

Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Stadt Speyer



ab 2004

Beschluss des Stadtrats vom 29. April 2004

Vorwort von Oberbürgermeister Werner Schineller zum 2. Nahverkehrsplan der Stadt Speyer

Mit der Änderung des Nahverkehrsgesetzes im Januar 1996 erhielten die Landkreise und kreisfreien Städte die Verpflichtung, künftig Nahverkehrspläne aufzustellen und diese in regelmäßigem Turnus fortzuschreiben.

Der Speyerer Stadtrat hat am 9. Juli 1998 den ersten Nahverkehrsplan verabschiedet.



Dieser wurde auf eine Gültigkeit von fünf Jahren ausgelegt, womit die im Verkehrsverbund Rhein-Neckar organisierten Gebietskörperschaften zur Fortschreibung verpflichtet waren.

Der Plan soll Ziele und Perspektiven hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV aufzeigen. Er enthält Aussagen bezüglich Infrastruktur, Betrieb und Finanzierung und dient als Grundlage für weitere Planungen.

Die Bilanz des ersten Nahverkehrsplanes der Stadt Speyer aus dem Jahr 1998 ist überaus positiv: Nahezu alle wichtigen Maßnahmen wurden realisiert. Dazu zählen die Einführung eines flächendeckenden 30-Minuten-Taktes im Busverkehr, die Weiterführung des

City-Shuttle-Betriebes und die Einrichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofes. Im Städtevergleich haben diese ÖPNV-Projekte Vorbildcharakter.

Das Hauptziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sehe ich in der Aufrechterhaltung dieses ÖPNV-Standards und in der dauerhaften Sicherung des erreichten Zustandes auf hohem Niveau. Dazu zählt die Beibehaltung des flächendeckenden Halbstundentaktes, des Haltestellennetzes und der Fahrzeugstandards.

Als neue Ziele haben wir den Bau der S-Bahn-Haltepunkte Nord/West und Süd (bei gesicherter Mittelzuweisung des Landes Rheinland-Pfalz), die Option einer Liniennetz-erweiterung in den Bereich Auestrasse/ Rheinufer-Nord und die Definition umweltfreundlicher Standards für den Stadtbusverkehr aufgenommen.

Aufgrund der Projektkoordinierung durch den VRN ist eine einheitliche Vorgehensweise im gesamten Verkehrsverbund gewährleistet. Die Bearbeitung für die Stadt Speyer übernahm das Verkehrsplanungsbüro Dr. Brenner und Münnich, dem ich für die hervorragende Zusammenarbeit sehr herzlich danke. Mein Dank gebührt darüber hinaus der Arbeitsgruppe „Verkehrsentwicklungsplanung“, die das Projekt innerhalb der Verwaltung betreut hat.

Insgesamt betrachte ich die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als gutes und praktisches Instrument für den ÖPNV-Aufgabenträger zur Erarbeitung mittelfristiger Ziele.

Ich wünsche mir, dass wir in fünf Jahren die Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes ebenso positiv resümieren können als wir das mit der ersten Auflage des Planes getan haben. Das würde bedeuten, dass wir in Speyer für den ÖPNV einen hohen Standard erhalten können.

Speyer, im August 2004

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Werner Schineller'. The script is cursive and somewhat stylized, with the first name 'Werner' written in a larger, more prominent hand than the last name 'Schineller'.

Werner Schineller
Oberbürgermeister

Impressum

Projektverantwortung

Stadt Speyer

Thomas Zander
Kerstin Trojan
Helmut Reimer
Joachim Pahle

} „AG Verkehrsentwicklungs-
planung“

in Zusammenarbeit mit:

VBS - Verkehrsbetriebe Speyer GmbH

Georg-Peter-Süß-Str. 2, 67364 Speyer,
Tel. 06232 / 625-0

Rüdiger Kleemann
Egolf Mossau

Auftraggeber

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)

B1, 3-5, 68159 Mannheim, Tel. 0621 / 10770-0

Geschäftsführung:
Dr. Wolfgang Wagner

Bearbeitung:
Christian Wühl

Auftragnehmer

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

Rathausplatz 2-8

73432 Aalen

Tel. 0 73 61 / 57 07-0

Fax 0 73 61 / 57 07-77

Internet: www.brenner-muennich.de

E-Mail: info@brenner-muennich.de

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Dipl.-Ing. Marc Koch

Dipl.-Geogr. Simone Sachsenmaier

Aalen, 2. April 2004

INHALT**TEIL A ÖPNV-KONZEPT**

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

0	AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN	1
1	BILANZIERUNG DES NAHVERKEHRSPANS 1999 - 2003	3
2	STRUKTURANALYSE (BESTAND UND ENTWICKLUNG)	5
2.1	Bevölkerungsstruktur und Motorisierungsgrad	5
2.2	Erwerbsstruktur	6
2.3	Schülerstruktur	6
2.4	Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV	7
2.5	ÖPNV-Struktur	7
2.5.1	ÖPNV-Angebot 2003	7
2.5.2	Bewertung der ÖPNV-Struktur	10
3	VERKEHRSNACHFRAGE	13
3.1	Methodisches Vorgehen	13
3.2	Verkehrsnachfrage 2002	13
3.3	Verkehrsprognose 2008	14
4	ANGEBOTS- UND MAßNAHMENKONZEPTION	15
4.1	Angebotskonzeption	15
4.2	Maßnahmenkonzeption	19
4.2.1	Erweiterungen / Veränderungen des Fahrplanangebots	19
4.2.2	Investitionsmaßnahmen	21
4.2.3	Zeitlicher Rahmen und Finanzierung	23

TEIL B ANHANG: GRUNDLAGEN UND ERLÄUTERUNGEN

I	NETZHIERARCHIE	25
	I.1 Regionaler Busverkehr	26
	I.2 Stadtverkehr	28
II	ANFORDERUNGSPROFIL	30
	II.1 Erschließungsstandard	31
	II.2 Verbindungsstandard	31
	II.3 Bedienungsstandard	32
	II.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen	35
	II.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen	37
	II.6 Fahrzeuge	39
	II.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz	41
	II.8 Fahrgastinformation	42
	II.9 Sicherheit, Service und Sauberkeit	42
	II.10 Umweltschutz	44
III	WETTBEWERB IM ÖPNV	45
IV	TABELLEN ZUM ÖPNV-KONZEPT	
V	PLÄNE	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike and Ride
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
LSA	Lichtsignalanlage
LU	Stadt Ludwigshafen am Rhein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVG RP	Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
ZRN	Zweckverband Rhein-Neckar

TEIL A - ÖPNV-KONZEPT

0 AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN

Entsprechend dem Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (NVG RP) § 8 Abs. 1 sollen die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Nahverkehrspläne aufstellen. Diese sind im Bedarfsfall fortzuschreiben.

Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Speyer wurde vom Stadtrat am 09.07.1998 für einen Geltungszeitraum von 1999 – 2003 beschlossen.

Das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar erstreckt sich in den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz auf insgesamt 20 Aufgabenträgern. Diese erstellten 1998 Nahverkehrspläne, die im „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ zusammengefasst wurden. Da die Ländergesetze hinsichtlich der Fortschreibung unterschiedliche Aussagen enthalten, wurden die Nahverkehrspläne der ersten Generation im VRN-Gebiet so befristet, dass sie mit Ablauf des 31.12.2003 außer Kraft traten.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt nun mit der Gültigkeit ab 2004 durch die Stadt Speyer in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie den Vertretern öffentlicher Belange. Sie ist zeitlich nicht befristet, dennoch auf einen Zielhorizont von fünf Jahren ausgerichtet. Im Jahr 2008 ist zu prüfen, ob der Nahverkehrsplan erneut fortgeschrieben werden muss.

Damit ist der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Speyer vorgegeben. Bedienungshäufigkeiten für Verkehrsrelationen, Eckdaten zur Fahrleistung, Mindeststandards für die Qualität der Verkehrsleistung und der -infrastruktur sowie ein Maßnahmenkonzept beschreiben die mittelfristigen Entwicklungsziele, ohne in die konkrete planerische Ausführung einzugreifen.

Darüber hinaus werden mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Voraussetzungen für den Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV geschaffen. Sowohl auf den Aufgabenträger als auch auf die Verkehrsunternehmen kommen in diesem Zusammenhang neue Anforderungen und Rahmenbedingungen zu. Der Nahverkehrsplan schafft durch die Definition der künftigen Angebotsstandards und von Qualitätsparametern die nötige Ausgangsgrundlage.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans basiert im Wesentlichen auf vier Arbeitskomplexen:

- Bilanzierung des bestehenden Nahverkehrsplans 1999 - 2003
- Bestandsanalyse nach Anforderungsprofil
- Analyse der Verkehrsnachfrage
- Angebots- und Maßnahmenkonzeption für den neuen Nahverkehrsplan ab 2004

Die wesentlichen Inhalte hierzu, und insbesondere Veränderungen zum ersten Nahverkehrsplan, sind in Teil A zusammengefasst. Im Anhang, Teil B, werden die Grundlagen und Hintergründe für Teil A ausführlich dargestellt.

Ein besonderer Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde auf die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen gelegt. Im Interesse der Attraktivitätssteigerung und des effizienten Mitteleinsatzes ist das vorgeschlagene ÖPNV-Konzept von den Verantwortlichen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zielstrebig umzusetzen.

1 BILANZIERUNG DES NAHVERKEHRSPANS 1999 - 2003

Der 1998 beschlossene Nahverkehrsplan für die Stadt Speyer sah insgesamt 31 Maßnahmen zur Umsetzung vor. Davon wurden im Geltungszeitraum 21 Maßnahmen realisiert, hierbei ist darauf hinzuweisen, dass einzelne Maßnahmen nur teilweise realisiert wurden. Bei den Maßnahmen, die bisher nicht umgesetzt wurden, erfolgt entweder eine Übernahme in diesen Nahverkehrsplan oder mangels Bedarfslage eine Korrektur der Zielbestimmung.

Der detaillierte Maßnahmenkatalog, aufgeteilt in vier Maßnahmenbereiche, ist den Tabellen 1-1 – 1-3 (Anhang IV) und Plan 1 (Anhang V) zu entnehmen.

Maßnahmen auf Streckenabschnitten des Stadtverkehrs und des regionalen Busverkehrs

Die Maßnahmen auf Streckenabschnitten des Stadtverkehrs sind größtenteils umgesetzt. Lediglich die Anbindung der Linie 563 an den geplanten Haltepunkt Nord-West konnte noch nicht realisiert werden, da der Bahnhof noch nicht gebaut ist.

Tab. 1-1
Plan 1

Im regionalen Busverkehr wurde insbesondere eine Vertaktung einzelner Linien erreicht. Damit weisen sämtliche Regionalbuslinien, die die Stadt Speyer bedienen, einen attraktiven und verständlichen Takt auf, der bessere Abstimmungsmöglichkeiten mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Stadtverkehr bietet. Der gewünschte Anschluss in Weingarten nach Landau der Linie 573 (Speyer – Weingarten – Neustadt) wurde umgesetzt, konnte jedoch aufgrund der Anschlusssituation zum Schienenverkehr nicht beibehalten werden. Die Relation Speyer – Landau ist somit nur durch einen längeren Aufenthalt in Weingarten zu bewältigen. Die Anbindung der Linie 572 (Speyer – Neuhofen – LU-Rheingönheim) an die S-Bahn in Rheingönheim soll erst nach dem S-Bahn-gerechten Ausbau der dortigen Station erfolgen. Dieser kann jedoch auf Grund von Abhängigkeiten mit dem erforderlichen mehrgleisigen Ausbau zwischen Limburgerhof und Ludwigshafen erst später durchgeführt werden. Die Forderung nach einer Angebotsausweitung der Linie 578 wurde nicht realisiert.

Maßnahmen zur verbesserten Erschließung

Tab. 1-2
Plan 1

Für die vorgeschlagenen ergänzenden AST-Bedienungsbereiche gab es bislang keinen Bedarf. Mit Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Station Speyer Nord-West wird ein Teil der Erschließungsdefizite abgedeckt.

Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Tab. 1-2
Plan 1

Am Hauptbahnhof in Speyer wurden 283 neue P+R-Stellplätze realisiert, die Errichtung neuer B+R-Anlagen ist geplant. Der zentrale Omnibusbahnhof wurde neu gebaut. Die S-Bahn-Stationen Speyer Nord-West und Speyer Süd sollen bis Dezember 2004 und 2006 realisiert werden, wenn die entsprechenden GVFG-Mittel des Landes zugesagt und zahlbar gemacht worden sind. Eine Vorfinanzierung durch die Stadt Speyer wird nicht erfolgen. Eine weitere Verbesserung der Ausstattung an Verknüpfungspunkten ist angestrebt.

Ergänzende Maßnahmen

Tab. 1-3

Die ergänzenden Maßnahmen beinhalteten vor allem die Verbesserung des Informationsangebotes sowie die ÖPNV-Beschleunigung. Durch eine einheitliche Liniennummerierung, durch die Verbesserung der Fahrplanaushänge und durch spezielle Liniennetzpläne ist das Linienangebot übersichtlicher und verständlicher geworden. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Koordinierung der Ruftaxi-Fahrten sowie für allgemeine Auskünfte konnte bisher nicht umgesetzt werden, dennoch nehmen die beiden Bürgerbüros Teilaufgaben wahr. Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen wurden realisiert. Die Anschlusssicherung durch Kommunikationstechnologien wurde teilweise umgesetzt. Bei der Anschaffung von neuen Fahrzeugen für den Stadtverkehr wurde auf die Behindertenfreundlichkeit der Fahrzeuge geachtet. Zahlreiche Marketingmaßnahmen begleiteten überdies Verbesserungen des ÖPNV-Angebots.

Die Stadt Speyer konnte somit im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans 1999 - 2003 die wesentlichen der genannten Maßnahmen umsetzen. Dem ÖPNV-Nutzer bietet sich ein weitgehend vertaktetes Netz bei einer attraktiven Erschließung. Die Verbesserungen an den Verknüpfungspunkten und das übersichtlichere Informationsangebot machen den ÖPNV für den Nutzer verständlicher und somit attraktiver.

2 STRUKTURANALYSE (BESTAND UND ENTWICKLUNG)

Der Ausarbeitung der Angebotskonzeption geht eine eingehende Analyse der sozio-demographischen Struktur und der ÖPNV-Struktur der Stadt Speyer voraus. Die nachfolgenden Erläuterungen beschreiben in erster Linie die Veränderungen gegenüber dem ersten Nahverkehrsplan sowie die prognostizierte Entwicklung bis zum Jahr 2008. Detaillierte Grundlagen sind in den Tabellen 2.1-1 bis 2.5.2-1 sowie in den Plänen 2 bis 6 wiedergegeben. Eine gesonderte Analyse berücksichtigt die Belange behinderter Menschen im ÖPNV.

2.1 Bevölkerungsstruktur und Motorisierungsgrad

Die Stadt Speyer hatte am 31.12.2001 mit Zweitwohnsitzen insgesamt 52.854 Einwohner, die sich auf 12 statistische Bezirke verteilen. Dies entspricht einer Zunahme um insgesamt 1,5% gegenüber 1996.

Tab. 2.1-1
Plan 2

Die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen statistischen Bezirke verlief dabei unterschiedlich. Überdurchschnittlich hohe Zuwächse hatten die Bezirke Südwest mit einem Anstieg der Bevölkerung um 470 Einwohner (27,8%) und Kernstadt (Innenstadt) Nord mit 770 Einwohner (12,0%). Die stärksten Verluste verzeichnete im gleichen Zeitraum der Bezirk Nordost mit einen Rückgang der Bevölkerung um 334 Einwohner (-8,6%).

Bis zum Jahr 2008 ist mit einem Rückgang der Bevölkerung auf 50.330 Einwohner zu rechnen. Insgesamt bedeutet dies ein Verlust um 4,8%. Während in den meisten Bezirken Einwohnerabnahmen zu verzeichnen sind, weist der Bezirk Nordwest mit 28,8% aufgrund von Aufsiedelungen eine für den Nahverkehrsplan relevante prognostizierte Zunahme der Einwohnerzahl auf.

Tab. 2.1-2
Plan 4

Für den Zeithorizont bis 2008 sind in der Stadt Speyer sechs neue Wohngebiete mit einer Fläche von insgesamt 29,1 ha vorgesehen. Mit rund 1.330 geplanten Wohneinheiten (WE) sind ungefähr 2.840 neue Einwohner zu erwarten. Der Bezirk Nordost weist in der Summe die größten Neubaufächen mit insgesamt 17,9 ha und 630 geplanten Wohneinheiten auf. Das einwohnerstärkste geplante Wohngebiet stellt das Gebiet „Obere Langgasse“ im Bezirk West mit insgesamt 400 geplanten Wohneinheiten dar.

Die Stadt Speyer hatte im Jahr 2001 einen Motorisierungsgrad von 546 Fahrzeugen je 1000 Einwohner.

2.2 Erwerbsstruktur

Die Analyse der Erwerbstätigen bezieht sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Darin sind Selbstständige, Beamte und mithelfende Familienangehörige nicht berücksichtigt.

