



# *Nahverkehrsplan Stadt Neustadt an der Weinstraße*

**Entwurf**

**Stand 06.05.2020**



*Nahverkehrsplan  
Stadt Neustadt  
an der Weinstraße  
2020*





<b>1. Einleitung .....</b>	<b>6</b>	<b>5. Angebotskonzeption .....</b>	<b>33</b>
<b>2. Vorgehen .....</b>	<b>7</b>	5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV .....	33
3.1. ÖPNV in Neustadt a. d. Weinstraße .....	8	5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV .....	37
<b>3. Bestandsaufnahme und -analyse .....</b>	<b>8</b>	5.3. Barrierefreiheit .....	46
3.2. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungs- konzepts 15		5.4. Verknüpfungspunkte .....	48
<b>4. Grundlagen der Angebotskonzeption 17</b>		5.5. Mobilitätsmanagement .....	60
4.1. Ziele des Aufgabenträgers .....	17	5.6. Ergänzende Mobilität .....	63
4.2. Netzhierarchie .....	18	<b>6. Umsetzung .....</b>	<b>65</b>
4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV .....	20	6.1. Maßnahmenkonzept .....	65
4.4. Demografischer Wandel .....	20	6.2. Angebotsseitige Maßnahmen .....	65
4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse .....	22	6.3. Investive Maßnahmen .....	66
4.6. Achsenkonzept .....	31	6.4. Vergabe/Linienbündelung .....	66
		6.5. Qualitätssicherung .....	66
		<b>7. Aufstellungsverfahren .....</b>	<b>67</b>
		<b>8. Anhang .....</b>	<b>68</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan .....	7	Abbildung 14: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach Werktags- und Wochenendverkehren .....	26	Abbildung 27: Übersicht Hauptbahnhof Neustadt a. d. W.	52
Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag in Neustadt a. d. Weinstraße .....	10	Abbildung 15: Werktägliche Streckenbelastung im Busverkehr .....	27	Abbildung 28: Barrierefreier Zugang zu den Gleisen.....	53
Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag in Neustadt a. d. Weinstraße .....	11	Abbildung 16: Zahl der Ein- und Aussteiger im Busverkehr je Stadtteil.....	29	Abbildung 29: Bussteige Hauptbahnhof Neustadt a. d. Weinstraße .....	53
Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag in Neustadt a. d. Weinstraße .....	12	Abbildung 17: Nutzungsintensität im Busverkehr nach Stadtteilen.....	30	Abbildung 30: Fahrgastinformation am Bussteig .....	54
Abbildung 5: Fahrtenangebot Samstag und Sonntag in Neustadt a. d. Weinstraße .....	13	Abbildung 18: Achsenkonzept für Neustadt a. d. Weinstraße. .....	32	Abbildung 31: Neugestaltung Bahnhofsvorplatz Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten ..	54
Abbildung 6: Ruftaxi-Linien in Neustadt a. d. Weinstraße	14	Abbildung 19: SPNV-Netz in Neustadt a. d. Weinstraße .....	35	Abbildung 32: P+R- und B+R-Standorte in Neustadt a. d. Weinstraße (Stand 11/2016) .....	58
Abbildung 7: Netzhierarchie im VRN .....	18	Abbildung 20: Geplanter Verlauf der Linie 511 .....	40	Abbildung 33: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer .....	59
Abbildung 8: Grundsätze der Bedienung .....	19	Abbildung 21: Geplanter Verlauf der Linie 512 .....	41	Abbildung 34: Intermodalität - Multimodalität (nach Röhrleef) .....	63
Abbildung 9: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV .....	20	Abbildung 22: Geplanter Verlauf der Linie 513 .....	42	Abbildung 35: Standorte Stadtmobil (Internetseite Stadtmobil) .....	64
Abbildung 10: Fahrzwecke im ÖPNV .....	20	Abbildung 23: Formen der Mobilitätseinschränkung .....	46		
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße gesamt (Quelle: BBSR) .....	21	Abbildung 25: Verknüpfungspunkte in Neustadt a. d. Weinstraße .....	51		
Abbildung 12: Einpendler Neustadt a. d. Weinstraße .....	23	Abbildung 26: Bahnhofsvorplatz Neustadt a. d. Weinstraße... .....	52		
Abbildung 13: Auspendler Neustadt a. d. Weinstraße .....	24				



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einpendlerströme der sieben bedeutendsten Orte im Jahr 2015.....	22	Tabelle A 4.1:	Bedienungsstandards .....	73
Tabelle 2:	Auspendlerströme der sieben bedeutendsten Orte im Jahr 2015.....	22	Tabelle A 4.2:	Standards der Haltestellenausstattung .....	75
Tabelle 3:	Nachfrage zu den zehn bedeutendsten Quellen/Zielen (2016) .....	25	Tabelle A 6.1:	Liste einheitlicher Abkürzungen für Haltestellenschilder im VRN .....	82
Tabelle 4:	SPNV-Strecken in Neustadt a. d. Weinstraße .....	34	Tabelle A 7.1:	Haltestellenkategorisierung in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße .....	84
Tabelle 5:	Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen.....	55			
Tabelle 6:	Wertungskategorien der P+R- und B+R-Anlagen .....	56			
Tabelle 7:	Bewertung der P+R- und B+R-Anlagen .....	57			
Tabelle 8:	Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen .....	65			
Tabelle 9:	Linienbündel in Neustadt a. d. Weinstraße .....	66			

**Muss angepasst werden**



## 1. Einleitung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße ist als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig. Dieser mittlerweile dritte Nahverkehrsplan 2020 ff. dient als Grundlage für die zukünftige Planung, Finanzierung und den Betrieb von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet.

Im Stadtgebiet nutzen täglich rund 21.000 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 er jedoch für die Gestaltung der Busverkehre von hoher Bedeutung. So besitzt die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße mit dem Hauptbahnhof und drei weiteren Haltepunkten einen Anschluss an das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar und ist zudem an die Regionalbahn Neustadt - Karlsruhe sowie das französische Département Bas-Rhin in der Region Grand Est 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.

Darüber hinaus ist der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes wesentlichen Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens und soll eine nicht nur umweltfreundliche klimaschonende sondern auch reell machbare Alternative bei der Mobilitätswahl der Bürgerinnen und Bürger anbieten.

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). Fahrzeugseitig wird die Barrierefreiheit im Rahmen der Vergabeverfahren realisiert.

Damit kommen auf die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße 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 Stadt Neustadt a. d. Weinstraße werden so erhalten und verbessert.

Wie bei bisherigen Nahverkehrsplänen übernimmt auch diesmal die VRN GmbH das Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind.

Besonderes Augenmerk gilt der der verkehrlichen Verflechtung mit den umliegenden Landkreisen gelegt.

Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“. Er fasst die relevanten Planungen und Projekte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen. Der gemeinsame Nahverkehrsplan trifft darüber hinaus einige verbindliche Regelungen. Diese sind insbesondere Qualitätsvorgaben für Busausreibungen oder Regelungen zur Tariftreue. Durch eine zentrale Regelung können Insellösungen vermieden werden.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde von Beginn an durch eine umfangreiche, transparente Beteiligung und Abstimmung mit den Akteuren des Verfahrens (Stadtvorstand, Stadtratsfraktionen, Ortsbeiräte, Innenstadtbeirat und Stadtverwaltung) 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 der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße 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 den ÖPNV.

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:

- ▶ Bilanzierung des Nahverkehrsplan 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts
- ▶ 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 Bilanzierung und 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. Beschreibung der Linienbündel und Bevölkerungszahlen.



Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan



### 3. Bestandsaufnahme und -analyse

#### 3.1. ÖPNV in Neustadt a. d. Weinstraße

Nachfolgend wird das Linien- und Fahrtenangebot des Busverkehrs dargestellt. Mit Fahrplanstand Dezember 2016 verkehren in Neustadt a. d. Weinstraße insgesamt 15 Buslinien:

- ▶ Sieben Regionalbuslinien (500, 501, 507, 509, 510, 512, 517)
- ▶ Vier Stadtbuslinien (502, 511, 514, 515)
- ▶ Zwei Linien mit besonderer Funktion (503, 574)

Die Regional- und Stadtbuslinien fügen sich in die Netzhierarchie des VRN ein (siehe Kapitel 4.2 Netzhierarchie). Die Betriebszeiten der Regionalbuslinien sind schwerpunktmäßig Montag bis Sonntag, der Fokus der Stadtbuslinien liegt auf einem Betrieb an Werktagen. Die Bedienungszeiten und der Fahrweg der Linie 503 orientieren sich an den Bedürfnissen von Touristen und verkehren nur saisonal bzw. sonntags, während die Linie 574 nur auf ausgewählten Fahrten an Schultagen das Stadtgebiet Neustadts durchquert.

In nachfrageschwachen Zeiten wird der Busverkehr in Neustadt a. d. Weinstraße durch sechs Ruftaxi-Linien ersetzt:

- ▶ Linien 4987, 5911, 5931, 5932, 5933, 5934

Darüber hinaus verkehren keine Nachtbuslinien oder sonstige Nachtverkehrs- und/oder Bedarfsangebote.

Die Linienverläufe der jeweiligen Linien im Stadtgebiet von Neustadt a. d. Weinstraße sind in den einzelnen Liniensteckbriefen dargestellt (siehe Anhang 2 und3).

Der Großteil des Busbetriebs (acht Linien) wird durch die PalatinaBus GmbH erbracht. Bei den übrigen Linien ist die Busverkehr Imfeld e. Kfm. tätig.. Um aufgabenträgerübergreifend ein abgestimmtes und wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV- zu gewährleisten, erfolgt die Bildung von Linienbündeln und die Durchführung der Vergabeverfahren durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar als zentrale Vergabestelle. Vierzehn Buslinien werden zwei Linienbündeln zugeordnet:

- ▶ Bündel Neustadt (13 Linien)
- ▶ Bündel Rheinpfalz (Linie 574)<sup>1</sup>

In der Stadt Neustadt an der Weinstraße besteht sowohl im Regional- als auch im Stadtbusverkehr werktags überwiegend ein Taktschema aus 60-Minuten-Takten. Die Regionallinie 512 und die Stadtbuslinie 514 werden montags bis

freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Insgesamt wird durch Linienüberlagerungen teilweise ein dichteres Bedienungsangebot erreicht. Weitere drei Regionalbuslinien (507, 509 und 510) sowie die Stadtbuslinie 511 verkehren von Montag bis Samstag im 60- bis 120-Minuten-Takt. Die Regionallinien 501 und 507 verkehren an Sonn- und Feiertagen nur in einem 120-Minuten-Takt, während auf den Linien 509 und 510 keine Bedienung stattfindet.

Ein einheitliches Taktschema ist gleichzeitig die Grundlage, um regelmäßige und damit attraktive Verbindungen mit Umsteigen zu ermöglichen. Buslinien haben wichtige Zu-/Abbringeraufgaben und können ohne Anpassungen an das Taktschema des SPNV keine regelmäßigen Anschlüsse sicherstellen, was sich nachteilig auf die Fahrgastnachfrage auswirkt. Deshalb erfolgt sukzessive eine Abstimmung der Fahrpläne der einzelnen Linien zu einem abgestimmten, vertakteten Gesamtfahrplan (Anpassung des Busverkehrs an den Bahnverkehr).

<sup>1</sup> Das Linienbündel Rheinpfalz beinhaltet insgesamt 14 Buslinien, von denen nur die ein- und ausbrechenden Verkehre der Linie 574 das Stadtgebiet Neustadts durchqueren. Die übrigen Linien werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht betrachtet.

Im Stadtgebiet Neustadt a. d. Weinstraße fahren (vgl. Abbildungen 2 bis 6)

- ▶ von Montag bis Samstag zwei Regionalbuslinien und eine Stadtbuslinie
- ▶ Montag bis Sonntag fünf Regionalbuslinien und drei Stadtbuslinien von

Die „Tourismusbuslinie“ 503 verkehrt von Mai bis Oktober, ausschließlich an Sonn- und Feiertagen (120-Minuten-Takt) zwischen dem Hbf Neustadt a.d.W. über Maikammer zur Kalmit.

Neustadt a. d. Weinstraße ist Konzessionär für die Ruftaxi-Linien 5931, 5932, 5933 und 5934. Für die Linie 5911 sind die Verbandsgemeinde Lambrecht und für die Linie 4987 die Verbandsgemeinde Deidesheim Konzessionäre.

Das Ruftaxi fährt nur auf Anforderung. Spätestens 60 Minuten vor der Abfahrtszeit an der gewünschten Haltestelle ist die Fahrt telefonisch anzumelden (siehe Abbildung 6).

Die kreisfreie Stadt Neustadt a. d. Weinstraße ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (ZRN). Für alle Personenverkehrsleistungen im ÖPNV ist der Verbundtarif anzuwenden. Es gelten die Regelungen der Satzung über einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

### 3. Bestandsaufnahme und -analyse

10

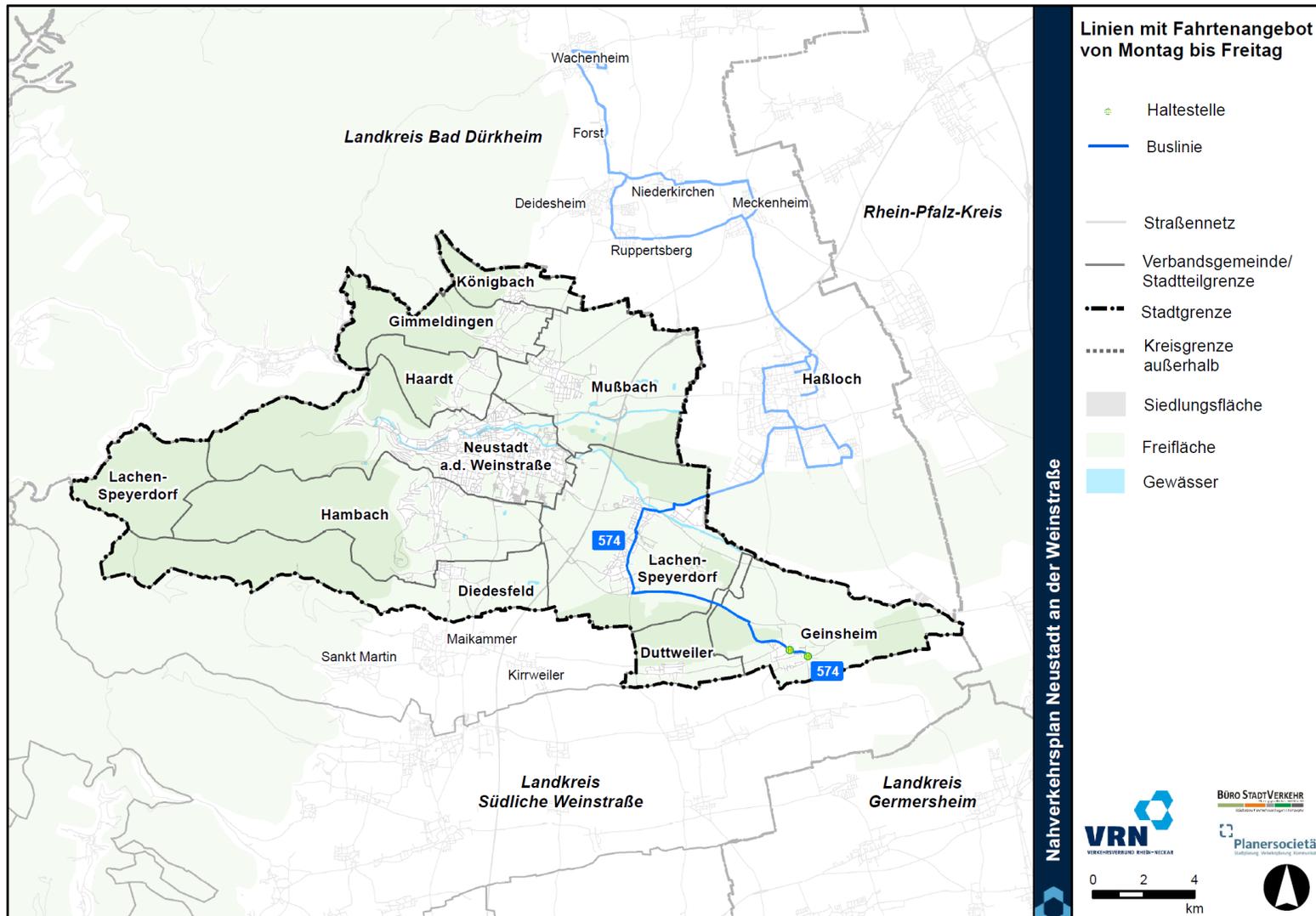


Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag in Neustadt a. d. Weinstraße

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

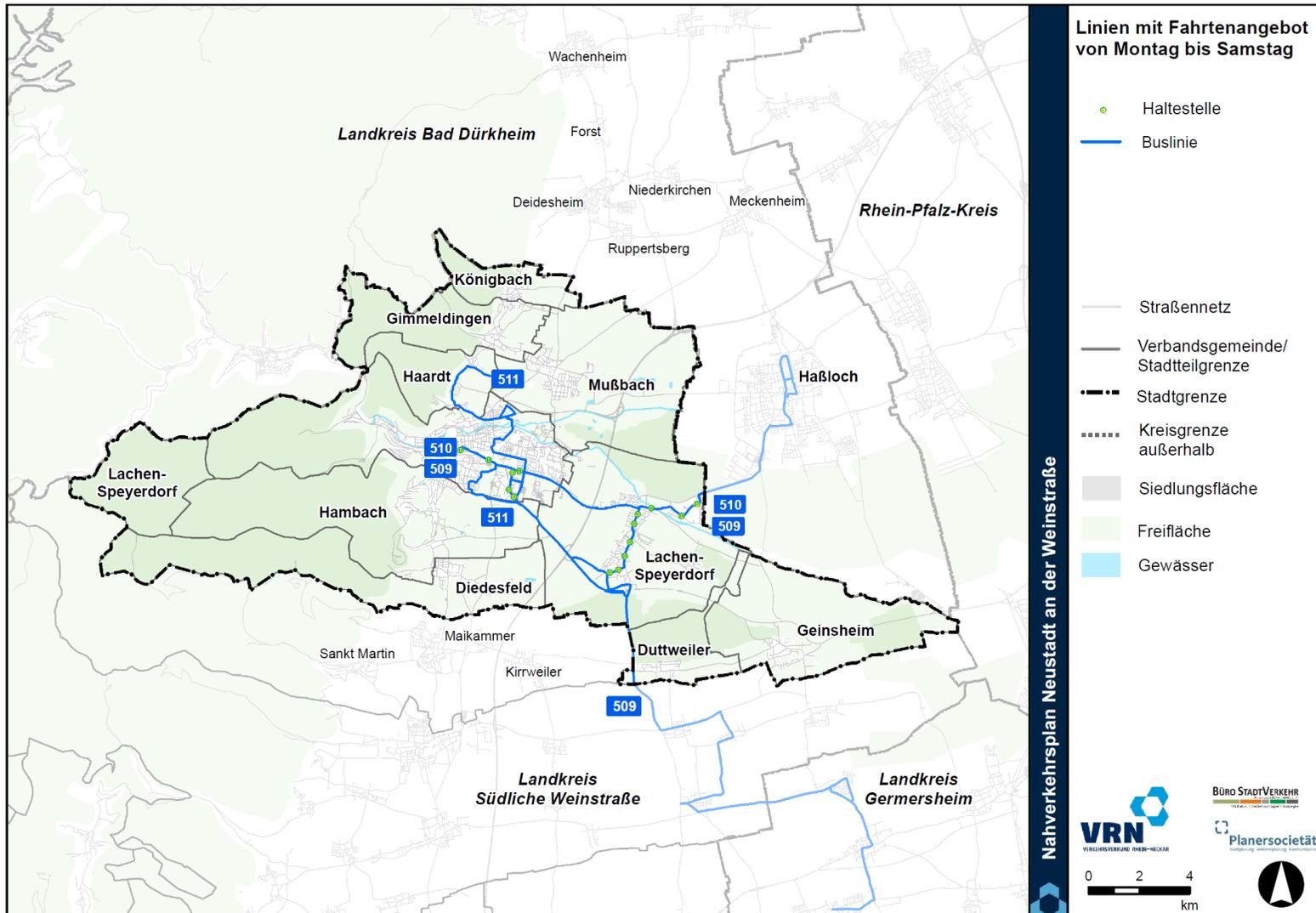


Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag in Neustadt a. d. Weinstraße

