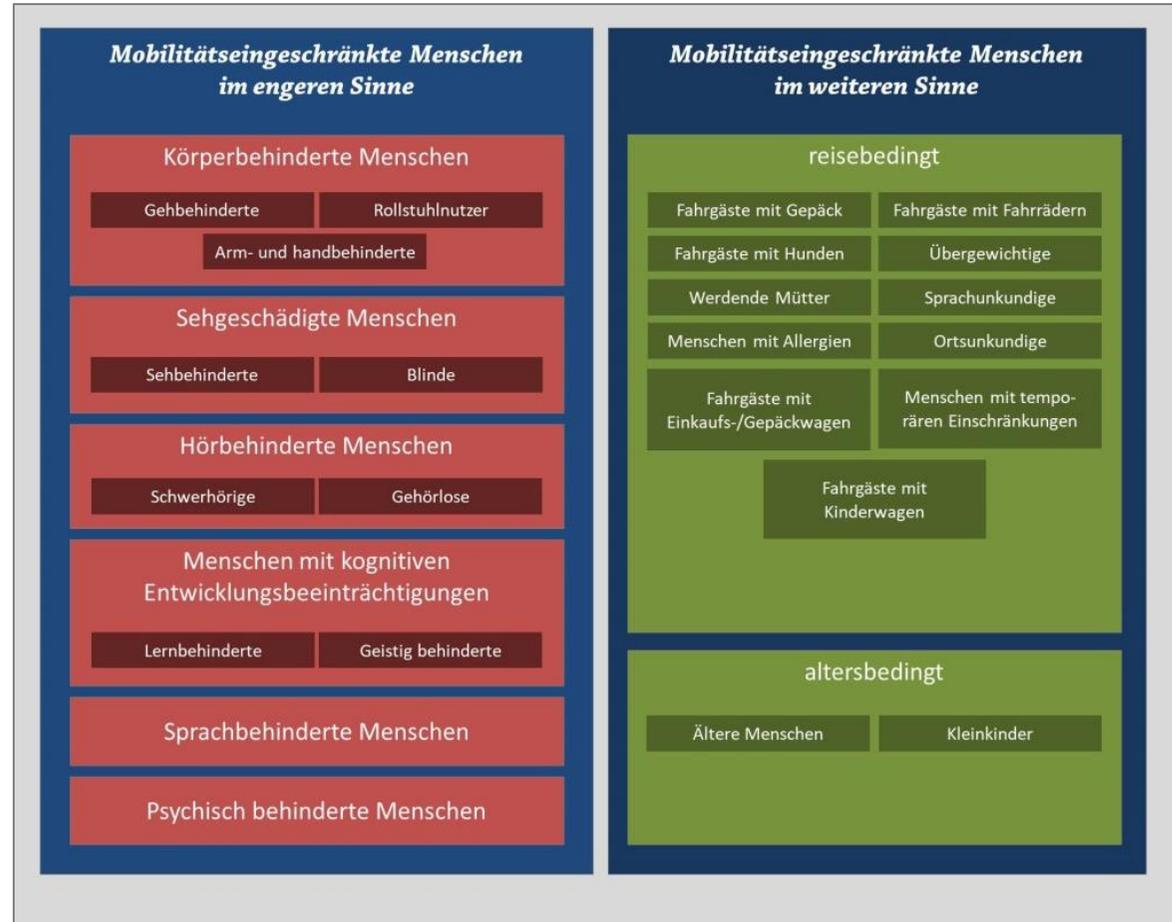


Abbildung 20: Formen der Mobilitätseinschränkung



Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Die Aussagen zur Barrierefreiheit dieses Nahverkehrsplans beziehen sich dabei vorrangig auf die Bushaltestellen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Bushaltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV u. a. folgende Kriterien erfüllen:

Bushaltestellen

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Bushaltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Diese können den bestehenden Regelwerken entnommen werden. Gleichwohl hat der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) in der Versammlung am 23.06.2016 einen Leitfaden mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen als verkehrspolitische Leitlinie beschlossen.

Mit den vorliegenden Empfehlungen fasst der VRN die wesentlichen Inhalte der Vielzahl von Gesetzen, Normen und Richtlinien zur Barrierefreiheit zusammen und gibt den Aufgabenträgern und Planungsbüros komprimierte Informationen für eine entsprechende Umsetzung an die Hand und gewährleistet dadurch verbundweit einheitliche Standards. Zur Gewährleistung der Praxistauglichkeit wurde der Leitfaden in enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden, den ÖPNV-Aufgabenträgern, den Ländern sowie den Verkehrsunternehmen im VRN erarbeitet. Der Leitfaden ist ausdrücklich als Empfehlung an die kreisangehörigen Kommunen zu verstehen, um langfristig eine möglichst einheitliche Bushaltestelleninfrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Fahrzeuge

Aussagen zu den Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge im Busverkehr finden sich in der Ergänzung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar 2011.

Im Busverkehr des Landkreises Germersheim ist fahrzeugseitig die Barrierefreiheit schon heute weitestgehend erreicht. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV heute schon flächendeckend nutzen.

Nur wenige Fahrten, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren, werden nicht mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten enthalten. Darüber hinaus können durch regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter im Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen Berührungspunkte abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft erzielt werden. Im Rahmen der Verkehrsverträge ist darauf hinzuwirken, dass diese bei den Verkehrsunternehmen regelmäßig durchgeführt werden.

Neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte muss auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden, um die komplette Wegekette verlässlich barrierefrei zu gestalten. Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft.



Haltestellenkategorisierung

Im Landkreis Germersheim sind gegenwärtig die folgenden Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut:

- ▶ Wörth/Rh, Dorschbergstraße,
- ▶ Ottersheim/Ld., Kirche,
- ▶ Bellheim, Robert-Koch-Straße.

Aktuell sind entsprechende Ausbaumaßnahmen in Erlenbach und Freisbach vorgesehen.

Bei der Bewertung der Bushaltestellen bezüglich der Barrierefreiheit wurde eine verbundweit einheitliche Vorgehensweise entwickelt, die auch im Landkreis Germersheim zur Anwendung kommt. Sie wird im Folgenden zusammenfassend erläutert. Die Vorgehensweise und die daraus resultierenden Ergebnisse werden im Anhang 6 detailliert dargestellt.

Während der Bestandsaufnahme zu diesem Nahverkehrsplan wurde die Infrastruktur der Bushaltestellen im Landkreis Germersheim im Rahmen einer Felderhebung katalogisiert. Mit Hilfe einer Anwendungssoftware für Mobilgeräte (App) wurden die Ausstattungselemente der Bushaltestellen dokumentiert und in einer Datenbank festgehalten.

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgte eine Kategorisierung der Bushaltestellen anhand der Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis. Diese Vorschläge werden mit den jeweils Verantwortlichen abgestimmt.

Die Bushaltestellen werden vier Kategorien zugeordnet:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau
(begründete Ausnahme im Nahverkehrsplan)

Investitionen in die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegen dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Infrastruktur wird vollständig durch die jeweiligen Kommunen geleistet.

Haltestellenpriorisierung

Nach der Haltestellenkategorisierung muss eine Priorisierung bezüglich des barrierefreien Ausbaus festgelegt werden, die mit einem groben Zeitplan zu hinterlegen ist. Ziel des Landkreises ist es, zeitnah die vollständige Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte sowie die Einrichtung mindestens einer Bushaltestelle für die im Regelverkehr bedienten Ortsteile zu erreichen

Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgt die Priorisierung in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. Diese Priorisierung erfolgt nach Beschluss des Nahverkehrsplans. Da Anträge für Fördermittel i. d. R. ein Jahr vor Baubeginn eingereicht werden müssen, ist hier frühzeitig ein intensiver Austausch mit allen Gemeinden und den Straßenbaulastträgern notwendig. Bei den Landkreisen ergibt sich die Schwierigkeit, dass ÖPNV-Aufgabenträger und Straßenbaulastträger zu meist nicht identisch sind. Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV sind daher in hohem Maße abhängig von der Kassenlage und dem Umsetzungswillen der Beteiligten.

Höchste Priorität haben in der Regel Bushaltestellen der Kategorie A. Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln ist anzustreben, die Bushaltestellen sukzessive barrierefrei umzubauen.

Wo möglich, sind diese Maßnahmen parallel zu Straßenbaumaßnahmen umzusetzen, um entsprechende Synergieeffekte zu nutzen.

Existieren in einem Ortsteil mehrere Bushaltestellen der gleichen Kategorie (z. B. C), so sind die zentral gelegenen Bushaltestellen oder Bushaltestellen mit wichtigen Einrichtungen höher einzustufen als andere.

Wichtig ist, dass Bushaltestellen nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Eine barrierefreie Bushaltestelle setzt ein barrierefrei zugängliches Bushaltestellenumfeld voraus, damit Betroffene sie überhaupt erreichen können.

Die Priorisierung erfolgt anhand von vier Stufen (Abbildung 21):

- ▶ Prioritätsstufe 0: Bushaltestelle bereits barrierefrei, kein Umbau erforderlich
- ▶ Prioritätsstufe I: Ausbau möglichst bis 2022
- ▶ Prioritätsstufe II: Ausbau auch über 2022 hinaus
- ▶ Prioritätsstufe III: kein Ausbau, begründete Ausnahme im Nahverkehrsplan (Kategorie D)

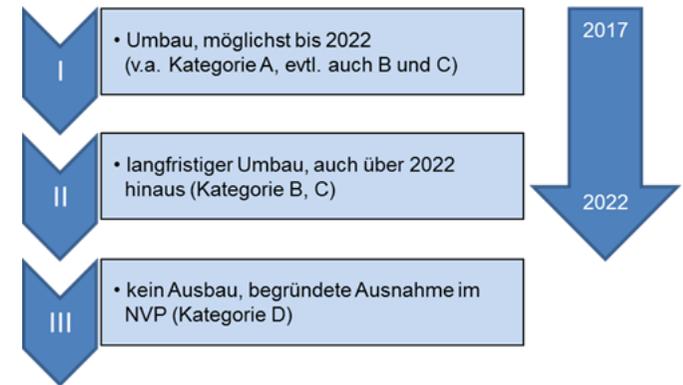


Abbildung 21: Vorgehen zur Haltestellenpriorisierung

5.4. Verknüpfungspunkte

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist zwingende Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Korrespondierend zur allgemeinen Pünktlichkeit des ÖPNV müssen an diesen sogenannten Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet sowohl gesicherte Umstiege als auch möglichst geringe Wartezeiten realisiert werden. Auch die Barrierefreiheit ist hier in besonderem Maße von Bedeutung.

Die Verknüpfungspunkte selbst sind so zu gestalten, dass ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird, möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden (weniger als 100 m) und die Situation vor Ort kundenorientiert im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort ist.

Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den einzelnen Fahrgast, der bei Verspätung dennoch seinen Anschluss erreichen möchte, von Bedeutung. In einem regionsweiten ÖPNV-System können nicht alle nachgefragten Relationen umsteigefrei angeboten werden. Um den Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im Busverkehr aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlaufahrten zusammen. Die Übergangszeit sollte weniger als zehn Minuten zwischen den verknüpften Bahn- und Buslinien betragen.

Grundsätzlich sollen bei der Fahrplangestaltung geringfügige Verspätungen ohne gravierende Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel beachtet werden. Bei knappen An-

schlusszeiten sind ggf. gezielte Beschleunigungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Anschlussbeziehungen anzustreben.

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein Großteil der Bevölkerung kombiniert heute verschiedene Verkehrsmittel (Intermodalität) oder nutzt situationsbedingt unterschiedliche öffentlich zugängliche Verkehrsmittel (Multimodalität). Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV. Daher wird geprüft, ob die wichtigsten Verknüpfungspunkte (s. Abbildung 22) zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden sollen.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen PKW oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltepunkten des SPNV-Netzes. Park+Ride- (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV zu entlasten und CO₂-Emissionen sowie Verkehrslärm zu reduzieren.

An Verknüpfungspunkten soll eine größtmögliche multimodale Verknüpfung der jeweiligen Mobilitätsangebote erfolgen. Hierzu gehören:

- ▶ CarSharing-Angebote
- ▶ Radverleihsysteme
- ▶ Ladestationen für E-Mobilität

Darüber hinaus sollten an den Verknüpfungspunkten nach Möglichkeit auch Stellplätze für den Bedarfsverkehr bzw. Taxiverkehr vorgehalten werden um eine bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsträger zu gewährleisten.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu zehnfache.

Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann.

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R-Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt.

Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.



Wesentliche Verknüpfungspunkte

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 31 Bahn-Haltepunkte, von denen neun direkt als bedeutende Verknüpfungspunkte zu benennen sind. Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Städten sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz.

Im Folgenden sind die bedeutsamen Verknüpfungspunkte im Landkreis Germersheim dargestellt (Abbildung 22).

Bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und dem Busverkehr sind:

- ▶ Bf. Germersheim
- ▶ Bf. Wörth am Rhein
- ▶ Bf. Bellheim
- ▶ Bf. Kandel
- ▶ Bf. Rülzheim
- ▶ Bf. Hagenbach
- ▶ Bf. Lingenfeld
- ▶ Bf. Rheinzabern
- ▶ Bf. Winden

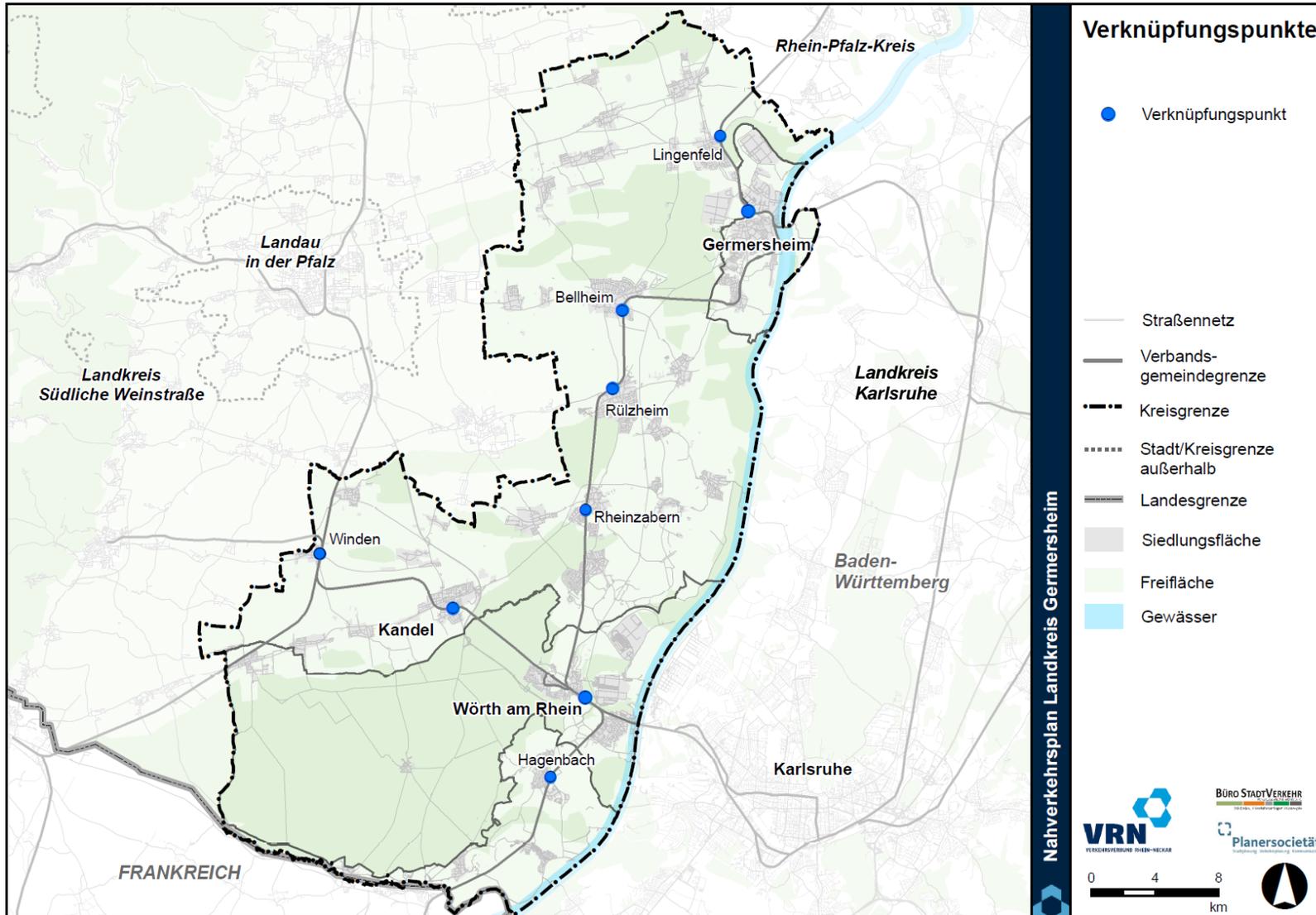


Abbildung 22: Verknüpfungspunkte im Landkreis Gernersheim

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Beispiel für einen Verknüpfungspunkt

Der Bahnhof Germersheim ist nach dem Bahnhof Wörth am Rhein der wichtigste Verknüpfungspunkt im Landkreis Germersheim zwischen SPNV (zwei RB-Linien, zwei RE-Linien und fünf S-Bahn-Linien) und Regionalbussen (Linien 550, 572, 590, 595 und 599 sowie Ruftaxi 5970). Rund 5.500 Ein- und Aussteiger pro Werktag nutzen den Bahnhof, davon sind ca. 10 % Umsteiger.

Der Bahnhof befindet sich etwa 1,5 Kilometer nördlich der Innenstadt (ca. 10 bis 15 Minuten Fußweg). Der Zugang zum Bahnhof aus dem Stadtzentrum erfolgt umwege- und barrierefrei über eine Bahnunterführung. Diese ist ausreichend breit dimensioniert, verfügt über eine Rampe für Mobilitätsbehinderte und Radfahrer aber keine taktile Führung für Sehbehinderte (Abbildung 23).



Abbildung 23: Rampe zu den Gleisen 2 und 3



Abbildung 24: Übersicht Bahnhof Germersheim

Auf der Bahnhofsostseite und damit der Innenstadt zugewandt befinden sich direkt am Bahnhofsgebäude und den Zugängen zu den Bahnsteigen drei Bussteige. Die Umsteigewege sind entsprechend kurz. Die Bussteige lassen sich teilweise nur durch Überqueren der Fahrbahn erreichen und die Bussteige sind nicht barrierefrei ausgestattet (siehe Abbildung 25).

Die Fahrradabstellanlagen sind sicher und ohne Umweg zu erreichen. Sie liegen auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs in kurzer Distanz zu den Bahnsteigzugängen, sind überdacht und bieten mit Rahmenbügeln eine komfortable Abstellmöglichkeit (siehe Abbildungen 26 und 28). Zusätzlich werden - ebenfalls in kurzer Distanz zu den Zugängen - noch zahlreiche abschließbare Fahrradboxen angeboten. Wünschenswert wären darüber hinaus noch Schließfächer und eine Möglichkeit, Akkus von Pedelecs aufladen zu können.

Eine Dynamische Fahrgastinformation und Echtzeitinformationen sind nicht vorhanden.



Abbildung 25: Bussteige Bahnhof Germersheim



Abbildung 27: Zugang zu den Gleisen



Abbildung 26: Fahrradabstellanlage Bahnhof Germersheim



Abbildung 28: Fahrradboxen und Fahrradbügel am Bahnhof Germersheim



P+R/B+R im Landkreis Germersheim

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung dafür, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

Durch Bike & Ride kann der Einzugsbereich einer Haltestelle (je nach topographischen Bedingungen zwischen 2,5 und 5 km) deutlich erhöht werden.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof - Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt (Tabelle 5). 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.

Es wird sollte angestrebt, dass alle P+R-Anlagen und B+R-Anlagen über Ladestationen für die E-Mobilität verfügen. Dabei können die bahnsteignahen Stellplätze bevorzugt für E-Fahrzeuge reserviert werden.

Anforderungen an P+R/ B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Gute Einsehbarkeit der Anlage
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtlicher Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, u. ä.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

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



Auf dieser Grundlage wurden im November 2016 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen im Landkreis Germersheim erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht.

Die untersuchten Standorte werden in den Abbildungen 29 und 30 mit ihren Stellplatzmengen dargestellt. Eine Wertungsmatrix, die den einzelnen Standorten den jeweiligen Handlungsbedarf zuordnet, wurde erarbeitet (siehe Tabelle 6). Die Ergebnisse werden in Tabelle 7 mit dem erhobenen maximalen Auslastungsgrad dargestellt.

Insgesamt sind im Landkreis Germersheim 1.300 P+R- und 1.200 B+R-Stellplätze vorhanden.

Die P+R-Stellplätze werden im kreisweiten Durchschnitt zu 72 % und die B+R-Stellplätze zu 64 % ausgelastet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass das P+R-Angebot in Germersheim, Lingenfelder Straße Nord, Sondernheim Bahnhof, Wörth Bahnhof, Wörth Hanns-Martin-Schleyer-Straße/ Bahnhofstraße, Winden Bahnhof und Lingenfeld Parkplatz Kolpingstraße bereits heute nicht immer ausreicht, um die vorhandene Nachfrage zu befriedigen.

Eine Auslastung von über 80 % und damit nur noch geringe freie Kapazitäten weisen zudem die P+R-Anlagen in Sondernheim Bahnhof, Kandel Bahnhof und Rülzheim Bahnhof auf.