Tab. 2.2-1
Plan 3

In der Stadt Speyer waren im Jahr 2001 insgesamt 21.486 Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgewiesen. Im Vergleich zum Jahr 1996 sind dies 695 Arbeitsplätze (-3,1 %) weniger. Mehr als die Hälfte dieser Arbeitsplätze konzentrieren sich in den Bezirken Speyer-Nord, West, Kernstadt (Innenstadt) Nord und Im Erlich.

Die Prognose für das Jahr 2008 sagt einen weiteren Rückgang der Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 536 auf insgesamt 20.950 voraus. Auf die gesamte Stadt bezogen bedeutet dies einen Rückgang um -2,5 %.

Bis zum Jahr 2008 sind in Speyer keine neuen Gewerbegebiete über einer Größe von 5 ha geplant. Es sind derzeit noch ausreichend gewerbliche und industrielle Flächenreserven vorhanden, so dass keine Neuausweisungen vorgesehen sind.

Tab. 2.2-2

Aus Tabelle 2.2-2 werden die engen Verflechtungen der Berufspendler der Stadt Speyer zu den Städten Ludwigshafen und Mannheim und zum Rhein-Pfalz-Kreis deutlich. Die stärksten Auspendlerströme gibt es nach Ludwigshafen und Mannheim. Der größte Einpendlerstrom kommt aus dem Rhein-Pfalz-Kreis, insbesondere aus den Nachbargemeinden von Speyer.

Ein Hauptziel der Berufspendler bildet die BASF in Ludwigshafen. Dieser Arbeitsplatzschwerpunkt ist im gesamten VRN-Gebiet herausragend und besitzt somit für den ÖPNV eine große Bedeutung.

2.3 Schülerstruktur

Eine wesentliche Grundlage für den straßengebundenen ÖPNV bildet der Schüler- und Ausbildungsverkehr. Die Stadt Speyer stellt insbesondere bei weiterführenden und Sonderschulen den in den südlichen Gemeinden des Rhein-Pfalz-Kreises sowie in den Kreisen Germersheim und Südliche Weinstraße, in der Stadt Neustadt an der Weinstraße und in einigen der angrenzenden Gemeinden in Baden-Württemberg wohnenden Schülern einen großen Anteil der Schulplätze zur Verfügung. Die Mitnutzung von Schulen in benachbarten Städten und Landkreisen von in Speyer wohnenden Schülern ist im Vergleich zu den einpendelnden Schülern gering.

- Tab. 2.3-1 Tabelle 2.3-1 zeigt die räumliche Verteilung der Schüler am Schulstandort nach Schulzweigen im Jahr 2001. Deutlich erkennbar ist das hohe Schüleraufkommen im Bezirk West mit 4.006 Schülern und im Bezirk Südwest mit 2.352 Schülern. Weitere wichtige Schulstandorte sind in Nordost (1.145 Schülern) und in der Kernstadt (Innenstadt) Süd (1.104). Die Gesamtschülerzahl in Speyer beträgt 10.205.
- Tab. 2.3-2 Heute werden, wie auch im Jahr 1996, in der Stadt Speyer 17 Schulen unterhalten, davon sind 8 weiterführende Schulen und 2 Sonderschulen. Die Schülerzahlen sind seit 1996 leicht um 3,0 % angestiegen, wobei die Grund- und Hauptschulen Verluste und insbesondere die weiterführenden Schulen Gewinne zu verzeichnen hatten.

2.4 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom Mai 2002 formuliert das Ziel einer gleichberechtigten Teilnahme von behinderten Menschen am gesellschaftlichen Leben. Infolgedessen wurde auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert. Demnach ist für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Anlagen und Verkehrsmittel sollen für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Vor diesem Hintergrund wurde im Sommer 2003 eine Befragung der Verkehrsunternehmen, der Stadt sowie weiterer Beteiligter durchgeführt. Das Ziel dieser Erhebung war es, einen detaillierten Überblick über die Situation behinderter Menschen im ÖPNV zu bekommen sowie Defizite und Schwachstellen zu erkennen.

- Tab. 2.4-1 Konkreter Handlungsbedarf wurde in den Bereichen behindertengerechter Ausbau bestimmter Haltestellen, Einrichtung neuer Haltestellen, Verbesserung der Situation an Haltestellen (v. a. Informationsangebot), Verbesserung der Ausstattung von Fahrzeugen und Verbesserung der allgemeinen Situation behinderter Menschen im Straßenverkehr gefordert. Einzelne Wünsche betreffen nicht die Zuständigkeit des Nahverkehrsplanes. Mehrfach wurden auch neue Haltestellen gefordert, obwohl die Kriterien des Anforderungsprofils erfüllt sind und Haltestellen in geringer Entfernung vorhanden sind. Die Stadtverwaltung wird allen Anregungen im Detail nachgehen.
- 2.4-2

2.5 ÖPNV-Struktur

2.5.1 ÖPNV-Angebot 2003

Das Verkehrsangebot der Stadt Speyer ist hierarchisch aufgebaut. Es gliedert sich in nachstehende Verkehrssysteme:

- Schienenpersonennahverkehr
- Regionaler Busverkehr
- Stadtverkehr
- Ruftaxi-Verkehr.

Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt das Rückgrat des ÖPNV dar. Die übrigen Verkehre des ÖPNV sollen, gemäß dem rheinland-pfälzischen NVG § 3 Abs. 3, auf den SPNV ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden. Die Aufgabenträgerschaft hierfür nimmt entsprechend § 6 Abs. 3 des rheinland-pfälzischen NVG der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd für die Stadt Speyer wahr. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird daher das Angebot des SPNV nachrichtlich mitgeführt.

Tab. 2.5.1-1 Das heutige SPNV-Verkehrsangebot ist in Tabelle 2.5.1-1 dargestellt.

Mit der Einführung der S-Bahn RheinNeckar am 14.12.2003 hat sich das Verkehrsangebot auf der Strecke zwischen Schifferstadt und Germersheim deutlich verändert. Der Hbf Speyer ist für einen Übergangszeitraum bis zum Jahre 2006 Umsteigebahnhof zwischen den Linien der S-Bahn RheinNeckar und den weiterführenden Regionalbahnverbindungen in/aus Richtung Germersheim. Daneben gibt es insbesondere im Berufsverkehr durch die weiterhin bestehenden BASF-Verkehre umsteigefreie Verbindungen auf der Relation Germersheim – Ludwigshafen Hbf (– BASF). Ergänzt wird das Angebot durch die RE-Linie Karlsruhe – Germersheim – Mainz.

Eine regelmäßige Fernverkehrsanbindung für die Stadt Speyer ist nur über Bahnhöfe außerhalb des Stadtgebiets gegeben. An erster Stelle ist hier der Knotenpunkt Mannheim Hbf mit ICE-Halt zu nennen. Weitere Bahnhöfe mit Halt von Fernverkehrszügen sind Ludwigshafen Hbf (IC, einzelne EC) und Neustadt a. d. W. Hbf (IC / EC), ferner auch Karlsruhe Hbf (ICE, EC / IC).

Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr

Tab. 2.5.1-2 Der regionale Busverkehr der Stadt Speyer umfasst im Sommer 2003 fünf Strecken
Plan 5 Diese dienen fast ausschließlich der Anbindung der Gemeinden in den benachbarten Kreisen an die Stadt Speyer. Die Linie 579 Landau – Speyer wurde Ende 2000 eingeführt, jedoch aus wirtschaftlichen Gründen im Sommer 2003 wieder eingestellt.

Vier der fünf Strecken gehören dem Grundnetz 1. Ordnung (Vgl. Anhang I) an. Sie werden werktags im 60-Minuten-Takt bzw. im 30-Minuten-Takt bedient. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind sie ebenfalls vertaktet. Zwei regionale Buslinien (572, 573) sind sowohl an den Hauptbahnhof als auch an das Stadtzentrum ange-

bunden, während die beiden anderen (578, 717) nur das Stadtzentrum bedienen. Die fünfte Linie ist eine reine Schülerverkehrslinie und fährt bedarfsorientiert zu Schulzeiten.

Aus finanziellen Erwägungen kann es erforderlich werden, das Fahrtenangebot der Linie 578 Speyer – Römerberg um einzelne Fahrten zu reduzieren. Damit würde das stündliche Fahrtenangebot des Grundnetzes 1. Ordnung nicht ganz erreicht. Die Strecke wird daher neu im Grundnetz 2. Ordnung geführt.

Einen nicht zu unterschätzenden Bedienungsschwerpunkt stellt der Berufsverkehr von und zur BASF in Ludwigshafen dar. Zu den Schichtwechselzeiten verkehren zusätzliche Fahrten bzw. regelmäßige Fahrten einer vertakteten Linie auf einer abweichenden Linienführung zum Werksgelände.

In den Zeiten des Schülerverkehrs werden neben zahlreichen zusätzlichen, am Bedarf des Schülerverkehrs orientierten Fahrten auch regelmäßige Fahrten vertakteter Linien genutzt. Bei diesen Fahrten kommt es vereinzelt zu geringfügig abweichenden Linienführungen.

Verkehrsangebot im Stadtverkehr

Tab. 2.5.1-2 Neben den regionalen Buslinien bedienen fünf Stadtverkehrslinien die Stadt Speyer. Plan 5 Durch diese wird der größte Teil des besiedelten Stadtgebietes erschlossen. Der Stadtverkehr zeichnet sich durch ein übersichtliches Liniennetz und eine attraktive Taktfolge aus. Alle Linien des Stadtverkehrs treffen sich halbstündlich am ZOB zur Minute 15 und 45 und gewährleisten Verknüpfungen aus und in alle Richtungen (Rendezvoussystem).

Von den fünf Stadtverkehrslinien weisen vier montags bis samstags einen 30-Minuten-Takt und sonntags einen 60-Minuten-Takt auf. Die City-Shuttle-Linie (Bahnhof – Postplatz – Domplatz – Stadtbad/Jugendherberge) verkehrt werktags sowie samstags im 10-Minuten-Takt und sonntags im 15-Minuten-Takt. Alle Stadtbuslinien verkehren montags bis samstags von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr und sonntags von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr.

Das Stadtverkehrsnetz der Stadt Speyer beinhaltet drei Durchmesserlinien und zwei Halbmesserlinien. Zwei Linien verkehren als Ringlinien im Einrichtungsverkehr.

Verkehrsangebot im Ruftaxi-Verkehr

Tab. 2.5.1-3 In der Stadt Speyer verkehren sieben regionale Ruftaxi-Linien. Diese Linien binden die im Rhein-Pfalz-Kreis liegenden Nachbargemeinden überwiegend in den Abendstunden am Bahnhof von Speyer an den SPNV an. Diese verkehren außerhalb der

Bedienungszeiträume der regionalen Buslinien nach Anforderung in einem vorgegebenen Fahrplan und auf einer festen Linienführung.

Als Ersatzangebot im Spätverkehr des Stadtverkehrs gibt es zudem innerhalb der Stadt Speyer Anruf-Sammel-Taxis (AST). Dieses fährt auf Anforderung zu bestimmten Zeiten linienungebunden. Der Zustieg ist an 25 über das Stadtgebiet verteilten Haltestellen möglich, jedoch nicht am (Haupt-)Bahnhof. 2003 werden täglich zehn Fahrten aus dem Zentrum zu allen Zielen im Stadtgebiet und vier aus den äußeren Wohngebieten ins Zentrum angeboten.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Unter wichtigen Verknüpfungspunkten versteht man die Schnittstellen der einzelnen Verkehrssysteme untereinander. Dazu zählen SPNV-Stationen und zentral gelegene, stark belastete Haltestellen des Stadt- und Regionalbusverkehrs an denen Umsteigebeziehungen bestehen.

Am (Haupt-)Bahnhof in Speyer bestehen Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie zwischen den einzelnen Buslinien. Darüber hinaus bestehen auch Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Individualverkehr (IV). Mit dem Neubau des Parkhauses konnten 283 neue P+R-Plätze realisiert werden. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind knapp 300 B+R-Plätze geplant.

Weitere Verknüpfungspunkte zwischen IV (insbesondere B+R) bzw. Bus und Bahn werden die voraussichtlich bis Dezember 2004 in Betrieb gehende S-Bahn-Station Speyer Nord-West und die frühestens 2006 zu realisierende Station Speyer Süd sein.

Die Haltestellen Postplatz, Domplatz sowie der ZOB bilden wichtige Verknüpfungspunkten zwischen regionalen Bussen und den Stadtverkehrslinien bzw. den Stadtverkehrslinien untereinander. Der Festplatz bildet einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und der City-Shuttle-Linie. In unmittelbarer Nähe der Haltestelle sind 720 Pkw-Stellplätze vorhanden.

2.5.2 Bewertung der ÖPNV-Struktur

In dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans bezieht sich die Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems ausschließlich auf Bereiche, in denen sich Änderungen in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art gegenüber dem ersten Nahverkehrsplan ergeben haben.

Bereiche in denen keine Änderungen zu verzeichnen sind oder in denen bis zum Zielhorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans im Jahr 2008 keine Änderungen absehbar sind, sind durch die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans und durch die Bilanzierung der Maßnahmen von 1999 – 2003 abgedeckt.

Bewertung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot 2003 hat sich im Vergleich zum ÖPNV-Angebot 1996 weiter verbessert. Durch einen einheitlichen 30-Minuten-Takt der Stadtbuslinien und einen weitgehenden 60-Minuten-Takt der regionalen Buslinien ist das ÖPNV-System übersichtlicher, verständlicher und attraktiver geworden.

Die Stadt Speyer besitzt ein Stadtverkehrsnetz mit einem hohen Qualitätsstandard.

Bewertung des Erschließungsstandards

Die Erschließungsqualität in der Stadt Speyer entspricht bereits heute weitgehend den Empfehlungen des Anforderungsprofils (vgl. Kapitel II.1). Die Analyse der ÖPNV-Erschließung weist sechs Gebiete auf, die nicht in einem Haltestelleneinzugsbereich liegen bzw. auch mit Inbetriebnahme der neuen SPNV-Stationen nicht in deren Einzugsbereichen liegen werden. Größtenteils liegen die Gebiete bereits im Nahverkehrsplan 1999 – 2003 außerhalb der Einzugsbereiche.

Tab. 2.5.2-1
die Plan 6

Zu den Gebieten ohne Haltestellenanschluss gehören die Bereiche Rinkenberghof, das Industriegebiet Siemensstraße / Boschstraße, das Gewerbegebiet Parkstadt am Rhein und Binsfeld, die bereits im Nahverkehrsplan 1999 – 2003 aufgeführt sind. Vergrößert bzw. neu hinzugekommen sind die Bereiche Industriegebiet Auestraße / F.-Kirmmeier-Straße mit den Neubaugebieten Rheinufer Nord und Ziegelei und der Bereich E.-Mörrike-Weg bzw. der gesamte Siedlungsbereich nahe der B 9. Für letztgenannten Bereich ist eine Änderung der Linienführung aufgrund der dortigen Straßenstruktur sowie der Nachteile für durchfahrende Fahrgäste auf vorhandenen Linien verkehrlich wenig sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Diese Gebiete liegen allerdings immer noch innerhalb eines 600 m Einzugsbereiches. Dieser wird für Haltestellen im Bereich des regionalen Busverkehrs akzeptiert und sollte vor diesem Hintergrund auch auf das Siedlungsgebiet nahe der B 9 angewendet werden.

Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Durch das Behindertengleichstellungsgesetz haben sich die Anforderungen an die Verknüpfungspunkte und Haltestellen geändert. Insbesondere die Haltestelle Postplatz soll unter Berücksichtigung dieser Kriterien als zentrale Umsteiganlage mit

hoher Belastung dem Anforderungsprofil entsprechen und bedarf deshalb der Überplanung und Anpassung an die neuen Standards.

Des Weiteren sind an den Stationen des SPNV ausreichend P+R- und B+R-Anlagen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt ebenfalls für die geplanten Stationen Speyer Nord-West und Speyer Süd.

3 VERKEHRSNACHFRAGE

3.1 Methodisches Vorgehen

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen innerhalb des Stadtgebiets wurde im Auftrag der VRN GmbH ein Verkehrsmodell mit den Teilsystemen SPNV, regionaler Busverkehr und Stadtverkehr erstellt und kalibriert. Das Modell dient der Umlegung der aktuellen Nachfrage und Bestimmung der zukünftigen Belastung im Streckennetz der genannten Verkehrssysteme. Eine Berechnung des Zellbinnenverkehrs (Verkehr innerhalb der Verkehrszellen) sowie der Einzelstreckenbelastungen im Stadtverkehr ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, weil hierzu feinräumige, differenzierte Betrachtungen notwendig wären, *die nur im Rahmen besonderer Projektuntersuchungen möglich sind.*

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem VISUM-ÖV. Dieses berücksichtigt die Beförderungszeiten der Verkehrssysteme SPNV und Busverkehr, die mittleren Zugangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel und die Umsteigezeiten.

Die Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Streckenbelastungen beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag). Im Rahmen der Belastungsermittlung des ÖPNV-Netzes wurden umfangreiche Rückkoppelungen und Plausibilitätsprüfungen durchgeführt, um zu einem sachgerechten Ergebnis zu kommen.

3.2 Verkehrsnachfrage 2002

Die Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage (Tabellen 3.2-1 und 3.2-2 sowie Pläne 8 bis 10) bezieht sich auf die 2002 im Auftrag der VRN GmbH durchgeführten Verkehrserhebung und bietet einen aktuellen Bezug zu den Nachfrageschwerpunkten in der Stadt Speyer. Die nachfolgende Betrachtung differenziert nach SPNV und straßengebundenem ÖPNV.