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

### 3. Bestandsaufnahme und -analyse

12

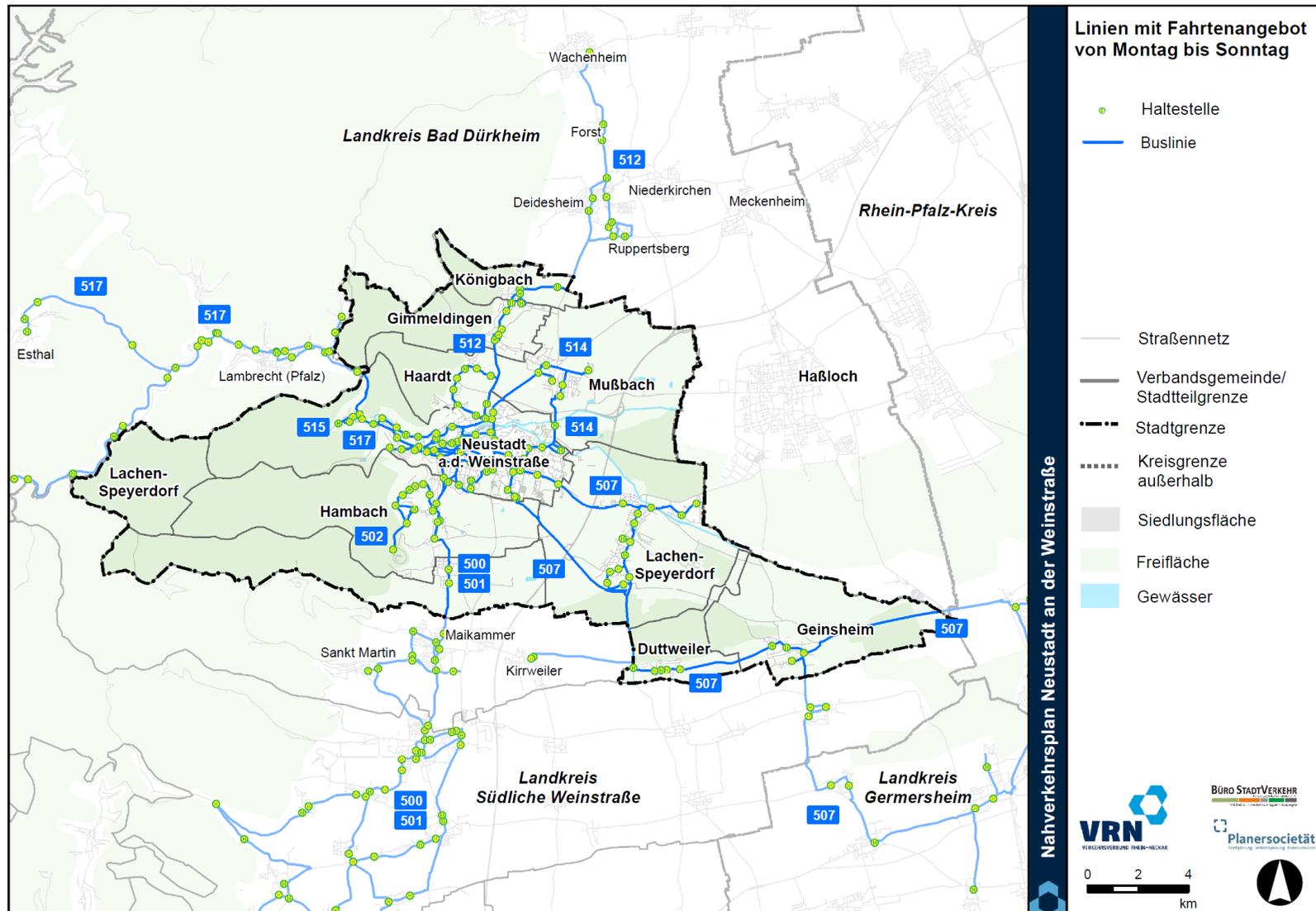


Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag in Neustadt a. d. Weinstraße

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

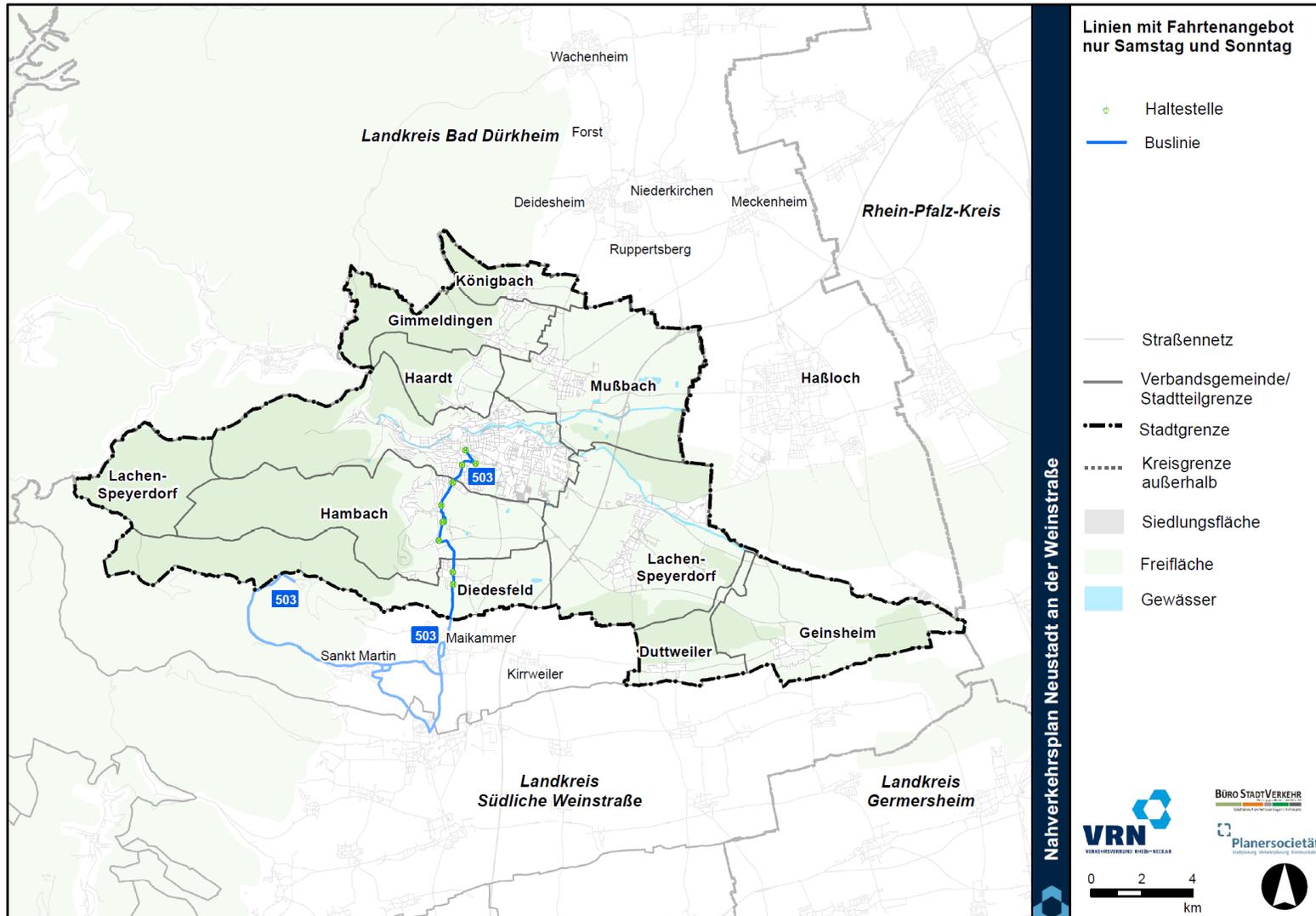


Abbildung 5: Fahrtenangebot Samstag und Sonntag in Neustadt a. d. Weinstraße

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

### 3. Bestandsaufnahme und -analyse

14

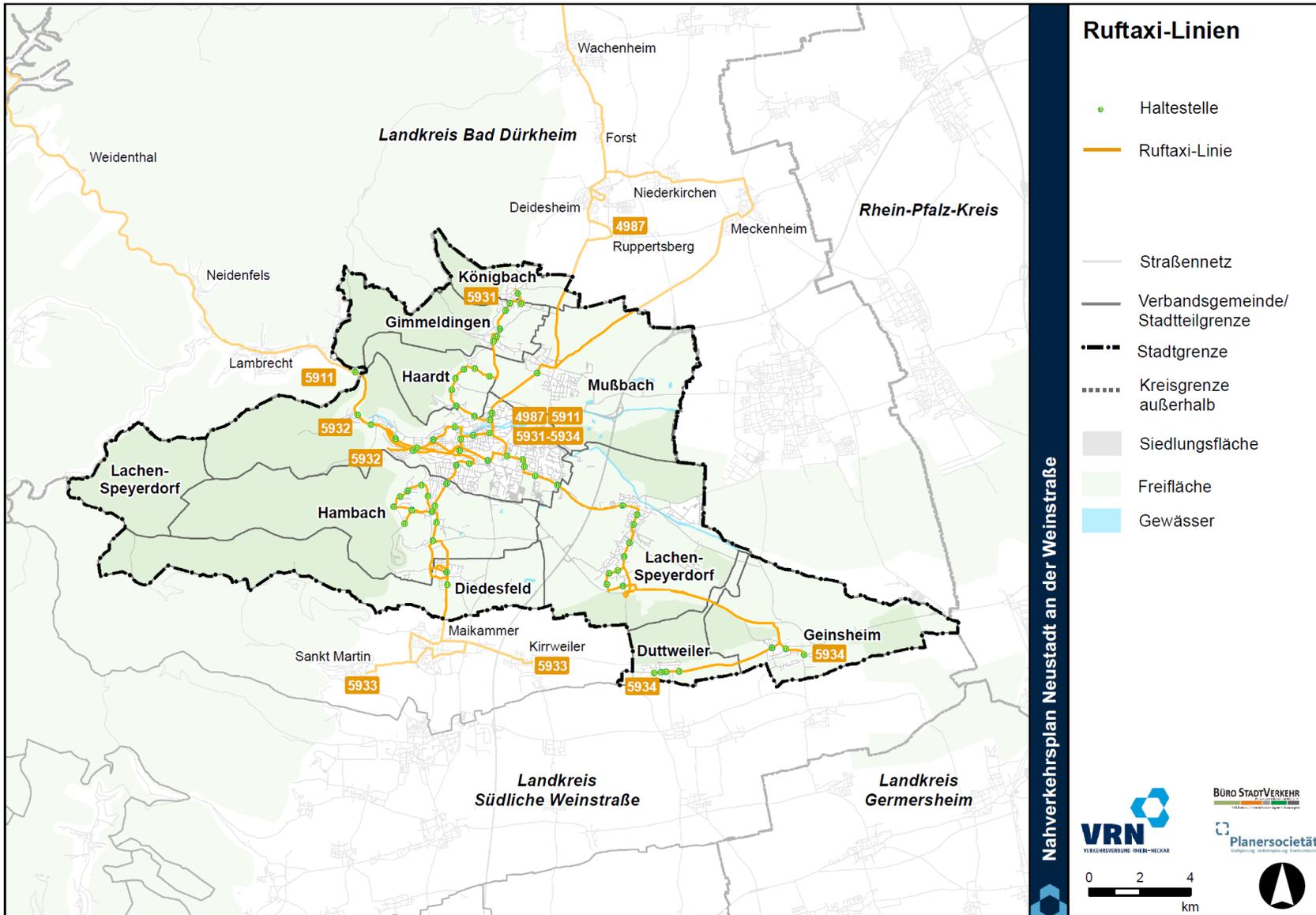


Abbildung 6: Ruftaxi-Linien in Neustadt a. d. Weinstraße

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



### 3.2. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts

#### Allgemeines

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan wurde am 15.03.2005 verabschiedet. Die im letzten Nahverkehrsplan enthaltenen betrieblichen und investiven Maßnahmen wurden im städtischen Busverkehr größtenteils umgesetzt, im regionalen Busverkehr jedoch nicht. Darüber hinaus wurden den jeweils aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung tragend weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet geprüft und umgesetzt (siehe Anhang auf S. 67 und 68).

Einzig die Vorgaben zur Barrierefreiheit konnten noch nicht im gesamten Stadtgebiet von Neustadt a. d. Weinstraße berücksichtigt und umgesetzt werden. Sie werden als Planungsgrundlage beibehalten. Die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße wird - soweit möglich und vertretbar - den Umbau der Bushaltestellen sukzessive umsetzen.

Auf Grundlage eines Linienbündelungskonzepts, zur Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabe der Verkehre, beschloss der Stadtrat im Dezember 2011 die Vergabe der

Linienbündel in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße. Im Stadtgebiet verkehren die Linien der Bündel Neustadt und Rheinpfalz.

Als Grundlage für einen kontrollierten Übergang in den Wettbewerb waren darüber hinaus die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße hat hierzu eine Vereinbarung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) abgeschlossen.

Für den Ruftaxi-Verkehr in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße besteht keine Notwendigkeit einer gesonderten Linienbündelung. Planung, Ausschreibung und Vergabe der Ruftaxi-Leistungen befinden sich in der Zuständigkeit der Stadt Neustadt sowie der Verbandsgemeinden Deidesheim und Lambrecht.

#### Bündel Neustadt

Das Bündel Neustadt wurde in drei Losen ausgeschrieben. Die drei Lose wurden an zwei unterschiedliche Verkehrsunternehmen vergeben. Die Betriebsaufnahme in allen drei Losen erfolgte zum 01.01.2013 mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Die einzelnen Lose sind im Folgenden kurz beschrieben:

##### Los 1 (PalatinaBus GmbH)

- ▶ Linie 500: Neustadt – Maikammer – Edenkoben – Rhodt – Roschbach – Böchingen – Landau
- ▶ Linie 501: Neustadt – Edenkoben – Edesheim – Burrweiler – Walheim – Landau
- ▶ Linie 503: „Kalmitexpress“: Neustadt – Maikammer – St. Martin – Kalmit und zurück
- ▶ Linie 507: Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Linie 509: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Freimersheim – Weingarten – Lustadt
- ▶ Linie 510: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Haßloch



### Lose 2 und 3 (Busverkehr Imfeld e. Kfm.)

- ▶ Linie 502: Neustadt Hbf. – Hambach – Hambacher Schloss
- ▶ Linie 511: Neustadt Haardt – Böbig – Maconring – Hauptfriedhof
- ▶ Linie 512: Neustadt – Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst
- ▶ Linie 514: Neustadt – Nachtweide – Mußbach
- ▶ Linie 515: Afrikaviertel – Neustadt
- ▶ Linie 517: Neustadt – Lambrecht – Esthal – Iggelbach

### Betriebsaufnahme Resümee

Mit Ausschreibung der Linienbündel wurden die im Nahverkehrsplan 2004 vorgeschlagenen Veränderungen des Fahrplanangebots im städtischen Busverkehr größtenteils realisiert. Keine Berücksichtigung fand die Ausweitung der Bedienungszeiten auf der Linie 502 an Samstagen von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr.

Die Maßnahmen im regionalen Busverkehr wurden nicht umgesetzt. Der Kurpfalzpark in Wachenheim hat bis heute keine Bus-Anbindung erhalten.

Der Betrieb auf der Linie 508 wurde zum 31.12.2018 eingestellt.

### Bündel Rheinpfalz

Die Betriebsaufnahme des Bündels Rheinpfalz erfolgte zum 14.06.2015, so dass die nächste Vergabe zum Sommer 2025 ansteht.

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße ist hier nur Linie 574 relevant, die die Gebiete der Aufgabenträger Stadt Neustadt an der Weinstraße und Landkreis Bad Dürkheim durchquert.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 574: (Geinsheim –) Haßloch – Meckenheim – Deidesheim / Forst



### 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 der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße:

- ▶ 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 sowie weitere (öffentliche) Verkehrsangebote sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Neue Entwicklungen wie z. B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Die Stadt wird gemeinsam mit dem VRN auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- ▶ Bei der Weiterentwicklung des Busangebotes sollen hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionsverhalten schrittweise weitere fahrzeugseitige Verbesserungen erzielt werden.
- ▶ 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. Die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- ▶ Ortsteile, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an das Stadtzentrum angebunden werden.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- ▶ An allen Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sollen attraktive Abstellanlagen für PKW (P+R) und Fahrräder (B+R) vorhanden sein.



### 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 7 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.

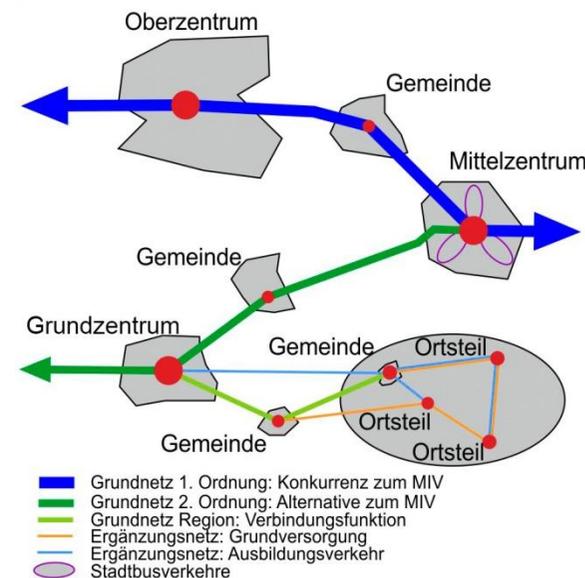


Abbildung 7: Netzhierarchie im VRN

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 VRN-Raums besteht in Landkreisen eine disperse Siedlungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte. Dort sind durchgängig vertaktete Angebote nur auf wenigen Achsen möglich. Hier 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.

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 8 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen und städtischen Busverkehr anschaulich dar.

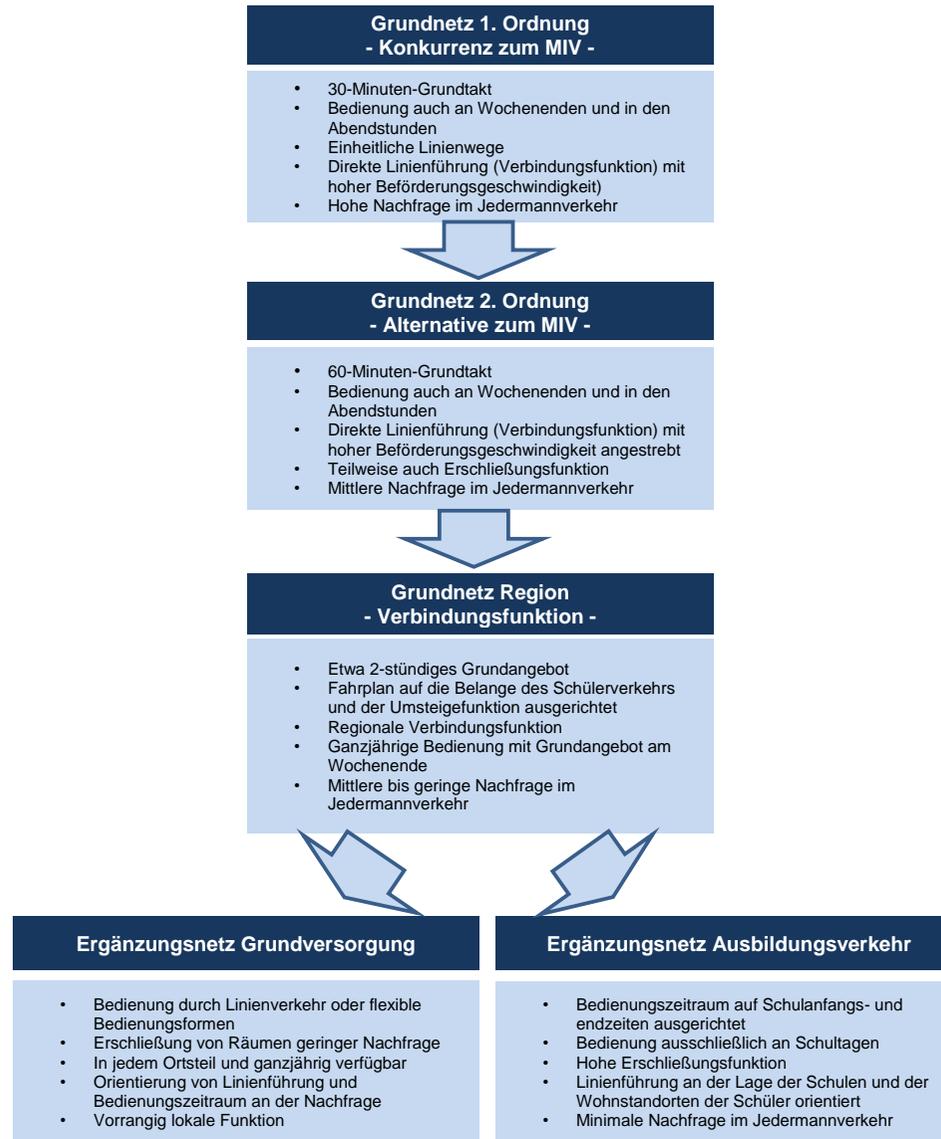


Abbildung 8: Grundsätze der Bedienung



### 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 9). Vereinfacht lassen sich die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterscheiden.



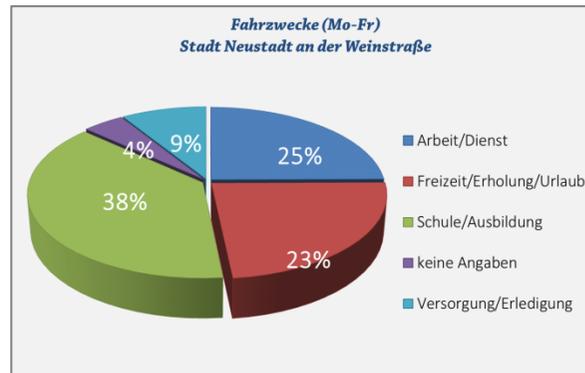
**Abbildung 9:** Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

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 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 10 zeigt die Anteile der werktäglichen Fahrzwecke im ÖPNV der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße (ein- und ausbrechenden Verkehre). Mit einem Verkehrsmittelanteil von lediglich 7% ist die Bedeutung des ÖPNV für die alltäglichen Wege der Neustädter Bevölkerung relativ gering. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 38% den mit Abstand größten Anteil an den Fahrzwecken ein, der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) nimmt mit etwa 62% dennoch den größeren Stellenwert ein.