Für diese Stationen (Kategorie P2) sind in den nächsten Jahren detaillierte Bedarfsermittlungen und Planungen zur Erweiterung der bestehenden P+R-Anlagen vorzunehmen.

Hinsichtlich der B+R-Anlagen zeigt die durchgeführte Bestandsaufnahme ein etwas anderes Bild. An fast allen SPNV-Stationen im Landkreis Germersheim stehen ausreichend dimensionierte B+R-Anlagen zur Verfügung. Lediglich in Germersheim Bhf. und Wörth Bhf. ist ein weiterer Ausbaubedarf (Kategorie B2) vorhanden. Für diese Stationen sind in den nächsten Jahren detaillierte Bedarfsermittlungen und Planungen zur Erweiterung der bestehenden B+R-Anlagen vorzunehmen.

Da die Erhebung im Monat November stattfand, ist mit einer insgesamt höheren maximalen Belegung der B+R-Plätze zu rechnen.

Wertung P+R-Anlagen

P1	P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P2	P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4	Keine P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P5	Keine P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Wertung B+R-Anlagen

B1	B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
B2	B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
B3	B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
B4	Keine B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
B5	Keine B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Tabelle 6: Wertungskategorien der P+R- und B+R-Anlagen



Teilweise sind auch noch veraltete B+R-Anlagen vorhanden, die nicht den aktuellen Anforderungen (siehe Tabelle 5) an sichere Abstellmöglichkeiten entsprechen.

Um die Nutzung der B+R-Anlagen zu erhöhen, müssen sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden, die auch monatlich oder jährlich gebucht werden können. An größeren Bahnhöfen sollte zudem die Kombination der Abstellanlagen mit einer Fahrradstation, die mit Betriebspersonal, Fahrrad-reparatur, Verleih und Lademöglichkeit für Pedelecs ausgestattet ist, geprüft werden.

Hinsichtlich des exakten Ausbau- und Modernisierungsbedarfs sind in den nächsten Jahren detaillierte Bestandsanalysen durchzuführen und ein verbindlicher Maßnahmenkatalog mit den zuständigen Beteiligten abzustimmen und umzusetzen.

Verknüpfungspunkt	P+R		Wertung	B+R		Wertung
	Stellplätze			Stellplätze		
	Angebot	Auslastung		Angebot	Auslastung	
Germersheim, Lingenfelder Straße Süd	126	75%	P1	126	60%	B1
Germersheim, Lingenfelder Straße Nord	20	100%	P2	74	70%	B1
Germersheim, Bahnhof	137	65%	P1	210	95%	B2
Germersheim, Mitte	66	60%	P1	34	75%	B1
Germersheim, Süd/Nolte	45	70%	P1	22	85%	B1
Sondernheim, Bahnhof	46	80%	P2	34	60%	B1
Schaidt, Bahnhof	30	15%	P1	-	-	B4
Wörth, Bahnhof	8	100%	P2	36	100%	B2
Wörth, Hanns-Martin-Schleyer-Straße / Bahnhofstraße	40	90%	P2	-	-	B4
Wörth, Parkhaus am Bahnhof	240	75%	P1	-	-	B4
Wörth, Zügelstraße	-	-	P4	-	-	B4
Wörth, Maximiliansau-West	10	70%	P1	-	-	B4
Bellheim, Bahnhof	83	65%	P1	94	75%	B1
Bellheim, Am Mühlbuckel	21	65%	P1	56	70%	B1
Berg (Pfalz), Bahnhof	9	45%	P1	30	30%	B1
Hagenbach, Bahnhof	16	65%	P1	40	35%	B1
Neuburg am Rhein, Bahnhof	6	35%	P3	30	35%	B1
Jockgrim, Bahnhof	15	40%	P1	56	55%	B1
Rheinzabern, Bahnhof	-	-	P4	34	35%	B1
Rheinzabern, Rappengasse	-	-	P4	10	30%	B1
Rheinzabern, Alte Römerstraße	37	45%	P1	20	30%	B1
Kandel, Bahnhof	43	85%	P1	66	65%	B1
Steinweiler, Bahnhof	20	35%	P1	25	50%	B1
Winden, Bahnhof	102	100%	P2	30	45%	B1
Lingenfeld, Parkplatz Kolpingstraße	7	100%	P2	30	35%	B1
Lingenfeld, Parkplatz Richtung Schlittweg	77	60%	P1	30	65%	B1
Lingenfeld, Parkplatz am Bahnhofsgebäude	13	60%	P1	-	-	B4
Rülzheim, Bahnhof	83	80%	P1	75	60%	B1
Rülzheim, Freizeitzentrum	-	-	P4	38	10%	B1

Tabelle 7: Bewertung der P+R- und B+R-Anlagen

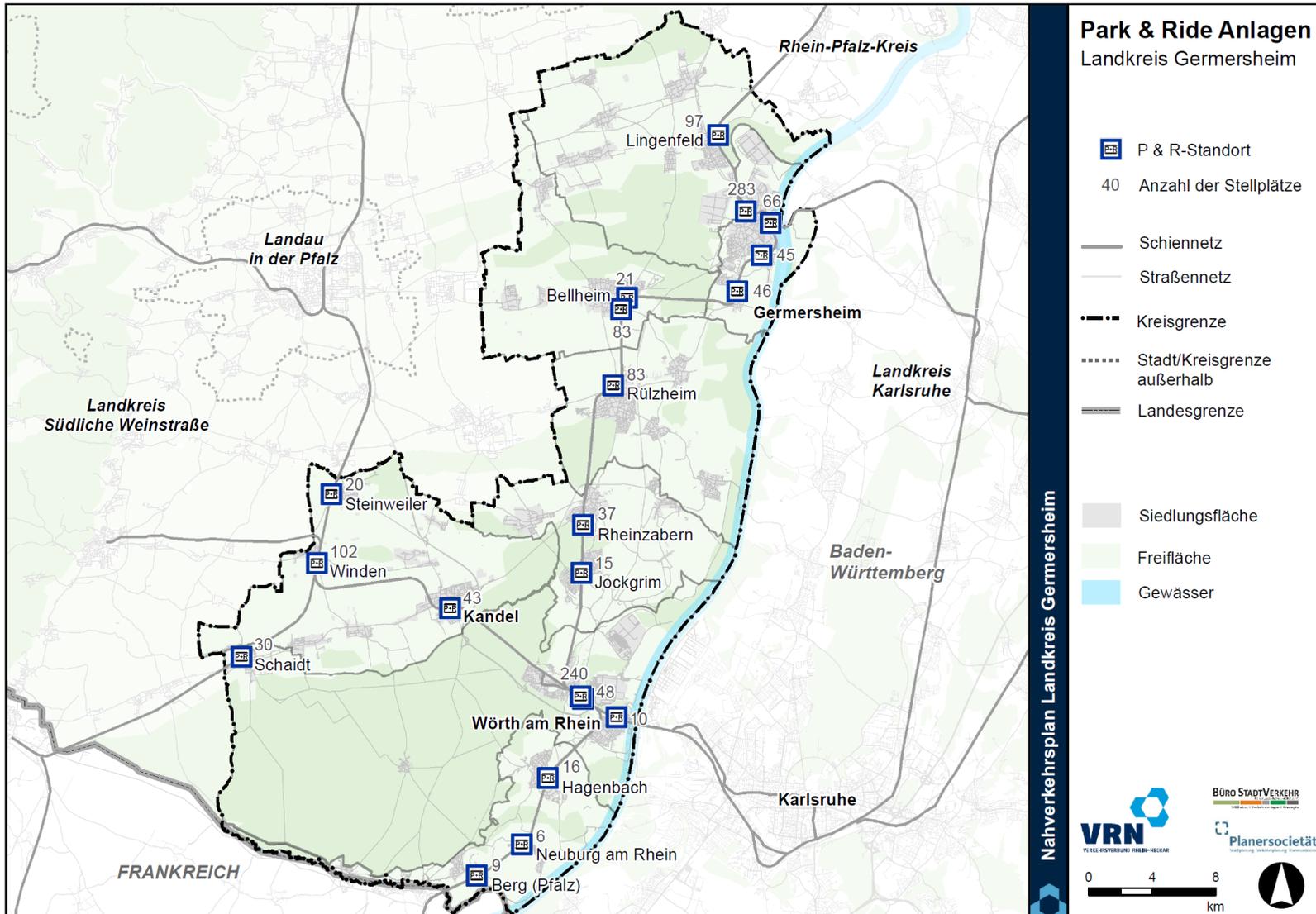


Abbildung 29: P+R-Standorte im Landkreis Germersheim (Stand 11/2016)