Abb. 3.2-1 Die Abbildung 3.2-1 zeigt den fahrtzweckbezogenen Anteil der Fahrgäste in der Stadt Speyer und verdeutlicht die unterschiedliche Bedeutung der Verkehrsmittel, insbesondere die Bedeutung des regionalen Busverkehrs im Rahmen der Schülerbeförderung.

Tab. 3.2-1 Die Haltestelle mit der höchsten täglichen Belastung ist der (Haupt-)Bahnhof (SPNV). Die durchschnittliche tägliche Belastung liegt hier bei weit über 4.000 Ein- und Aussteigern. Der ZOB und der Postplatz haben täglich durchschnittlich über 2.000 Ein-, Aus- bzw. Umsteiger. Augenfällig ist die signifikant höhere Belastung von

innenstadtfernen Haltestellen der Linie 563 im Vergleich zu den geringen Belastungswerten der innenstadtnahen Haltestellen der Linie 562.

Tab. 3.2-2
Plan 9 Dies spiegelt sich auch bei Betrachtung der Linienbelastungen wider. Hier weist die Linie 563 fast das vierfache Fahrgastaufkommen der Linie 562 auf. Eine große Anzahl an Beförderungsfällen weisen auch die städtischen Linien 565 (auch am Samstag!) und 564 sowie die regionalen Linien 573 und 572 (bezogen auf das Stadtgebiet von Speyer) auf.

Linienbezogen bedeutet dies eine hohe Auslastung der Regionalbuslinien 573 (Speyer – Neustadt) und 572 (Speyer – Neuhofen). Von den Stadtbuslinien ist der City-Shuttle (Linie 565) mit weit über 2.000 Beförderungsfällen pro Werktag die am häufigsten genutzte Linie. Eine ebenfalls hohe Auslastung an Werktagen haben die Linien 564 (Neuland – Zentrum – Nord) und 563 (Hbf – West – Vogelgesang) mit über 1.800 bzw. 1.500 Beförderungsfällen.

Plan 10 Plan 10 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV 2001/2002. Deutlich ist der Belastungssprung in Speyer erkennbar. Die Strecke nach Ludwigshafen weist etwa doppelt soviel Fahrgäste auf wie die Strecke nach Germersheim.

3.3 Verkehrsprognose 2008

Im Rahmen der Basisprognose sind folgende, das Stadtgebiet von Speyer betreffende, angebotsseitigen Änderungen gegenüber dem Bestand 2002 berücksichtigt und modelltechnisch umgesetzt worden:

- Einführung der S-Bahn RheinNeckar
- Realisierung der Bahn-Stationen Speyer Nord-West und Speyer Süd
- Einstellung der Linie 579 Speyer - Landau

Aufgrund dieser Änderungen und den strukturellen Entwicklungen ergibt sich auf der Schiene auf den Abschnitten südlich und nördlich von Speyer eine Steigerung der Nachfrage um 14% gegenüber der Bestandssituation.

Darüber hinaus lassen sich durch die Einstellung der Linie 579 Verlagerungen auf die Linien 573/574 feststellen. Im Stadtbussystem sind aufgrund der Angebotskonstanz keine größeren Nachfrageänderungen oder Verlagerungen zu verzeichnen.

4 ANGEBOTS- UND MAßNAHMENKONZEPTION

Die Angebots- und Maßnahmenkonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In der Angebotskonzeption legt der ÖPNV-Aufgabenträger die Verkehrsbedienungsbedingung als politische / verkehrliche Zielsetzung fest, die er im Sinne des § 8 PBefG als ausreichend erachtet. Im Anforderungsprofil (vgl. Teil B, Anhang II) sind die Standards definiert, an denen sich die Angebots- und Maßnahmenkonzeption orientiert. Das Anforderungsprofil ist aus dem Nahverkehrsplan 1999 – 2003 übernommen und um einige Punkte, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ergeben, ergänzt. Die Maßnahmenkonzeption beschreibt die Maßnahmen, die zur Umsetzung des Angebotskonzeptes zu realisieren sind. Sowohl Angebots- als auch Maßnahmenkonzept sind auf den Zielhorizont 2008 ausgerichtet.

Tab. 4.1-1 Die Angebotskonzeption ist im Streckensteckbrief detailliert beschrieben.

4.1 Angebotskonzeption

Auf der Basis des für das Jahr 2008 zugrunde gelegten SPNV-Angebotes wird die Angebotskonzeption entwickelt und für das Zieljahr 2008 dargestellt. Durch die Einführung der S-Bahn ergibt sich die Notwendigkeit, das Busnetz noch stärker auf die Schiene auszurichten. Bei günstiger Anschlussgestaltung an den Verknüpfungspunkten lassen sich so Reisezeitvorteile bei der Fahrt vor allem in die Städte Ludwigshafen und Mannheim erzielen. Unabdingbarer Bestandteil einer stärkeren Ausrichtung des Netzes des regionalen Busverkehrs auf die Schienenstrecken ist jedoch eine attraktive und ansprechende Gestaltung der Verknüpfungspunkte.

Ein Ziel der Angebotskonzeption ist die Sicherung und ggf. weitere Verbesserung des durch den Nahverkehrsplan 1999 – 2003 erreichten attraktiven ÖPNV. Kriterien hierfür sind Pünktlichkeit, kurze Reisezeiten, Komfort, kostengünstige Beförderung sowie zukünftig eine verstärkte Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen. Des Weiteren soll das Leitbild einer klaren Struktur des ÖPNV im Hinblick auf Netze, Linienwege, Vernetzung und Verknüpfung beibehalten werden.

Generell sollten Anpassungen des Fahrtenangebotes auf Nachfrageveränderungen rasch und flexibel erfolgen. So ist beispielsweise das ÖPNV-Angebot auf Änderungen der Ladenöffnungszeiten abzustimmen.

Plan 13 Das Angebotskonzept ist in Plan 13 im Anhang V dargestellt.

Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben

Die Umsteigesituation zwischen S-Bahn und dem übrigen SPNV im Hbf Speyer wird Ende 2006 aufgehoben, wenn der Streckenabschnitt nach Germersheim im S-Bahn-Standard ausgebaut wurde. Hierzu sind sowohl Maßnahmen an den Stationen als auch die Elektrifizierung der Strecke erforderlich.

Eine verbesserte SPNV-Erschließung des Stadtgebietes ist durch die Einrichtung der neuen Stationen Speyer Nord-West (vrsl. 2004) sowie Speyer Süd (vrsl. bis 2006) angestrebt.

Regionaler Busverkehr

Das überörtliche ÖPNV-Grundnetz 2008 wird neben dem SPNV die in Tabelle 4.1-2 aufgeführten Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs beinhalten, die jeweils durchgehend bedient werden, d. h. die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden.

Verlauf des Streckenabschnitts im Grundnetz	Grundnetz-kategorie	Betroffene Linie
Speyer - Dudenhofen - Hanhofen - Harthausen - Schwegenheim - Weingarten - Neustadt	1	573
Speyer - Otterstadt - Waldsee - Neuhofen - LU Rheingönheim	1	572
Speyer - Altlußheim - Neulußheim - Reilingen - Hockenheim	1	717
Speyer - Berghausen - Heiligenstein - Mechttersheim	2	578

Tab. 4.1-2 Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs im ÖPNV-Grundnetz 2008 mit durchgehender Bedienung

Diese Strecken stellen das Grundgerüst der Regionalverbindungen der Stadt Speyer dar.

Eine Besonderheit des ÖPNV in der Stadt Speyer sind die umfangreichen Berufsverkehrsbeziehungen zur BASF in Ludwigshafen. Die hierfür bislang durchgeführten Fahrten des regionalen Busverkehrs werden in bestehendem Umfang auch weiterhin angeboten. In der Nachmittagsspitze ist darauf zu achten, dass die Verstärkungsfahrten der Grundnetzstrecke von und nach Ludwigshafen zu relevanten Zeiten am BASF-Gelände beginnen.

Ein weiterer wichtiger Arbeitgeber in der Region ist SAP in Walldorf. Das ÖPNV-Angebot zwischen Walldorf und der Stadt Speyer soll ebenfalls beibehalten werden.

Aufgrund der Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs (Schulzeiten) bei der Integration in den öffentlichen Linienverkehr kann es in Einzelfällen zu einer geringen Taktabweichung bei den betreffenden Fahrten kommen.

Stadtverkehr

Die Stadtverkehrslinien werden tagsüber mit einem durchgehenden 30-Minuten-Takt bedient bzw. die City-Shuttle-Linien mit einem 10-Minuten-Takt. Im Spätverkehr und in Schwachlastbereichen wird dieser Takt durch einen 60-Minuten-Takt bzw. einen 15-Minuten-Takt ausgedünnt oder durch flexible Bedienungsformen ersetzt.

Folgende Streckenabschnitte des Stadtverkehrs sollen durchgehend, ohne Umsteigen, befahren werden:

Verlauf des Streckenabschnitts im Stadtverkehr	Betroffene Linie
SP (H)bf - Postplatz - Stadthalle - Hallenbad - St. Vincentiuskrankenhaus - Postplatz - (H)bf	561
SP (H)bf - Speyer Ost - Altenheim - Bahnhof - Stadthalle - Burgfeld - (H)bf	562
SP (H)bf - Friedhof - West - Postplatz - Süd - Vogelgesang	563
SP Nord - Friedhof - (H)bf - Postplatz - Diakonissenkrankenhaus - Neuland	564
SP (H)bf - Postplatz - Dom/Stadthaus - Festplatz - Stadtbad/DJH (City Shuttle)	565

Tabelle 4.1-3 Streckenabschnitte des Stadtverkehrs 2008 mit durchgehender Bedienung

Für den Stadtverkehr ergeben sich in der Angebotskonzeption 2008 nur kleine Änderungen. In Zusammenhang mit dem Neubau der SPNV-Stationen Speyer Nord-West und Speyer Süd sollen diese an das vorhandene Stadtverkehrssystem angebunden werden. Des Weiteren sollen aufzusiedelnde und noch nicht erschlossene Gebiete bei Bedarf durch Stadtbuslinien oder AST erschlossen werden.

Vorrangiges Ziel ist es, den hohen Qualitätsstandard des Stadtverkehrsangebots der Stadt Speyer aufrechtzuerhalten.

Ruftaxi-Verkehr

Als Ergänzung zum regionalen Linienverkehr bietet sich in der Schwachverkehrszeit der Einsatz von Ruftaxi-Verkehren an, um zu den Umlandgemeinden der Stadt Speyer, ausgehend von den Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet, ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Da die Planung und Durchführung dieser Verkehre sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig ist, werden im Nahverkehrsplan nur Gebiete festgelegt, die entsprechend der Erschließungsstandards durch einen Ruftaxi-Verkehr angebunden werden sollen.

Innerhalb der Stadtgrenze soll die heutige Bedienung in den Schwachverkehrszeiten durch den Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb (AST) beibehalten und weiter ausgebaut werden. Beim Beginn der Schwachverkehrszeiten ist darauf zu achten, dass bei Geschäftsschluss des Einzelhandels um 20:00 Uhr für die Beschäftigten und Kunden auf relevanten Relationen ein akzeptables ÖPNV-Angebot zur Heimfahrt besteht.

Außerhalb der Einzugsbereiche gelegene Siedlungen, die nicht durch die Stadtbuslinien angebunden werden können und die eine entsprechende Nachfrage aufweisen, sollen im Rahmen der Finanzierbarkeit durch AST erschlossen werden.

Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Die behindertengerechte bzw. barrierefreie Gestaltung des ÖPNV richtet sich nach den im Anforderungsprofil dargestellten Aussagen zu den Belangen ausgewählter Nutzergruppen (Kapitel II.4) und zu Fahrzeugen (Kapitel II.6).

Im Stadtverkehr Speyer werden auf allen Linien Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Hierauf sollte im Fahrplan gesondert hingewiesen werden.

Eine Kennzeichnung von Fahrten des regionalen Busverkehrs, die mit behindertengerechten Fahrzeugen durchgeführt werden, wird aufgrund der geringen Nachfrage als nicht erforderlich betrachtet. Der konkrete Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge kann jedoch bei den Verkehrsunternehmen zu den gängigen Bürozeiten spätestens einen Tag vorher angefragt werden. Die entsprechenden Informationsmöglichkeiten sind im Fahrplan zu veröffentlichen. Diese Regelung berücksichtigt in besonderer Weise sowohl die Anforderungen von Behinderten, die auf Niederflurfahrzeuge angewiesen sind, als auch die Forderungen der Verkehrsunternehmen nach möglichst großer betrieblicher Flexibilität.

Bis zum Zielhorizont 2008 soll bei den regionalen Linien 572 und 573 eine Anhebung gemäß dem Standard der Tabelle II.6-1 (Teil B, Kapitel II) angestrebt werden

4.2 Maßnahmenkonzeption

Die Konzeption beinhaltet konkrete Maßnahmen, die zur Umsetzung der Angebotskonzeption ab 2004 zu realisieren sind. Die Maßnahmen werden je nach ihrer Dringlichkeit in drei Prioritätsstufen eingeteilt:

- Priorität A: kurzfristig umzusetzen
- Priorität B: mittelfristig umzusetzen, häufig in Abhängigkeit anderer Faktoren
- Priorität C: Umsetzung nachrangig, abhängig vom Bedarf

4.2.1 Erweiterungen / Veränderungen des Fahrplanangebots

Plan 14 Die folgende Tabelle weist die vorzunehmenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Stadtverkehr, im Grundnetz des regionalen Busverkehrs und in flexiblen Bedienungsformen in der Stadt Speyer aus, die zu einer Erweiterung bzw. Veränderung des Fahrplanangebots führen.

lfd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Bemerkung
Stadtverkehr					
1	(H)bf - Friedhof - Bhf Nord - SP West - Postplatz - SP Süd - Vogelgesang	563	Anbindung an geplanten S-Bahnhof Seyer Nord-West	B	Haltestelle in der Landwehrstraße am Fußweg zur Siemensstraße
2	(H)bf - Stadthalle - Hallenbad - St. Vincentius-krankenhaus - (H)bf	561	Anbindung an geplanten S-Bahnhof Speyer Süd	B	Überprüfung der Verknüpfungsmöglichkeiten im Rahmen einer Neugestaltung der Stadtbuslinie 561
Regionaler Busverkehr					
3	LU Rheingönheim - Neuhofen - Waldsee - Ottestadt - Speyer	572	Anbindung an Bf in LU Rheingönheim	B	Bei Aufwertung des Bahnhofs
4	Harthausen - Hanhofen – Dudenhofen - Speyer	573	Angebotsverdichtung Sa	C	Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten
Erschließung					
5	Bedienung des Industrie-/Gewerbegebiets Auestr./ F.-Kirrmeier-Str.		ÖPNV-Anbindung (Bus oder AST)	C	Nach Aufsiedlung Prüfung der ÖPNV-Anbindung
6	Bedienung des geplanten Gewerbegebiets Parkstadt am Rhein		Verlängerung der Stadtverkehrsstrecke	C	Bei Bedarf

Tabelle 4.2.1-1 Maßnahmen zur Erweiterung / Veränderung des Fahrplanangebots

Die Anbindung der neuen SPNV- Station Speyer Nord-West an den Stadtverkehr ist durch bauliche Maßnahmen im Bereich der Haltestelle Siemenswerk der Stadtbuslinie 563 sowie durch fahrplanmäßige Abstimmung zu gewährleisten. Zur Verknüpfung mit der künftigen SPNV-Station Speyer Süd ist eine Änderung der Linienführung der Linie 561 mit Anbindung an den Schienenhalt zu prüfen.

Im regionalen Busverkehr wird die Strecke Speyer – Otterstadt – Waldsee – Neuhofen – LU Rheingönheim an den S-Bahnhof Rheingönheim angebunden. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofs in Rheingönheim. Auf der Linie 573 soll das Angebot an Samstagen verdichtet werden.

Für die Erschließung des Industriegebiets Auestraße / F.-Kirrmeier-Straße ist im Zusammenhang mit den neuen Wohngebieten Rheinufer Nord und Ziegelei nach deren Aufsiedlung eine ÖPNV-Anbindung durch Bus oder AST zu prüfen. In jedem Fall ist

in diesem Gebiet im Straßennetz eine geeignete Führung des Buslinienverkehrs von vorneherein zu berücksichtigen. Das Gewerbegebiet Parkstadt am Rhein wird bei Bedarf durch die Verlängerung einer Stadtverkehrslinie angebunden.

Anpassungen am dargestellten Streckennetz in Plan 13 oder am Fahrtenangebot können Auswirkungen auf das übrige Angebot hervorrufen. Dabei sind Veränderungen im Rahmen der im Anforderungsprofil definierten Verbindungs- und Erschließungsstandards grundsätzlich möglich, solange die Erschließungsqualität erfüllt bleibt.

4.2.2 Investitionsmaßnahmen

Investitionsmaßnahmen setzen sich zusammen aus den Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen sowie ergänzenden Maßnahmen.