**Abbildung 10:** Fahrzwecke im ÖPNV

In der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße werden pro Werktag rund 21.000 Fahrgäste im Busverkehr und dem SPNV befördert, davon rund 5.000 im Binnverkehr. Die Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrtzwecken 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 führen.

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 die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße wird eine stagnierende Einwohnerzahl prognostiziert. So wird laut BBSR mit einem minimalen Bevölkerungszuwachs von rund 0,2% (+ 100 Personen) gerechnet. Dies entspricht einem Anstieg von 52.300 Einwohnern im Jahr 2012 auf 52.400 Einwohner im Jahr 2030.

Dennoch kommt es zu einer starken Veränderung der Altersverteilung. Die Abbildung 11 zeigt die für die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße 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.

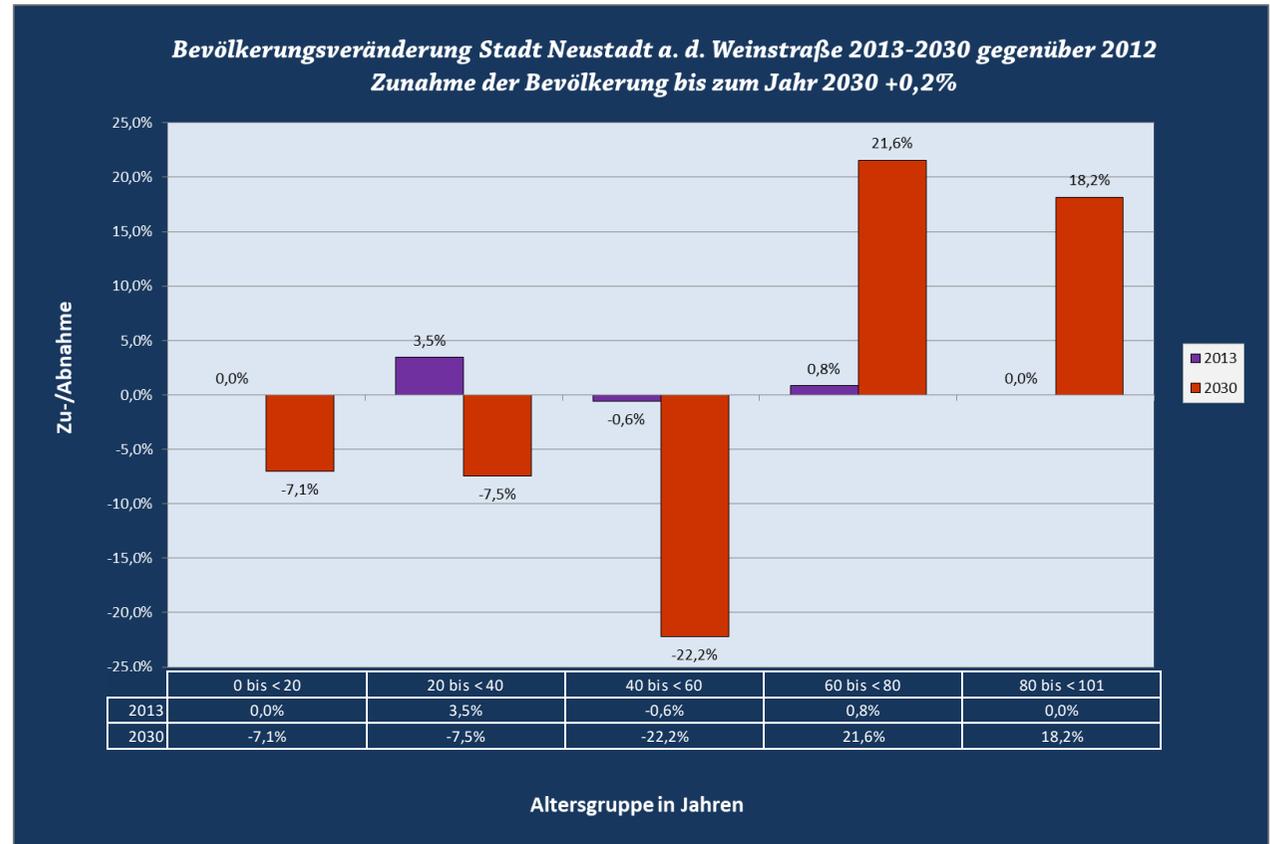


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße gesamt (Quelle: BBSR)



### 4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

#### Pendlerströme

Im Folgenden werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für Neustadt a. d. Weinstraße analysiert. Binnenpendler, sind Pendler die sich innerhalb der Stadt bewegen. Auspendler arbeiten und Einpendler wohnen außerhalb der Stadt.

Die kreisfreie Stadt Neustadt a. d. Weinstraße weist insgesamt einen **negativen Pendlersaldo** auf. Es pendeln rund 2.800 Beschäftigte mehr aus der Stadt aus als ein.

Rund 10.000 Personen pendeln von außerhalb in die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße zur Arbeit (Einpendler) und rund 12.500 Menschen verlassen sie auf ihrem Weg zur Arbeit.

Deutliche Einpendlerströme bestehen aus den benachbarten Gemeinden Haßloch, Landau in der Pfalz, Stadt Lambrecht (Pfalz) und Ludwigshafen am Rhein (s. Tabelle 1). Bevorzugte Zielorte sind Ludwigshafen am Rhein und Mannheim .

In den Abbildungen 14 bis 15 sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße dargestellt.

Einpendler aus		
Orte	Anzahl	Anteil in %
Haßloch	1.009	10,3%
Landau in der Pfalz, Stadt	473	4,9%
Lambrecht (Pfalz), Stadt	330	3,4%
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	280	2,9%
Maikammer	255	2,6%
Edenkoben, Stadt	240	2,5%
Kaiserslautern, Stadt	231	2,4%
Andere	6.932	71,1%
<b>Gesamt</b>	<b>9.750</b>	<b>100,0%</b>

*Tabelle 1: Einpendlerströme der sieben bedeutendsten Orte im Jahr 2018*

Auspendler nach		
Orte	Anzahl	Anteil in %
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	2.203	17,6%
Mannheim, Universitätsstadt	1.126	9,0%
Landau in der Pfalz, Stadt	833	6,7%
Speyer, Stadt	678	5,4%
Bad Dürkheim, Stadt	627	5,0%
Haßloch	585	4,7%
Edenkoben, Stadt	580	4,6%
Andere	5.876	47,0%
<b>Gesamt</b>	<b>12.508</b>	<b>100,0%</b>

*Tabelle 2: Auspendlerströme der sieben bedeutendsten Orte im Jahr 2018*

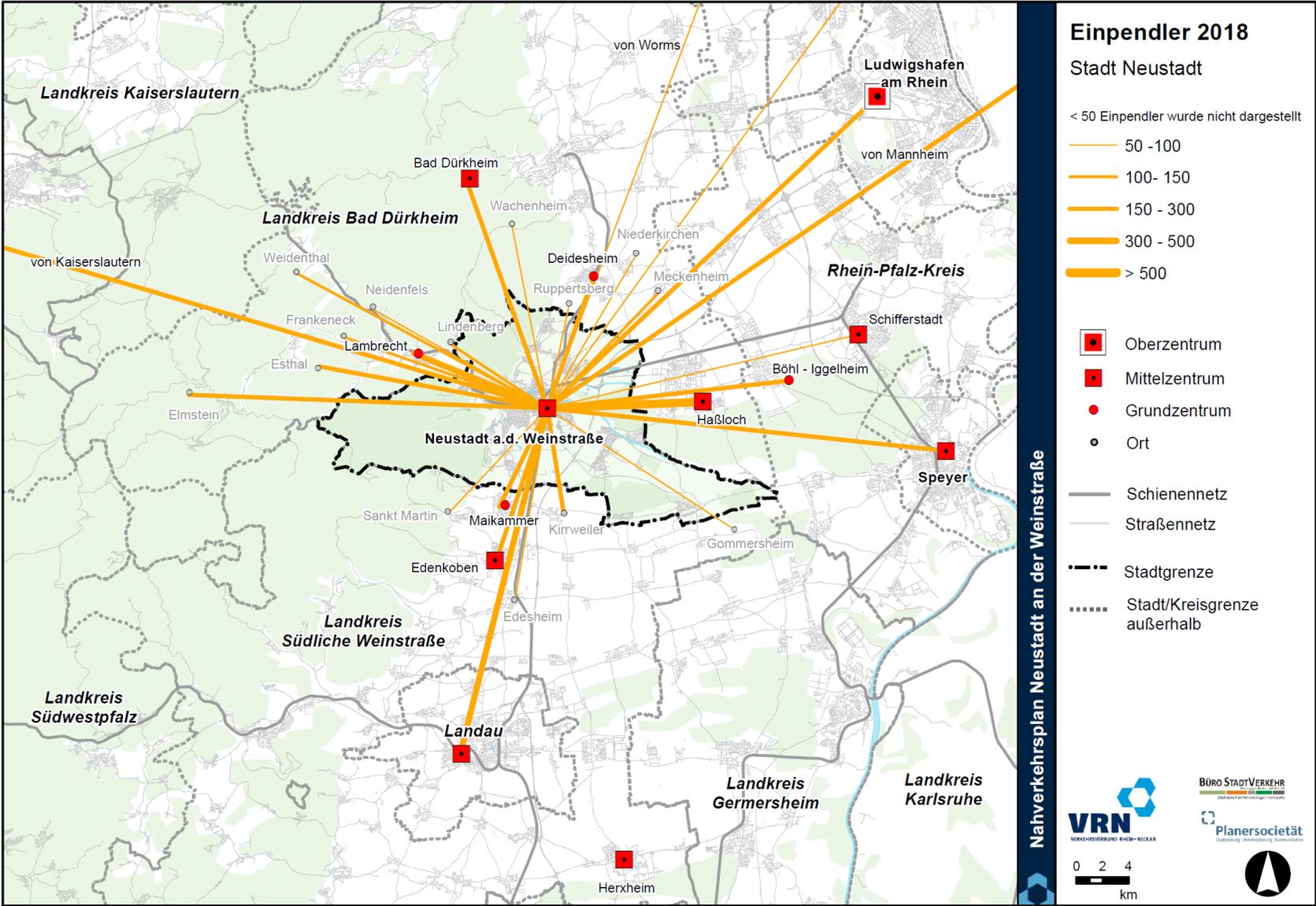


Abbildung 12: Einpendler Neustadt a. d. Weinstraße

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

# 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

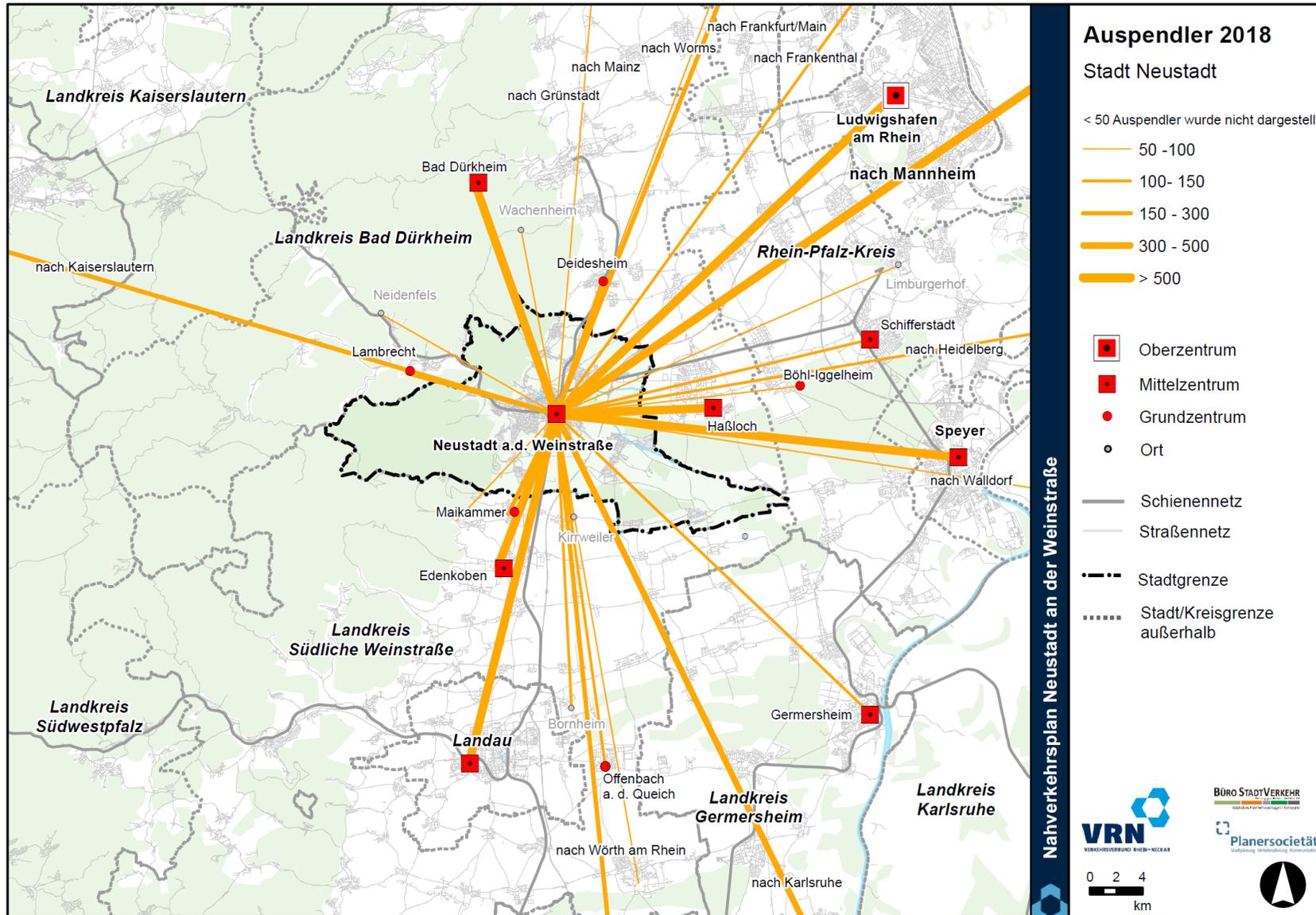


Abbildung 13: Auspendler Neustadt a. d. Weinstraße

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

### Verkehrsnachfrage

In der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße werden pro Werktag rund 21.000 Fahrgäste im Busverkehr und dem SPNV befördert, davon rund 4.800 im Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets. Deutlich erkennbar ist, dass gegenüber der Nachfrage montags bis freitags die Belastung am Wochenende merklich ausdünnert. An Samstagen und Sonntagen werden zusammengerechnet nur noch rund 16.000 Fahrgäste transportiert. Eine hohe Nachfrage ist unabhängig vom Wochentag besonders in Richtung Bad Dürkheim und in die Städte Ludwigshafen/Mannheim und Kaiserslautern festzustellen (vgl. Tabelle 3).

Die konstante Nachfrage auf den Strecken von und nach Ludwigshafen/Mannheim und Kaiserslautern an Werktagen sowie an Wochenenden verdeutlicht die hohe Bedeutung der Oberzentren für die Neustädter Bevölkerung.

Die Darstellung der Fahrzwecke im Busverkehr werktags (Mo-Fr) (Abbildung 14) zeigt für Neustadt a. d. Weinstraße die Bedeutung des Schul- und Ausbildungsverkehrs, und dies sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadt.

An Wochenenden liegt dagegen der Anteil des Freizeit- und Erholungsverkehrs sowohl innerhalb als auch außerhalb des Stadtgebiets von Neustadt a. d. Weinstraße sehr hoch.

In der folgenden Abbildung 15 ist die Nachfrage in Form von Streckenbelastungen des Öffentlichen Personennahverkehrs abgebildet.

Nr.	Quelle	Ziel	Nachfrage Mo-Fr	Nachfrage SA	Nachfrage SO
1	Neustadt a. d. Weinstraße	Bad Dürkheim	5.150	2.750	1.700
2	Neustadt a. d. Weinstraße	Neustadt a. d. Weinstraße	4.750	2.250	950
3	Neustadt a. d. Weinstraße	Kaiserslautern	2.000	1.600	1.400
4	Neustadt a. d. Weinstraße	Ludwigshafen a. Rh.	1.700	850	900
5	Neustadt a. d. Weinstraße	Landkreis Südliche Weinstraße	1.700	900	450
6	Neustadt a. d. Weinstraße	Mannheim	1.600	1.900	1.600
7	Neustadt a. d. Weinstraße	Rhein-Pfalz-Kreis	970	780	700
8	Neustadt a. d. Weinstraße	Landau in der Pfalz	920	430	220
9	Neustadt a. d. Weinstraße	Speyer	370	230	200
10	Neustadt a. d. Weinstraße	Heidelberg	360	400	330

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

Die Nachfrage im Stadtgebiet von Neustadt a. d. Weinstraße zeigt montags bis freitags im Vergleich zu den Wochentagen (Sa und So) eine deutlich disperse Struktur, bedingt vor allem durch den Ausbildungsverkehr.

Die stärksten Ströme sind hier zwischen Neustadt a. d. Weinstraße und Hambach/Diedesfeld/Maikammer, Neustadt und Haßloch, Neustadt und Deidesheim sowie Neustadt und Kaiserslautern zu verzeichnen.

Am Samstag zeigt sich in Neustadt ein verändertes Bild. Der größte Rückgang ist in Richtung Kaiserslautern zu verzeichnen. Am Sonntag bietet sich ein ähnliches Bild wie am Samstag aber mit einer insgesamt geringeren Streckenbelastung, bzw. dem gänzlichen Wegfall von einzelnen Streckenabschnitten (weniger Verästelungen).

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

26

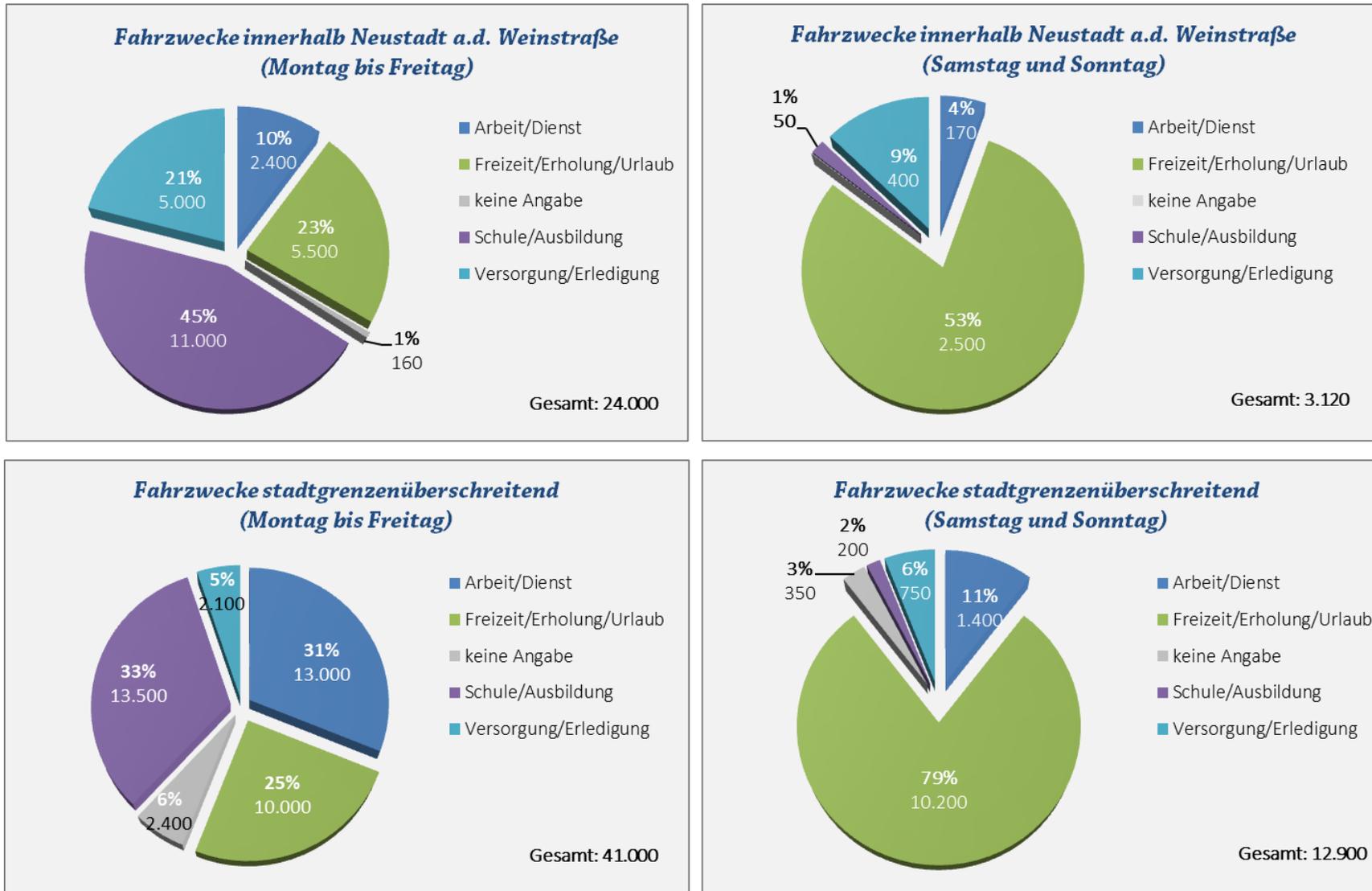


Abbildung 14: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach Werktags- und Wochenendverkehren