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

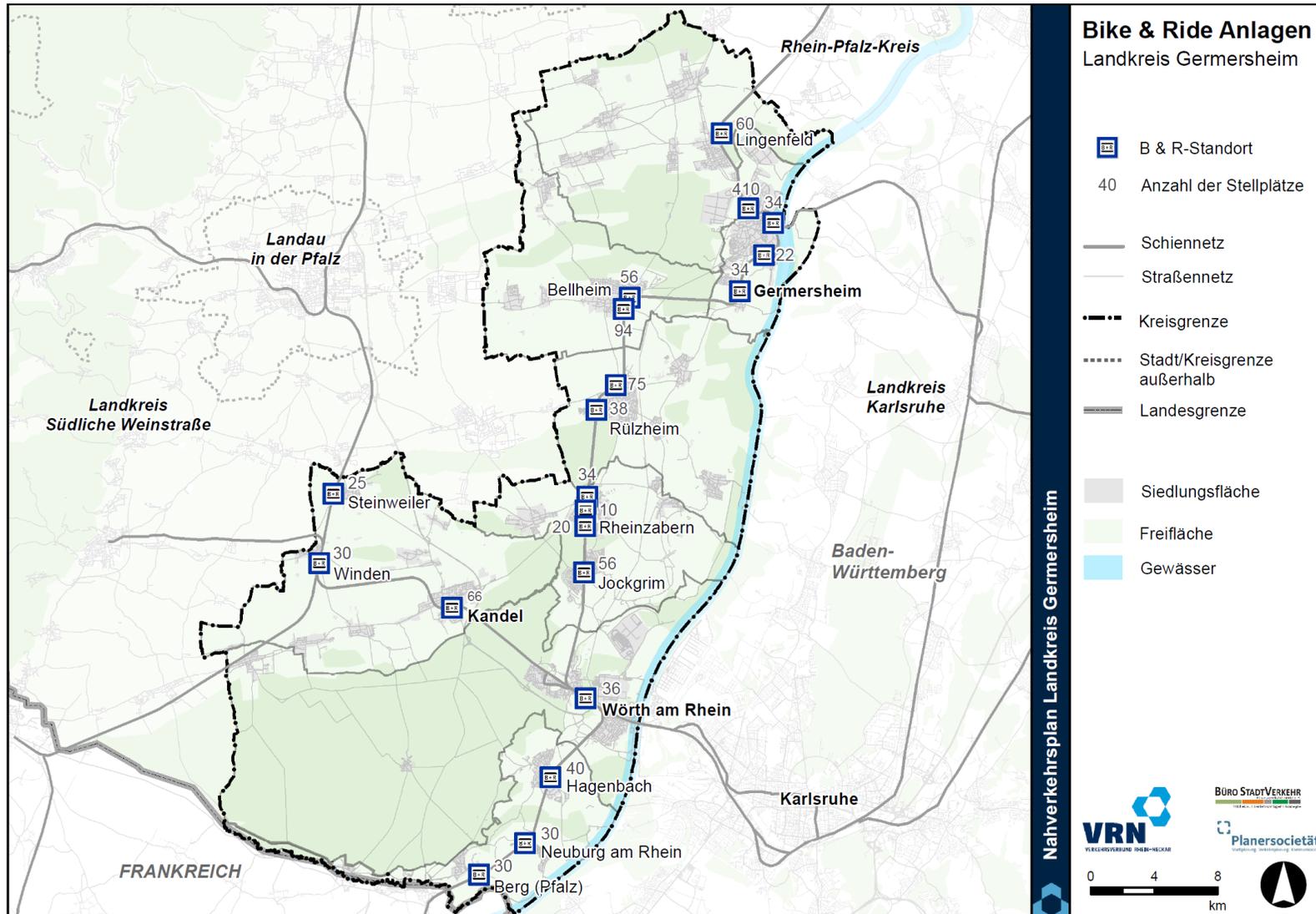


Abbildung 30: B+R-Standorte im Landkreis Germersheim (Stand 11/2016)

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellen Fußgänger vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung zu den Haltestellen.

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

Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden. Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

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

Abbildung 31 zeigt die Handlungsfelder im Fußgänger- und Radverkehr.

Zuwegung Radverkehr

Analog dem Fußgänger stellt auch der Fahrradfahrer vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topographie möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrer, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden.

Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geführt werden.

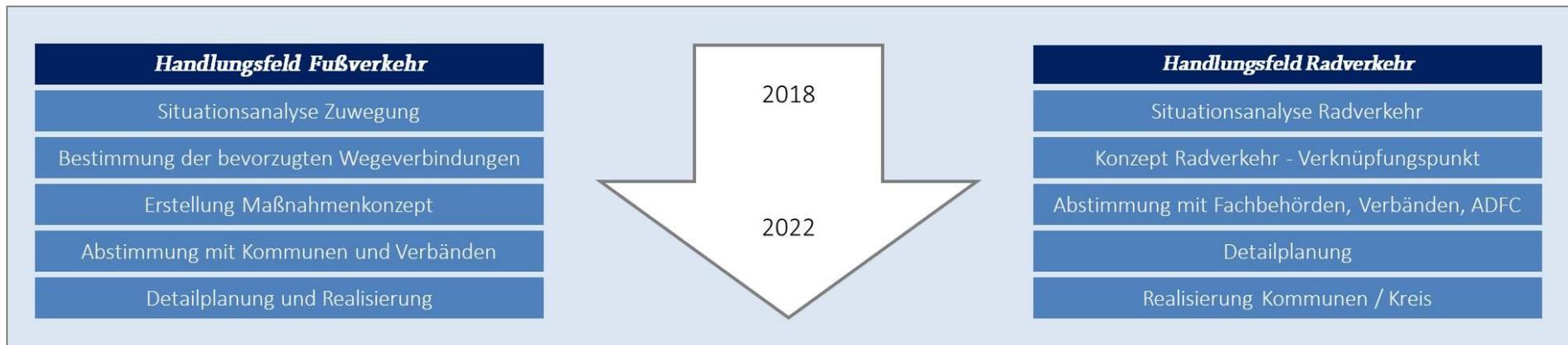


Abbildung 31: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer



5.5. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen.

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

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen zusammenbringt. Dazu sind intelligente, vernetzte und vor allem verkehrsmittelübergreifende Lösungen gefragt.

Kombinierte Angebote aller Verkehrsträger - von Bus und Bahn über Fahrrad, Fußgänger, Leihauto (CarSharing) bis hin zum Mitfahrauto - sind zu etablieren und zu vermarkten. Zusätzlich ist ein hohes Maß an Information, Kommunikation, Organisation und Koordination zwischen den beteiligten Akteuren erforderlich.

Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Das Mobilitätsmanagement teilt sich in zwei Handlungsfelder auf:

- ▶ Kommunales Mobilitätsmanagement
- ▶ Betriebliches Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von PKW (CarSharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates CarSharing) und das örtliche Parkraummanagement in Betracht. Gleichsam ist die Fahrradvermietung auszuweiten.

Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Informationen für spezielle Ziel- und Fokusgruppen runden das Mobilitätsmanagement ab. Es können auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtete Mobilitätsschulungen durchgeführt und Internetplattformen eingerichtet werden. Als Adressaten für Mobilitätsmanagement kommen Betriebe, Schulen, Verbände, Interessensgemeinschaften und Netzwerke in Frage.

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig. Der Landkreis Germersheim und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar beraten, begleiten und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.



Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Um umfassend Alternativen zum MIV aufzuzeigen, wird auch über CarSharing-Angebote, P+R/B+R-Möglichkeiten oder über Mietfahräder informiert. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dient der direkte Dialog mit den Kunden dazu, die Kundenzufriedenheit und -bindung zu erhöhen.

Es wird angestrebt in jedem Landkreis und jeder kreisfreien Stadt mindestens eine Mobilitätszentrale einzurichten. Der VRN hat hierzu eine entsprechende Konzeption mit detaillierten Vorgaben zum Leistungsumfang, zur Schulung und zur Gestaltung der Mobilitätszentralen entwickelt.

Damit sollen Mobilitätszentralen als Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität dienen und einen Beitrag einer klima- und energiebewussten Kommune zur nachhaltigen Mobilität leisten.

Weitere Handlungsfelder sind:

▶ Schulen:

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

▶ Senioren:

Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.

▶ Neubürger:

Sie sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann bspw. ein „Willkommenspaket“ angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz kann durch ein beigelegtes Testangebot erzielt werden.

Der VRN bietet hierzu das „Entdeckerticket“ an. Hiermit wird Zu- und Umzögern ermöglicht, das Verkehrsangebot im gesamten VRN-Verbundgebiet einen vollen Monat zu einem vergünstigten Preis zu nutzen. Im KVV gibt es mit dem Kennenlern-Abo für Neubürger ein vergleichbares Angebot. Wenn man sich als Neubürger für eine Zeitkarte entscheidet, fährt man den ersten Monat kostenlos. Den Freimonat erhält man, wenn man nicht in den letzten sechs Monaten Abonnent des KVV war und die Jahreskarte mindestens 12 Monate nutzt sowie bei der Bestellung seine Neubürgerkarte mit abgibt.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen, und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Analog zu den beschriebenen Vorzügen des Kommunalen Mobilitätsmanagement lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit verbinden.

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

Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen.

Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alternativen zur PKW-Nutzung zu benennen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z. B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist.



Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets (gibt es derzeit nur beim VRN) können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz, die Einrichtung von Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Folgende Schritte sind in der Regel beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchzuführen:

- ▶ Anfertigung eines Betriebssteckbriefs (Name, Branche, Mitarbeiteranzahl etc.)
- ▶ Analyse der verkehrlichen Situation des Unternehmens (IV/ÖV, Parken, räumliche Lage etc.)
- ▶ Wohnstandortanalyse der Mitarbeiter
- ▶ ggf. Befragung der Mitarbeiter zum Verkehrsverhalten
- ▶ ggf. Fuhrpark-Analyse (Anzahl der Firmen- bzw. Dienstwagen) und Ermittlung der dadurch entstehenden Kosten

- ▶ ggf. Berechnung einer CO₂-Bilanz
- ▶ Maßnahmenkonzeption
- ▶ Entwicklung eines Umsetzungsplans

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine beratende, begleitende und koordinierende Funktion. Bei ihm laufen die Vorhaben und Maßnahmen der jeweiligen Betriebe nachrichtlich zusammen, werden dokumentiert, ausgewertet und bei Bedarf übergeordnet kommuniziert.

Die jeweiligen Zuständigkeiten sind entsprechend den vorgesehenen Maßnahmen aufzugliedern. Analysen und Datensammlungen können innerbetrieblich oder von externen Dienstleistern ausgeführt werden. Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Betriebe. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen einzubeziehen.

Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, sind der Landkreis und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

Mögliche Beispiele für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Kreisgebiet existiert eine Reihe von größeren Unternehmen. Gerade hier sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sinnvoll. Für diese ergeben sich zahlreiche Handlungsfelder und Maßnahmen.

Anhand einer individuell erstellten Bedarfsanalyse werden konkrete Maßnahmen entwickelt und kommuniziert. Im Gegensatz zum Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene bietet die betriebliche Zielgruppe den Vorteil einer hohen Verbindlichkeit von Maßnahmen. Diese können leicht umgesetzt werden und ihre Wirkung schnell entfalten. Zu den Lösungsvorschlägen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zählen u. a.:

- ▶ Kostenübernahme / Zuschuss zu Monatskarten des ÖPNV
- ▶ Fahrradabstellanlagen, Duschen, Umkleiden
- ▶ Fußwegeoptimierung
- ▶ Fahrgemeinschaften, CarSharing
- ▶ Heimarbeit, Videokonferenzen

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement, das sich an die Akteure der Wirtschaft und deren Beschäftigte richtet, setzt somit bereits beim Verkehrserzeuger an und nutzt Handlungspotenziale im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

5.6. Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich dahingehend, dass Wege häufiger mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt werden (Abbildung 32). Insbesondere junge Erwachsene in Ballungsräumen, in denen der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, nutzen je nach Situation ein anderes öffentlich zugängliches Verkehrsmittel (multimodal). Hierdurch nimmt auch die emotionale Bindung an den eigenen PKW ab.

Im Vordergrund steht nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Autos als eines von vielen Verkehrsmitteln. Vor diesem Hintergrund bringt der Verkehrsmarkt derzeit eine Vielzahl neuer Angebote hervor. Neben dem inzwischen seit Jahren etablierten klassischen CarSharing entwickeln sich neue, teilweise von den Autokonzernen getragene CarSharing-Systeme, Fahrradvermietsysteme und moderne Mitfahrzentralen auf Basis von sozialen Netzwerken.

Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss der ÖPNV reagieren. Einerseits steht er in Konkurrenz zu den sich neu entwickelnden Verkehrsangeboten, andererseits bildet er aber auch die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot.

Im VRN und KVV gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Verkehrsverhalten nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Die aktuelle Fahrplanauskunft des VRN ist bereits multimodal angelegt.