Bei den Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen handelt es sich zum Teil um bereits geplante Infrastrukturmaßnahmen. Des Weiteren sind alle Verknüpfungspunkte entsprechend der im Anforderungsprofil definierten VRN-Haltestellenstandards auszustatten. Für die Behebung der Mängel bezüglich Zuwegung, Umfeld, Sicherheit und Barrierefreiheit sind in der Regel Detailuntersuchungen und –planungen erforderlich. Diese sind zumeist nur mittelfristig umsetzbar.

Weitere ergänzende Maßnahmen betreffen die Rahmenbedingungen für den ÖPNV, insbesondere dessen Beschleunigung und die Fahrgastinformation. Damit soll der ÖPNV der Stadt Speyer für den Fahrgast noch attraktiver und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlicher gestaltet werden.

lfd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Bemerkung
Verknüpfungspunkte und Haltestellen				
7	(Haupt-)bahnhof Speyer	600 B+R-Plätze	A	Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind neue B+R-Anlagen geplant: 250 überdachte Abstellplätze und 54 abschließbare Plätze.
8	Postplatz	Behindertengerechter Ausbau	B	Überplanung des gesamten Bereichs auch im Hinblick auf die spätere Nutzung des ehemaligen Post-Gebäudes
9	Station Speyer Nord-West	Neubau		voraussichtliche Inbetriebnahme bis Ende 2004 Maßnahme nachrichtlich aufgeführt (Zuständigkeit liegt bei SPNV-Aufgabenträger)
10	Station Speyer Süd	Neubau		voraussichtliche Inbetriebnahme frühestens Ende 2006 Maßnahme nachrichtlich aufgeführt (Zuständigkeit liegt bei SPNV-Aufgabenträger)
11	Allg. Verknüpfungspunkte	Ergänzung fehlender bzw. mangelhafter Ausstattungselemente	A/B	Haltestellenstandard des VRN
Ergänzende Maßnahmen				
12	Mobilitätszentrale	Einrichtung einer Mobilitätszentrale durch infrastrukturelle Nutzung des Bürgerbüros	C	Bürgerbüros nehmen bereits Teilaufgaben wahr
13	Beschleunigungsmaßnahmen	Weitere Beschleunigungsmaßnahmen nach Bedarf	B	falls Begleitfaktoren dies erforderlich machen
14	Fahrzeuge	Anschaffung behindertenfreundlicher, emissionsarmer Fahrzeuge für den Stadtverkehr	B	
15	Anschlusssicherung	Anschlusssicherung (RBL-Technik)	B/C	Optimierung des dynamischen Fahrgastinformationssystems
16	Marketing	Begleitende Marketingmaßnahmen	A/B/C	

Tab. 4.2.2-1 Investitionsmaßnahmen

4.2.3 Zeitlicher Rahmen und Finanzierung

Zeitlicher Rahmen

Der zeitliche Rahmen der Umsetzung ist durch die Einstufung der vorzunehmenden Maßnahmen in Prioritätsstufen gegeben.

Finanzierung

Sowohl wegen der Einordnung bzw. des Vergleichs der Einzelmaßnahmen als auch wegen der vom Gesetzgeber vorgegebenen Finanzierungs- und Investitionsplanung ist grundsätzlich eine finanzielle Bewertung des Angebotskonzeptes vorzunehmen.

Zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption werden konkrete Planungen erforderlich. Deshalb können im Nahverkehrsplan keine verbindlichen Kosten ermittelt werden, dies ist nur den Verkehrsunternehmen selbst im Zuge konkreter betriebswirtschaftlicher Kalkulationen möglich.

Um die finanziellen Auswirkungen dennoch zumindest tendenziell beschreiben zu können, werden hilfsweise die Veränderungen der Fahrleistungen mit für das VRN-Gebiet ermittelten Durchschnittskostensätzen pro Fahrplankilometer, differenziert nach den Betriebsformen bewertet. Zur Abschätzung der Betriebskosten wurden folgende Kostensätze pro gefahrenen Kilometer angesetzt:

im regionalen Busverkehr	€ 1,95
im Stadtbusverkehr	€ 2,50
im Ruftaxi-Verkehr	€ 1,55 je gefahrenen km bei 40 % Anforderungsquote

Die Angebotsverdichtung an Samstagen der Linie 573 und die Anbindung der Linie 572 an den Bahnhof Rheingönheim fallen in den Zuständigkeitsbereich des Rhein-Pfalz-Kreises.

Im städtischen Busverkehr kann die Anbindung der Linie 563 an den geplanten Bahnhof Nord-West ohne Veränderung der Linienführung erfolgen. Zur Anbindung der Linie 561 an den geplanten Bahnhof Speyer Süd werden bei einer jährlichen Mehrleistung von ungefähr 2.000 km zusätzliche Kosten von 5.000 € entstehen. Die Erschließung des Gewerbegebiets Parkstadt wird bei regelmäßiger Bedienung durch eine Stadtbuslinie 23.000 km im Jahr an Mehrleistung verursachen. Die Kosten hierfür werden sich auf 58.000 € belaufen.

Die berechneten Kosten stellen grob abgeschätzte Orientierungswerte und keine konkret zu erwartenden Preise dar. Ausgehend vom Linien- und Fahrplanangebot

2003/2004 sind Linien- und damit verbundene Fahrzeitverlängerungen kaum realisierbar, da sonst das Rendezvous am ZOB gefährdet ist. Die vorgesehenen neuen Erschließungen können daher unter Umständen nur durch weitreichende Netz- und/oder Fahrplananpassungen erfolgen. Die Fahrleistung einer Neukonzeption kann daher erheblich von der ermittelten zusätzlichen Fahrleistung abweichen. Gegebenenfalls ist durch Einsparungen an anderer Stelle auch ein Leistungsausgleich möglich.

Nachfolgende Tabelle listet Einzelmaßnahmen auf, bei denen eine Kostenschätzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans möglich war:

Investitionsmaßnahmen	Kosten (in 1.000€)			Beteiligte			Zeitplan	Anmerkungen
	Gesamtkosten (geschätzt)	davon kommunaler Eigenanteil	GVFG / FAG Förderung	Stadt Speyer	Verkehrsunternehmen	Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN	angestrebter Realisierungszeitraum	
(Haupt-)bahnhof Speyer								
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	365							
Postplatz								
behindertengerechter Ausbau								Überplanung erfolgt im Rahmen eines Gesamtkonzeptes
Haltepunkt Speyer Nord-West								
Neubau	1.801		ja				2004	
Gestaltung der Verknüpfung von Bus und Bahn							2004	
Haltepunkt Speyer Süd								
Neubau			ja				2006	Kostenplanung noch nicht abgeschlossen
Gestaltung der Verknüpfung von Bus und Bahn							2006	

Tab. 4.2.3-1 Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Fortschreibungszeitraum

Teil B ANHANG: GRUNDLAGEN UND ERLÄUTERUNGEN

I NETZHIERARCHIE

Oberstes Ziel ist es, dem Fahrgast ein attraktives, klar strukturiertes und leicht be- greifbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Dies erfordert die Entwicklung eines hie- rarchisch strukturierten ÖPNV-Netzes (Vgl. Abb. I-1). Dabei sind die Stärken der je- weiligen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer spezifischen Systemeigenschaften zu be- rücksichtigen. Die Buslinien sind soweit möglich auf den SPNV auszurichten. Bei Gemeinden oder Gemeindeteilen, die nicht an das SPNV-Netz angeschlossen sind, übernimmt der regionale Busverkehr - über die reine Erschließungsfunktion hinaus - vor allem die Anbindung an die nächstgelegenen Zentren und/oder die Zubringer- funktion zum SPNV.

RUFTAXI-Verkehre dienen der Ergänzung des konventionellen ÖPNV in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Sie eignen sich beispielsweise für Wochenend- und Spätverkehre auch im Anschluss an die im Verbundgebiet verkehrenden Bahnen.

Damit wird die Integration aller Komponenten in das Gesamtsystem des ÖPNV si- chergestellt und die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter gestützt.

Bei der angestrebten Systematisierung des ÖPNV-Angebots kommt der Verknüp- fung der Verkehrsmittel besondere Bedeutung zu. Die Fahrplantakte und Fahrzeiten sind so aufeinander abzustimmen, dass die Anschlüsse an allen wichtigen Verknüp- fungspunkten gewährleistet sind. Die Angebotskonzepte folgen der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF).

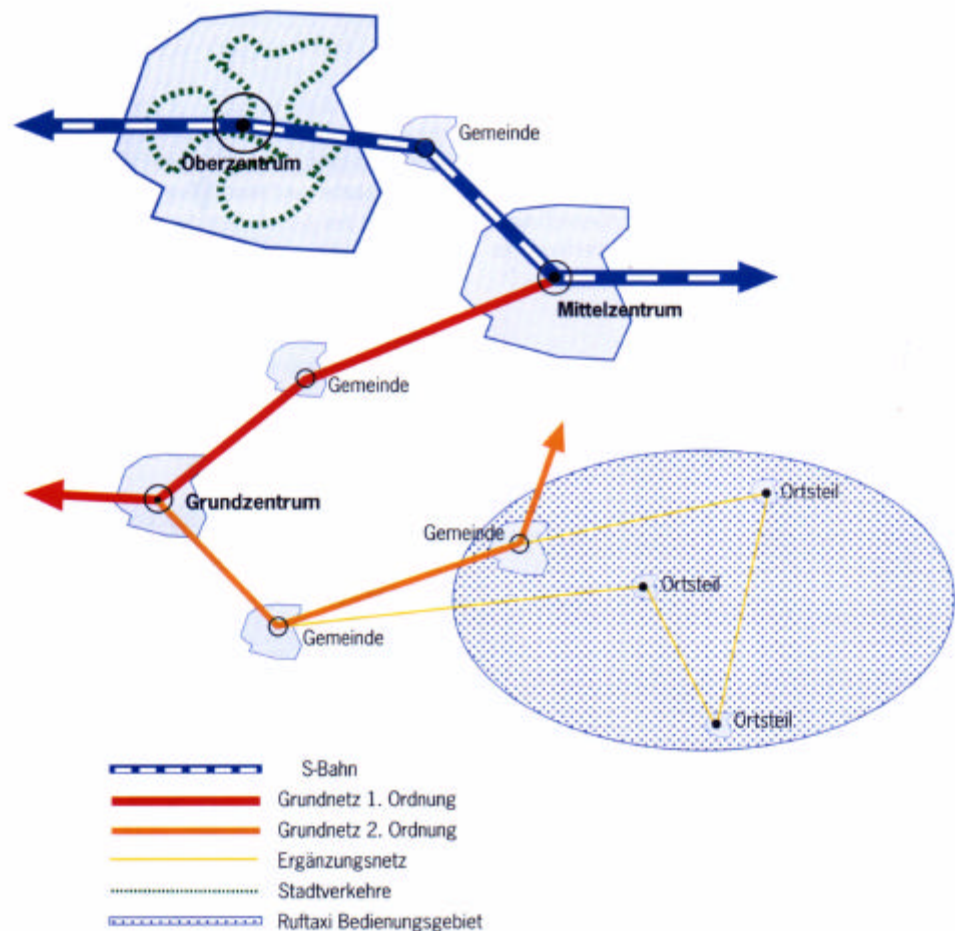


Abb. I-1 Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie

I.1 Regionaler Busverkehr

Beim regionalen Busverkehr wird in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz unterschieden (Vgl. Abb. I.1-1). Auf dem Grundnetz soll ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Im Verbundgebiet bedeutet dies:

- grundsätzlich regelmäßiger Taktverkehr (Grundangebot: 60-Minuten-Takt),
- bei hoher Nachfrage im Umland der Oberzentren weitere Verdichtung,
- besondere Berücksichtigung der Nachfragebedürfnisse in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Verkehrsangebot auch in den Abendstunden und am Wochenende (teilweise verringertes Angebot),
- einheitliche Linienwege,
- hohe Beförderungsgeschwindigkeiten, soweit die Verbindungsfunktion im Vordergrund steht.

Die unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Bedingungen erfordern eine weitere Differenzierung des ÖPNV-Grundnetzes. Deshalb ist eine Unterscheidung vorzunehmen in:

- Grundnetz 1. Ordnung und
- Grundnetz 2. Ordnung.

Aufgrund der nicht ausreichenden Nachfrage ist eine Einstufung einzelner Strecken in das Grundnetz 1. Ordnung - und damit ein durchgehender 60-Minuten-Takt - nicht zu rechtfertigen. Hieraus ergibt sich der Bedarf für ein Grundnetz 2. Ordnung. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass der Grundsatz des 60-Minuten-Taktes in der HVZ weiterhin beibehalten wird, dieser aber zu bestimmten Zeiten außerhalb der HVZ nicht angeboten wird. Auf stark nachgefragten Relationen wird der 60-Minuten-Grundtakt teilweise weiter verdichtet (Grundnetz 1a).

Das ÖPNV-Grundnetz soll sich zusammensetzen aus:

- Nahverkehrsachsen der Raumordnung,
- ggf. zusätzlichen wesentlichen, nachfragestarken Relationen,
- ggf. zusätzlichen Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Im Ergänzungsnetz mit seinen geringeren Nachfragepotenzialen richtet sich das Angebot nach dem jeweiligen Bedarf. In Räumen mit sehr geringer Nachfrage sowie in den Schwachlastzeiten wird der konventionelle Linienbetrieb durch RUFTAXI-Verkehr ergänzt.

Den besonderen Anforderungen bestimmter Nutzergruppen (z. B. Schulanfangszeiten, Schichtzeiten von Großbetrieben) ist darüber hinaus Rechnung zu tragen.

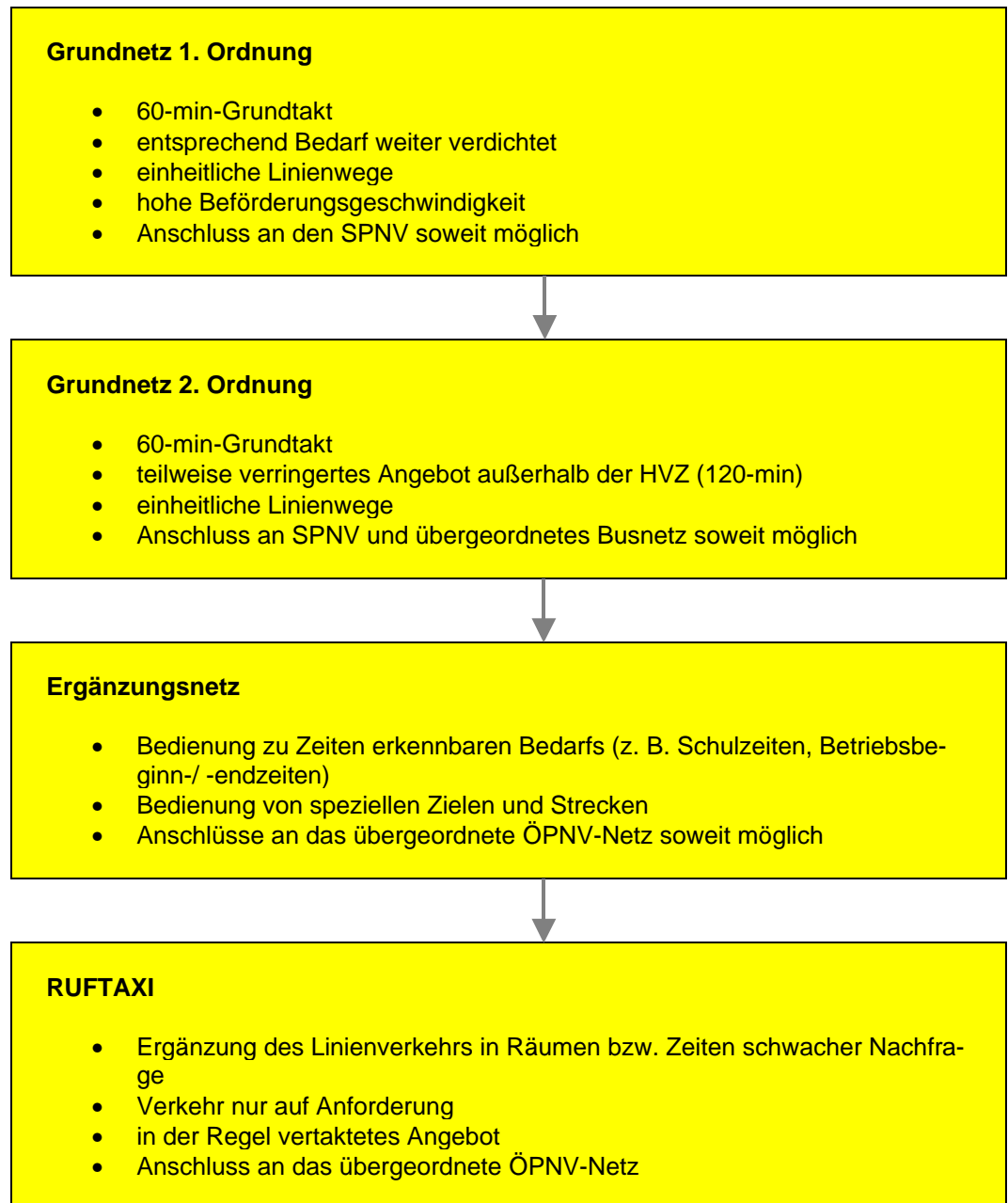


Abb. I.1-1 Netzkategorien im regionalen Busverkehr

I.2 Stadtverkehr

Bei den Stadtverkehren in der Stadt Speyer ist durch die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten ein hierarchisch gegliedertes Verkehrsnetz im Binnenverkehr nicht sinnvoll. Der städtische Busverkehr übernimmt hier die Erschließungsfunktion und stellt die Verbindung der Stadtteile zum Stadtzentrum, zu den Verknüpfungspunkten und zum SPNV sicher. Stadtverkehre und regionale Busverkehre können sich in der Weise ergänzen, dass Regionalverkehre in Ausnahmefällen auch Erschließungsauf-

gaben in Städten übernehmen. Das Fahrtenangebot variiert dabei entsprechend dem Bedarf und den verkehrspolitischen Zielsetzungen der jeweiligen Kommune.