Quelle: Erhebungsdaten VRN 2016

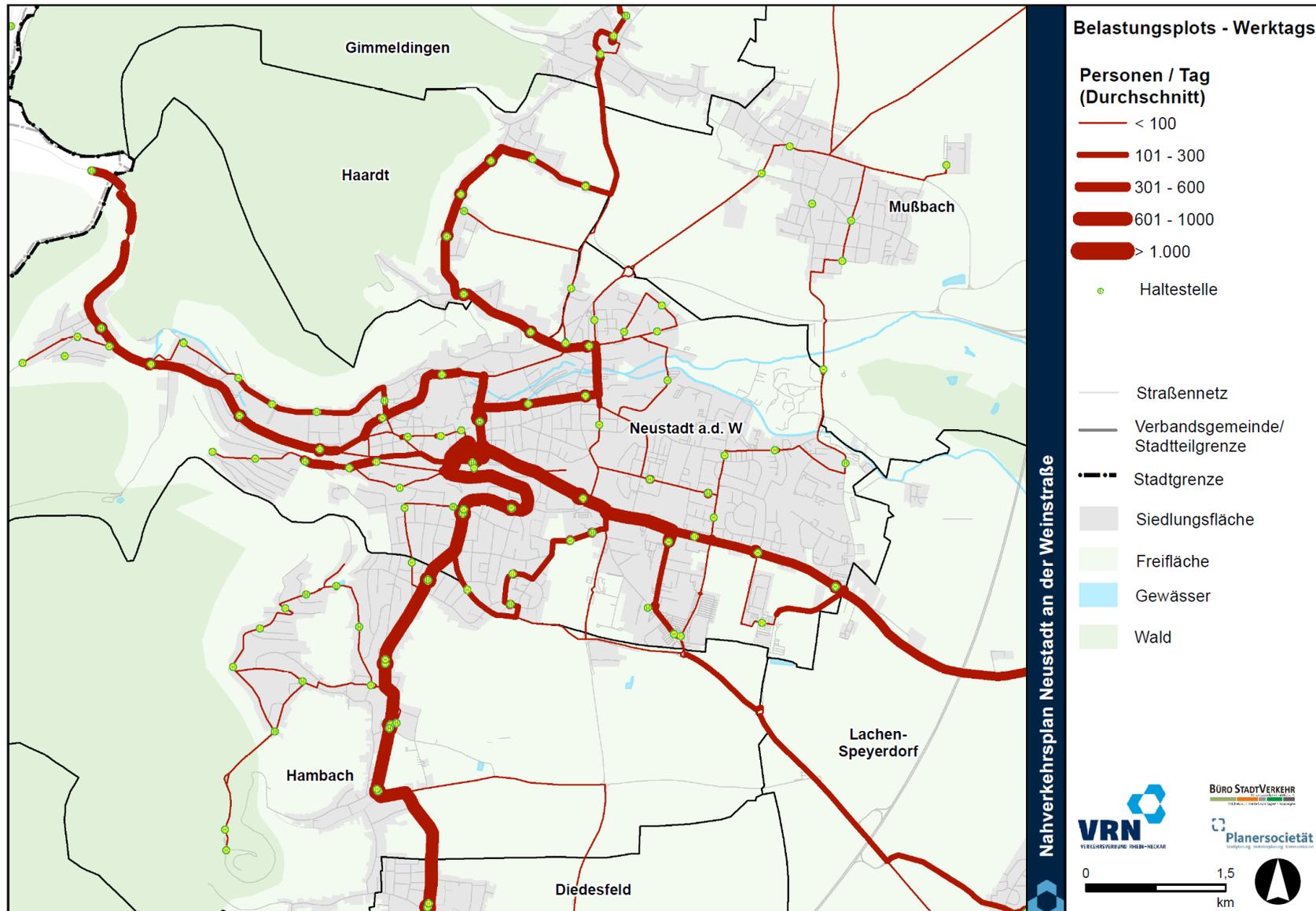


Abbildung 15: Werktägliche Streckenbelastung im Busverkehr

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 Zielkonzepts herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielen des kreisfreien Stadt Neustadt a. d. Weinstraße soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten.

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

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

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wird für gewöhnlich das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab.

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. 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.

Das Verkehrsmodell des VRN ist hauptsächlich für die Analyse der überörtlichen Verkehrsströme geeignet. Für eine Stadt in der Größe Neustadts wäre eine kleinräumige Betrachtung erforderlich, die in diesem Fall jedoch nicht vorliegt. Um dennoch Aussagen zu möglichen Potenzialen zu treffen wurde eine alternative Methodik gewählt.

Demnach wird das Stadtgebiet in kleinräumige Verkehrszellen aufgeteilt (in diesem Fall handelt es sich um die Stadtbezirke). Für diese Verkehrszellen werden die Ein- und Aussteigerzahlen im Binnenverkehr ermittelt. „Fremdverkehre“ werden herausgerechnet. Unter Zuhilfenahme der Einwohnerzahlen in den Zellen lässt sich so der Kennwert „Ein- und Aussteiger pro Tag“ berechnen. Auf dieser Basis kann dann eine Bewertung im Vergleich zwischen den Teilräumen und im Vergleich zu anderen Städten erfolgen.

Bei der Auswertung der Nutzungsintensität im Netz des straßengebundenen ÖPNV in Neustadt a. d. Weinstraße zeigt sich, dass der in Neustadt erreichte Mittelwert von rund 11 Ein- und Aussteigern pro 100 Einwohner und Tag deutlich unter dem Wert (25 bis 30 Ein- und Aussteiger pro 100 Einwohner und Tag) vergleichbarer Mittelstädte liegt.

In den meisten Stadtbezirken liegt die Nutzungsintensität zwischen 9 und 11 Ein- und Aussteigern pro 100 EW/Tag. In Referenzstädten werden in den meisten Stadtbereichen Werte von 10 bis 15 erreicht. Lediglich die Stadtbezirke Duttweiler (12,9), Lachen-Speyerdorf (15,2) sowie Königbach (21,8) und die Kernstadt (22,1) erreichen im Vergleich durchschnittliche Werte.

Die Nutzung des Busangebots in Neustadt ist bedingt durch die Kompaktheit der Kernstadt (rund 27.000 Einwohner) im Vergleich zu anderen Mittelstädten unterdurchschnittlich und beinhaltet nur begrenzte Potenziale. Sofern eine deutliche Erhöhung der Nutzungsintensität im straßengebundenen ÖPNV der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße angestrebt wird, kann dies nur mit einer signifikanten Steigerung der Qualität einhergehen.

Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen 16 und 17 dargestellt.

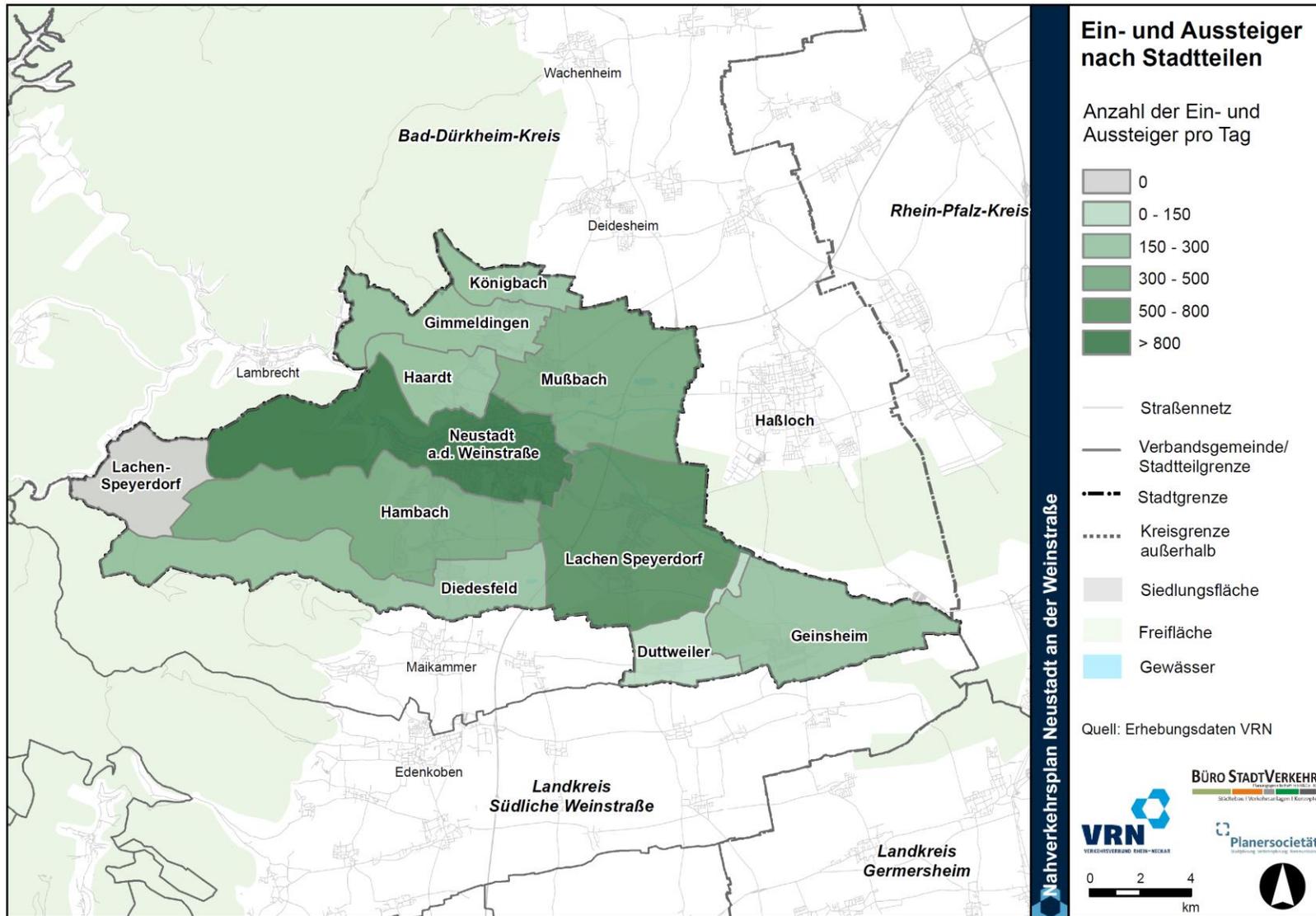


Abbildung 16: Zahl der Ein- und Aussteiger im Busverkehr je Stadtteil

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

## 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

30

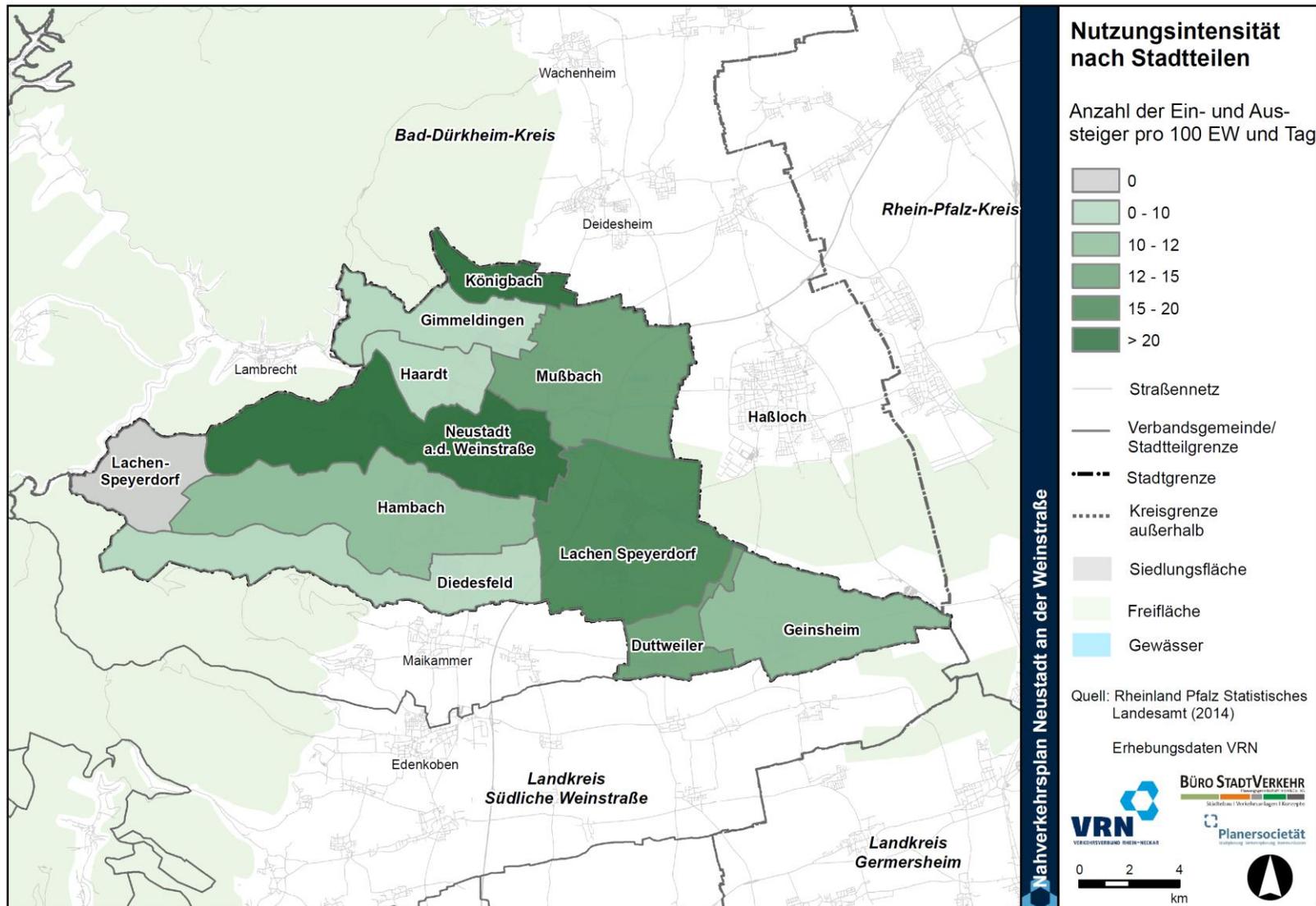


Abbildung 17: Nutzungsintensität im Busverkehr nach Stadtteilen

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 18 dargestellt. Es bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße. Das Grundnetz Region und das Ergänzungsnetz spielen in Neustadt a. d. Weinstraße keine Rolle.

Die Hauptachsen 1. Ordnung (30-Min.-Grundtakt) umfassen die Strecken des SPNV sowie die folgenden Bus-Achsen:

- ▶ Neustadt – Edenkoben – Landau
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Geinsheim
- ▶ Neustadt – Haardt – Königsbach
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Duttweiler
- ▶ Neustadt – Nachtweide – Mußbach
- ▶ Neustadt – Lambrecht – Iggelbach

Die Achsen 2. Ordnung (60-Min.-Grundtakt) sowie die Stadtbuslinien umfassen die nachstehend genannten Bus-Achsen:

- ▶ Neustadt Hbf. – Hambach – Hambacher Schloss
- ▶ Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Freimersheim – Weingarten – Lustadt
- ▶ Duttweiler – Freimersheim – Weingarten – Lustadt
- ▶ Lachen-Speyerdorf – Haßloch
- ▶ Königsbach – Deidesheim – Forst

# 4. Grundlagen der Angebotskonzeption

32

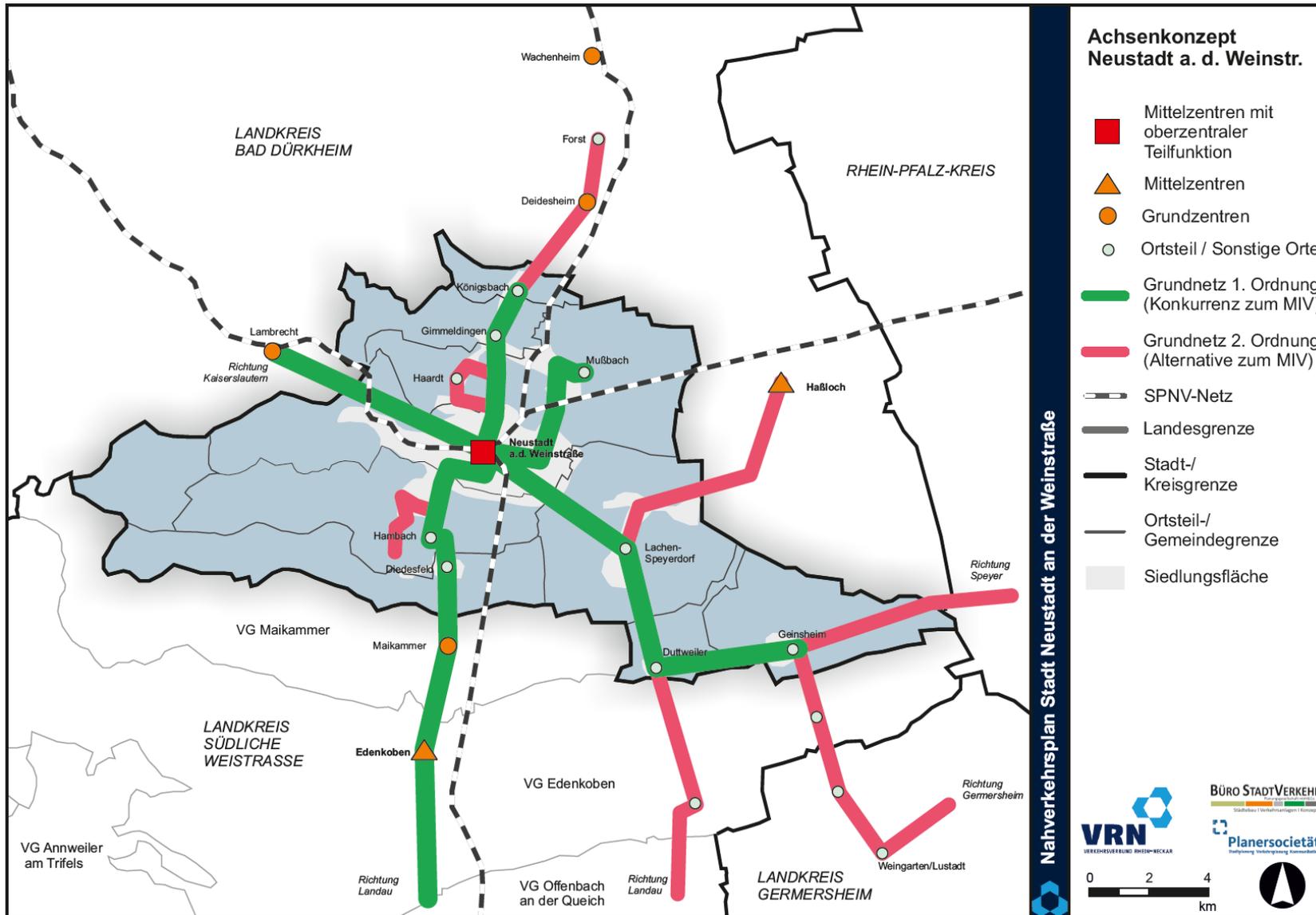


Abbildung 18: Achsenkonzept für Neustadt a. d. Weinstraße

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-Angebots, 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 ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt.

Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren. Der Hauptbahnhof und drei weitere Haltepunkte gewährleisten die Anbindung der Stadt an das SPNV-Netz.

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, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z.T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet. Aufbauend auf dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird durch das Land und die 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 in Neustadt a. d. Weinstraße, einschließlich Grundtakt und Zielhorizont. Die Abbildung 19 zeigt das aktuelle SPNV-Streckennetz.