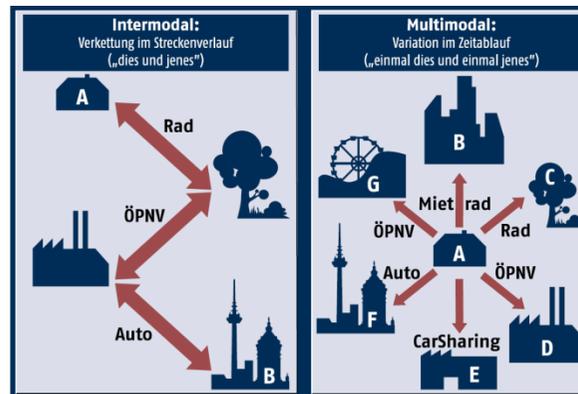


Abbildung 32: Intermodalität - Multimodalität
(nach Röhrleef)

CarSharing

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

Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres CarSharing mit Stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen, um dort dem Kunden einen PKW für den Anschluss an eine Zugreise anbieten zu können. Bei Stadtmobil steht dem gegenüber der flächendeckende Aspekt innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets im Vordergrund.

Aktuell findet sich im Landkreis Germersheim ein CarSharing-Standort am Bahnhof Germersheim (Ford CarSharing). Darüber hinaus gibt es weitere CarSharing-Standorte in Rülzheim am Bahnhof, in der Ortsmitte und im Gewerbegebiet Nord (Ford CarSharing). Außerdem wird durch die CarSharing-Organisation Stadtmobil Karlsruhe am Bahnhof Kandel ein Fahrzeug bereitgestellt.

Es ist zu prüfen, ob im Landkreis Germersheim weitere Standorte eingerichtet werden können. In Teilregionen, in denen eine Ausweitung aus wirtschaftlichen Gründen durch kommerzielle Anbieter nicht realisiert werden kann, sind die Möglichkeiten eines kommunal getragenen CarSharings zu prüfen. Im Landkreis Germersheim bestehende Initiativen für privates CarSharing (z. B. drivy.de) sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.



Fahrradvermietsysteme

Seit 2015 wird in einigen Regionen des VRN das Fahrradvermietsystem VRNnextbike betrieben. Inzwischen bestehen weit über 100 Standorte in insgesamt 10 Städten. Darunter befinden sich auch kleinere Städte wie Bensheim und Bürstadt. Auch im Landkreis Germersheim ist ein weiterer Systemausbau wünschenswert

Ein solches Angebot ist nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern schließt die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start. Für die Funktionsfähigkeit des Systems muss eine ausreichende Anzahl an Verleihstationen bestehen.

Mitfahrzentralen/Car-Pooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt.

Menschen, die ohne diese Angebote einen PKW zur Befriedigung ihrer Mobilitätswünsche benötigen würden, können so auf die Anschaffung eines eigenen PKW ggf. verzichten. Entsprechende Angebote (z. B. flinc, Pendlerportal) sind daher in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren. Gleichzeitig müssen bei den einzugehenden Kooperationen auch die Angebote des ÖPNV als Fahrtalternative in die Mitfahrssysteme einbezogen werden.



6. Umsetzung

6.1. Maßnahmenkonzept

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind in zwei Kategorien aufgeteilt: angebotsseitige und investive Vorhaben. Die Kreisgremien sind im weiteren Verlauf regelmäßig über den Stand der Umsetzung zu informieren.

6.2. Angebotsseitige Maßnahmen

Die folgende Tabelle 8 enthält die im Rahmen von Prüfaufträgen vorgesehenen angebotsseitigen Maßnahmen. Hierbei wird im Busverkehr vor allem das Ziel verfolgt, eine möglichst hohe Ausschöpfung vorhandener Potenziale im Grundnetz zu erreichen.

Die Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Hierbei sind auch eine Optimierung der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Busverkehr sowie konzeptionelle Anpassungen auf Grund veränderter Rahmenbedingungen (z. B. neue SPNV-Konzepte, veränderte Schulanfangs- und -endzeiten) sicherzustellen.

<i>Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen im Landkreis Germersheim</i>					
Strecke	Linie	Betriebsleistung			Kosten (Grobschätzung)
		Montag - Freitag	Samstag	Sonntag	1.000 €/Jahr
		km/Jahr	km/Jahr	km/Jahr	
Bad Bergzabern - Dierbach - Niederotterbach - Kandel - (Wörth)	547	+/- 0	8.700	9.000	62
Kandel - Scheibhardt - Berg - Wörth	549	+/- 0	-59.000	-	-207
Landau - Bellheim - Hördt - Neupotz - Leimersheim	551	121.000	11.500	5.600	483
Hördt - Rülzheim - Kuhardt - Leimersheim - Neupotz - Rheinzabern	552	-110.000	-10.500	-5.000	-439
(Landau) - Herxheim - Rheinzabern	555	45.000	3.700	3.800	184
Summe		56.000	-45.600	13.400	83

Tabelle 8: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen

Die in der Tabelle aufgeführten Kosten basieren auf einem aus den vorangegangenen Ausschreibungsverfahren ermittelten Durchschnittswert (3,50 €/km).

Bei den aufgeführten Werten handelt es sich um die anteiligen Betriebsleistungen und Kosten für den Landkreis Germersheim.



6.3. Investive Maßnahmen

Der Investitionsbedarf, um die Ziele der Barrierefreiheit im Landkreis umzusetzen, wird hoch sein. Die Höhe der Kosten ist abhängig von den örtlichen Begebenheiten. Aussagen hierzu können an dieser Stelle nicht getroffen werden, sie sind individuell zu kalkulieren.

Weitere Investitionen werden bei der Verbesserung der Verknüpfungsanlagen P+R/B+R sowie im Bereich der Zuwegung zu diesen Anlagen erforderlich. Hier können jedoch noch keine detaillierten Kosten genannt werden, da zunächst ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für jeden Standort zu erstellen ist. Bei der baulichen Umsetzung ist eine Förderung durch das Land möglich (L FAG/LVFGKom).

Für die jeweiligen Maßnahmen sind detaillierte Zeitpläne zu entwickeln und die notwendigen Schritte zu deren Umsetzung zu formulieren.

6.4. Vergabe/Linienbündelung

Die Buslinien im Landkreis Gernersheim sind flächendeckend zu drei Linienbündeln zusammengefasst (siehe Tabelle 9). Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Sicherstellung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG. Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept bildet die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

Bündel	Aufgaben-träger	Nächste Vergabe	Linien
Germersheim	Landkreis Gernersheim	13.12.2020	546; 547; 548; 549; 550; 552; 554; 555; 556; 557; 558, 559; 590; 592; 593; 594; 595, 596; 598; 599
Neustadt	Stadt Neustadt a. d. Wstr.	11.12.2022	507; 509
Rheinpfalz	Rhein-Pfalz-Kreis	14.06.2025	572

Tabelle 9: Linienbündel im Landkreis Gernersheim

6.5. Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Zur Daseinsvorsorge gehört deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes auch die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot.

Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- ▶ Fahrzeugqualität
- ▶ Vertrieb
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Betriebsqualität
- ▶ Haltestellenausstattung

Die ÖPNV-Aufgabenträger im VRN haben sich vor diesem Hintergrund auf einen Mindestkatalog an qualitativen Anforderungen an die Busverkehrsleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geeinigt. Diese Mindestanforderungen sind in der Anlage „Qualitätsanforderungen“ zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Daher ist im gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar, ergänzend zu den Qualitätsstandards, ein dazugehöriges Sanktionssystem festgelegt. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.



7. Aufstellungsverfahren

Ein Konzept in der Größenordnung eines Nahverkehrsplans ist nur umzusetzen, wenn sich alle Partner in die Gestaltung einbringen. Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte daher im Rahmen eines transparenten und partizipativen Prozesses mit einer kontinuierlichen Beteiligung und Abstimmung der Akteure des Verfahrens (insbesondere den kreisangehörigen Städten und Verkehrsunternehmen) sowie Politikerinnen und Politiker und Bürgerinnen und Bürgern. Das gewählte Verfahren soll sicherstellen, dass auch die Bevölkerung des Landkreises an der Entwicklung eines zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehrs mitwirken, kontinuierlich teilhaben und ihre Anregungen und Ideen zur Entwicklung des ÖPNV in den Prozess aufgenommen werden können.

Hierzu wurde die Maßnahmenkonzeption im Beteiligungsverfahren in dem von der Kreisverwaltung eingerichteten Arbeitskreis Nahverkehrsplan vorgestellt. Es folgten Erörterungen im Kreisausschuss des Landkreises (26.06.2017) und im „Runden Tisch ÖPNV“ (05.07.2017) mit Vertretern der Behörden, der Kreisverwaltung, Vertretern von Verkehrsinstituten, Vertretern des KVV sowie des ZSPNV und den Fraktionsvorsitzenden aus dem Kreistag des Landkreises Germersheim. Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Beiträge wurden protokolliert und auch teilweise schon während den Veranstaltungen beantwortet. Die Beiträge wurden geprüft, bewertet und sind bei positivem Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt das Bearbeitungsergebnis aller Arbeitsschritte dar. Hiermit hat sich der Landkreis einen Handlungsrahmen gegeben, der Zukunftsfelder betrachtet und eine Vielzahl hieraus abgeleiteter Maßnahmen definiert, um die Zukunftsaufgaben bewältigen zu können.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde im Ausschuss Wirtschaft und Verkehr sowie im Kreisausschuss vorgestellt.

Während des Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite des Landkreises Germersheim eingestellt, so dass alle Bürger im Internet ihre Anmerkungen und Hinweise einbringen konnten.

Die in das förmliche Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind im Anhang aufgelistet. Hier werden auch die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens aufgeführt.



8. Anhang

1. **Liniensteckbriefe Ist**
2. **Liniensteckbriefe Zielkonzept**
3. **Anforderungsprofil**
4. **Ergebnis des Beteiligungsverfahrens**
5. **Standard für Haltestellenschilder im VRN**
6. **Haltestellenkategorisierung**



1. Liniensteckbriefe Ist-Zustand

Anlage siehe CD

2. Liniensteckbriefe Zielkonzept

Anlage siehe CD



3. 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 Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde ein Anforderungsprofil für den Landkreis Germersheim formuliert. Es wurde mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. In einigen Bereichen zeigt sich, dass Festlegungen unverändert übernommen werden konnten. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugstandards, die zwecks Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen eine verbundweite Gültigkeit besitzen müssen und dementsprechend im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar festgelegt sind. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden angepasst.

Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile einzuhalten.

Siedlungs- und Gewerbeflächen gelten als erschlossen, wenn die Fußwege zu den Haltestellen bestimmte Werte nicht überschreiten. Für den Landkreis Germersheim gelten Bereiche als erschlossen, wenn ein Einzugsbereich der Bushaltestellen von 400 m nicht überschritten wird. Um die Bahnhöfe herum gilt ein Haltestelleneinzugsbereich von 600 m als gut, ein Einzugsbereich von 1.000 m noch als ausreichend.

Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum 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.

Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle A3.1 dargestellt.

Auf den Achsen des Grundnetzes soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen - auch an Wochenenden und im Spätverkehr.

In der Schwachverkehrszeit (sonntags und nach 20 Uhr) können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass eine ausreichende Beförderungskapazität stets zur Verfügung steht.



Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt.

Entsprechende Angebote fallen bezüglich 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 und des Kreises zu begrüßen.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die Mindestbedienstungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 2) legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

	Mo - Fr					Sa		So/Fe	
	Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
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 - 22:00
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*	120-Min-Takt	08:00 - 22:00
Grundnetz Region	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	06:00 - 20:00	Bedarfsorientiert	Mind. 3 Fahrtenpaare	08:00 - 14:00	-	-
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahrtenpaare/Woche	-	-	08:00 - 20:00	08:00 - 18:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 - 20:00	06:00 - 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Schülerverkehr	bedarfsorientiert	-	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	-	-	-	-

* auch in der Nacht von Fr. auf Sa.

HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo - Fr)

NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo - Fr sowie Sa während der Geschäftszeiten)

SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Tabelle A 3.1: Bedienungsstandards



Infrastrukturstandards

Haltestellen

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

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

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden.

Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle A 3.2.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten.

Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Halte sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausstattung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausstattung zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

In der Regel ist das Verkehrsunternehmen für die ordnungsgemäße Beschilderung der Haltestellen verantwortlich.

Diese muss folgenden Mindestanforderungen entsprechen:

- ▶ Haltestellenzeichen 224 nach § 42 StVO
- ▶ Haltestellenbezeichnung
- ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- ▶ aktuelles VRN-Logo
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan an relevanten Umsteigestationen mindestens in DIN A4
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch

- ▶ Nach Möglichkeit ist ein Wechselsystem mit Einzelelementen sowie einer Bodenmontage mit Bodenhülse zu verwenden.

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahrten samt einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 6.

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

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 festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen.

Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B dienen als Verstärkerleistung im Ausbildungsverkehr. Fahrzeuge der Kategorie A müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z. B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige).

Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Die jeweils aktuelle Version ist auf der Homepage des VRN unter www.vrn.de zu finden.

X erforderlich / in der Regel
 (X) nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen
 * Stadtbahn Karlsruhe im Landkreis Germersheim

Merkmal	Station / Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn / Meterspurenbahn			Bus				flexible Bedienungsformen
	Regional-Express	Regional- / S-Bahn / Stadtbahn *	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	
					Bus / SPNV	Bus / Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus / Bus (geringe 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 (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			X	X	X	X	X	X	X	X
dynamische Fahrgastinformation	X	X	(X)	(X)	X	X	X	(X)	(X)	
Lautsprecher	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			
Uhr	X	(X)			(X)		(X)			
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)
Linienetzplan	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Tarifinformation	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Umgebungs- / Ortsplan	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	
Wegleitsystem	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	X
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	30	30	30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Service										
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
Gepäckschließfächer	X									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	X	X	X	(X)			
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-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)				
Fahrradvermietsystem	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			

Tabelle A 3.2: Standards der Haltestellenausstattung



4. Ergebnis des Beteiligungsverfahrens

Die Anregungen werden nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens aufgenommen.

5. Standard für Haltestellenschilder im VRN

1. Ziele

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

2. 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 Verkehrschildern 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.

- 2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 2.2 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.

- 2.3 **Aktuelles** Verbundlogo des VRN in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens und Verbundlogo des KVV in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens.
- 2.4 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. 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.
- 2.5 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 Haltestellename, 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 60mm hoch sein.
- 2.6 Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Li-

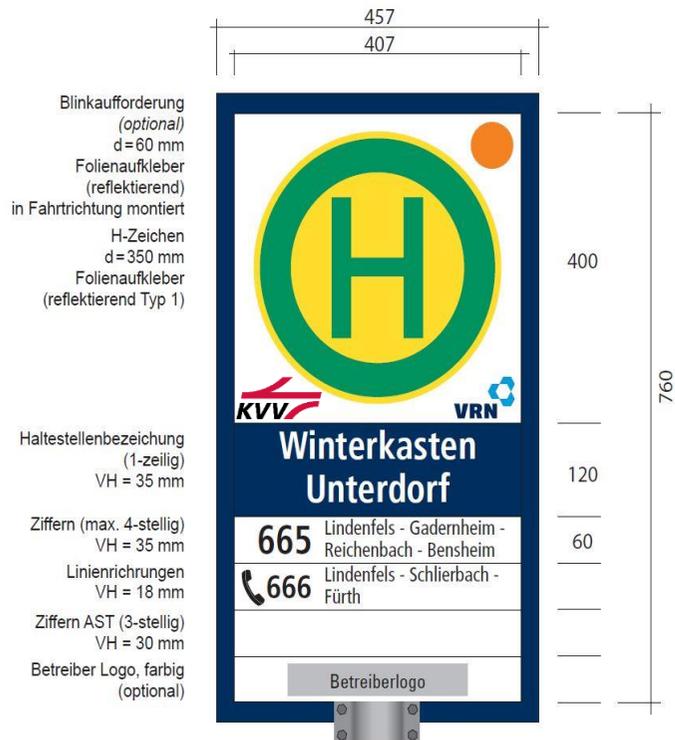
nienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.

- 2.7 Auf dem abschließenden unteren Einschublech 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.
- 2.8 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.
- 2.9 Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.10 Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.11 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 werden 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.



1.1 Wechselschildsystem (Standard)

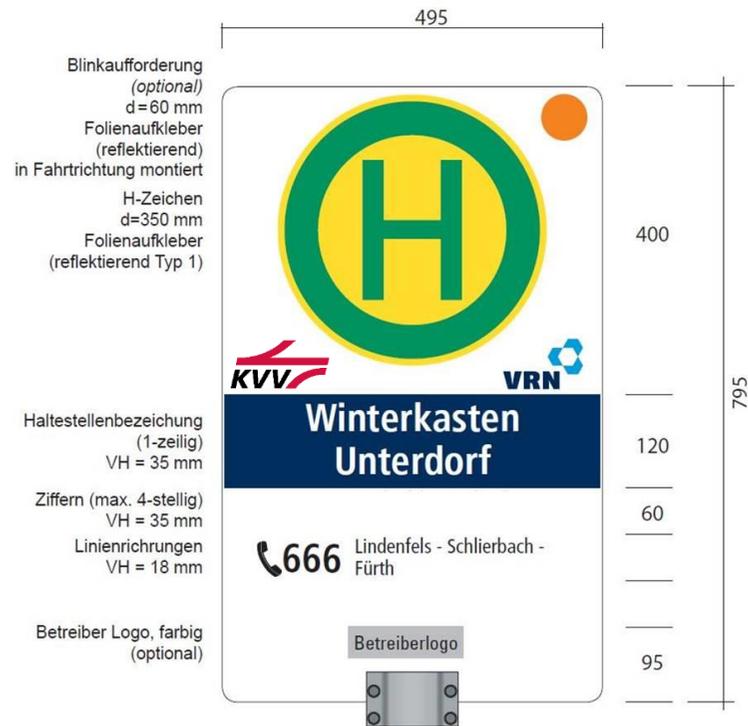
1.2 Wechselschildsystem (Standard)



- FARBANGABEN**
- Rahmenkonstruktion/Mast: RAL 5013 Kobaltblau
 - Schildeneinheiten: RAL 5013 Kobaltblau, RAL 9006 Verkehrsweiß
 - H-Zeichen: Folienaufkleber refl. Typ RA1/C
 - Blinkaufforderung: Folienaufkleber refl. Oralite 5600E-035 Orange
 - Schriftfarbe: RAL 9005 Tiefschwarz
 - Logo VRN: RAL 5013 Kobaltblau, RAL 5012 Lichtblau
- SCHRIFTART**
- Frutiger 57 Condensed
 - Frutiger 67 Bold Condensed
- BESCHRIFTUNG**
- Siebdruck
- MASSTAB**
- 1:10 in DIN A4
- Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen:**
- | | |
|---------------|------------|
| Hauptbahnhof: | Hbf |
| Bahnhof: | Bf. |
|straße: |str. |
|-Straße |-Str. |
- (weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)



2.1 Kompaktschild (Ausnahme)

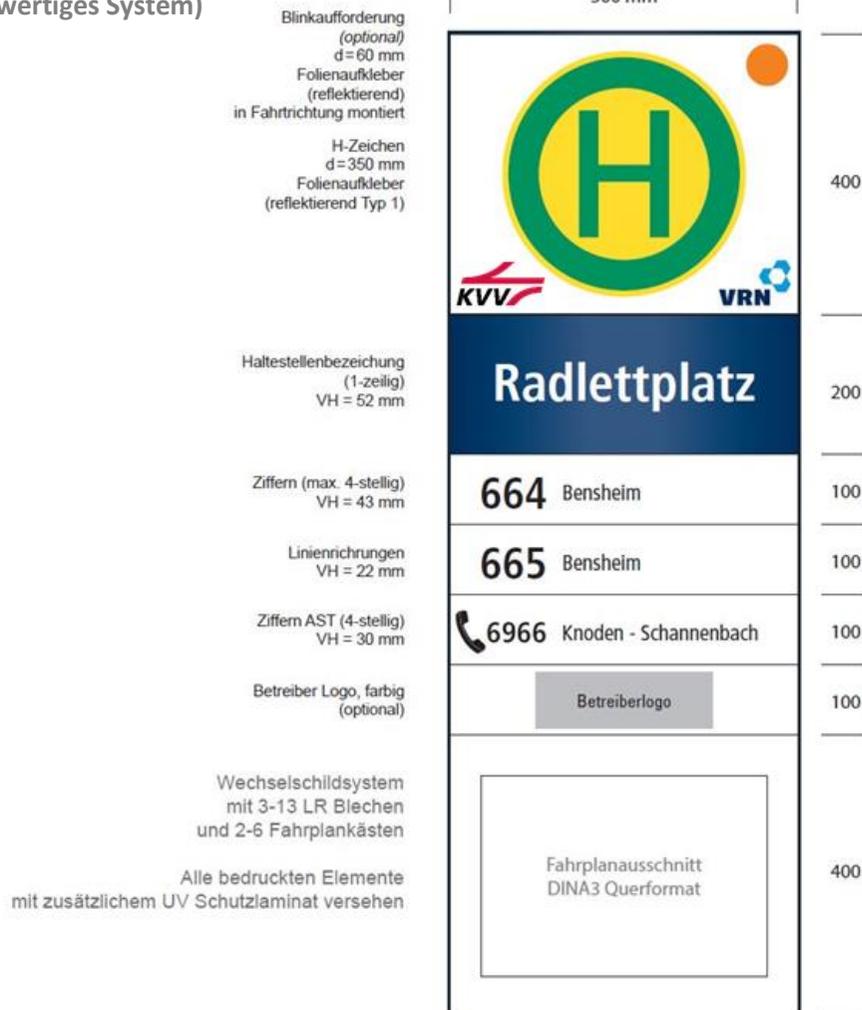


3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)





3.2 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)



3. Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

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



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



- 3.6 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.
- 3.7 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.