Die Stadtverkehre sind auf schwach nachgefragten Strecken und im Spät- und Wochenendverkehr teilweise durch RUFTAXI-Angebote ergänzt.

II ANFORDERUNGSPROFIL

Das Anforderungsprofil nimmt als Arbeitsschritt bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine zentrale Stellung ein. Der Aufgabenträger legt die Anforderungen an die von ihm gewünschte ÖPNV-Struktur fest.

Diese Festlegung wird benötigt als

- Basis („Messlatte oder Orientierungshilfe“) für die Bewertung des vorhandenen Verkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. den Soll/Ist-Vergleich der wichtigen Merkmale
- Basis für die Entwicklung der Angebotskonzeption und der Ableitung von Maßnahmen
- Grundlage für die Liniengenehmigung und die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

Die definierten Mindeststandards sind im Sinne der Daseinsvorsorge in Schul- und Ferienzeiten einzuhalten.

Der Aufgabenträger kann bei der Definition des Soll-Zustandes jedoch nicht frei entscheiden, er muss die Rahmenvorgaben des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) beachten. Dazu zählen die Vorgaben zur Raumstruktur, zur Gesamtverkehrsstruktur, zum regionalen Bahn- und Busnetz sowie zum Leistungsangebot.

Eine neue Vorgabe ergibt sich dabei aus dem Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2000 und den damit verbundenen Neuregelungen des PBefG. Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 (PBefG) sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierzu sind in den Kapiteln Belange ausgewählter Nutzergruppen (II.4), Verknüpfungspunkte und Haltestellen (II.5) und Fahrzeuge (II.6) des Anforderungsprofils Aussagen getroffen.

Das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans 1999 – 2003 wurde von der Stadt Speyer bestätigt und für den Nahverkehrsplan ab 2004 übernommen. Inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen vom definierten Standard einen Handlungsbedarf hervorrufen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten sowie unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte abgewogen werden.

II.1 Erschließungsstandard

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 / einer Station des SPNV oder
- 600 m von einer Haltestelle des regionalen Busverkehrs oder
- 350 m von einer Haltestelle des Stadtverkehrs.

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.

II.2 Verbindungsstandard

Unter Verbindungsqualität wird zum einen die anzustrebende Fahrzeit zwischen Quell- und Zielort verstanden. Die relevanten Mittelzentren sollen aus Gemeinden innerhalb von 45 Minuten, die Oberzentren innerhalb von 60 Minuten zu erreichen sein. Der tägliche Zeitaufwand für Berufspendler und Schüler soll 45 Minuten pro Richtung nicht überschreiten.

Zum anderen ist die Verbindungsqualität das Verhältnis der Reisezeiten im MIV zu Reisezeiten im ÖPNV auf einer bestimmten Verbindung. Ein Verhältnis ÖPNV/MIV unter 1,5 gilt als gut, von 1,5 bis 2,0 als akzeptabel und von mehr als 2,0 als ungünstig.

Häufiges Umsteigen senkt den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich somit negativ auf die Akzeptanz durch den Kunden aus. Daher sollen die wichtigsten Ziele möglichst direkt bzw. mit maximal einem Umsteigevorgang erreicht werden können. Beim Übergang innerhalb des ÖPNV-Systems sollen Fahrpläne und Taktfolgen so abgestimmt sein, dass die Übergangszeiten je nach örtlichen Gegebenheiten an definierten Knoten maximal 5 Minuten, in Ausnahmefällen maximal 10 Minuten betragen. Es ist zu berücksichtigen, dass Umsteigevorgänge beim Aufbau hierarchischer ÖPNV-Netze nicht zu vermeiden sind. Die Konzeption des Integralen Taktfahrplans (ITF) sichert dabei allerdings kurze Übergangszeiten.

Ein weiteres Kriterium für die Güte der Vernetzung der Verkehrssysteme sind die zurückzulegenden Umsteige- und Zugangswege. Dabei sind insbesondere die Übergänge zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV zu betrachten. Die Aspekte Sicherheit, Wegweisung, Entfernung und Gestaltung (Barrierefreiheit) sind hierbei von Bedeutung.

Für den Übergang vom Straßenverkehr zum Öffentlichen Personennahverkehr spielt die Bewertung der B+R- bzw. der P+R-Anlagen eine wichtige Rolle. Sie sollen gut an das Straßennetz angebunden sein und eine ausreichende Kapazität und hohe Qualität bezüglich Ausstattung, Beschilderung und Umfeld aufweisen. Insbesondere bei B+R-Anlagen ist eine zentrale Lage zum ÖPNV-Haltepunkt und eine gute Einsehbarkeit als Schutz vor Diebstahl und Vandalismus besonders wichtig.

II.3 Bedienungsstandard

Zur Sicherung der Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung sind insbesondere auf den kontinuierlich nachgefragten Verbindungen (Grundnetz) Taktfahrpläne einzurichten. Ein angemessenes Angebot am Abend, an den Wochenenden und in den Ferien ist ebenfalls sicherzustellen.

Mit der Einführung der S-Bahn wird im Rhein-Neckar-Raum der 30-Minuten-Grundtakt auf den Hauptachsen des ÖPNV-Systems vorgegeben. Soweit verkehrlich bedeutende Verknüpfungen zum SPNV bestehen, haben sich die übrigen Systeme in diese Taktstruktur einzufügen.

Als Bedienungsstandards im Grundnetz gelten die in Tabelle II.3-1 zusammengestellten Kennziffern. Sie orientieren sich neben den Werten der jeweiligen Netzfunktion auch an den Taktvorgaben des übergeordneten SPNV-Angebots.

Bezüglich der Verkehrszeiten wird zwischen der Normalverkehrszeit (NVZ), der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden. Die Geltungszeiträume der einzelnen Verkehrszeiten sind von örtlichen Verhältnissen abhängig. In der HVZ ist das Fahrplanangebot nachfrageorientiert zu bemessen. Dabei kann prinzipiell das Fahrtenangebot der NVZ als Grundlage verwendet werden.

Gebiet	Fahrten angebot SPNV (S-Bahn)	Fahrtenangebot Stadtbahn, Bus				Angebots stufe
		NVZ Taktfamilie		SVZ Taktfamilie		
		1	2	1	2	
Oberzentrum						
Kerngebiete	15 / 30	5 / 10	7,5 / 15	10 / 20	15 / 30	A
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	10 / 20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	60	20	30	40 / 60	60	C
Mittelzentrum						
Kerngebiete	30	10 / 20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
übrige Gebiete	60	20	30	40 / 60	60	C
Untzentrum						
Kerngebiete	30	20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
übrige Gebiete	60	20	30	40 / 60	60	C
Verkehrsachsen	60	20	30	40 / 60	60	C
Gemeinde / Sonstige Verkehrsver- bindungen	60 / 120	60 / 120	60 / 120	60 / 120	60 / 120	D
	E ¹⁾	E ¹⁾	E ¹⁾	E ¹⁾	E ¹⁾	E
<p><u>Anmerkungen:</u> E¹⁾ = Einzelfahrten HVZ = Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr Montag bis Freitag NVZ = Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten SVZ = andere Zeiten, außer Nachtverkehr A = Fahrplan der Angebotsstufe A ist überwiegend nach Attraktivitätsgesichtspunkten auszurichten. B = Fahrplan der Angebotsstufe B orientiert sich sowohl an der Höhe des Verkehrsaufkommens als auch an Attraktivitätsgesichtspunkten. C, D und E = Fahrpläne dieser Angebotsstufen sind in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte zur Anbindung an das Gemeindezentrum sowie für sonstige Verkehrsverbindungen anzubieten.</p>						

Tab. II.3-1 Empfohlene Taktvorgaben in zentralen Orten

Das Mindestfahrplanangebot im Stadtverkehr und im Grundnetz des regionalen Busverkehrs gilt als erfüllt, wenn die in Tabelle II.3-1 dargestellten Bedienungshäufigkeiten in bzw. von und zu den zentralen Orten eingehalten werden. Dabei handelt es sich um Empfehlungen des VDV, die inzwischen einen üblichen Standard bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen darstellen. Taktfamilie 1 basiert auf einem 10-Minuten-Takt, die Taktfamilie 2 auf einem 15-Minuten-Takt. Zur Angebotsabstim-

mung mit dem 30-Minuten-Grundtakt der S-Bahn eignet sich insbesondere die Taktfamilie 2. Ein Hinweis zum HVZ-Angebot ist nicht enthalten, es ist vom NVZ-Angebot ausgehend nachfragegerecht zu verdichten.

Das Mindestangebot für sonstige Verbindungen des regionalen Busverkehrs gilt als erfüllt, wenn mindestens folgende Fahrtenzahlen pro Werktag (Ferientag) von einer Gemeinde ins nächste Zentrum angeboten werden:

Einwohnerzahl der Gemeinden	Fahrtenpaare
ab 50 / 200	2-3
ab 500	4
ab 1.000	6
ab 3.000	9

Tab. II.3-2 Mindestanzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit der Einwohnerzahl

Neben der streckenbezogenen Kategorisierung in Grund- und Ergänzungsnetz ist das Angebot auch zeitlich zu differenzieren. Dabei werden im Tagesverkehr die Linienverkehre entsprechend der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Nachfrage auf dem Grundnetz sowie in den stärker nachgefragten Bereichen konzentriert. Das Ergänzungsnetz wird auch zeitlich bedarfsorientiert betrieben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zielvorstellung für die Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme. Die Zeiträume wurden aus den aktuellen Fahrplänen, den Bedienungskonzepten der S-Bahn und den Überlegungen zum Integralen Taktfahrplan übernommen und harmonisiert. In der Gesamtbedienungszeit ist eine Taktkernzeit enthalten, in der die vorgegebenen Taktzeiten angeboten werden sollen. Außerhalb der Taktkernzeit soll bedarfsorientiert gefahren werden (insbesondere im Schülerverkehr mit Berücksichtigung der Schulzeiten, aber auch im Früh- und Spätverkehr mit verringerter Bedienungshäufigkeit).

ÖPNV-System	Montag - Freitag	Montag - Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
SPNV S-Bahn	5:00 - 24:00	6:00 - 21:00	6:00 - 24:00	7:00 - 24:00
sonstiger SPNV	5:00 - 22:00	6:00 - 21:00	6:00 - 22:00	7:00 - 22:00
Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung	5:00 - 22:00	8:30 - 20:00	6:00 - 19:00	9:00 - 19:00
Regionaler Busverkehr Grundnetz 2. Ordnung	5:00 - 19:00	8:30 - 19:00	7:00 - 15:00	bedarfsorientiert
Regionaler Busverkehr Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert	...	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	6:00 - 20:00	6:00 - 20:00	6:00 - 16:30 16:30 - 20:00 (erweiterter Takt)	9:00 - 20:00 (erweiterter Takt)
Ruftaxi Tagesverkehr	5:00 - 19:00
Ruftaxi Spätverkehr	20:00 - 24:00	...	19:00 - 2:00	19:00 - 24:00
Ruftaxi Wochenendverkehr	6:00 - 2:00	8:00 - 24:00
AST Tagesverkehr für Schwachlastbereiche	6:00 - 20:00	...	6:00 - 20:00	6:00 - 20:00
AST Spätverkehr	20:00 - 1:00	...	20:00 - 1:00	20:00 - 1:00

Tab. II.3-3 Empfohlene Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme

II.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen

Das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist es, behinderten Menschen die gleichberechtigte Teilnahme am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Mit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Gesetze, u. a. auch das für die Erstellung des Nahverkehrsplans relevante PBefG geändert. Nach der Neuregelung in § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter und (anderer) Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ...ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4 BGG)

Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichsten Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen zählen u. a. Menschen im höheren Lebensalter, Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, Gehbehinderte, Blinde, Sehbehinderte sowie Hörgeschädigte, Personen mit Kinderwagen und/oder solche, die größere Lasten zu transportieren haben, Kinder im Vorschulalter sowie kleinwüchsige Menschen.

Um den Interessen der zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden, sind die stark frequentierten Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere vom Aufgabenträger festgelegte Haltestellen entsprechend auszubauen. Dies betrifft insbesondere Bahnhöfe und deren Zugänge zu allen Gleisen sowie Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen.

Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen sind besonders zu berücksichtigen. Dabei kommen neben den Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeugen im Wesentlichen Fragen der Umfeldgestaltung, der Bedienung, der Erreichbarkeit wichtiger Ziele etc. zum Tragen.

Folgende Anforderungen sind für die genannten Nutzergruppen zu beachten:

- **Verkehrsräume**
 - belebtes Umfeld von Bahnhöfen/Haltepunkten und Haltestellen, gute Erreichbarkeit der Haltestellen durch sichere Fahrbahnquerung ggf. mit Fahrbahnteiler oder Signalanlage,
 - direkte oberirdische Wegführung, gute Orientierung, übersichtliche Gestaltung der Anlagen und ausreichende Beleuchtung, kurze Umsteigewege, möglichst barrierefrei (Rampen und/oder Aufzüge),
 - ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Personen im Rollstuhl und für Gehbehinderte.

- **Verkehrsanlagen**
 - Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan,
 - Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahnsteige mit Blindenleitstreifen.

- **Erreichbarkeit und Bedienung**
 - Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen mit dem ÖPNV,
 - Ausrichtung der Bedienungsstandards auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, ggf. flexible Bedienungsformen vorsehen.

Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen und insbesondere die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen werden in den Kapiteln II.5 „Verknüpfungspunkte und Haltestellen“ und II.6 „Fahrzeuge“ detaillierter dargestellt.

II.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzer und potenzielle Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Insbesondere Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes sollten eine günstige Lage zu den Siedlungsschwerpunkten aufweisen, über eine gute Ausstattung verfügen und ein entsprechendes Umfeld sowie vor allem auch eine Verknüpfung zwischen den öffentlichen und anderen Verkehrsmitteln anbieten.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb reibungslos abgewickelt werden können und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies kommt gleichfalls einer weiteren Erhöhung der Attraktivität zugute.

Auf Grundlage dieser Forderungen kann die Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen werden. Die Ausstattungskategorien werden dabei nach den Verkehrsmitteln unterschieden.

Tabelle II.5-1 gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Ausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Bei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten des SPNV werden zwei Standards formuliert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Für Bushaltestellen sind drei Kategorien vorgesehen. Neben der Ein- und Ausstiegshaltestelle, die als Grundausstattung für den Busverkehr gelten soll und die bei Vorliegen einer wesentlichen Verknüpfungsfunktion um bestimmte Merkmale erweitert wird, ist für Haltestellen mit überwiegender Ausstiegfunktion bzw. geringem Fahrgastaufkommen nur ein Standard mit minimaler Ausstattung zu gewährleisten, bei dem Anforderungen der Aufenthaltsfunktion vernachlässigt werden können.

Haltestellenbezeichnung	Bahn		Straßenbahn [°]			Bus		
	Regionalbahn-/S-Bahn-Halt	Regional-Express-Halt	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle in der Region	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{°°}	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{°°°}
Merkmal								
Aufenthalt								
Mülleimer, Ascher	X	X	X	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X	X	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X						
Information								
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X		E				E
Wegweisung zu den Bahnsteigen, Ausgang, etc.	X	X		E				
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X	X	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			E			
Uhr	X	X			X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	E	X	X
Tarfinformationen	X	X	X	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	X	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			X			E
Sicherheit								
Beleuchtung	X	X	X	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X		E	X			X
Videoüberwachung	E	E						
Bahnsteig- und Bordsteinhöhen (cm)	55/76	55/76	18/30***	18/30***	18/30***			18***
Service								
Telefonzellen/-hauben	X	X			X			X
Briefkasten	E	X			X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E			E
Wickelraum		E						
Gepäckschließfächer		X						
Fahrscheinverkauf								
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X						
Fahrausweisautomat	X	X	X	E	X			E
Verknüpfung								
Abstellanlage Pkw (Park+Ride)*	X	X		E	E			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride)**	X	X		X	E			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E						
Versorgung								
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			E			
<p>Legende: X = Bestandteil des Standards E = im Einzelfall zu prüfen 55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm 18/30 = bei Niederflurfahrzeugen sind 30 cm zu empfehlen</p> <p>Bemerkungen: ° Haltestellen an Meterspur-Eisenbahnen (RHB/OEG) sind wie Straßenbahnhaltestellen auszustatten °° Verknüpfungen Strab/Strab und Strab/Bus °°° Verknüpfungen Bus/Bus * bei P+R-Anlage ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten ** B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bügelausführung herzustellen *** bei Erfordernis ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich</p>								

Tab. II.5-1 Empfohlene Mindestausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das entsprechend der Kategorie des hochwertigsten verknüpften Verkehrssystems auszustatten ist.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds notwendig.