SPNV-Netz	Streckenführung	Grundtakt - Zielkonzept			Zielhorizont
		Mo-Fr	Sa	So	
<b>S-Bahn Rhein-Neckar</b>	S1/S2 Homburg / Kaiserslautern - Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach / Osterburken	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	umgesetzt
<b>Dieselnetz Südwest Los 1</b>	RB 45 Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim – Grünstadt – Monsheim	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	umgesetzt
<b>Dieselnetz Südwest Los 2</b>	RE Koblenz - Rockenhausen - Neustadt – Wissembourg	-	-	Saisonal 1x pro Tag	umgesetzt
	RE Mainz - Alzey – Neustadt -Wissembourg	-	-	Saisonal 1x pro Tag	umgesetzt
<b>Südpfalznetz</b>	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

*Tabelle 4: SPNV-Strecken in Neustadt a. d. Weinstraße*

# 5. Angebotskonzeption

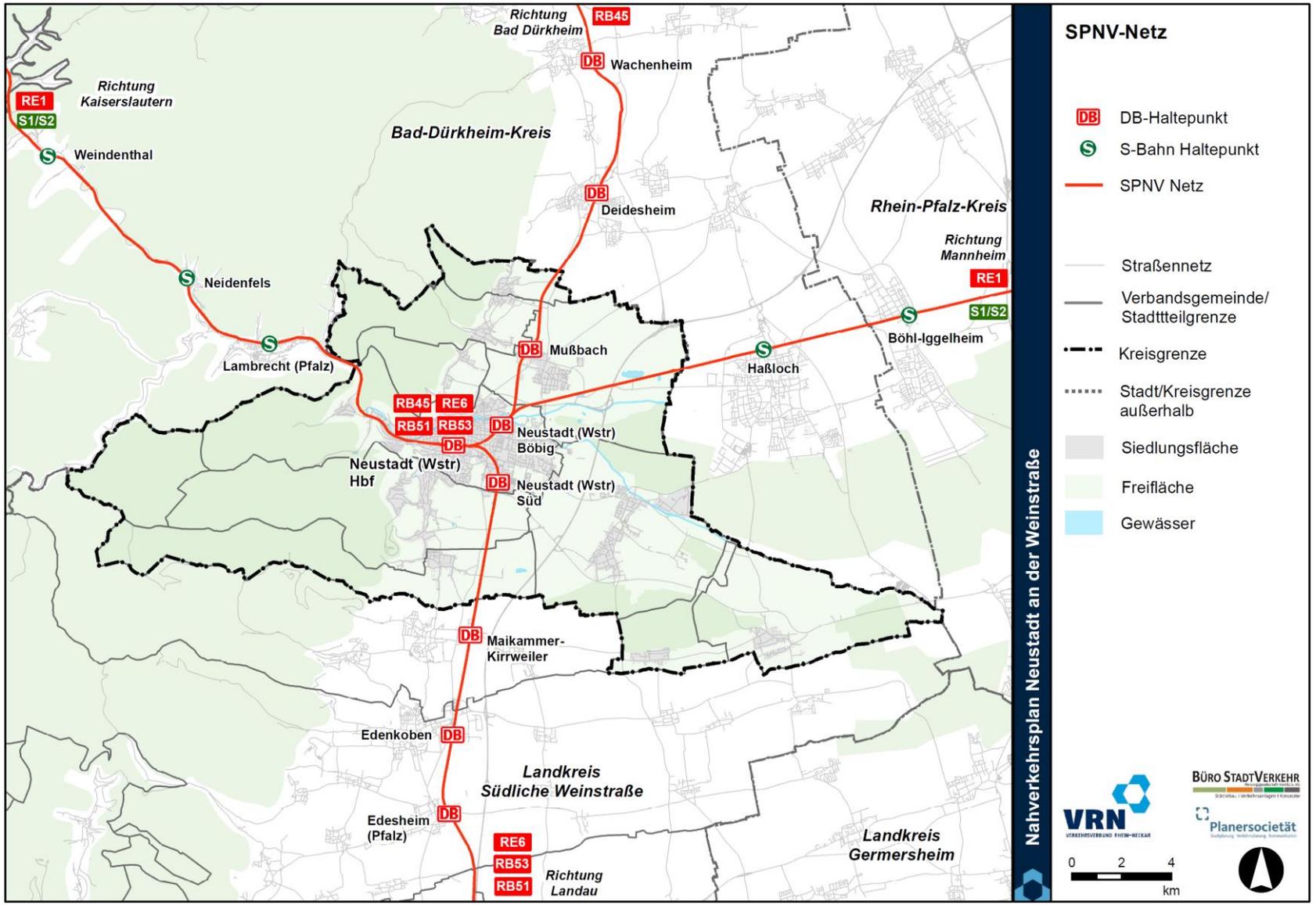


Abbildung 19: SPNV-Netz in Neustadt a. d. Weinstraße

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 redesignten 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.

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 wurde hierfür elektrifiziert. Die Betriebsaufnahme erfolgte Ende 2018.

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

### Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wurde das sogenannte „Dieselnetz Südwest“ in Betrieb genommen. Zum Einsatz kommen seitdem neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an den vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen.

Alle Linien des Netzes stellen an allen Wochentagen als Mindeststandard ein verlässliches Angebot im Stundentakt sicher, das auf dem Abschnitt zwischen Neustadt und Grünstadt zum Halbstundentakt verdichtet ist.



### 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 ist gemeinsam mit der Région Grand Est geplant, ab Dezember 2023 oder 2024 umsteigefreie Verbindungen zwischen Neustadt, bzw. Wörth und Strasbourg einzurichten.

### 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 Linienangebot zum Zeitpunkt der letzten Ausschreibung beibehalten und dient als Grundlage für die Ausschreibung/Vergabe von Leistungen ab dem 11.12.2022. Anhand der Potenzialanalyse sowie raumstrukturell begründeter Einzelentwicklungen können einzelne Relationen ausgewiesen werden, für die eine Linienüberplanung geprüft wurde. Zudem sollen einzelne Angebotsverbesserung im Rahmen des Vergabeprozesses auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden. Das zukünftige Angebotskonzept bzw. die vorgeschlagenen Prüfaufträge werden nachfolgend 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 3 (Liniensteckbriefe Zielkonzept).

#### Allgemeine Angebotsausweitung Stufe 1

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt soll eine Schließung noch bestehender Taktlücken auf den Linien 502, 511, 514 und 515 entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Grundnetzkatégorie vorgenommen werden. Zudem soll eine Ausweitung des Bedienungszeitraums bis zur Ankunft/Abfahrt der letzten SPNV-Leistungen in/aus Richtung Kaiserslautern, Mannheim und Landau erfolgen.

#### Allgemeine Angebotsausweitung Stufe 2

Bislang verkehren lediglich die Linien 507, 512 und 514 Mo-Fr im 30-Min-Takt. Um den Stadtbuss als echte Alternative zum Individualverkehr zu etablieren soll im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt die Einrichtung eines 30-min-Taktes auf allen Stadtbuslinien insbesondere im Hinblick auf die Finanzierbarkeit geprüft werden. Die Linien 502, 511 und 515 würden damit zum Grundnetz 1. Ordnung aufgewertet werden.



### Einrichtung einer neuen Ost-West-Linie 5xx

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt ist die Einrichtung einer neuen Ost-West-Linie zu prüfen. Die neue Linie 5xx soll hierbei das Quartier Hornbach mit dem Schöntal verbinden und dadurch eine Anbindung der Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (u.a. Globus und Kino) ermöglichen. Über den konkreten Linienverlauf ist in Vorbereitung der Neuvergabe zu entscheiden. Die Bedienung orientiert sich am Grundnetz 1. Ordnung. Vorstellbar wären folgende Varianten:

#### Variante 1:

Beginnend an der Haltestelle Heidenbrunnertal mit direkter Linienführung über die Talstraße und ohne Standzeit am Hauptbahnhof über die Haltestellen Weinstraßenzentrum sowie Louis-Escande-Straße zurück zum Hauptbahnhof und Heidenbrunnertal.

#### Variante 2: Talstraße über Karl-Helfrich-Straße

Beginnend an der Haltestelle Heidenbrunnertal über Talstraße, Mußbacher Landstraße Karl-Helfrich-Straße, Landauer Straße über die Haltestellen Weinstraßenzentrum sowie Louis-Escande-Straße zurück zur Haltestelle Heidenbrunnertal

### Verbesserte Anbindung von Weststadt und Schöntal an den Bahnhof

Die Linie 515 bindet heute das Afrikaviertel und das Heidenbrunnertal an den Bahnhof Neustadt an. Das Angebot wird im Bereich der Weststadt durch die Linie 517 ergänzt die zudem in Lambrecht einen Anschluss an die S-Bahn herstellt.

In Vorbereitung auf die Neuvergabe des Linienbündels Neustadt ist zu prüfen ob und wie eine verbesserte Verknüpfung am Hauptbahnhof Neustadt zum SPNV ermöglicht werden kann. Der Anschluss der Linie 517 an die S-Bahn in Lambrecht muss auf Grund der weiteren Erschließungsfunktion dieser Linie unverändert bleiben. In diesem Zuge sind auch die Möglichkeiten eines Umbaus der Haltestelle Heid&Co und damit einer Harmonisierung der Erschließungsqualität beider Linien zu prüfen. Weitere Rahmenbedingung für die Prüfung sollte ein Verzicht auf eine Leistungsmehrung sein, so dass mit der Maßnahme mit Ausnahme des Haltestellenumbaus keine weiteren Kosten verbunden sind.

### Linie 500

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt ist zu prüfen ob die Linie 500 zukünftig von der Pfalzgrafenstraße nicht mehr direkt, sondern über das Krankenhaus zum Bahnhof geführt werden kann. Im Zugangsbereich des Krankenhauses ist hierfür die Einrichtung einer neuen Haltestelle zu prüfen.

### Neuordnung Anbindung Haardt

Aus Gründen der Fahrplanstabilität wird vorgeschlagen die bislang auf der Strecke Neustadt-Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst verkehrende Regionalbuslinie 512 neu zu ordnen. Die Linie sollte zukünftig klar als Regionalbuslinie identifizierbar sein (schnelle Überwindung großer Entfernungen aus dem Stadtzentrum heraus). Der Linienabschnitt über Haardt (sieben Haltestellen) würde zukünftig nicht mehr bedient werden.

Der Linienabschnitt über Haardt würde weiterhin durch eine neu zu schaffende Stadtbuslinie 513 bedient werden. Sie verkehrt im 30-Minuten-Takt (Grundnetz 1. Ordnung) von Neustadt Hbf. über Böbig nach Haardt und zurück. In Böbig wird der Anschluss zu den S-Bahnen hergestellt, am Hauptbahnhof finden die Anschlüsse an den Fernverkehr der Deutschen Bahn statt. Die Linie 511 würde auf den Abschnitt Neustadt Hbf. – Böbig – Robert-Stolz-Straße verkürzt. Dafür erfolgt eine Anbindung an den Hauptbahnhof, so dass eine zeitliche und räumliche Verknüpfung mit den Linien 502, 514 und 515 am Hauptbahnhof erreicht wird. Darüber hinaus soll in Neustadt Böbig ein Anschluss an den S-Bahn-Verkehr sichergestellt werden.

Im Gegensatz zur Stadtbuslinie 511 wird zwischen dem Hauptbahnhof und Böbig in der Innenstadt ein verkürzter Linienweg über die Landauer Straße, die Winzinger Straße und die Robert-Stolz-Straße gewählt.



Buskilometer-Mehrleistungen infolge von Anpassungen im Liniennetz wären von der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße zu finanzieren.

**Bei den Maßnahmenvorschlägen zu den Linien 511, 512 und 513 die in den Abbildungen 20-22 skizziert sind handelt es sich um Prüfaufträge zur Vorbereitung der nächsten Ausschreibung. Vor Umsetzung der Maßnahme sind die tatsächlichen Verkehrsbeziehungen zu prüfen.**

### **Neueinrichtung Haltestelle Bahnhof Südseite („Ausgang Schillerstraße“)**

Es ist geplant den heutigen Steg im Bereich des Hauptbahnhofes bis zur Schillerstraße zu verlängern. Hierdurch entsteht die Möglichkeit eine zusätzliche (v.a. Ausstiegs-)Haltestelle mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen einzurichten. Dies hätte den Vorteil, dass Fahrgäste der Linie 501 und xxx im Verspätungsfall ihren SPNV-Anschluss noch erreichen können. Der Ausgang Schillerstraße soll als Mobilitätspunkt ausgestaltet werden und weitere Mobilitätsformen und entsprechende Informationen zu Fahrtmöglichkeiten anbieten.

### **Linienwegänderungen durch Beseitigung Bahnübergang Speyerdorfer Straße**

Mit Wegfall des Bahnübergangs Speyerdorfer Straße müssen die Linien 507, 509 und 510 mit einem neuen Fahrweg über den Winzinger Knoten geführt werden. Hierbei muss sichergestellt werden, dass die Qualität und Funktion der Linien

nicht negativ, z.B. durch längere Fahrzeiten, schlechtere Erschließungsfunktion und Wegfall von Anschlussbeziehungen, beeinträchtigt werden. Durch die geänderte Linienführung entsteht zudem ein Anpassungsbedarf der Haltestelle Krankenhaus.

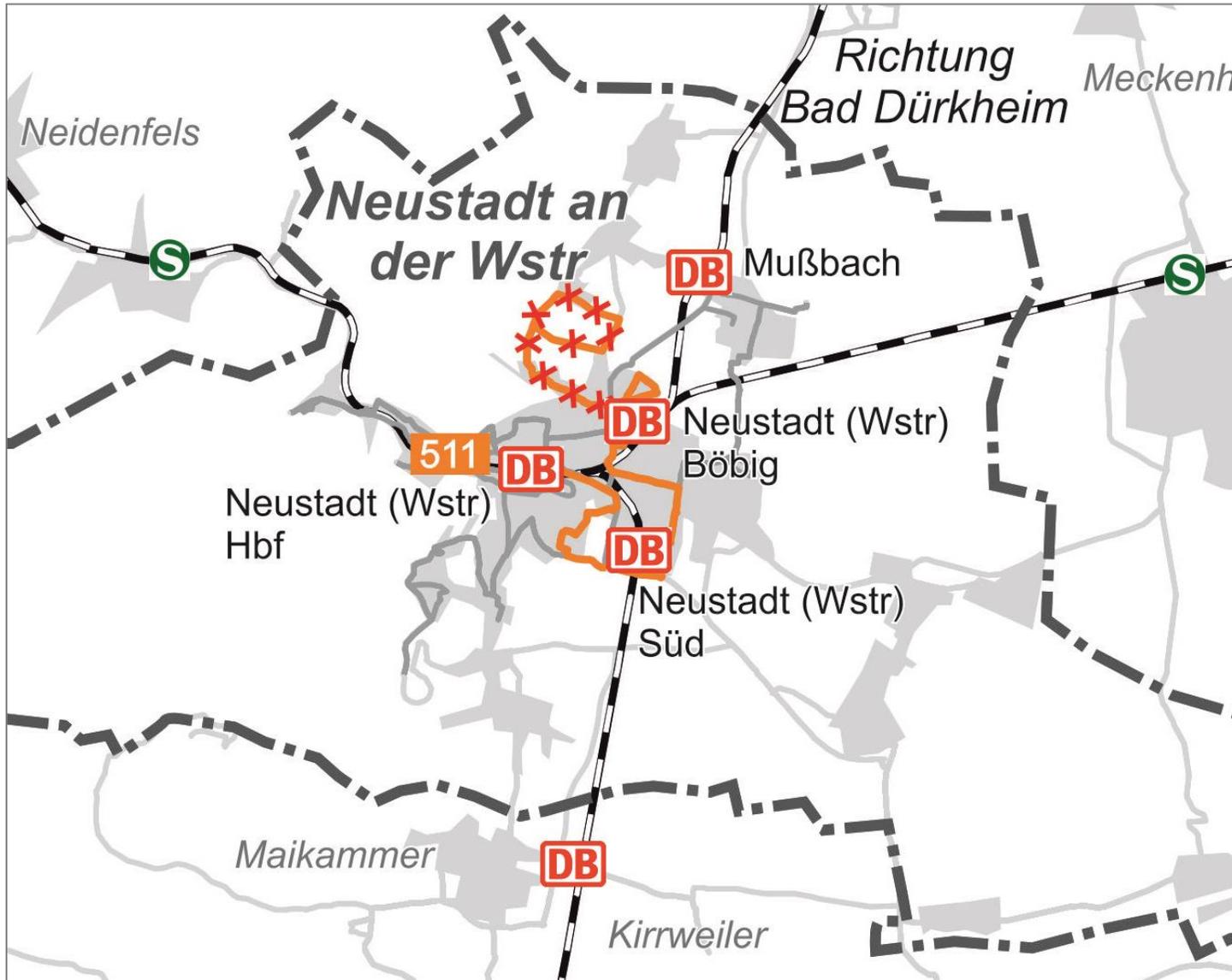


Abbildung 20: Geplanter Verlauf der Linie 511

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

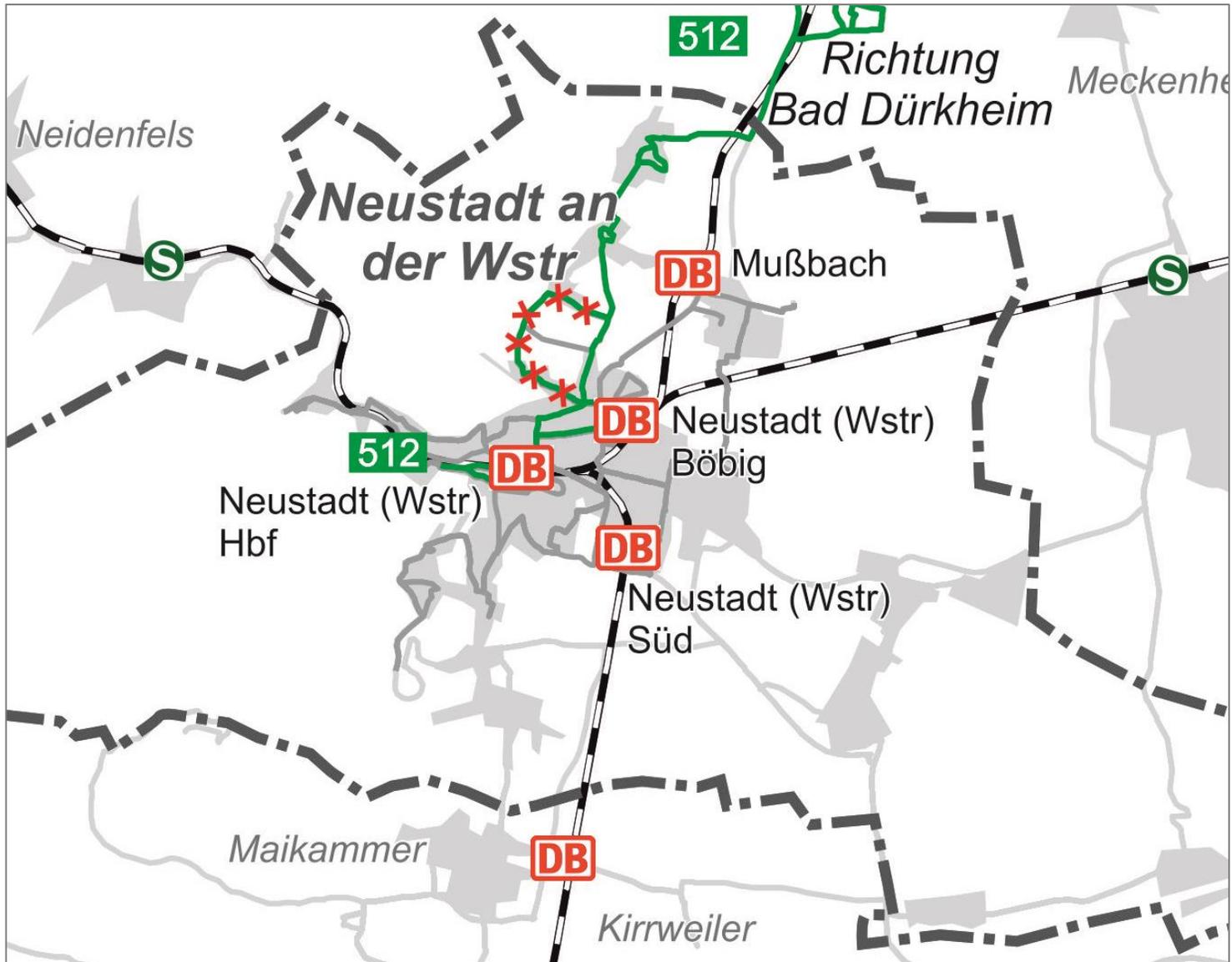


Abbildung 21: Geplanter Verlauf der Linie 512

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

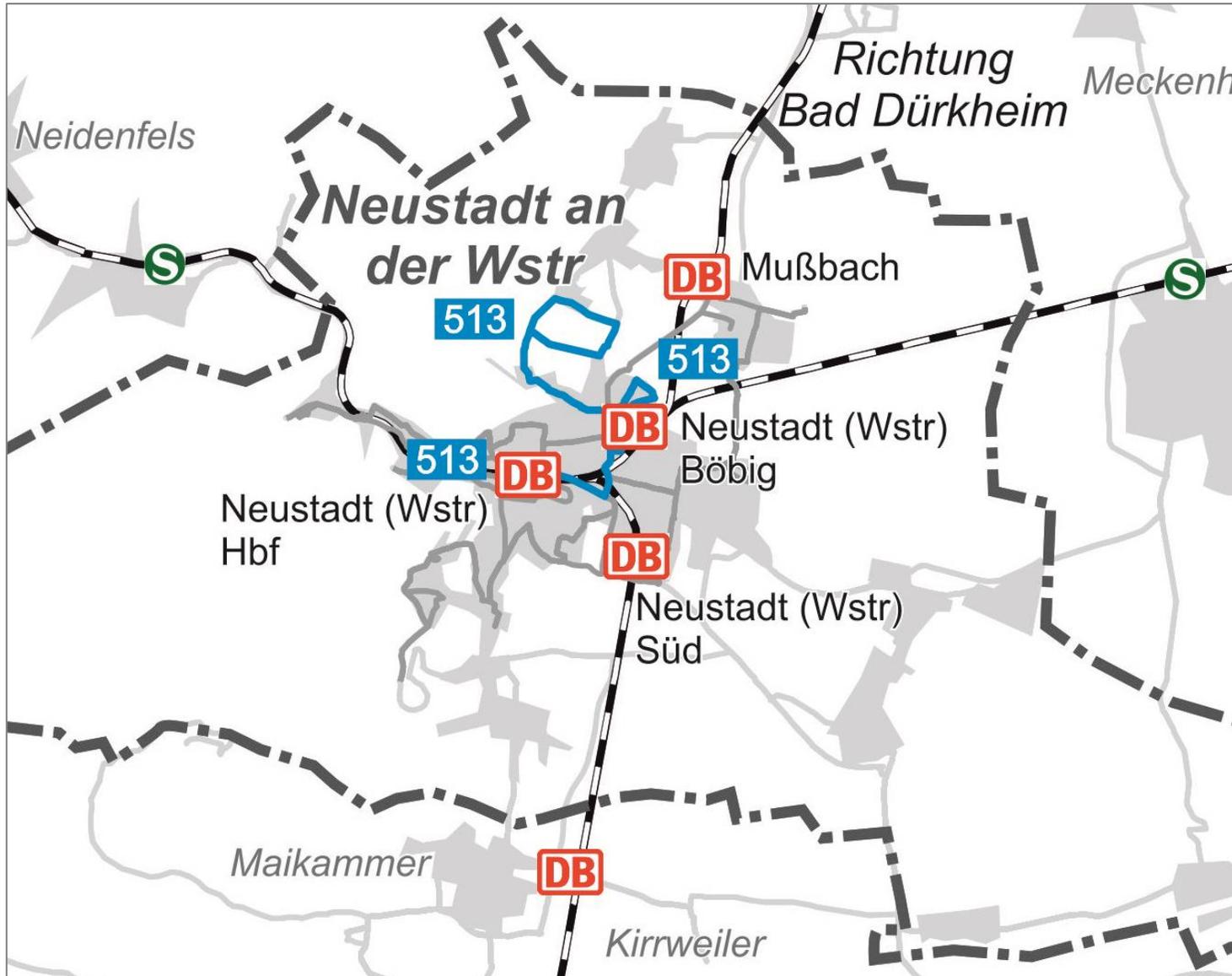


Abbildung 22: Geplanter Verlauf der Linie 513

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

### Hambach-Shuttle

Das Hambacher Schloss als eine der Wiegen der deutschen Demokratie ist ein touristischer Hotspot Neustadts. Da die meisten Besucher den PKW zur Anreise nutzen, führt dies insbesondere in Hambach zu erheblichen verkehrlichen Belastungen – gerade auch am Wochenende. Nicht zuletzt wird durch die kleinräumige dörfliche Struktur mit engen Straßenquerschnitten die Problematik verschärft.