4. Namenskonvention

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

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

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z. B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt.



Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit.

Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

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

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in 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 Haltestellennamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z. B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z. B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

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

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

Table A 5.1: Liste einheitlicher Abkürzungen für Haltestellenschilder im VRN

6. Haltestellenkategorisierung

Ausgehend von einer Bestandsaufnahme, die im Rahmen der Erstellung der Nahverkehrspläne durchgeführt wurde und kontinuierlich fortgeschrieben wird, erfolgt eine Kategorisierung der Bushaltestellen nach einer VRN-weit einheitlichen Systematik (Abbildung A6.1). In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis ein. Diese Vorschläge werden mit den jeweils Verantwortlichen abgestimmt. Die Parameter sind im Folgenden kurz dargestellt.

Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr (Ein- und Aussteiger pro Tag):

- ▶ Klasse 1: > 500
- ▶ Klasse 2: > 100 bis 500
- ▶ Klasse 3: > 50 bis 100
- ▶ Klasse 4: > 20 bis 50
- ▶ Klasse 5: bis 20

Die Fahrgastzahlen sind das wichtigste Kriterium für eine Haltestellenkategorisierung. Je höher die Anzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Bushaltestelle im ÖPNV-Netz. Hohe Fahrgastzahlen werden auch an großen Umsteigeknoten (Bahnhöfe) erreicht.

Zu beachten ist, dass Fahrgäste im Ausbildungsverkehr (an Schultagen) nicht berücksichtigt werden, da für die Kategorisierung in etwa gleichmäßig hohe Ein- und Aussteigerzahlen über das gesamte Jahr hinweg relevant sind (Jedermannverkehr).

Lage im Ort:

- ▶ Klasse 1: dicht bebauter Ortskern bzw. einzige Bushaltestelle im Ort(steil)
- ▶ Klasse 2: innerhalb geschlossener Ortschaft, außerhalb dicht bebauten Ortskern
- ▶ Klasse 3: Gewerbe-/Industriegebiet
- ▶ Klasse 4: Ortsrandlage (Bushaltestelle mit nur teilweise bebautem Einzugsradius)
- ▶ Klasse 5: außerhalb geschlossener Ortschaften, Einzelhöfe/-häuser

Durch die Einstufung der Lage einer Bushaltestelle wird den im Einzugsradius potentiellen ÖPNV-Nutzern Rechnung getragen. Je höher die Klasse, desto höher ist im Regelfall die mögliche Nutzung sowie die Bedeutung der Bushaltestelle.

Netzhierarchie:

- ▶ Klasse 1: Grundnetz 1. Ordnung
- ▶ Klasse 2: Grundnetz 2. Ordnung
- ▶ Klasse E_A: Ergänzungsnetz Ausbildung (RNK: nachfrageorientiertes Angebot)
- ▶ Klasse E_G: Ergänzungsnetz Grundversorgung und Grundnetz Region

Die Netzklassen werden größtenteils durch den jeweils aktuellen Nahverkehrsplan festgelegt. Bushaltestellen höherer Netzklassen werden regelmäßig bzw. häufiger bedient als Bushaltestellen niedrigerer Klassen. Je höherwertiger das ÖPNV-Angebot an einer Bushaltestelle, desto sinnvoller ist im Regelfall der barrierefreie Ausbau.

Umsteigemöglichkeiten:

- ▶ Bus <> Schienenpersonenfernverkehr
- ▶ Bus <> Schienenpersonennahverkehr
- ▶ Bus <> Bus

Je höher die Wertigkeit des Umsteigeknotens, desto eher sollte ein barrierefreier Ausbau in Betracht gezogen werden.

Relevante Einrichtungen im Umkreis von 200 m der Haltestelle:

Krankenhäuser, Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Arzt Häuser, Verwaltungen, zentrenrelevanter Einzelhandel, touristische Ziele, Friedhöfe usw.

Besucherstarke Einrichtungen im Umfeld einer Bushaltestelle erhöhen im Regelfall die Nutzung und somit die Bedeutung einer Bushaltestelle. Bei bestimmten Einrichtungen ist ein barrierefreier Ausbau sinnvoll.

Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sollten vier Kategorien sein:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau
(begründete Ausnahme im Nahverkehrsplan)

Zu den Ausnahmetatbeständen zählen jene Bushaltestellen, die nur im Ausbildungsverkehr bedient werden oder in Lage 5 liegen. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Bushaltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss.

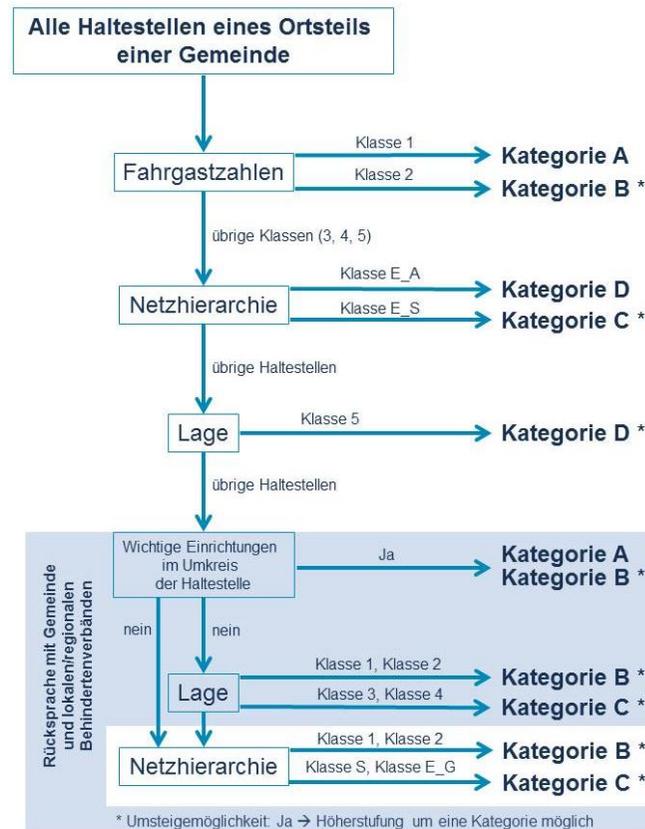


Bild A 6.1: Vorgehen zur Haltestellenkategorisierung

Hierzu zählen beispielsweise Bushaltestellen in engen (Seiten-/ Wohn-)Straßen, die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß der Richtlinien oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Bushaltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6 % aufweisen. Diese Bushaltestellen sind unabhängig von ihrem jeweiligen Kategorisierungsergebnis in die Kategorie D einzugruppieren. Sollte ein langfristiger Bestand der Bushaltestelle, z. B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Liniennetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden.

Ergibt sich bei Prüfung der einzelnen Parameter, dass eine eindeutige Zuordnung in genau eine Kategorie nicht möglich ist, ist eine Abwägung unter Berücksichtigung von Lage und Netzkategorie zu empfehlen.

Die Ergebnisse der Haltestellenkategorisierung für den Landkreis Germersheim sind der nachstehenden Tabelle A 6.1 und Bild A 6.2 zu entnehmen.

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
1.	Wörth/Rhein, Dorschbergstraße	*
2.	Ottersheim/Ld., Kirche	*
3.	Bellheim, Robert-Koch-Straße	*
4.	Sondernheim, Rathaus	A
5.	Kandel, Krankenhaus	A
6.	Bellheim, Löwen-Apotheke	A
7.	Zeiskam, Bahnhof	A
8.	Germersheim, Krankenhaus	A
9.	Germersheim, Stadthalle	A
10.	Rülzheim Schulzentrum	A
11.	Bellheim, Bahnhof	A
12.	Rülzheim Bahnhof	A
13.	Kandel, Bahnhof	A
14.	Germersheim, Bahnhof	A
15.	Lingenfeld, Bahnhof	A
16.	Germersheim, Universität	A
17.	Leimersheim, Festplatz	B
18.	Wörth/Rhein, Wasserturm	B
19.	Maximiliansau, Kehle	B
20.	Maximiliansau, Denkmal	B
21.	Büchelberg, Rathaus	B

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
22.	Scheibenhardt, Rathaus	B
23.	Hagenbach, Abzw. Bahnhof	B
24.	Wörth/Rhein, Rathaus	B
25.	Knittelsheim, Ort	B
26.	Bellheim, Obermühlstraße	B
27.	Bellheim, Schulzentrum	B
28.	Bellheim, Zeppelinstraße	B
29.	Hördt, Rathaus	B
30.	Germersheim, Wasserturm	B
31.	Kandel, Saarstraße	B
32.	Freckenfeld, Schule	B
33.	Schaidt, Rathaus	B
34.	Lustadt, Firma Lehr	B
35.	Lustadt, Siedlung	B
36.	Lustadt, Linde	B
37.	Lustadt, Rathaus	B
38.	Westheim, Rathaus	B
39.	Lingenfeld, Denkmal	B
40.	Lingenfeld, Siedlung	B
41.	Lingenfeld, Kirche	B
42.	Kandel, Rathaus	B

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
43.	Sondernheim, Scherer	B
44.	Bellheim, Feuerwehr	B
45.	Rülzheim Central	B
46.	Rülzheim Friedhof	B
47.	Kuhardt, Ortsmitte	B
48.	Neupotz, Mitte	B
49.	Rülzheim Gutenbergstraße	B
50.	Rheinzabern, Sparkasse	B
51.	Rheinzabern, Safrangarten	B
52.	Hatzenbühl, Feuerwehrhaus	B
53.	Erlenbach (Kandel), Schule	B
54.	Kandel, Friedhof	B
55.	Sondernheim, Willi-Götting-Straße	B
56.	Schaidt, Kindergarten	B
57.	Bellheim, Schwimmpark	B
58.	Berg (Pfalz), Zollhaus	B
59.	Berg, Bahnhof	B
60.	Kandel, Lauterburger Straße	B
61.	Wörth/Rhein, Berufsschule	B
62.	Kandel, Zeppelinstraße	B
63.	Schaidt, Unterdorf	B