II.6 Fahrzeuge

Grundlage für die Festlegung von Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV sind nach wie vor die Richtlinien des Landes für die Vergabe von Fördermitteln nach GVFG für Fahrzeuge, auch wenn die Förderung von Nahverkehrsfahrzeugen durch das Land zwischenzeitlich eingestellt wurde.

Grundsätzlich soll es behinderten Menschen möglich sein, ihre Aktivitäten verlässlich planen und durchführen zu können. Hierzu ist es erforderlich, dass eine bestimmte Fahrtenzahl verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt wird und diese Fahrten auch im Fahrplan gekennzeichnet werden. Die Frequenz sollte so ausgelegt sein, dass eine Erledigung der notwendigen Tätigkeiten möglich ist. Eine Benutzung dieser Busse von Personen im Rollstuhl ist nur dann möglich, wenn diese Fahrzeuge mit Klapprampen oder Hubliften ausgestattet sind.

Darüber hinaus ist für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit Mobilitätsbehinderten oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen besonders auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten.

Tabelle II.6-1 stellt für den Regelverkehr¹ die Mindestbedienungsstandards - differenziert nach Netzkategorien – für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge und deren Kennzeichnung im Fahrplan dar.

¹ Regelverkehr ist der Verkehr, der ganzjährig angeboten wird. Fahrten, die nur an Schultagen verkehren und Verstärkerfahrten sind kein Regelverkehr.

Netzkategorie	Bedienungszeitraum		Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge
Stadtbusverkehr	gesamter Bedienungszeitraum		100% aller Fahrten
Regionalbus Grundnetz	Mo-Fr (Schulferien)	morgendliche HVZ	bedarfsgerecht, so dass Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens zwei Fahrten zwischen 7:30 und 9:00 angefahren werden
		8:30 - 19:00 (Taktkernzeit)	Bedarfsgerecht, so dass in der Mittagsspitze sowie in der nachmittäglichen HVZ jeweils mindestens zwei Fahrtenpaare angeboten werden.
Ergänzungsnetz		SVZ	bedarfsorientiert
	Sa	8:00 - 16:00	mind. 3 Fahrtenpaare
	So	9:00 - 18:00	Mind. 3 Fahrtenpaare, soweit Angebot vorhanden
Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert		bei grundsätzlicher Nachfrage durch behinderte Personen

Tab. II.6-1 Empfohlene Mindestbedienungsstandards für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge nach Bedienungszeiträumen

Falls eine verlässliche Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge im Fahrplan nicht möglich ist, sind Vorkehrungen zu treffen, um den Anforderungen behinderter Personen auf andere Weise Rechnung zu tragen.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten.

Darüber hinaus sollte die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen folgenden Anforderungen genügen:

- einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel,
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienvorlauf und Tarifinformationen,
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage),
- Ausstattung mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung,

- fallweise für ausgewählte Fahrzeuge Ausstattung mit LSA-Beeinflussung, sofern die Fahrzeuge auf Strecken mit entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen verkehren und dies zu einer signifikanten Verkürzung der Fahrzeit führt.

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert:

- möglichst niveaugleiche Einstiege,
- mindestens eine Tür mit zwei Gehspuren,
- Mehrzweckflächen in unmittelbarer Nähe der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten. In diesem Bereich sind zusätzlich Klappsitze vorzusehen.

Neu zu beschaffende Fahrzeuge sollten über eine Klimaanlage verfügen.

II.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz

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

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

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

Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig bei Planungen zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu beteiligen.

Der ÖPNV wird teilweise in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung steigern dessen Attraktivität. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen zu benennen und mit den Straßenbaubehörden abzustimmen.

Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

II.8 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen sollte folgenden Anforderungen genügen:

- einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel,
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen,
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme für die Haltestellenankündigung
- Anwendung des verbundeinheitlichen Systems zur Liniennummerierung,
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationssystemen zur Anschlussicherung, wo notwendig.

Darüber hinaus sollten an zentralen Umsteigepunkten zur Information der Fahrgäste

- Informationsterminals eingerichtet werden, an denen sich der Fahrgast über mögliche Fahrverbindungen zu seinem gewünschten Fahrtziel informieren kann und
- dynamische Fahrzielanzeigen mit Echtzeitfunktion installiert werden.

Weiter Vorgaben für die Fahrgastinformation an Haltestellen sind dem Kapitel II.5 zu entnehmen.

Darüber hinaus sind die Fahrgäste durch Aushänge an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen möglichst frühzeitig über Abweichungen vom Regelfahrplan infolge von Baumaßnahmen, Veranstaltungen usw. zu informieren. Bei Vorhandensein entsprechender Ausweichmöglichkeiten sind alternative ÖPNV-Verbindungen mit Darstellung der Fahrtmöglichkeiten aufzuzeigen.

II.9 Sicherheit, Service und Sauberkeit

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV sind so zu gestalten, dass die tatsächliche Sicherheit vor Straftaten und Belästigungen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflusst werden. Darüber hinaus sind präventive und flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens zu ergreifen.

Beispiele hierfür sind die übersichtliche und helle Gestaltung der Haltestellen und Zugangsbereiche, die Installation von Notrufsäulen und Videoüberwachungen an wichtigen Haltestellen und in Fahrzeugen, die sicherheitsorientierte Gestaltung der Fahrzeuge mit übersichtlichen Fahrgasträumen und Sprechstellen zum Zugfahrer.

Maßnahmen zur Erhöhung der Servicequalität

Der Fahrgastservice ist weiter zu entwickeln, um die Attraktivität des ÖPNV für seine Nutzer und potenzielle Kunden zu erhöhen. Wichtige Elemente sind dabei die Schulungen des Fahr- und Verkaufspersonals zu kundenfreundlichem Verhalten.

Zu einem akzeptablen Service gehören auch ansprechbares Personal und nach Möglichkeit personalbesetzte Fahrkartenverkaufsstellen oder Kundenzentren. Dort soll der Kunde mindestens folgende ÖPNV-Dienstleistungen in Anspruch nehmen können:

- Erwerb von unternehmensübergreifenden Fahrscheinen aller Art,
- aktuelle Fahrplaninformationen in Echtzeit (nur bei Einrichtungen der Verkehrsunternehmen),
- Informationen über das ÖPNV-Angebot aus einer Hand,
- Beratung bei ÖPNV-spezifischen Fragestellungen,
- Verkauf von Fahrplänen und Abgabe von Informationsmaterial,
- ggf. Fahrradverleih,
- ggf. Mietwagenverleih.

An kleineren Verknüpfungspunkten können der Fahrkartenverkauf oder die Dienstleistungen auch mit Reisebüros gekoppelt sein bzw. durch den Einzelhandel oder in Gaststätten erbracht werden.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen weiter zu verbessern. Hierzu sind neben Telefon und Telefax auch moderne Medien wie Internet oder E-Mail anzubieten.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sauberkeit

Es ist sicherzustellen, dass Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV regelmäßig und im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig gereinigt werden. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems ist nicht nur ein wichtiger Image-Faktor, sie wird auch in einem engen Zusammenhang mit dem subjektiv empfundenen Sicherheitsgefühl eingeordnet. Verschmutzte, beschmierte und beschädigte Fahrzeuge und Haltestellen vermitteln den Eindruck, dass es sich hierbei um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen sich Personen mit sozial unangepasstem Verhalten aufhalten.

Neben den Grundanforderungen an die regelmäßige Reinigung sind daher die Anstrengungen zu verstärken, das Beschmieren und das Beschädigen von ÖPNV-Einrichtungen und Fahrzeugen weitgehend zu unterbinden und festgestellte Schäden möglichst kurzfristig zu beseitigen. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems trägt stark zum Wohlbefinden der Fahrgäste bei und ist somit ein wichtiges Entscheidungskriterium für die ÖPNV-Nutzung.

II.10 Umweltschutz

Zur Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung durch den ÖPNV in Speyer ist die Einhaltung von Grenzwerten für Schadstoff- und Geräuschemissionen erforderlich.

So sind im Stadtverkehr schadstoffarme Fahrzeuge, die den EEV-Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44) oder mindestens die Norm zur Schadstoffemission der Europäischen Union „EURO 5“ erfüllen, einzusetzen.

Ebenso sind im Stadtverkehr geräuscharme Fahrzeuge einzusetzen, die den EWG-Richtwert von 78 dB(A) zur Geräuschemission nicht überschreiten.

III WETTBEWERB IM ÖPNV

Vor dem Hintergrund der derzeit stattfindenden Entwicklungen (u. a. Urteil des EuGH zum sog. Magdeburger Urteil, zukünftige EU-Verordnung, Zulässigkeit des Querverbundes) ist davon auszugehen, dass auch Leistungen im ÖPNV, zumindest im Busverkehr, vermehrt im Wettbewerb vergeben werden müssen. Momentan herrscht noch große Unklarheit darüber, in welchem Umfang, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb zu erfolgen hat. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen sollten sich aber schon frühzeitig auf den bevorstehenden Wettbewerb vorbereiten, um ggf. nicht von kurzen Übergangsfristen überrascht zu werden.

Eventuell durchzuführende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sollen auf der Grundlage von sog. Linienbündeln erfolgen. Der VRN beabsichtigt in einer eigenständigen Untersuchung bis Ende 2004 verbundweit Linienbündel zu erarbeiten. Weiter beabsichtigt der VRN Grundsätze für die Ausschreibung von Busleistungen zusammenzustellen.

Unabhängig von den Entwicklungen auf europäischer Ebene ist bereits nach den jetzigen Regelungen des PBefG ein sog. Genehmigungswettbewerb möglich; d. h. es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession.

IV TABELLEN ZUM ÖPNV-KONZEPT

INHALT

Tab. 1-1	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Tab. 1-2	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Tab. 1-3	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Tab. 2.1-1	Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach statistischen Bezirken
Tab. 2.1-2	Geplante Wohngebiete bis 2008
Tab. 2.2-1	Arbeitsplatzentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2001 - 2008 nach statistischen Bezirken
Tab. 2.2-2	Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Speyer 2001
Tab. 2.3-1	Schüler in den statistischen Bezirken nach Schularten 2001
Tab. 2.3-2	Schularten und Veränderungen 1996 - 2001
Tab. 2.4-1	Auswertung der Fragebögen zum BGG
Tab. 2.4-2	Maßnahmen abgeleitet aus BGG-Befragung
Tab. 2.5.1-1	Übersicht SPNV-Angebot - Bestand Winter 2003/2004
Tab. 2.5.1-2	Übersicht der Buslinien - Bestand 2003
Tab. 2.5.1-3	Übersicht der Ruftaxi-Verkehre - Bestand 2003
Tab. 2.5.2-1	Räumliche Erschließungsdefizite in der Stadt Speyer - Bestand 2003
Abb. 3.2-1	Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck im SPNV, regionalen Busverkehr und Stadtverkehr
Tab. 3.2-1	Haltestellenbelastung > 70 Personen
Tab. 3.2-2	Linienbelastung
Tab. 4.1-1	Streckensteckbrief (Angebotskonzeption 2008)
E-1	Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans
E-2	Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Maßnahmen auf Streckenabschnitten des Stadtverkehrs und des regionalen Busverkehrs (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 76)

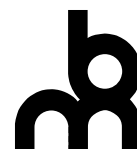
lfd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
Stadtverkehr							
1	(Haupt-)Bahnhof - Postplatz - Stadthalle - H.Heine-Str. - Hallenbad - St.	561	Anbindung an (Haupt-)Bahnhof	A	ja		
2	Vincentiuskrankenhaus - Bhf. Süd - Oberkämmerer - Postplatz - (Haupt-)Bahnhof		Verlegung aus Dudenhofer Straße in T.-Heuss-Str., H.-Heine-Str. und S.-de-la-Roche-Str.	A	ja		
3	Postplatz - (Haupt-)Bahnhof - SP-Ost - Altenheim - (H)bf - Stadthalle - Burgfeld - (H)bf - Postplatz	562	Anbindung an Zentrum von Speyer (Postplatz)	A	ja		Kombination Linie 561 und 562 mit durchgängigem Bus
4	(H)bf - Friedhof - Bhf Nord - SP West - Postplatz - SP Süd - Ring Vogelgesang	563	Anbindung an geplanten S-Bahnhof Nord-West	B	nein	X	Haltestelle in der Landwehrstraße am Fußweg zur Siemensstraße soll umgesetzt werden.
5	Ring SP Nord - Tullastr. - Friedhof - (H)bf - Postplatz - Diakonissenkrankenhaus - Neuland	564	Verlegung aus Wormser Landstraße in Auestr. und Tullastr.	B	ja		Dezember 1999
Regionaler Busverkehr							
6	Speyer - Dudenhofen - Hanhofen - Harthausen - Schwegenheim - Weingarten - Neustadt/W	573	Vertaktung	A	ja		60-Min-Takt mit Verdichtung in der HVZ
7			in Weingarten Anschluss nach Landau	A	vorübergehend ja		kein Bedarf
8	LU Rheingönheim - Neuhofen - Waldsee - Ottestadt - Speyer	572	Vertaktung	B	ja		60-Min-Takt
9			Anbindung an Bf in LU Rheingönheim	B	nein	X	Ausbau des Bahnhofs im S-Bahn Standard
10	Speyer - Berghausen - Heiligenstein - Mechtersheim	578	Angebotsausweitung Mo-Sa	B	nein		
11	Speyer - Altlußheim - Neulußheim - Reilingen - Hockenheim	717	Vertaktung	B	ja		30-Min-Takt

Vgl. Plan 1

Tabelle 1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung (vgl. NVP 1999 - 2003, S.77)

lfd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
12	Bedienung von Binsfeld		ganztägiger AST-Bedienungsbereich		nein		zur Zeit kein Bedarf vorhanden
13	Bedienung von Rinkenbergerhof		ganztägiger AST-Bedienungsbereich		nein		zur Zeit kein Bedarf vorhanden
14	Industriegebiet Boschstr./Brunckstr.		Erschließung durch neuen SPNV-Haltepunkt Speyer Nord-West		Inbetriebnahme Dez. 04		Haltepunkt wird erst gebaut, wenn GVFG-Mittel bereitgestellt werden
15	Bedienung des Industrie-/Gewerbegebiets Austr./ F.-Kirmmeier-Str.		ganztägiger AST-Bedienungsbereich		nein	X	nach Auf siedlung Prüfung der ÖPNV-Anbindung
16	Bedienung des geplanten Gewerbegebiets Parkstadt am Rhein	564	Verlängerung der Stadtverkehrsstrecke	C	nein	X	zur Zeit kein Bedarf vorhanden

Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen (vgl. NVP 1999 - 2003, S.83)

lfd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
17	(Haupt-)bahnhof Speyer	Neubau Parkhaus mit 295 P+R- und 600 B+R-Plätzen		teilweise	X	283 P+R-Stellplätze realisiert, mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind auch neue B+R-Anlagen geplant: 250 überdachte Abstellplätze und 54 Fahrradboxen
18	Busbahnhof	Neubau		ja		
19	Speyer Nord-West	Neubau SPNV-Haltepunkt		nein	(X)	Inbetriebnahme Dez. 04, wenn GVFG-Mittel zugeteilt werden
20	Speyer Süd	Neubau SPNV-Haltepunkt		nein	(X)	frühestens 2006
21	Allg. Verknüpfungspunkte	Ergänzung fehlender bzw. mangelhafter Ausstattungselemente		teilweise	X	Haltestellenstandard des VRN
22	Allg. Verknüpfungspunkte	Ergänzung fehlender bzw. mangelhafter B+R und P+R-Anlagen		teilweise	X	siehe Punkt 17

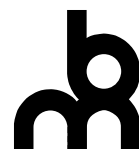
(X) nachrichtliche Aufnahme in den NVP 2004 - 2008

Vgl. Plan 1

Tabelle 1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

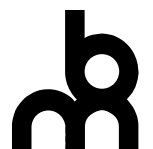
Ergänzende Maßnahmen (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 84)

lfd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
23	Allgemein	LSA-Bevorrechtigung auch regionaler Busverkehr	A	ja		
24	Allgemein	Verbesserung der Fahrplanaushänge	A	ja		
25	Allgemein	Linienetzpläne an zentralen Haltestellen	A	ja		
26	Allgemein	Verbundweite einheitliche Liniennummerierung	A	ja		
27	Allgemein	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	B	teilweise	X	Bürgerbüro nimmt Teilaufgaben wahr
28	Allgemein	Weitere Beschleunigungsmaßnahmen	B	ja	X	
29	Allgemein	regelmäßige Anschaffung behindertenfreundlicher Fahrzeuge für den Stadtverkehr	A/B	ja	X	Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems realisiert, visuelle und akustische Fahrgastinformation eingeführt
30	Allgemein	Anschlusssicherung (RBL-Technik)	B/C	teilweise	X	
31	Allgemein	Begleitende Marketingmaßnahmen	A/B/C	ja	X	

Tabelle 1-3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach statistischen Bezirken