Mit dem „Hambach Shuttle“ soll eine Verbesserung der Situation erreicht werden. Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt der MoD GmbH, der TU Kaiserslautern und der Stadt Neustadt. Das Konzept des Hambacher Shuttles basiert auf autonom fahrenden Elektro-Kleinbussen, die das Hambacher Schloss von einem außerhalb des Ortes gelegenen Park & Ride Platz erschließen. Die Fahrzeuge sollen mit bis zu 40 km/h unterwegs und eine Kapazität von acht Personen haben. Da die erforderliche Technik noch nicht verfügbar ist, müssen hierfür Pionierarbeiten geleistet werden. Der Hambach Shuttle wird durch das BMVI gefördert.

Ab Frühjahr 2020 sollen im Rahmen eines Forschungsprojektes Testfahrten auf kurzen Teilstrecken durchgeführt werden. Bis zur Umsetzung eines Realbetriebs sind jedoch noch einige Hürden zu überwinden. So besteht in Deutschland noch kein entsprechendes System auf öffentlich zugänglichen Straßen. Bisher sind solche Fahrzeuge nur im Testbetrieb mit sehr geringen Geschwindigkeiten (max. 15 km/h) im Einsatz.

In Neustadt an der Weinstraße sind noch hinsichtlich der Lage der P+R-Platzes sowie der Routenführung Entscheidungen und Vorkehrungen zu treffen. Auch ist die Beförde-

rungskapazität der bislang vorgesehenen vier Fahrzeuge für die Besucherzahlen zu gering. Der für 2019 avisierte Testbetrieb mit zwei Kleinbussen und einem Tesla musste auf 2020 verschoben werden.

Aufgrund der genannten Schwierigkeiten ist mit einer vollständigen Umsetzung des Projektes noch nicht in Kürze zu rechnen. Bei einer Realisierung wird der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Da es sich beim Hambach Shuttle um ein Angebot des ÖPNV handelt, ist gemäß der Satzung zum einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar der VRN-Tarif anzuwenden.

### 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 Betriebsablauf im Straßennetz notwendig. 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 verträglichen 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 und in Engstellen/Einmündungsbereichen,
- ▶ Einsatz von ÖV-Signalen an ausgewählten Lichtsignalanlagen (LSA) zur Busbeschleunigung,
- ▶ Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.

### Flexibilisierung des ÖPNV-Systems - On-Demand-Verkehre

Der klassische ÖPNV ist gekennzeichnet durch die Bündelung von Fahrten auf Grundlage von vorab festgelegten Linienverkehren. Die Fahrgäste müssen sich zu einer festen Abfahrtszeit an der Haltestelle einfinden und werden dann über den Linienweg zu ihrem Ziel gebracht. Ein solches Angebot stößt jedoch in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage an seine

wirtschaftlichen Grenzen. Vor diesem Hintergrund haben sich seit langem entsprechende Ruftaxi- und Rufbusangebote als sogenannte bedarfsorientierte bzw. nachfragegesteuerte Angebote etabliert. In der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße gibt es seit Jahren sechs gut eingeführte Ruftaxi-Linien, die durch unterschiedliche Konzessionäre getragen werden (Stadt Neustadt a. d. Weinstraße, VG Deidesheim, VG Lambrecht). Auch diese Angebote basieren als Linienverkehr auf zuvor festgelegten Fahrplänen und Haltestellen. Die Fahrten finden jedoch nur auf vorherige Bestellung zwischen den Start- und Zielhaltestellen der Fahrgäste statt. Bei starker Bündelung und damit einhergehender Erschließungsfunktion der Linie sowie mit jedem Umstieg innerhalb des hierarchisch gegliederten Systems wird die Wegekette in Sachen Schnelligkeit und Bequemlichkeit gegenüber dem Auto unattraktiver. Besonders die Überbrückung der ersten und letzten Meile ist eine große Herausforderung zur Nutzung des ÖPNVs. Gerade in diesem Bereich positionieren sich neuen On-Demand-Mobilitätskonzepte.

On-Demand-Ridepooling, On-Demand-Ridesharing oder On-Demand-Service sind nur einige Begriffe, die für diese neuartigen Mobilitätskonzepte stehen. Das Grundkonzept dieser On-Demand-Angebote beruht auf festgelegten Bedienungsgebieten ohne Fahrplan mit einer Haltestellen- und/oder Haustürbedienung. Die Buchung einer Fahrt muss vom Fahrgast über die Anbieter-App vorgenommen werden. Dabei handelt es sich um eine Just-in-Time-Buchung, das heißt, der Fahrgast bestellt sich spontan für den jetzigen Zeitpunkt eine Fahrt. Bei erfolgreicher Buchung kann er die Anfahrt des zugewiesenen Fahrzeugs in Echtzeit über die Kunden-App verfolgen. Die Fahrtdisposition erfolgt automatisiert nach einem festgelegten Algorithmus mit dem Ziel, ähnliche Fahrtwün-

sche zu bündeln (Pooling) und ein optimiertes Routing zu gewährleisten. So kann es sein, dass ein Kunde auf seiner Fahrt zu seinem Ziel noch andere Mitfahrer hat und diese nach und nach an ihren jeweils gewünschten Zielorten abgesetzt werden. Eine Bündelung erfolgt nun also individuell nach den Wünschen des Kunden im Fahrzeug selber. Für den Kunden ergeben sich im Rahmen des On-Demand-Bediensgebietes weniger Umstiege aber ggf. etwas längere Fahrzeiten. Herzstück dieses Angebotes sind Algorithmen, die die Fahrtwünsche sinnvoll bündeln. Dabei sind Faktoren wie Fahrtdauer, Wartezeit bis zum Eintreffen des Fahrzeuges, zumutbare (zeitliche) Umwege und Routingempfehlungen für den Fahrer wichtige Komponenten. Die Leistung der neuen Anbieter erstreckt sich von der Softwarebereitstellung, teilweise bis hin zur eigenständigen Durchführung der Fahrten mit eigenen Fahrern und Fahrzeugen. Für die Beförderung werden PKW, häufig Vans, mit bis zu sechs Fahrgastsitzplätzen genutzt.

Die neuen On-Demand-Angebote müssen in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden. Nur so kann der ÖPNV-Aufgabenträger seinen gesetzlich verankerten Pflichten zur Daseinsvorsorge und Gestaltung des ÖPNV nachkommen. Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar sind solche Angebote daher Gegenstand der Satzung über den einheitlichen Verbundtarif wodurch ein gewisser ordnungsrechtlicher Rahmen vorgegeben wird.

Im Stadtgebiet Neustadt ist ein On-Demand-Angebot im Wesentlichen als Ergänzungsangebot zum bestehenden Busangebot vorstellbar. Hierbei sollen überwiegend Bereiche und Zeiten bedient werden in denen kein adäquates Angebot im Linienverkehr möglich ist. Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sollen gemeinsam mit der VRN GmbH

Anwendungsbereiche ermittelt und auf eine Umsetzbarkeit hin geprüft werden.

### Klimaschutz und ÖPNV

Der ÖPNV leistet durch die Bündelung der Verkehrsströme bereits heute einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Durch den Einsatz von E-bussen kann dieser weiter gesteigert werden.

Elektrobusse fahren lokal emissionsfrei, leisten dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und sind im Betrieb deutlich leiser als konventionelle Dieselfahrzeuge. Die Umstellung einer Dieselbusflotte auf elektrisch betriebene Fahrzeuge stellt eine Investition in die Zukunft dar und ist derzeit noch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Neben dem deutlich höheren Anschaffungspreis sind die Investitionskosten für Werkstatt und Betriebshof sowie für die Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. Des Weiteren wird speziell ausgebildetes Personal für Wartung und Reparatur benötigt.

Der VRN hat in einer Studie den möglichen Einsatz von Elektrobussen untersuchen lassen. Hierbei wurden die gegenseitigen Abhängigkeiten der eingesetzten Technik und betrieblichen Rahmenbedingungen betrachtet. Als Techniken stehen batteriebetriebene Fahrzeuge – teilweise mit nicht-elektrischer Zusatzheizung – oder Brennstoffzellenantriebe zur Verfügung. In Bezug auf die Technik lässt sich derzeit kein eindeutiger Trend erkennen.

Brennstoffzellenfahrzeuge haben eine Reichweite von bis 400 km und sind daher betrieblich uneingeschränkt nutzbar. Eine für den Betrieb notwendige Wasserstofftankstelle

schlägt jedoch mit Investitionskosten von mehreren Mio. Euro zu Buche und stellt somit eine hohe Einstiegshürde dar.

Laut VRN-Studie wäre unter der Prämisse einer fast vollständigen Umstellung der Fahrzeugflotte innerhalb des Linienbündels Neustadt aufgrund der Größe (Fahrzeuganzahl und tägliche Fahrleistung) eine Eignung für den Einsatz der Brennstoffzellentechnik gegeben. Eine kurzfristige Realisierung ist jedoch nicht möglich, da zunächst die Fragen der Infrastruktur und der Fahrzeugbeschaffung zu klären sind. Auch wäre eine Vergabe in Teilloosen nicht möglich. Zudem müssten alle Aufgabenträger des Linienbündels bereit sein, die Mehrkosten zu übernehmen.

Der Einsatz von batteriebetriebenen Bussen ist vergleichsweise einfach und zeitnah zu realisieren. Eine Einführung kann schrittweise in Abstimmung zwischen der Stadt und dem Busbetreiber erfolgen. Hierfür muss lediglich die elektrische Ladeinfrastruktur eingerichtet werden (voraussichtlich an zentraler Stelle). Der Betrieb im Regionalverkehr mit großen Reichweiten und stark bewegter Topographie ist derzeit noch nicht möglich. Für Stadtverkehrslinien wie bspw. die Linien 502, 511, 513, 514, 515 mit geringer bis mittlerer Laufleistung wäre demnach ein Einsatz grundsätzlich möglich. Für diese Linien bedarf es zudem keiner Mitfinanzierung benachbarter Aufgabenträger.

Die anstehende Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 in nationales Recht ist zu beachten.

### Neue Vertriebsformen

Ein einfaches Buchungs-, Reservierungs- 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-App „e-Tarif“ hat der VRN 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 der Nahverkehrsplan 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 23).

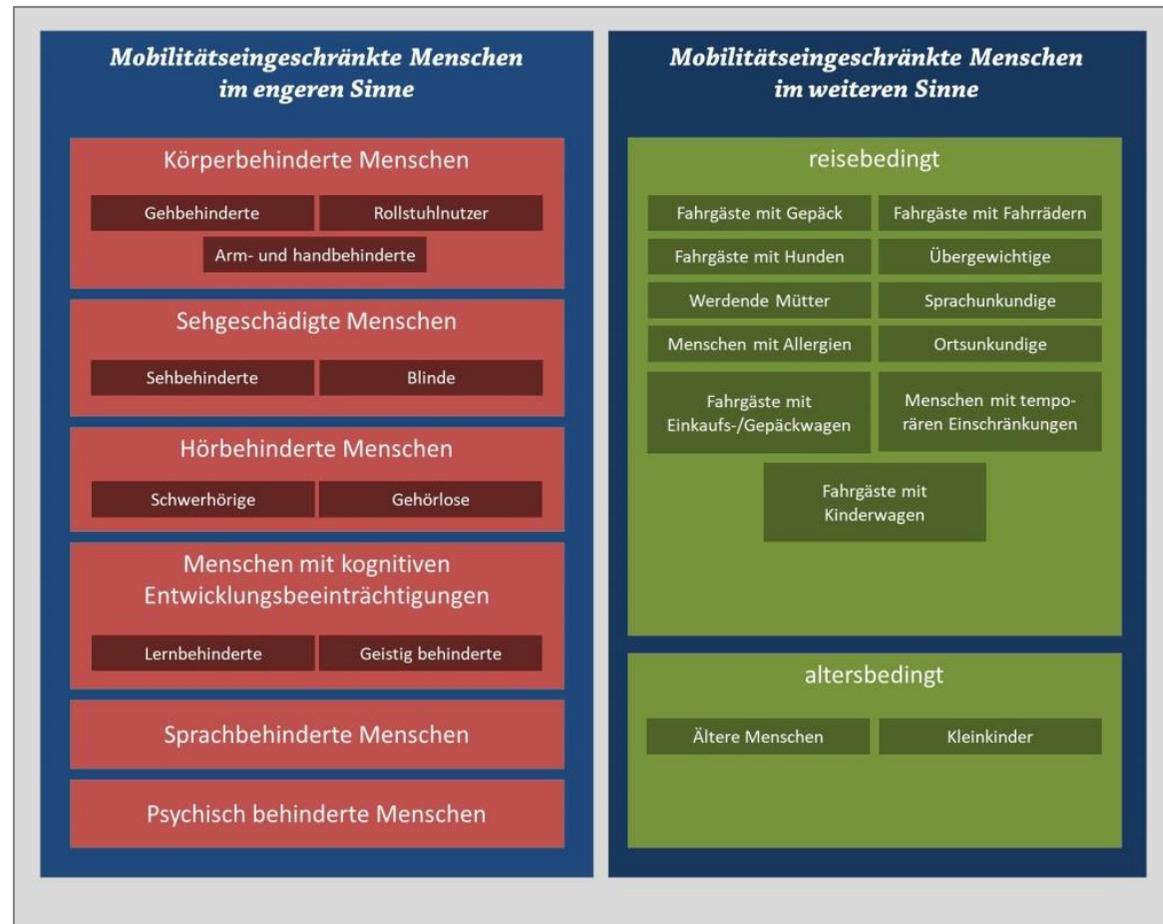


Abbildung 23: Formen der Mobilitätseinschränkung

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.

### **Fahrzeuge**

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

Im Busverkehr der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße 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 weitgehend 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

Die Stadtverwaltung hat eine Bewertung der Haltestellen im Stadtgebiet im Hinblick auf die Möglichkeiten eines barrierefreien Ausbaus vorgenommen. Hierbei wurden vier Kategorien gebildet:

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

Von den insgesamt 115 Haltestellen sind bereits 13 barrierefrei ausgebaut, an 26 Haltestellen ist ein barrierefreier Ausbau auf Grund der verkehrlichen Bedeutung und/oder aus baulichen Gründen nicht notwendig bzw. möglich.

Die Ergebnisse der Haltestellenkategorisierung für den die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße sind der nachstehenden Tabelle A 7.1 und Bild A 7.2 zu entnehmen.

### 5.4. Verknüpfungspunkte

Eine bestmögliche 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 Stadtgebiet 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 Nachlauffahrten 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 Anschlusszeiten 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 zu (Abbildung 25) 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 CO<sub>2</sub>-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 Stadtgebiet vier Bahn-Haltepunkte, wovon drei als bedeutende Verknüpfungspunkte zu benennen sind. Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an einigen zentralen Bushaltestellen im städtischen Busnetz.

Im Folgenden sind die bedeutsamen Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Neustadts dargestellt (Abbildung 25).

Bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr sind:

- ▶ Neustadt Hauptbahnhof
- ▶ Haltepunkt Neustadt-Böbig
- ▶ Haltepunkt Neustadt-Süd

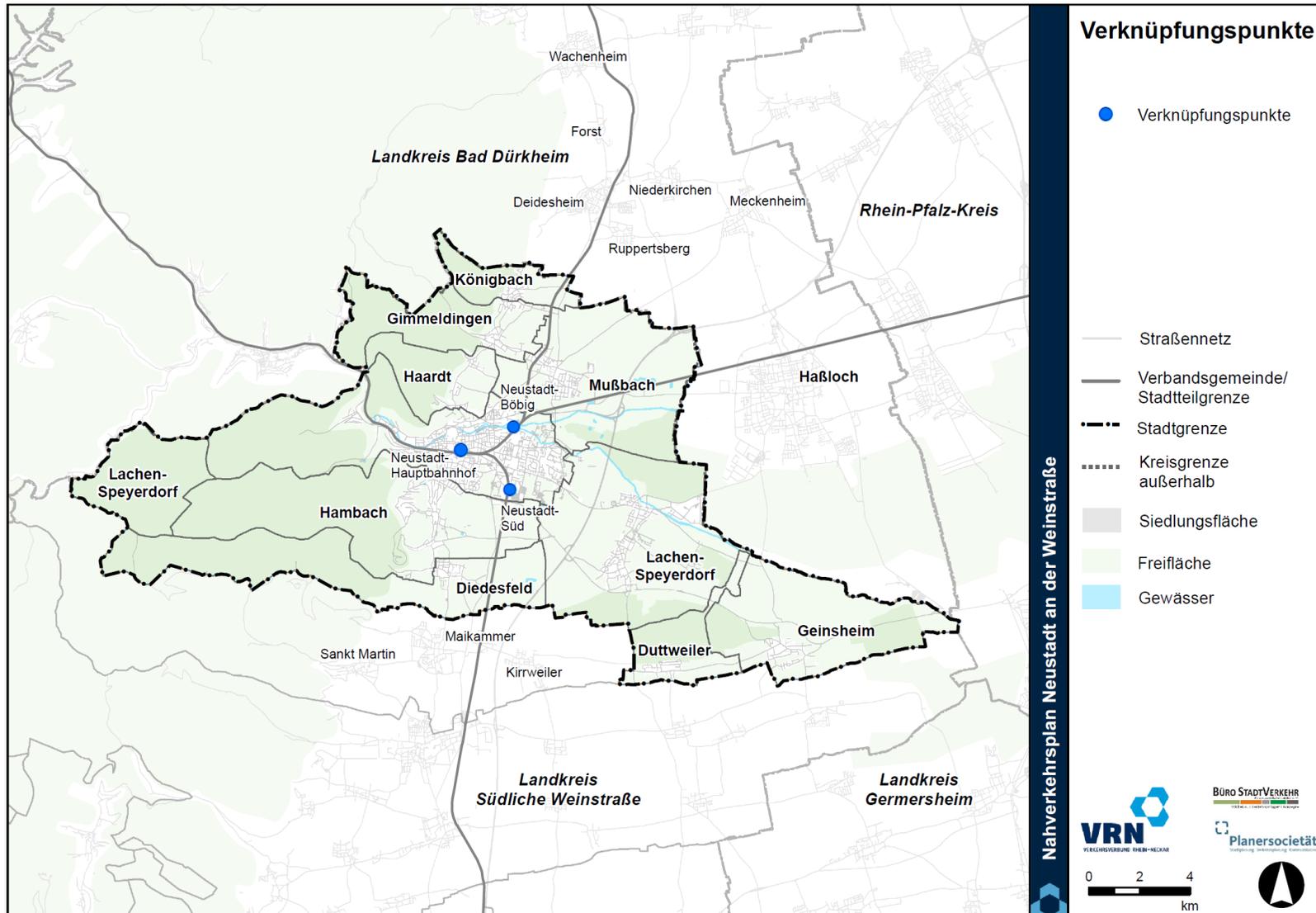


Abbildung 25: Verknüpfungspunkte in Neustadt a. d. Weinstraße

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

### Verknüpfungspunkt Neustadt HBF

Der Hauptbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt der Stadt zwischen SPNV (drei RB-Linien, drei RE-Linien und zwei S-Bahn-Linien) und Bussen. Mit Ausnahme der Regionalbuslinie 574 sowie der Stadtbuslinie 511, halten alle Bus- und Rufbuslinien am Hauptbahnhof. Rund 12.800 Ein- und Aussteiger (3.100 Busverkehr/9.700 SPNV) pro Werktag nutzen den Bahnhof, hiervon sind ca. 50 % Umsteiger. Der Bahnhof befindet sich südlich der Innenstadt (ca. fünf Minuten Fußweg). Der Zugang zum Bahnhof aus dem Stadtzentrum erfolgt umwege- und barrierefrei über eine Straßenunterführung. Auf dem Weg zu den Gleisen ist der Bahnhofsvorplatz zu queren (Abbildung 26).



Abbildung 26: Bahnhofsvorplatz Neustadt a. d. Weinstraße



Abbildung 27: Übersicht Hauptbahnhof Neustadt a. d. W.