* = Haltestelle bereits ausgebaut



<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
64.	Freckenfeld, Unterdorf	B
65.	Kandel, Schulzentrum	B
66.	Wörth/Rhein, Schulstraße	B
67.	Wörth/Rhein, Ottstraße	B
68.	Bellheim, Spiegelbachpark	B
69.	Kandel, Grundschule	B
70.	Minderslachen, Industriestraße	B
71.	Schwegenheim, Oberer Waldacker	B
72.	Rülzheim Hördter Straße	B
73.	Lingenfeld, Schulzentrum	B
74.	Rülzheim Römerstraße	B
75.	Kuhardt, Römerstraße	B
76.	Jockgrim, Bürgerpark	B
77.	Minderslachen, Brehmstraße	B
78.	Wörth/Rhein, Hallenbad	B
79.	Germersheim, Straßen-Museum	B
80.	Germersheim, Römerweg	B
81.	Bellheim, Rülzheimer Straße	B
82.	Rheinzabern, Bahnhof	B
83.	Wörth/Rhein, Bahnhof	B
84.	Berg (Pfalz), Sparkasse	B

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
85.	Hagenbach, Barbarossaplatz	B
86.	Maximiliansau, Röntgenstraße	B
87.	Hagenbach, Friedhofstraße	B
88.	Hagenbach , L540/Allee	B
89.	Neuburg/Rhein, Bürgerhaus	B
90.	Maximiliansau, Kath. Pfarramt	B
91.	Berg/Pf., Lukasstraße	B
92.	Freisbach, Sportplatz	B
93.	Freisbach, Domherrenplatz	B
94.	Lingenfeld, Rathaus	B
95.	Weingarten, Kirche	B
96.	Schwegenheim, Scherrngasse	B
97.	Schwegenheim, Lindenplatz	B
98.	Weingarten, Hauptstraße	B
99.	Minfeld, Schule	B
100.	Germersheim, August-Keiler- Straße/Frühlingstraße	B
101.	Am Sportplatz	B
102.	Germersheim, Konrad-Adenauer- Straße/Leipziger Straße	B
103.	Germersheim, Daimler AG Tor 1	C

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
104.	Vollmersweiler, Ort	C
105.	Westheim, Kerweplatz	C
106.	Maximiliansau, E-Werk	C
107.	Neulauterburg, Ort	C
108.	Berg (Pfalz), Feuerwehrhaus	C
109.	Ottersheim/Ld., Riethstraße	C
110.	Hördt, Bellheimer Straße	C
111.	Kandel, Pfälzer Hof	C
112.	Minfeld, Holzgasse	C
113.	Erlenbach (Kandel), Raiffeisen	C
114.	Minfeld, Abzw. Winden	C
115.	Lustadt, Pfalz	C
116.	Leimersheim, Mühle	C
117.	Minderslachen, Discoplex	C
118.	Kandel, West	C
119.	Rheinzabern, Teeuwen	C
120.	Zeiskam, Sporthalle	C
121.	Hördt, Am Hausberg	C
122.	Hatzenbühl, Maxstraße	C
123.	Schaidt, Gasth. Alter Bahnhof	C
124.	Freckenfeld, Denkmal	C

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
125.	Neupotz, Weidfeld	C
126.	Neupotz, Hardtwald	C
127.	Zeiskam, Raiffeisenstraße	C
128.	Schaidt, Feuerwehr	C
129.	Maximiliansau, Eisenbahnstraße	C
130.	Schaidt, Oberdorf	C
131.	Westheim, Sängenheim	C
132.	Zeiskam, Feuerwehr	C
133.	Bellheim Lordplatz	C
134.	Lustadt, Schule	C
135.	Wörth/Rhein, Oberwald Süd	C
136.	Wörth/Rhein, Oberwald Mitte	C
137.	Wörth/Rhein, Oberwald Nord	C
138.	Sondernheim, Maiblumenstraße	C
139.	Hatzenbühl, Im Gereut	C
140.	Neuburg/Rhein, Kehlstraße	C
141.	Neuburg, Bahnhof	C
142.	Hagenbach, Industriestraße	C
143.	Vollmersweiler, Neumühle	C
144.	Weingarten, Grundschule	C
145.	Weingarten, Schirlingsgarten	C

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
146.	Leimersheim, Seelhof	C
147.	Germersheim, US-Depot	D
148.	Minfeld, Welschhof	D
149.	Winden, Schwanen	D
150.	Winden, Abzw. Bahnhof	D
151.	Wörth/Rhein, Silcherstraße	D
152.	Wörth/Rhein, Richard-Wagner-Straße	D
153.	Steinweiler, Rathaus	D
154.	Hördt, Wörthstraße	D
155.	Erlenbach (Kandel), Feuerwehr	D
156.	Hatzenbühl, Kirchstraße	D
157.	Jockgrim, Maximilianstraße	D
158.	Wörth/Rhein, Daimler	D
159.	Bellheim, Senioren-Zentrum	D
160.	Bellheim, Am Hasenspiel	D
161.	Ottersheim/Ld., Schule	D
162.	Rheinzabern, Siedlung	D
163.	Kandel, Wasserturm	D
164.	Steinweiler, Brotäckerstraße	D
165.	Jockgrim, Trifelsstraße	D
166.	Jockgrim, Kiga	D

<i>Haltestellenkategorisierung Landkreis Germersheim</i>		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
167.	Jockgrim, Marienstraße	D
168.	Rheinzabern, Schulzentrum	D
169.	Hatzenbühl, Lindenstraße	D
170.	Kandel, Nansenstraße	D
171.	Winden, Sportplatz	D
172.	Winden, Kirchstraße	D
173.	Knittelsheim, Ottostraße	D
174.	Knittelsheim, Dorfgemeinschaftshaus	D
175.	Schaidt, Bahnhof	D
176.	Rheinzabern, Alte Römerstraße	D
177.	Rheinzabern, Rappengasse	D

*Tabelle A 6.1: Haltestellenkategorisierung
im Landkreis Germersheim*

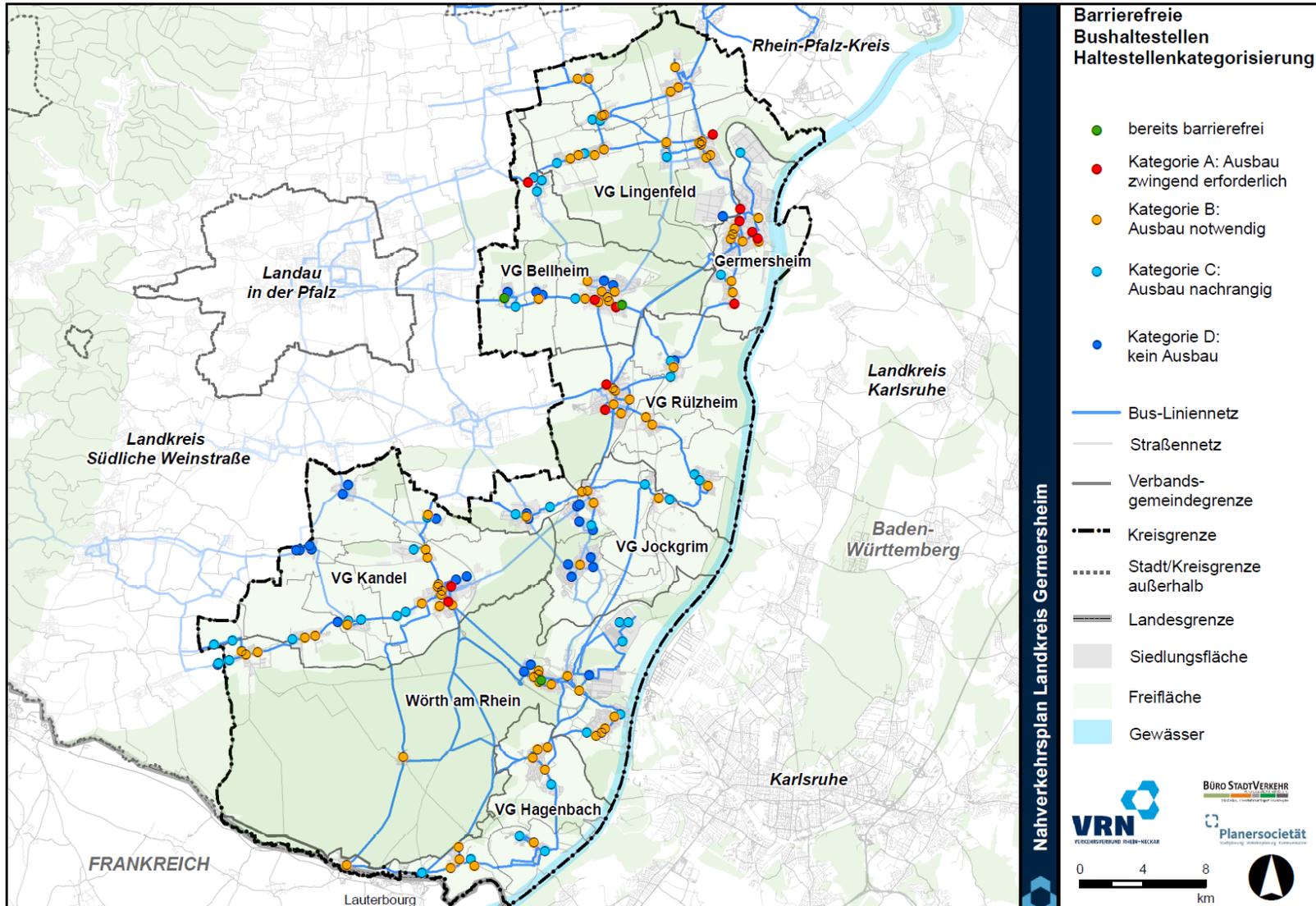


Bild A 6.2: Barrierefreie Bushaltestellen im Landkreis Germersheim, Haltestellenkategorisierung



Impressum

Herausgeber:

Landkreis Germersheim
Luitpoldplatz 1 • 76726 Germersheim
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)
B1, 3-5 • 68159 Mannheim

Verantwortlich für den Inhalt:

Der Kreistag des Landkreises Germersheim
Volkhard Malik, Geschäftsführer VRN GmbH
Beschlossen durch den
Kreistag des Landkreises Germersheim:
Tag. Monat. Jahr

Gestaltung / Druckvorstufe:

N. N.

Druck:

N. N.

Konzeption und Karten:

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 • 40721 Hilden

Projektbearbeitung:

Jean-Marc Stuhm
Michael Kopp
Dr.-Ing. Jie Zhang
Sebastian Schulz
Katharina Oppenberg
Céline Gettmann
Michaela Roudbar-Latteier

Landkreis Germersheim
Luitpoldplatz 1 • 76726 Germersheim
FB 31 Landesplanung, ÖPNV

Projektbearbeitung:

Petra Gerstner-Seeber

Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

Projektbearbeitung:

Gernot Steinberg
Julian Scheer
Rolf Alexander

VRN GmbH
Abteilung Planung
B1, 3-5 • 68159 Mannheim

Projektbearbeitung:

Markus Heeren
Marco Remy