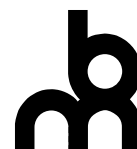
Nr.	Statistische Bezirke	Einwohner			Absolute Veränderung		Prozentuale Veränderung	
		1996	2001	2008 Prognose	1996 - 2001	2001 - 2008	1996 - 2001	2001 - 2008
1	Im Erlich	7.122	7.026	6.305	-96	-721	-1,3%	-10,3%
2	Kernstadt (Innenstadt) Nord	6.426	7.196	6.460	770	-736	12,0%	-10,2%
3	Kernstadt (Innenstadt) Süd	4.253	4.086	3.670	-167	-416	-3,9%	-10,2%
4	Neuland	1.854	1.893	1.700	39	-193	2,1%	-10,2%
5	nörtl. der Autobahn	1.305	1.269	1.140	-36	-129	-2,8%	-10,2%
6	Nordost	3.877	3.543	4.563	-334	1.020	-8,6%	28,8%
7	Nordwest	1.019	1.042	935	23	-107	2,3%	-10,3%
8	Speyer-Nord	8.517	8.394	7.540	-123	-854	-1,4%	-10,2%
9	Süd	5.522	5.801	5.885	279	84	5,1%	1,4%
10	Südwest	1.692	2.162	1.940	470	-222	27,8%	-10,3%
11	Vogelgesang	2.856	2.900	2.600	44	-300	1,5%	-10,3%
12	West	7.645	7.542	7.592	-103	50	-1,3%	0,7%
	SUMME	52.088	52.854	50.330	766	-2.524	1,5%	-4,8%

Vgl. Plan 2

Tabelle 2.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Geplante Wohngebiete bis 2008

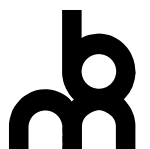
Statistischer Bezirk	Name der Fläche	Größe in ha	gepl. WE	vorauss. Einwohnerzahl	Bemerkung
Süd	Kaserne Normand	8,7	300	660	Konversion
West	Obere Langgasse	2,5	400	800	2004 bereits größtenteils aufgesiedelt
Nordost	Am Roßsprung	4,8	120	260	
	Schlachthof	2,2	60	130	
	Rheinufer Nord	7,5	250	550	
	Ziegelei	3,4	200	440	

Vgl. Plan 4

Tabelle 2.1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Entwicklung der Arbeitsplätze der sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigten 2001 - 2008 nach statistischen Bezirken

Nr.	Statistische Bezirke	Arbeitsplätze		Absolute Veränderungen	Prozentuale Veränderungen	Arbeitspl./EW 2001
		2001	2008 Prognose	2001 - 2008	2001 - 2008	
1	Im Erlich	2.896	2.824	-72	-2,5%	0,41
2	Kernstadt (Innenstadt) Nord	2.966	2.892	-74	-2,5%	0,41
3	Kernstadt (Innenstadt) Süd	1.684	1.642	-42	-2,5%	0,41
4	Neuland	780	760	-20	-2,6%	0,41
5	nördl. der Autobahn	523	510	-13	-2,5%	0,41
6	Nordost	1.460	1.424	-36	-2,5%	0,41
7	Nordwest	430	419	-11	-2,6%	0,41
8	Speyer-Nord	3.459	3.373	-86	-2,5%	0,41
9	Süd	2.094	2.042	-52	-2,5%	0,41
10	Südwest	891	869	-22	-2,5%	0,41
11	Vogelgesang	1.195	1.165	-30	-2,5%	0,41
12	West	3.108	3.030	-78	-2,5%	0,41
	SUMME	21.486	20.950	-536	-2,5%	0,41

Vgl. Plan 3

Tabelle 2.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Speyer 2001

Pendlerströme von bzw. nach Speyer	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
Binnenverkehr Speyer	9.021		9.021
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Ludwigshafen a. R.	1.866	709	2.575
Mannheim	1.195	282	1.477
Römerberg (RPK)	212	1.093	1.305
Schifferstadt (RPK)	393	743	1.136
Dudenhofen (RPK)	148	699	847
Neustadt a. d. W.	180	447	627
Germersheim	215	356	571
Harthausen (RPK)	83	355	438
Haßloch (LK BD)	93	299	392
Landau i. d. Pf.	179	184	363
Hockenheim	207	138	345
Böhl-Iggelheim (RPK)	66	279	345
Lingenfeld	26	307	333
Heidelberg	236	83	319
Otterstadt (RPK)	68	236	304
Waldsee (RPK)	61	239	300
Frankenthal (Pfalz)	121	148	269
Schwegenheim	50	205	255
Hanhofen (RPK)	0	244	244
Limburgerhof (RPK)	103	115	218
Karlsruhe	154	42	196
Altlußheim	51	115	166
Mutterstadt (RPK)	49	115	164
Kaiserslautern	37	117	154
Neuhofen (RPK)	41	110	151
Walldorf	123	12	135
Bellheim	21	110	131
Worms	46	79	125
Dannstadt-Schauernheim (RPK)	42	80	122
Schwetzingen	72	48	120
Bad Dürkheim (LK BD)	45	71	116
Lustadt	14	97	111
Altrip (RPK)	24	79	103
Neulußheim	21	82	103
Frankfurt a. M.	99	0	99
Oberhausen-Rheinhausen	12	87	99
Weingarten (Pfalz)	0	98	98
Rülzheim	0	94	94
Ketsch	33	59	92
Wiesloch	62	18	80
Westheim (Pfalz)	0	79	79
Edenkoben	37	37	74
Wörth a. R.	44	28	72
Waghäusel	32	38	70
Reilingen	24	43	67
Viernheim	37	27	64
Freisbach	0	62	62
Bruchsal	47	13	60
Philippsburg	59	0	59
Stuttgart	59	0	59
Offenbach a. d. Queich	21	37	58
Mainz	42	15	57
Maxdorf	18	37	55
Weinheim	28	25	53
Herxheim b. L./Pfalz	0	51	51
Gommersheim	0	50	50
Aus-/ Einpendler und Binnenverkehr dieser Pendlerströme gesamt	6.896	9.216	25.133

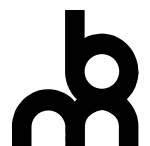
Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen (Ein- und Auspendler) ab 50 Personen

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-2

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Schüler in den statistischen Bezirken nach Schularten 2001

Nr.	Statistischer Bezirk	Grundschule	Grund- u. Hauptschule	Realschule	Gymnasium	Sonderschule	Berufsschule	Summe
1	Im Erlich					180		180
2	Kernstadt (Innenstadt) Nord	389						389
3	Kernstadt (Innenstadt) Süd	464			640			1.104
4	Neuland							
5	nördl. der Autobahn							
6	Nordost		365	780				1.145
7	Nordwest							
8	Speyer-Nord		842					842
9	Süd							
10	Südwest				2.302	50		2.352
11	Vogelgesang	187						187
12	West	525	379	392	686		2024	4.006
	SUMME	1.565	1.586	1.172	3.628	230	2.024	10.205

Tabelle 2.3-1

Schularten und Veränderungen 1996 - 2001

Schulart	1996		2001		Veränderungen 1996 - 2001	
	Anzahl der Schulen	Anzahl Schul- plätze insgesamt	Anzahl der Schulen	Anzahl Schul- plätze insgesamt	absolut	relativ
Grund- und Hauptschule	7	3.404	7	3.151	-253	-7,4%
Realschule	2	1.063	2	1.172	109	10,3%
Gymnasium	5	3.440	5	3.628	188	5,5%
Sonderschule	2	217	2	230	13	6,0%
Berufsschule	1	1.779	1	2.024	245	13,8%
SUMME	17	9.903	17	10.205	302	3,0%

Tabelle 2.3-2

Auswertung der Fragebögen zum BGG

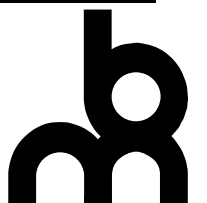
Eingegangene Antworten	Einrichtungen				Haltestellen		6. Planungen	7. Defizite /Schwachstellen
	1. Einrichtungen für behinderte Menschen		2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		3. + 4. Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau	5. Haltestellen mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
	Name	Adresse	Name	Adresse				
FB 5 / 540 Tiefbauabteilung					ZOB ist mit behindertengerechten Bordsteinen ausgerüstet. Eine Rampe ist ebenfalls vorhanden.	Postplatz: Provisorium Bahnhof: Es fehlt ein behindertengerechter Zugang am Haupteingang. Es gibt jedoch eine Möglichkeit über den ZOB.	S-Bahn Haltepunkt Süd und Nord-West. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen werden Bordsteine an Einmündungen abgesenkt. Ferner punktuelle Schwachstellenbeseitigung bei Mittelverfügbarkeit.	Generell gibt es noch Probleme an Einmündungen, dass Bordsteine zu hoch sind. Dies ist jedoch nur mit erheblichem finanziellen Aufwand zu beseitigen.
Verkehrsbetriebe Speyer					Busbahnhof Speyer: Leitmarkierungen, abgesenkte Bordsteine.			
Behindertenbeauftragter	Wichern St. Klara Werkstätte	Klosterweg	Stiftungskrankenhaus	Spitalgasse 1	nur teilweise, z. B. am Busbahnhof	Bereich der Krankenhäuser, Fußgängerzone. Hier müssten dringend die Bushaltestellen ausgebaut bzw. die Bordsteine angehoben werden. Bei einer evtl. Neugestaltung des Postplatzes wäre dies dringend notwendig.	Bahnhofsgestaltung soll behindertengerecht erfolgen, außerdem liegt die Zusage vor, Probleme behinderter Menschen nach Möglichkeit zu berücksichtigen.	Beschilderung zu hoch, Schrift zu klein, keine Hilfen für sehbehinderte oder blinde Menschen (Leitlinien etc.). Manche Bushaltestellen ohne Sitzmöglichkeit und ohne Überdachung. Nahverkehr im Bereich H.-Heine-Str. schlecht ausgebaut. Zu niedrige Bordsteine an Bushaltestellen, die ein Einsteigen für Rollstuhlfahrer oder für Menschen mit Gehhilfen nur mit großen Schwierigkeiten oder mit fremder Hilfe erlauben.
	IBF	Kutschergasse	Diakonissenkrhs.	Diakonissenstr.				
	Reichsbund der Kriegsgeschädigten		Vincentiuskrankenhaus	Vincentiusstr.				
	Gemeinschaft der Aphasiker							
	Johanniter							
	Lebenshilfe Speyer	Schifferstadt						
	Ambulantes Hilfezentr. Andreas Lutz							
	PRAVO Service GmbH							
	Ökumenische Sozialstation							
Tagesstätte für psychisch Kranke Menschen								
VdK - Karl Munker								
Seniorenresidenz Haus Edelberg (Obere Langgasse 5a)								Es fehlen gute Verbindungen zum Friedhof. Nicht alle Bushaltestellen haben eine Bank und eine Überdachung.
Caritas-Altenzentrum St. Marta (Schützenstraße 18c)								Nächste Bushaltestelle am Postplatz - Entfernung zu weit. Es müsste Bushaltestelle in näherer Umgebung sein, z. B. in Schützenstraße, in Nähe des Eingangs zum St. Marthaheim, evtl. auch an Kreuzung (Schuhhaus Linn) Mühlturnstr. - Untere Langgasse. Für Menschen mit Gehwagen ist Einsteigen in Busse oft problematisch und erfordert fremde Hilfe.
Alten- und Pflegeheim "Am Adenauerpark" (Bahnhofstraße 56)								Bushaltestelle in Bahnhofstraße 56 oft sehr verschmutzt.
Seniorenzentrum Storchenpark (Obere Langgasse 13)								Keine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe, nächste 250 m bzw. 150 m (Stadhalle) entfernt. Entfernung an Stadhalle geht. Besser wäre Haltestelle direkt am Seniorenzentrum Storchenpark. Bustüren schließen zu schnell. Menschen mit Gehwagen und Menschen mit anderen Behinderungen benötigen mehr Zeit zum Einsteigen. Um Situation zu verbessern, besteht ein Bedarf für Rollstuhlfahrer. Der hintere Raum im Bus ist für zwei Rollstuhlfahrer zu eng.
Ambulantes Hilfezentr. Andreas Lutz								Linienpläne für Rollstuhlfahrer zu hoch und zu klein geschrieben.
DRK								In Petschengasse fehlt Bushaltestelle. Dort befinden sich Wohnungen, die zum betreuten Wohnen für Senioren des DRK gehören. Nicht alle Haltestellen sind behindertengerecht mit Bordsteinhöhen von 16-18 cm ausgebaut.
Ambulanter Pflegedienst Herbstwind								In der Oberen Langgasse fehlt ein Zebrastreifen, damit Straße besser überquert werden kann. Dort befinden sich zwei Altenpflegeheime. Grünphase der Ampeln für Fußgänger zu kurz geschaltet. Alten Menschen reicht die kurze Zeit nicht.

Befragung vom Sommer 2003

Tabelle 2.4-1

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/ Stuttgart

Maßnahmen abgeleitet aus BGG-Antworten

Ort / Beschreibung	Gewünschter Handlungsbedarf	Stellungnahme des Gutachters	Aufnahme in NVP ab 2004	Priorität
Postplatz	Behindertengerechter Ausbau	Zentrale Umsteigeanlage mit hoher Belastung	X	B
(Haupt-)bahnhof	Behindertengerechter Zugang zum Haupteingang	Behindertengerechter Zugang über den ZOB gewährleistet		
Haltestellen im Bereich der Krankenhäuser und der Fußgängerzone	Ausbau der Haltestellen			
	Erhöhung der Bordsteine	Aus stadtgestalterischer Sicht nicht empfehlenswert		
Haltestelle in Bahnhofstraße 56	Verbesserung der Sauberkeit	Nicht relevant für den NVP		
Bereich Heinrich-Heine-Straße	Verbesserung des Nahverkehrs	Verkehrstechnisch nicht umsetzbar; Reisezeitverlängerung durch engen Umlauf nicht möglich		
Bereich Petschengasse	Einrichtung einer Haltestelle	Kriterien der Erschließung sind erfüllt (vgl. Plan 6)		
Bereich Obere Langgasse	Anbringung eines Zebrastreifens	Nicht relevant für den NVP; Signalisierung Burgstraße und Schützenstraße gegeben		
	Verlängerung der Grünphase an Ampeln für Fußgänger	Nicht relevant für den NVP		
Caritas Altenzentrum St. Martha	Einrichtung einer Haltestelle	Kriterien der Erschließung sind erfüllt (vgl. Plan 6)		
Seniorenzentrum Storchenpark	Einrichtung einer Haltestelle (Haltestelle "Stadhalle" 150 m entfernt)	Kriterien der Erschließung sind erfüllt (vgl. Plan 6)		
Seniorenresidenz Haus Edelberg	Gute Verbindung zum Friedhof	Kriterien der Erschließung sind erfüllt (vgl. Plan 6)		
Allgemein an Haltestellen	Beschriftung niedriger anbringen	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit		
	Schrift vergrößern			
	Hilfen für sehbehinderte bzw. blinde Menschen (z. B. Leitmarkierung)			
	Sitzmöglichkeiten und Überdachung anbringen			
	Erhöhung der Bordsteine			
Allgemein für Fahrzeuge	Längere Öffnungszeit der Bustüren	Nicht relevant für den NVP; situationsbedingt		
	Mehr Platz in Bussen für Rollstuhlfahrer	Platz für zwei Rollstuhlfahrer gegeben; bauartbedingte Festlegung		
Allgemein an Einmündungen	Absenkung der Bordsteine	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit		

Tabelle 2.4-2

Übersicht SPNV-Angebot - Bestand Winter 2003/2004

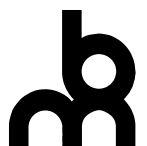
Linie	Streckenführung	Grundtakt in min		
		Mo - Fr	Sa	So
R 51	(Schifferstadt -) Speyer - Germersheim - Wörth	60	60	60
R 9	Speyer - Germersheim - Graben-Neudorf - Bruchsal	60	60	60
	Mainz - Speyer - Germersheim - Karlsruhe	120	4/3 Fahrten	
S 3/4	Speyer - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Bruchsal/Karlsruhe	30*	30*	30*

* kein reiner 30-Minuten-Takt; Taktzeit in Speyer Richtung Ludwigshafen zur Minute 03 und 27

Tabelle 2.5.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Übersicht der Buslinien - Bestand 2003

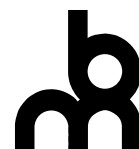
Linie	Streckenführung	Netz-kategorie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min*			Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung*				Be-treiber
				Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schul-tage	Mo - Fr Ferien-tage	Sa	So	
561	SP (H)bf - Postplatz - Stadthalle - Hallenbad - St. Vincentiuskrankenh. - Postplatz - (H)bf	Stadtverkehr	Speyer (H)bf (DB)	30	30	60	29	29	25	11	VBS
562	SP (H)bf - Speyer Ost - Altenheim - Bahnhof - Stadthalle - Burgfeld - (H)bf	Stadtverkehr	Speyer (H)bf (DB)	30	30	60	29	29	26	11	VBS
563	Sp (H)bf - Friedhof - West - Postplatz - Süd - Vogelgesang	Stadtverkehr	Speyer (H)bf (DB)	30	30	60	29/28	29/28	26/25	11/11	VBS
564	Sp Nord - Friedhof - (H)bf - Postplatz - Diakonissenkrankenhaus - Neuland	Stadtverkehr	Speyer (H)bf (DB)	30	30	60	30/30	29/29	26/26	12/11	VBS
565	Sp (H)bf - Postplatz - Dom/Stadthaus - Festplatz - Stadtbad/DJH (City Shuttle)	Stadtverkehr	Speyer (H)bf (DB)	10	10	15	84/84	84/84	77/77	44/44	VBS
572	LU - Neuhofen - Waldsee - Speyer - Mechtersheim	G 1	Rheingönheim Endstelle (VBL), Speyer (H)bf (DB)	60	60	120	25/25	22/21	14/14	9/8	BRN
573	Neustadt - Freimersheim - Harthausen - Speyer	G 1	Neustadt Hbf, Speyer (H)bf (DB)	60	120	120	24/24	18/19	9/8	5/5	BRN
574	Speyer - Iggelheim - Haßloch - Meckenheim - Deidesheim	E		kein Takt	keine Be-dienung	keine Be-dienung	4/2	1/1			BRN
578	Speyer - Berghausen - Heiligenstein - Mechtersheim	G 1		60	60	keine Be-dienung	12/12	12/12	7/7		Merl
717	Heidelberg - Schwetzingen - Hockenheim - Speyer	G 1	Schwetzingen Bf, HD Hbf (DB)	30	60	60	32/33	32/33	16/16	11/11	BRN