Quelle: Google Earth

An den Gleisen 1 und 1a ist ein stufenfreier Zugang möglich. Die übrigen Gleise sind über Treppen ohne Führungsrillen und stufenfrei über kleine Aufzüge mit Überführung zu erreichen (siehe Abbildung 28).

Auf der Bahnhofsnordseite und damit der Innenstadt zugewandt befinden sich direkt am Bahnhofsgebäude und den Zugängen zu den Bahnsteigen sechs Bussteige, wodurch somit nur kurze Umsteigewege zurückzulegen sind (siehe Abbildung 29). Die Bussteige sind nicht barrierefrei ausgestattet. Eine Dynamische Fahrgastinformation, Echtzeitinformationen sowie ein Blindenleitsystem sind nicht vorhanden (siehe Abbildung 30).

Die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße plant einen Steg von der Südseite (Schillerstraße) zum Hauptbahnhof zu bauen. In diesem Zusammenhang sollte eine neue Bushaltestelle eingerichtet werden. Damit wird die Zugänglichkeit des Hauptbahnhofs aus Hambach aber auch für die Fahrgäste der Linien 500, 501 und 502 - besonders im Falle von Verspätungen - erheblich verbessert.

Mit Umgestaltung und Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes (s. Abbildung 31) entfallen die heutigen Warte- und Abstellmöglichkeiten für die Regional- und Stadtbusse. Im Rahmen des Projektes Bahnhofsvorplatz sind daher geeignete Ersatzflächen vorzusehen. Diese sollen nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, beispielsweise im Bereich der Tankstelle Landauer Straße / Stiftstraße, vorgesehen und mit einer entsprechenden Infrastruktur (Sozialraum für Fahrpersonal) ausgestattet werden. Zudem ist zu prüfen, ob dort perspektivisch auch eine Lademöglichkeit für Elektrobusse vorzusehen ist.

Darüber hinaus sollen im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) angebracht werden. Dies sind ortsfeste Anzeigen, die über die nächsten Abfahrten an einer Haltestelle beziehungsweise an Zugangsstellen zu Öffentlichen Verkehrsmitteln informieren. Es soll dabei auch überprüft werden, ob auch andere Bushaltestellen im Stadtgebiet damit ausgestattet werden können/ sollen.



Abbildung 28: Barrierefreier Zugang zu den Gleisen



Abbildung 29: Bussteige Hauptbahnhof Neustadt a. d. Weinstraße



Abbildung 30: Fahrgastinformation am Bussteig



Abbildung 31: Neugestaltung Bahnhofsvorplatz

Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten

### P+R/B+R in Neustadt a. d. Weinstraße

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung, 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 erheblichen 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 bestehenden 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 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.

Auf dieser Grundlage wurden im November 2016 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht.

Die untersuchten Standorte werden in der Abbildung 32 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.



<i>Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen</i>	
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*



Insgesamt waren zum Erhebungszeitpunkt in Neustadt a. d. Weinstraße 632 P+R- und 492 B+R-Stellplätze vorhanden. Die P+R-Stellplätze waren durchschnittlich zu rund 75% und die B+R-Stellplätze zu 40% ausgelastet. Da die Erhebung im Monat November stattfand, ist mit einer insgesamt höheren maximalen Belegung der B+R-Plätze zu rechnen.

### P+R

Im Ergebnis zeigt sich aber auch, dass das P+R-Angebot an der Ostseite, am Bahnhofsvorplatz und an der Westseite des Hauptbahnhofs Neustadt bereits heute nicht immer ausreicht, um die vorhandene Nachfrage zu befriedigen. Gleiches gilt für die P+R-Plätze der Parkplätze Landwehrstraße/Rosslaufstraße am Haltepunkt Neustadt-Böbig.

#### **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*

### B+R

Hinsichtlich der B+R-Anlagen zeigt die durchgeführte Bestandsaufnahme jedoch ein etwas anderes und differenziertes Bild, da Nachfrage und Angebot von B+R räumlich verteilt liegen:

Während am Hauptbahnhof viel zu wenig B+R-Stellplätze existieren, sind z.B. am Haltepunkt Neustadt-Böbig und in Neustadt-Mußbach überdachte Stellplätze ausreichend vorhanden. Insbesondere am Hauptbahnhof Neustadt ist ein dringender weiterer Ausbaubedarf (Kategorie B2) vorhanden.

Im Zuge der Bike&Ride-Offensive der Deutschen Bahn AG in Kooperation mit der Klimaschutzinitiative des Bundes wurde ein Bedarf von rund 500 Fahrradabstellplätzen am Hbf Neustadt festgestellt.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße möchte in diesem Zuge insbesondere im Bereich des Hauptbahnhofs deutlich mehr B+R-Anlagen installieren.

Um die Verknüpfung von ÖPNV und Rad zu verbessern, müssen auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Diese sollten auch monatlich oder jährlich buchbar sein.

Bislang sind in Neustadt HBF, Böbig und Süd Fahrradboxen aufgestellt. Für diese gesicherten Abstellmöglichkeiten Pedelecs bestehen lange Wartelisten für den HBF und Böbig, die die vorhandene Kapazität um ein Vielfaches übersteigen.

Am Hauptbahnhof sollte in Ergänzung die Kombination der Abstellanlagen mit einer Fahrradstation, die mit Betriebspersonal, Fahrradreparatur, Verleih und Lademöglichkeit für Pedelecs ausgestattet ist, geprüft werden.

Verknüpfungspunkt	P+R		Wertung	B+R		Wertung
	Stellplätze			Stellplätze		
	Angebot	Auslastung		Angebot	Auslastung	
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Ostseite des Bahnhofs (Landauer Str.)	67	100%	P2	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Ostseite des Bahnhofs (an den Gleisen)	84	95%	P2	100	100%	B2
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplätze am Bussteig	22	25%	P3	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Bahnhofsvorplatz	36	100%	P2	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Westseite des Bahnhofgebäudes	86	100%	P2	61	15%	B2
Neustadt-Böbig, Parkplatz Rosslaufstraße	122	65%	P3	148	15%	B3
Neustadt-Böbig, Parkplatz Landwehrstraße	112	90%	P2	84	25%	B3
Neustadt-Mußbach, Kurfalzstraße	7	100%	P1	40	50%	B2
Neustadt-Mußbach, nördlich der Bahnlinie	20	45%	P3	20	50%	B2
Neustadt-Süd, südlich der Lachener Str. (ggü. Sternenkontor)	38	5%	P3	-	-	B4
Neustadt-Süd, östlich der Gleise (Chemnitzer Straße)	38	-	P3	39	30%	B3

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

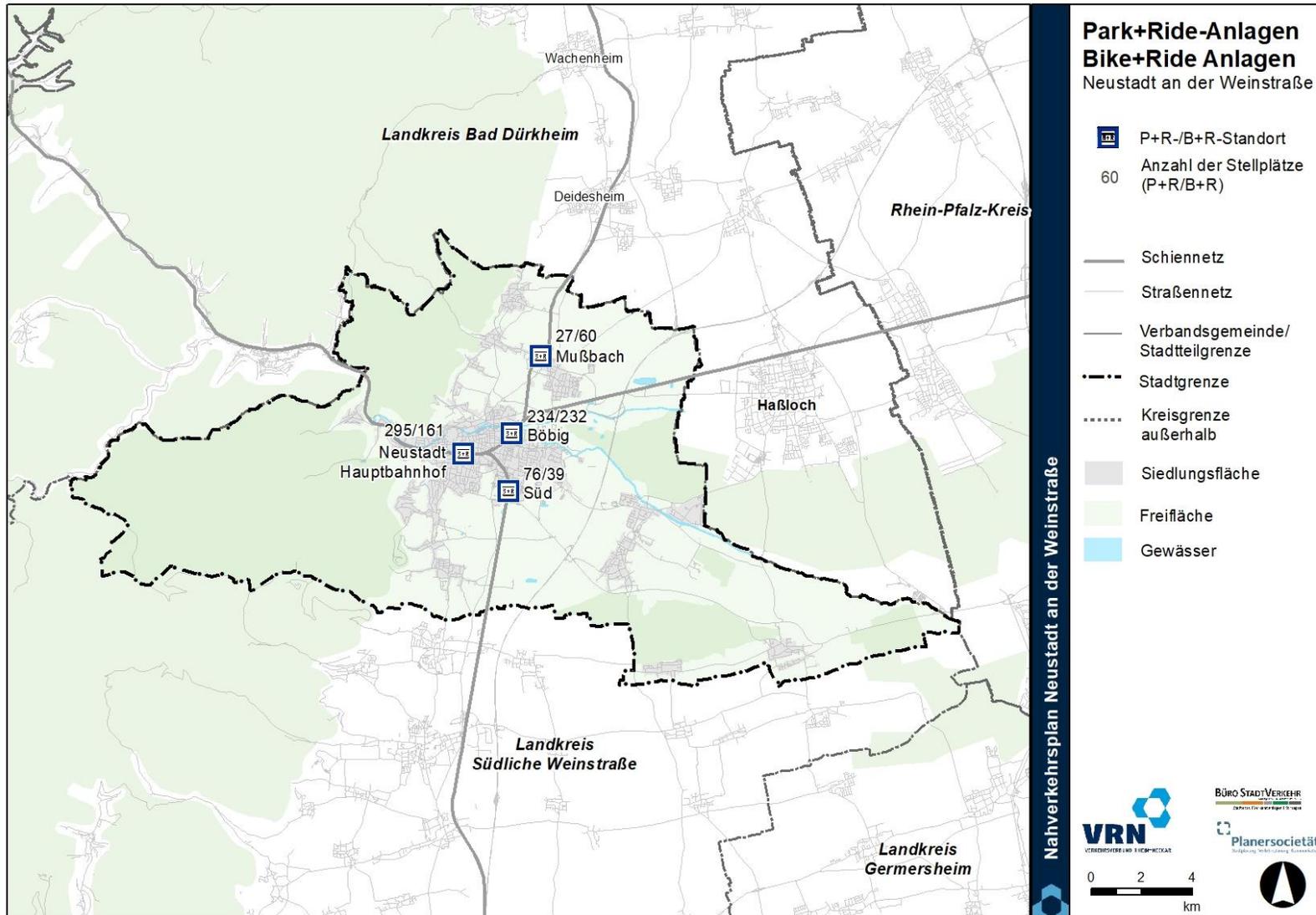


Abbildung 32: P+R- und B+R-Standorte in Neustadt a. d. Weinstraße (Stand 11/2016)

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



## Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zur Einstiegshaltestelle bzw. zum 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.

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

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

Abbildung 33 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.

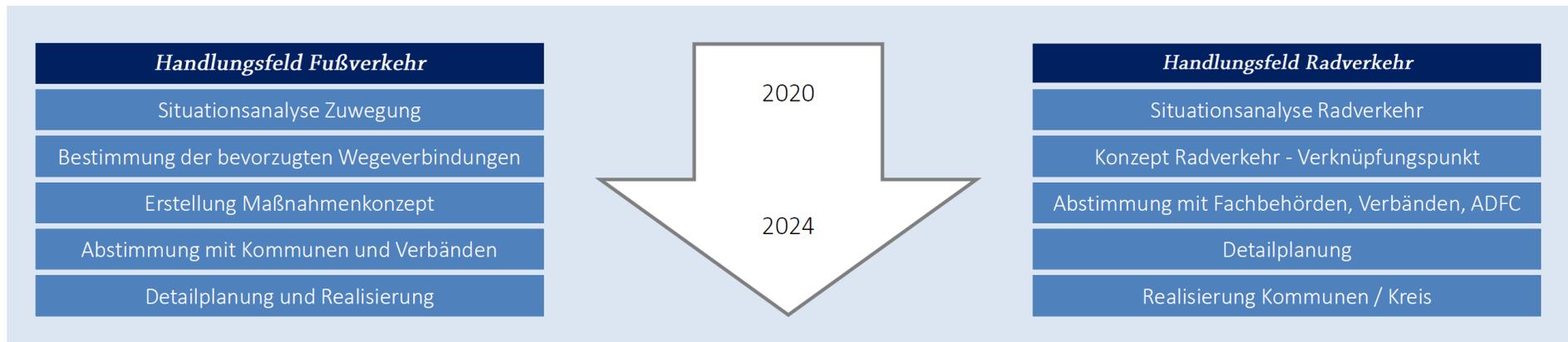


Abbildung 33: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer



### 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 daher in den Nahverkehrsplänen der neuen Generation eine wichtige Rolle ein. 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, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

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.

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. Die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar stehen dabei in einem kontinuierlichen Dialog zu den 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.

Für Neustadt an der Weinstraße wird angestrebt 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-Taxis“ geboten.

So kann den jungen Fahrgästen ein sicheres, rücksichtsvolles und selbstständiges Verhalten im Verkehr vermittelt werden. Der VRN hält hierfür altersgruppenspezifische Angebote wie Unterrichtsmaterialien bereit und unterstützt die Ausbildung von Schulwegbegleitern.

- ▶ Senioren/Seniorinnen:  
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/Neubürgerinnen:  
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 „Entdecker-“ bzw. „Schnupper-Ticket“ erreicht werden.

### 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 Alternative 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 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, Job-Ticket- und Job-Rad-Angebote durch den Arbeitgeber, Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen, Duschen und Spinden 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 CO<sub>2</sub>-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, ist der Verkehrsverbund einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

### Mögliche Beispiele für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Stadtgebiet existieren einige größere Unternehmen. Gerade hier sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sinnvoll. Für diese ergeben sich zahlreiche eine Reihe von Handlungsfeldern 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. 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 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.

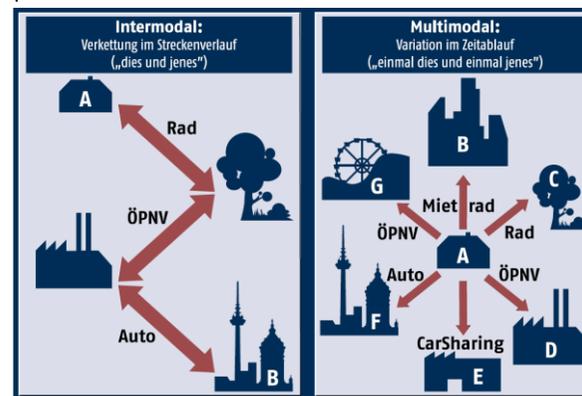


Abbildung 34: Intermodalität - Multimodalität (nach Röhrleef)

### CarSharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot wird 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 und ist Kooperationspartner des VRN. Stadtmobil Rhein-Neckar hat seine Wurzeln in Mannheim/Heidelberg (Neustadt) und ist heute als stadtmobil-Gruppe in 26 Städten für 12.000 Kunden zugänglich, mit stark steigender Tendenz (Kundenzuwachs 2019 um rund 12 Prozent, Fahrzeugzuwachs ca. sieben Prozent). Stadtmobil ist ein Angebot sowohl für Privatnutzer als auch für Firmenkunden und kann im Fuhrparkmanagement unterstützen.

Im Stadtgebiet Neustadt ist Stadtmobil aktuell mit sieben CarCharing Stationen (vgl. Abbildung xy) vertreten. Eine Ausweitung der Stationen wird derzeit geprüft.

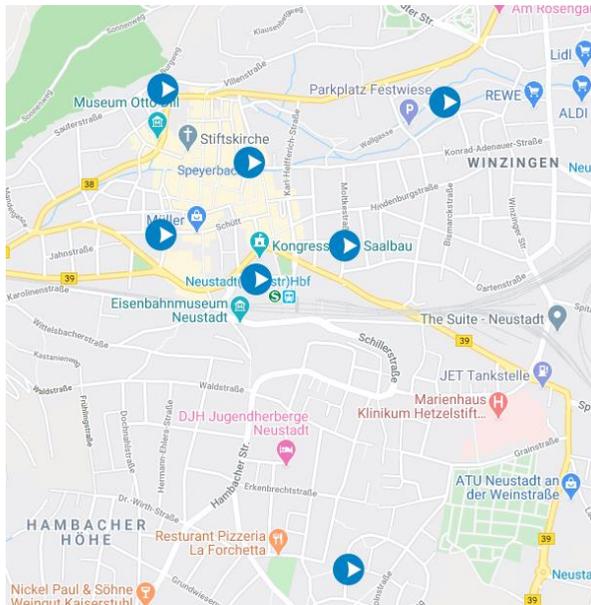


Abbildung 35: Standorte Stadtmobil (Internetseite Stadtmobil)

### Fahrradvermietsysteme

Seit 2015 wird in einigen Regionen des VRN das Fahrradvermietsystem VRNnextbike betrieben. Inzwischen bestehen weit über 150 Standorte in insgesamt 12 Städten. Ein weiterer Systemausbau ist vorgesehen.

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.

Auch in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße soll zukünftig VRNnextbike angeboten werden. Die Stadtverwaltung hat gemeinsam mit dem VRN und dem Anbieter Nextbike die Einführung des Fahrradvermietsystems VRNnextbike für das Jahr 2020 vorgesehen. Es sind zunächst rund 13 Stationen über die Innenstadt verteilt geplant. Kooperationspartner (große Betriebe, Firmen, Verwaltungen) werden noch gesucht, um das Stationsnetz zu verdichten.

### 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 städtischen Gremien 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 zu erreichen.

Die Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Hierbei ist 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 in der Stadt Neustadt a.d. Weinstraße</i>					
Maßnahme	Strecke	Linie	Betriebsleistung km/Jahr	Kosten (Grobschätzung) 1.000 €/a	
Allgemeine Angebotsverbesserung Stufe 1	Hbf - Hambach		502	20.550	77
	Haardt - Böbig - Maconring - Hauptfriedhof		511	18.700	70
	Hbf - Nachtweide - Mußbach		514	3.500	13
	Hbf - Afrikaviertel		515	1.300	5
Allgemeine Angebotsverbesserung Stufe 2	Hbf - Hambach		502	64.200	241
	Haardt - Böbig - Maconring - Hauptfriedhof		511	83.500	313
	Hbf - Afrikaviertel		515	39.600	149
Einrichtung neue Ost-West-Linie	Variante 1 Heidenbrunnertal - Hbf - Loius-Escande-Str.	(neu) 51x		141.438	530
	Variante 2 Heidenbrunnertal - Mußbacher Landstraße - Karl-Helfferich-Str. - Loius-Escande-Str.	(neu) 51x		134.946	506
Änderung Linie 500		500		3.500	13
Neuordnung Anbindung Haardt	Hbf - Böbig - Robert-Koch-Straße		511	-20.000	-75
	Hbf - Königsbach - Deidesheim - Forst		512	-51.200	-192
	Hbf - Böbig - Haardt	(neu) 513		135.550	508
<b>Summe (Maximalwert)</b>				<b>575.584</b>	<b>2.158</b>

**Tabelle 8: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen**

Die in der Tabelle aufgeführten Kosten basieren auf einem aus den vorangegangenen Ausschreibungsverfahren ermittelten Durchschnittswert (3,75 €/km).

Bei den aufgeführten Werten handelt es sich um die anteiligen Betriebsleistungen und Kosten für die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße.



### 6.3. Investive Maßnahmen

Das größte Bauvorhaben und zentrales Investitionsprojekt in Neustadt a. d. Weinstraße ist der geplante Umbau des Bahnhofsvorplatzes inklusive des Zentralen Omnibusbahnhofes. Nach Auswahl eines Gestaltungsvorschlags im Jahr 2016 wird dessen Realisierung in den nächsten Jahren angestrebt.

Weiterer Investitionsbedarf besteht, um die Ziele der Barrierefreiheit in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße umzusetzen. Die Höhe der Kosten ist abhängig von den örtlichen Begebenheiten. Aussagen hierzu können an dieser Stelle nicht getroffen werden, sondern sind individuell zu kalkulieren. Auch die Verbesserung der Verknüpfungsanlagen P+R/B+R sowie im Bereich der Zuwegung zu diesen Anlagen wird Investitionen in noch unbekannter Höhe benötigen. Hierfür ist zunächst ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für jeden Standort zu erstellen. Bei der baulichen Umsetzung ist eine Förderung durch das Land möglich (LFAG/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 in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße sind flächendeckend zu zwei 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 linienüber-

greifenden 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	Nächster Vergabetermin	Linien
Neustadt	Stadt Neustadt a. d. Weinstraße	11.12.2022	500; 501; 502; 503; 507; 509; 510; 511; 512; 513; 514; 515; 517
Rhein-pfalz	Rhein-Pfalz-Kreis	14.06.2025	574

*Tabelle 9: Linienbündel in Neustadt a. d. Weinstraße*

### 6.5. Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Qualität des Angebots eine wesentliche Rolle.

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

#### 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 der Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße und den lokalen Verkehrsunternehmen) sowie Politiker und Politikerinnen sowie Bürger und Bürgerinnen. Das gewählte Verfahren soll sicherstellen, dass auch die Bevölkerung der Stadt 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 wurden die Maßnahmenkonzeption im Beteiligungsverfahren in dem von der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße eingerichteten Arbeitskreis NVP, an dem Vertreter der Stadtverwaltung teilnehmen vorgestellt. Es folgte einer Erörterung am 24.08.2017 unter Teilnahme des Stadtvorstands, den Stadtratsfraktionen, den Ortsbeiräten und dem Innenstadtrat sowie Vertretern der Stadtverwaltung. 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 die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße einen Handlungsrahmen gegeben, der Zukunftsfelder betrachtet und eine Vielzahl hieraus abgeleiteter Maßnahmen definiert, um die Zukunftsaufgaben bewältigen zu können.

Während des Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße 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.

Eine zweite Beteiligungsstufe wurde im Frühjahr 2020 durchgeführt: Zunächst wurden weitere, mögliche Verbesserungen im Entwurf des Nahverkehrsplans in einem Arbeitskreis mit FraktionsvertreterInnen sowie VertreterInnen der Stadtverwaltung diskutiert. Mit diesem überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsplan wird/wurde am 11.03.2020 eine Bürgerbeteiligung angeboten. In dieser moderierten Veranstaltung werden/wurden der Entwurf vorgestellt, Anregungen aufgenommen und Bürgerfragen beantwortet. Während dieser Zeit liegt/lag der Entwurf des Nahverkehrsplans öffentlich zugänglich im Internet bzw. im Stadthaus in der Amalienstraße 6 aus.

Nach gründlicher Prüfung der Anregungen und Abwägung der Belange durch die zuständigen Fachabteilungen in der Stadtverwaltung sowie im VRN soll im Frühsommer 2020/liegt nun der abgestimmte neue Nahverkehrsplans als Ergebnis des Prozesses vor. Er wird/wurde abschließend im Stadtrat am XX.06/7.2020 durch die Politik bestätigt und beschlossen.



### 8. Anhang

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

## 1. Bilanzierung

## Angebotsseitige Maßnahmen

Lfd. Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzung
<b>Städtischer Busverkehr</b>			
1.	502	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, morgens durch 1 bis 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
2.	502	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
3.	502	Ausweitung der Bedienungszeiten Samstags 7:00 Uhr bis 08:00 Uhr	nicht umgesetzt
4.	511	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
5.	511	Eine Fahrt je Richtung zusätzlich (12:15 Uhr bzw. 12:45 Uhr) wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
6.	511	Angebot an Samstagen	umgesetzt
7.	514	Schließung von Taktlücken Mo-Fr durch vier Fahrten zusätzlich oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
8.	514	Ausweitung der Bedienungszeit So 9:00 Uhr bis 11:00 Uhr	umgesetzt
9.	515	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 1 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
10.	515	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, tagsüber durch 5 bis 7 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
<b>Regionaler Busverkehr</b>			
11.	neu	Neue Buslinie vom Kurpfalzpark finanziert, in der Hauptsaison von mai bis September	nicht umgesetzt
12.	573	Angebotsverdichtung Samstags, betrifft die Strecke Gommersheim/Freimersheim - Speyer	nicht umgesetzt
<b>Linienbündelungskonzept</b>			
ohne	keine	Ausschreibung von Busleistungen in Linienbündeln	umgesetzt



### Investive Maßnahmen

Lfd. Nr.	Beschreibung/Ort	Maßnahme	Umsetzung
<b>Verknüpfungspunkte und Haltestellen</b>			
13.	Neustadt Hbf.	Ausbau B+R, da vorhandene Anlage unterdimensioniert und teilweise veraltet	umgesetzt
14.	Neustadt ZOB / Bahnhofsvorplatz	Behindertengerechter Ausbau	teilweise
15.	wichtige Haltestellen	Erhöhung der Bordsteine	teilweise
16.	wichtige Haltestellen	Witterungsschutz einrichten	teilweise
17.	Allgemein Verknüpfungspunkte und Haltestellen	Verbesserung der sozialen Sicherheit insbesondere für Umsteiger vom IV	teilweise
18.	Allgemein Verknüpfungspunkte und Haltestellen	Ergänzung fehlender bzw. Ersatz magelhafter Ausstattungselemente	teilweise
19.	Allgemein Verknüpfungspunkte	Ergänzung fehlender bzw. Ersatz magelhafter B+R und P+R-Anlagen	umgesetzt
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>			
20.	ohne	Einführung von RBL-Technik, ÖPNV-Bevorrechtigung	teilweise
21.	ohne	Begleitende Marketingmaßnahmen	kontinuierlich



2. Liniensteckbriefe Ist-Zustand

3. Liniensteckbriefe Zielkonzept

**Die Liniensteckbriefe werden nach entsprechender Finalisierung der Aussagen im NVP erstellt.**



### 4. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot 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 das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2004 für die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen und aktualisiert.

Änderungen sind in folgenden Bereichen zu verzeichnen:

- Fahrzeugstandards: Hier erfolgte eine Aktualisierung im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar
- Bedienungsstandards: Anpassung an die neuen Netzdefinitionen
- Haltestellen: Anpassung der Ausstattungsstandards

#### 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.

Es wird eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) einer Siedlungsfläche angenommen, wenn die nachfolgend genannten Entfernungswerte nicht überschritten werden.

- ▶ 1.000 m von einem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV oder
- ▶ 600 m von einer Haltestelle des regionalen Busverkehrs oder einer Stadtbushaltestelle

Um die Ziele des Nahverkehrsplans zu unterstützen ist die Siedlungstätigkeit auf die Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.

Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bilden. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

#### 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 der Stadt sind in Tabelle A 4.1 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 der Stadt zu begrüßen.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 3) 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
<b>ÖPNV-Achsen</b>									
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	-	-
<b>Achsenzwischenräume</b>									
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 4.1: 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 4.3.

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 nach § 224 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 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](http://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 / Meterspureisenbahn			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)			
<b>Aufenthalt / Warten</b>										
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Witterungsschutz	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
geschlossener Warteraum	X	(X)				(X)	(X)			
Mülleimer / Ascher	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<b>Information</b>										
Stationsschild (SPNV)	X	X								
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			X	X	X	X	X	X	X	X
dynamische Fahrgastinformation	X	X	(X)	(X)	X	X	X	(X)	(X)	
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)			
<b>Sicherheit</b>										
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Videoüberwachung	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
<b>Barrierefreiheit</b>										
niveaugleicher Einstieg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	30	30	30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<b>Service</b>										
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
Gepäckschließfächer	X									
<b>Fahrausweisverkauf</b>										
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	X	X	X	(X)			
<b>Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln</b>										
P+R-Anlage	X	(X)		(X)	(X)	(X)				
B+R-Anlage	X	X	(X)	X	(X)	X	(X)	(X)	(X)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)	(X)			
Car-Sharing-Station	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
Fahrradvermietsystem	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			

Tabelle A 4.2: Standards der Haltestellenausstattung



### 5. Ergebnis des Beteiligungsverfahrens

Die Anregungen werden nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens aufgenommen.

**Kapitel wird nach Abschluss  
des Beteiligungsverfahrens ergänzt.**

## 6. 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 Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

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

- 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.

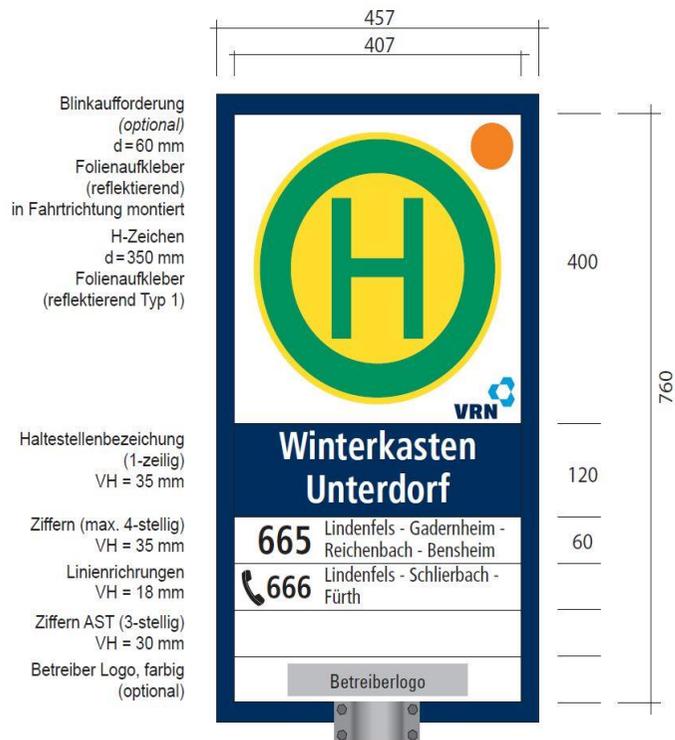
- 2.3 **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- 2.4 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach 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 Linienverkehre 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

Schildereinheiten  
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)

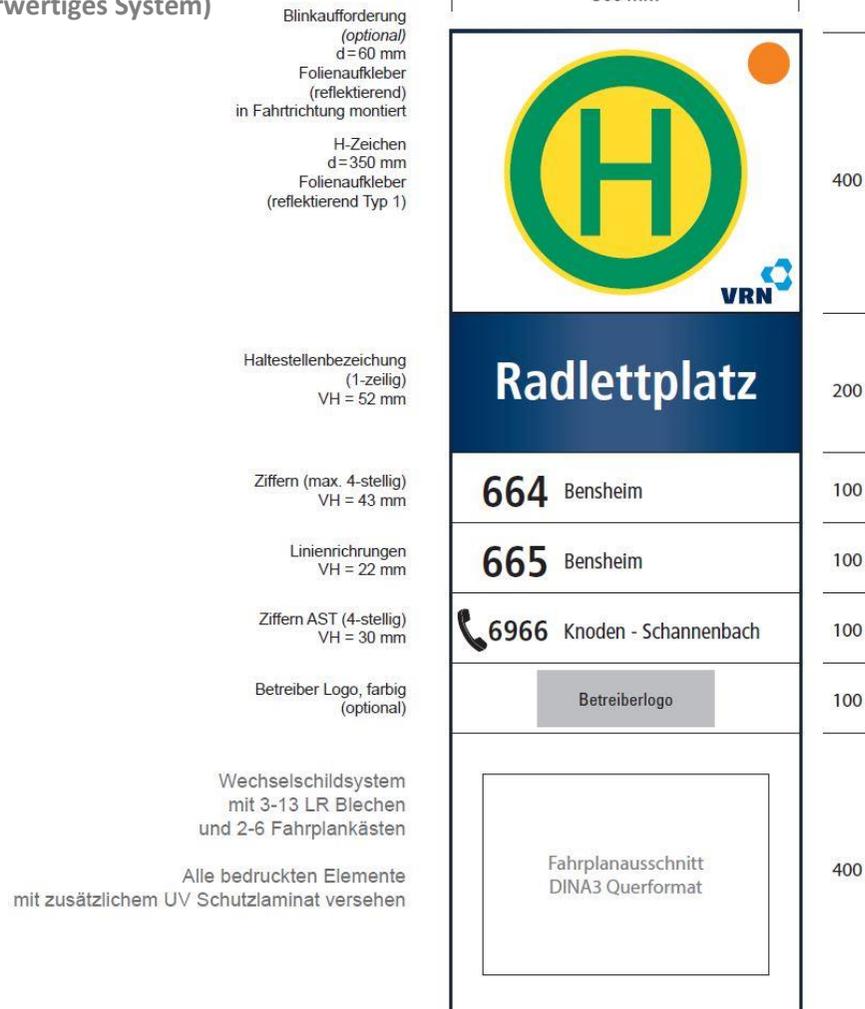


## 3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)





### 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 6.1: Liste einheitlicher Abkürzungen für Haltestellenschilder im VRN**



## 7. Haltestellenkategorisierung

Kategorie	Bedeutung
*	Haltestelle bereits ausgebaut
Kategorie A	Ausbau zwingend erforderlich
Kategorie B	Ausbau notwendig
Kategorie C	Ausbau nachrangig
Kategorie D	Kein Ausbau

Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
1.	Neustadt, Wittelsbacherstraße	*
2.	Lachen, Kirrweiler Straße	*
3.	Neustadt, Ostschule	*
4.	Neustadt, Wohnstift	*
5.	Hambach, Horstweg	*
6.	Hambach, Mittelhambach	*
7.	Speyerdorf, Pfirmann	*
8.	Neustadt, Westschule	*
9.	Neustadt, Sauterstraße	*
10.	Neustadt, Josefskirche	*
11.	Neustadt, Louis-Escande-Straße	*
12.	Neustadt, Schütt	*
13.	Neustadt, Gewerbegebiet	*

Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
14.	Diedesfeld, Am Dorfplatz	B
15.	Diedesfeld, Süd	C
16.	Hambach, Oberhambach	A
17.	Hambach, Jakobuskirche	C
18.	Hambach, Erschigweg	C
19.	Hambach, Waldeck	C
20.	Hambach, Schloß	C
21.	Hambach, Triftbrunnenweg	B
22.	Hambach, Bergsteinstraße	D
23.	Hambach, Im Kästenbusch	D
24.	Hambach, Am Nollen	D
25.	Hambach, Almelhof	D
26.	Hambach, Stadtgrenze	C
27.	Geinsheim, Duttweiler Str.	C
28.	Geinsheim, Kirche	D
29.	Geinsheim, Kreuz	D
30.	Geinsheim, Schule	C
31.	Duttweiler, Gemeindehaus	D
32.	Duttweiler, Mitte	D
33.	Duttweiler, Kirche	D
34.	Duttweiler, Kalkbergstraße	B
35.	Duttweiler, Abzweigung	C

Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
36.	Lachen, Schloß	C
37.	Lachen, Pfälzer Hof	C
38.	Lachen, Bonhoefferstraße	C/D
39.	Lachen, Linde	B
40.	Speyerdorf, Flugplatzstr.	C
41.	Speyerdorf, Wäscherei	C
42.	Speyerdorf, Hammann	A
43.	Speyerdorf, Ritterbüschel	C
44.	Speyerdorf, Gaskugel	C
45.	Speyerdorf, Industriegebiet 1	C
46.	Mußbach, Sportheim	C
47.	Mußbach, Freiherr-vom-Stein-Straße	A
48.	Mußbach, Bavaria	C
49.	Mußbach, Weinbauschule	C
50.	Mußbach, Zum Ordenswald	C
51.	Gimmeldingen, Denkmal	A
52.	Gimmeldingen, Kirche	D
53.	Gimmeldingen, Friedhof	D
54.	Gimmeldingen, Pavillion	D
55.	Königsbach, Neubergstraße	C
56.	Königsbach, Herzogstraße	D
57.	Königsbach, Winzer	A



Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
58.	Königsbach, Bahnhof	C
59.	Königsbach, Raiffeisenstraße	C
60.	Haardt, Winzer	D
61.	Haardt, Schloß	C
62.	Haardt, Schule	A
63.	Haardt, Probstgasse	D
64.	Haardt, Am Dorfwingert	B
65.	Haardt, Linde	D
66.	Haardt, Unterhaardt	C
67.	Neustadt, Hoffmann & Engelmann	B
68.	Neustadt, Heid & Co	B
69.	Neustadt, Stadthaus 2	C
70.	Neustadt, Talpost	C
71.	Neustadt, Karl-Helfferich-Straße	C
72.	Neustadt, Hauptbahnhof	A
73.	Neustadt, Heidenbrunnental	B
74.	Neustadt, Wilhelm-Gisbertz-Straße	D
75.	Neustadt, Siedlerstraße	C
76.	Neustadt, Königsbergstraße	C
77.	Neustadt, Würzmühle	C
78.	Neustadt, Schöntalschule	C
79.	Neustadt, Stadion	B

Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
80.	Neustadt, Lindenstraße	D
81.	Neustadt, Walter-Engelmann-Platz	C
82.	Neustadt, Hauptstraße	C
83.	Neustadt, Humboldtstraße	D
84.	Neustadt, Karl-Peters-Straße	D
85.	Neustadt, Leibniz-Gymnasium	C
86.	Neustadt, Steingleis	C
87.	Neustadt, Karolinenstraße	D
88.	Neustadt, Pfalzgrafenstraße	B
89.	Neustadt, Kiesstraße	C
90.	Neustadt, Waldstraße	C
91.	Neustadt, Erfensteinstraße	C
92.	Neustadt, Maconring	D
93.	Neustadt, Paul-Gerhardt-Heim	D
94.	Neustadt, Krankenhaus-Rückseite	C/D
95.	Neustadt, Hauptfriedhof	B
96.	Neustadt, Krankenhaus/ Landauer Straße	C
97.	Neustadt, Globus	B
98.	Neustadt, Weinstraßenzentrum	B
99.	Neustadt, Süd	C
100.	Neustadt, Fernmeldeamt	C
101.	Neustadt, Speyerdorfer Straße	C

Haltestellenkategorisierung neustadt a. d. Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
102.	Neustadt, Kaserne	B
103.	Neustadt, Umspannwerk	C
104.	Neustadt, Neusatzstraße	D
105.	Neustadt, Spitalbachstraße 1	C
106.	Neustadt, Spitalbachstraße 2	B
107.	Neustadt, Richard-Wagner-Straße	C
108.	Neustadt, Kolping-Straße	C
109.	Neustadt, Robert-Stolz-Straße	C
110.	Neustadt, Böbig	A
111.	Neustadt, Bayernplatz	C
112.	Neustadt, Knappengraben	C
113.	Neustadt, Böhlstraße	B
114.	Neustadt, Nachtweide	C
115.	Neustadt, Haidmühle	C

*Tabelle A 7.1: Haltestellenkategorisierung in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße*

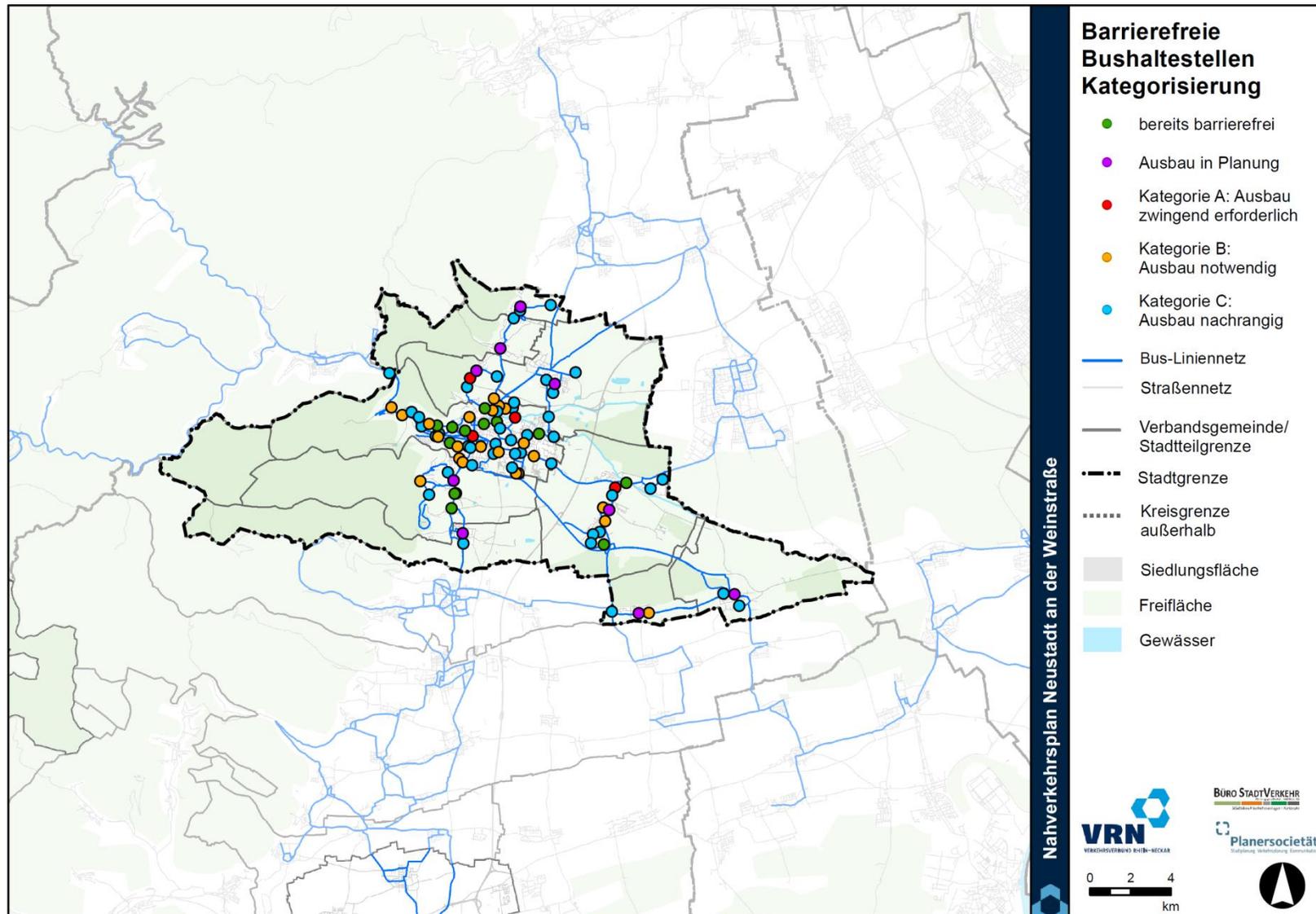


Abbildung A 7.2: Barrierefreie Bushaltestellen in der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße, Haltestellenkategorisierung



## Impressum

### Herausgeber:

Stadt Neustadt an der Weinstraße  
Der Stadtrat  
Marktplatz 1 • 67433 Neustadt an der Weinstraße  
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)  
B1, 3-5 • 68159 Mannheim

### Verantwortlich für den Inhalt:

Der Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße  
Volkhard Malik, Geschäftsführer VRN GmbH  
Beschlossen durch den  
Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße:  
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

Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße  
Marktplatz 1 • 67433 Neustadt an der Weinstraße  
Fachbereich Ordnung, Umwelt und Bürgerdienste

### Projektbearbeitung:

Wolfgang Schöfer  
Sophie Wilcken  
Christine Locher

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  
Christian Wühl  
Christina Wind  
Marco Remy