* nur Fahrten, die die Stadt Speyer betreffen
Fahrplanstand Sommer 2003

Tabelle 2.5.1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Übersicht der Ruftaxi-Verkehre - Bestand 2003

Linie	Streckenführung	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min			angebotene Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung*		
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So
5960	Ruftaxi Speyer Innenstadt/Stadtteile - Stadtgebiet (alle Ziele)		30/60 Spät- verkehr	30/60 Spät- verkehr	30/60 Spät- verkehr	10 bzw. 4	10 bzw. 4	10 bzw. 4
5915	Ruftaxi Böhl-Iggelheim (Speyer-) Iggelheim - Bf/Böhl	Böhl Bf (DB)	Spät- verkehr	Spät- verkehr	Spät- verkehr	3/1 (Mo-Do) 4/1 (Fr)	2/1	2/1
5940	Ruftaxi Schifferstadt (Speyer-) Schifferstadt Süd - Mitte - Nord	Schifferstadt Bf (DB)	Spät- verkehr	Spät- verkehr	Spät- verkehr	1 (Mo-Do) 2 (Fr)	2	1
5941	Ruftaxi Schifferstadt Schifferstadt Nord - Mitte - Süd (-Speyer)	Schifferstadt Bf (DB)	Spät- verkehr	Spät- verkehr	Spät- verkehr	1	1	1
5972	Ruftaxi Waldsee Speyer - Otterstadt - Waldsee		Spät- verkehr	Spät- verkehr	Spät- verkehr	3/3 (Mo-Do) 5/4 (Fr)	4/4	3/1
5974	Ruftaxi Römerberg Speyer - Berghausen - Heiligenstein - Mechttersheim u. zurück		60 Spät- verkehr	teilw. 60	teilw. 60	7 (Mo-Mi) 5 (Do) 7 (Fr)	9	12
5978	Ruftaxi Dudenhofen Hanhofen -Duden- hofen - Speyer - Dudenhofen - Harthausen	Speyer (H)bf (DB)	ungef. 60 Spät- verkehr	ungef. 60 Spät- verkehr	ungef. 60 Spät- verkehr	4 (Mo-Do) 5 (Fr)	5	4
5979	Ruftaxi Dudenhofen Harthausen - Duden- hofen - Speyer - Dudenhofen - Hanhofen	Speyer (H)bf (DB)	ungef. 60 Spät- verkehr	ungef. 60 Spät- verkehr	ungef. 60 Spät- verkehr	4 (Mo-Do) 5 (Fr)	6	5

* nur Fahrten, die die Stadt Speyer betreffen
Fahrplanstand Sommer 2003

Tabelle 2.5.1-3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Räumliche Erschließungsdefizite in der Stadt Speyer - Bestand 2003

lfd. Nr.	Erschließungsdefizit-gebiet	Stellungnahme des Gutachters	Aufnahme in NVP ab 2004	Priorität
1	Bereich Rinkenbergerhof	zur Zeit kein Bedarf vorhanden		
2	Industriegebiet Siemensstr. / Boschstr.	zur Zeit kein Bedarf vorhanden		
3	Bereich E.-Mörke-Weg bzw. gesamter Siedlungsbereich nahe der B 9	Zugangswege zu Haltestellen in K.-Schumacher-Str. bzw. T.-Heuss-Str. mit maximal 600 m Entfernung gegeben. Direktere Erschließung aufgrund der Straßenstruktur, einer Reisezeitverlängerung und des knappen Fahrzeugumlaufs nicht möglich		
4	Gewerbegebiet Parkstadt am Rhein	zur Zeit kein Bedarf vorhanden	X	C
5	Industriegebiet Auestr. / F. Kirmeyer-Str. und Neubaugebiete Rheinufer Nord und Ziegelei	weite Bereiche ohne Erschließung, im Rahmen der Aufsiedlung sollte schrittweise Erschließung stattfinden	X	C
6	Bereich Binsfeld	zur Zeit kein Bedarf vorhanden		

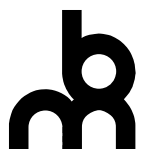
Fahrplanstand Sommer 2003

Vgl. Plan 6

Tabelle 2.5.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

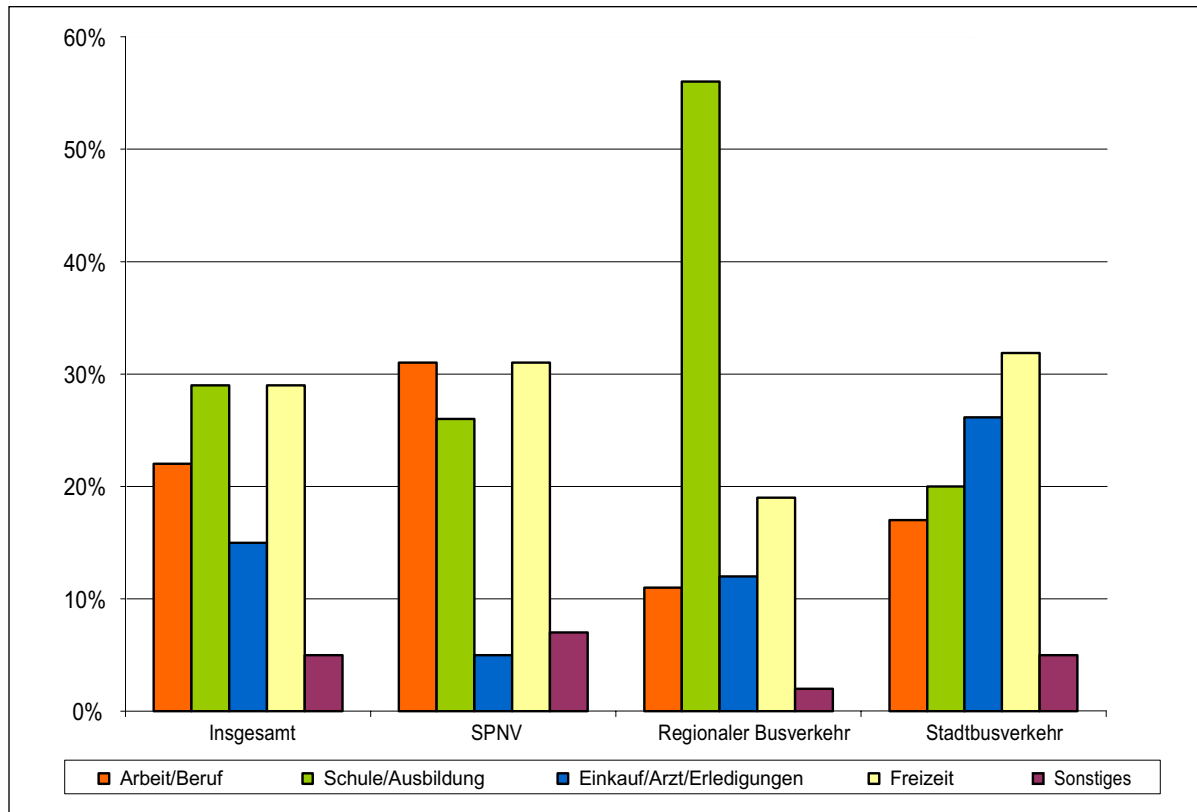
DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck im SPNV, regionalen Busverkehr und Stadtbusverkehr



Nur Fahrten, die die Stadt Speyer betreffen

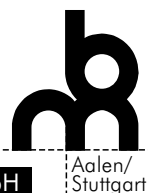
Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002
Beförderungsfälle/Linie/Zweck/Tageswerte MF/Sa/So

Abbildung 3.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Haltestellenbelastung >70 Personen

Haltestelle	Ein- Aus- und Umsteiger pro Tag			durchschnittliche tägliche Belastung
	Mo - Fr	Sa	So	
Hauptbahnhof (SPNV)	5.473	2.698	2.063	4.489
Bahnhof (Bus)	3.366	1.394	808	2.644
Postplatz	2.590	1.434	518	2.068
Domplatz	912	368	214	714
Bahnhofsvorplatz	669	449	240	564
Maximilianstr.	535	471	105	452
Postgraben	417	168	74	322
Wormser Str.	381	219	54	301
Stadtbad/Jugendherberge	327	328	131	293
Dudenhofer Str.	403	31	29	285
Hirschgraben	358	168	74	282
Stadthalle	344	34	15	243
Dom/Stadthaus	275	189	146	240
Burgfeldschule	289	107	46	221
Kolb Schulzentrum	311	25	7	218
Berliner Platz	264	119	60	208
Platz Ravenna	262	114	66	207
Nußbaumweg	206	72	52	160
Kirche St. Otto	194	93	44	154
Closweg	180	81	25	139
Festplatz	118	169	161	133
Technik-Museum	119	208	110	130
Austr.	159	110	20	128
Diakonissenkrankenhaus	153	96	38	125
Eichenweg	150	62	27	116
Birkenweg	151	57	16	114
Geiselstr.	161	0	0	110
Theodor-Heuss-Str.	133	29	24	99
Sanddornweg	128	41	26	98
Brunckstr.	116	33	21	88
Kurt-Schumacher-Str.	102	81	28	86
Friedhof	102	75	22	84
Stadtwerke	102	59	13	81
Lessingstr.	97	64	24	80
St.Vincentiuskranken.	101	16	3	72

Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002

Haltestellenaufkommen/Tageswerte/Mo-Fr, Sa und So

Tabelle 3.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Linienbelastung

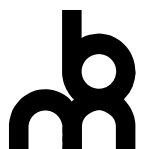
Linie	Beförderungsfälle pro Tag		
	Mo - Fr	Sa	So
Stadtbus			
565	2.388	1.655	859
564	1.833	867	351
563	1.606	787	374
561	548	268	90
562	415	202	82
Regionalbus			
573	1.110	159	59
572	922	173	140
717	690	208	127
578	348	92	keine Bedienung
574	114	keine Bedienung	keine Bedienung

Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002
Beförderungsfälle/Linie/Zeitklasse/Mo-Fr, Sa und So

Tabelle 3.2-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Streckensteckbrief (Angebotsstandard 2008)

Streckenführung	Netzkategorie	Anschluss bzw. Netzbindung (Nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung (jeweils Differenz zum Bestand)				zusätzliche Fahrleistung pro Jahr (km)	Maßnahmen zur Umsetzung
			Mo-Fr	Sa	So	Konzept Mo-Fr Schultage	Konzept Mo-Fr Ferientage	Konzept Sa	Konzept So		
Regionalbusverkehr											
Grundnetz 1. Ordnung											
Speyer - Altlußheim	1		30	60	60	32/33 (0)	32/33 (0)	16/16 (0)	11/11 (0)		
Speyer - Dudenhofen	1	Speyer Bf	60	60	120	24/24 (0)	18/19 (0)	15/14 (+12)	5/5 (0)	23.000 ¹	Angebotsverdichtung Sa
Speyer - Otterstadt	1	Speyer Bf	60	60	120	25/25 (0)	22/21 (0)	14/14 (0)	9/8 (0)	6.000 ¹	Anbindung an Bf Rheingönheim
Grundnetz 2. Ordnung											
Speyer - Römerberg	2		weitg. 60	weitg. 60		12 (0)	9 (0)	6 (0)			
Ergänzungsnetz											
Speyer - Iggelheim	E		diverse Einzelfahrten			4/2 (0)	1/1 (0)				
Stadtverkehr											
Im Vogelgesang - West - Friedhof - Bahnhof		Speyer Bf	30	30	60	29/28 (0)	29/28 (0)	26/25 (0)	11/11 (0)		Anbindung an Bf SP Nord-West
Neuland - Bahnhof - Nord		Speyer Bf	30	30	60	30/30 (0)	29/29 (0)	26/26 (0)	12/11 (0)	23.000 ²	Erschl. Gewerbegeb. Parkstadt/R
Jugendherberge - Innenstadt - Bahnhof		Speyer Bf	10	10	15	84/84 (0)	84/84 (0)	77/77 (0)	44/44 (0)		
Bahnhof - Ost - Bahnhof - Burgfeld		Speyer Bf	30	30	60	29 (0)	29 (0)	26 (0)	11 (0)		
Bahnhof - Stadthalle - St. Vincentiuskrankenhaus - Bahnhof		Speyer Bf	30	30	60	29 (0)	29 (0)	25 (0)	11 (0)	2.000 ²	Anbindung an Bf SP Süd

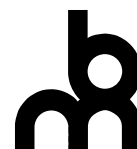
¹ Zuständigkeit beim Rhein-Pfalz-Kreis

² ohne Berücksichtigung möglicher Veränderungen in der Gesamtkonzeption

Tabelle 4.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Rhein-Pfalz-Kreis	11. 03. 2004	Anbindung Linie 572 an Bf Rheingönheim: Angleichung an NVP Rhein-Pfalz-Kreis, ausschließlich abhängig von Umgestaltung des Bahnhofs	Tab. 4.2.1-1	X			an Formulierung des Rhein-Pfalz-Kreises angepasst
		Ersetzen der Tabelle durch alternative Tabelle vom VRN (14.01.2004)	Tab. II.6-1	X			neue Tabelle eingefügt
Angleichung an NVP Rhein-Pfalz-Kreis		Aufnahme in Maßnahmenkonzept: Angebotsverdichtung Sa auf der Relation Harthausen - Hanhofen - Dudenhofen - Speyer	Kap. 4.2	X			Maßnahme analog NVP Rhein-Pfalz-Kreis übernommen
Behindertenbeauftragter	12. 03. 2004	Ruftaxis und Anrufsammeltaxis sollten auch von Rollstuhlfahrern angefordert werden können			X		Taxen können von jedem angefordert werden, dabei sind faltbare Rollstühle immer transportierbar
		Kennzeichnung der Niederflurbusse im regionalen Busverkehr	Tab. II.6-1	X			bis zum Jahr 2008 wird eine Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge der Linien 572 und 573 gemäß Tab. II.6-1 angestrebt
IHK	15.03.2004	für Ausschreibungen sollen Qualitäts- und Leistungskriterien erstellt werden			X		nicht Bestandteil des NVP, Streckensteckbrief gibt Leistungsumfang vor
		Unterstützung der Aussage zur Nutzung alternativer Bedienungsformen des ÖPNV (Bsp. Anruf-Sammel-Taxi)			X		

Tabelle E-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
BRN	15.03.2004	Änderung zum Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr: Linien 572, 573 auch direkt an Stadtzentrum angebunden	Kap. 2.5	X			Änderung vorgenommen
		Ergänzung zum Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr: Fahrten des Schülerverkehrs	Kap. 2.5	X			Änderung vorgenommen
		Änderung zur Angebotskonzeption: Ziel der Angebotskonzeption	Kap. 4.1	X			Textvorschlag mit geringfügiger Ergänzung übernommen
		Ergänzung zur Angebotskonzeption: Regionaler Busverkehr - Schülerverkehr	Kap. 4.1	X			Änderung vorgenommen
		Änderung zur Angebotskonzeption: Behindertengerechte Gestaltung	Kap. 4.1			X	Angebotskonzeption definiert Soll-Zustand
		Anbindung Linie 572 an Bf Rheingönheim: Angleichung an NVP Rhein-Pfalz-Kreis, ausschließlich abhängig von Umgestaltung des Bahnhofs	Tab. 4.2.1-1	X			an Formulierung des Rhein-Pfalz-Kreises angepasst
		Ersetzen der Tabelle durch alternative Tabelle vom VRN (14.01.2004)	Tab. II.6-1	X			neue Tabelle eingefügt
		Sätze zum subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Werbefolien) streichen oder ausschließlich auf Stadtverkehr beziehen	Kap. II.6	X			Änderung vorgenommen
		Änderung zu Abweichungen vom Regelfahrplan	Kap. II.8	X			Änderung vorgenommen
		Ergänzung zum Anforderungsprofil: Umweltschutz im regionalen Busverkehr	Kap. II.10	X			genannte Standards gelten für Stadtverkehr
		Einzelne Änderungen zur Tabelle: Übersicht der Buslinien - Bestand 2003	Tab. 2.5.1-2	X			Änderungen vorgenommen
		Einzelne Änderungen zur Tabelle: Streckensteckbrief	Tab. 4.1-1	X			Änderungen vorgenommen

Tabelle E-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

V PLÄNE

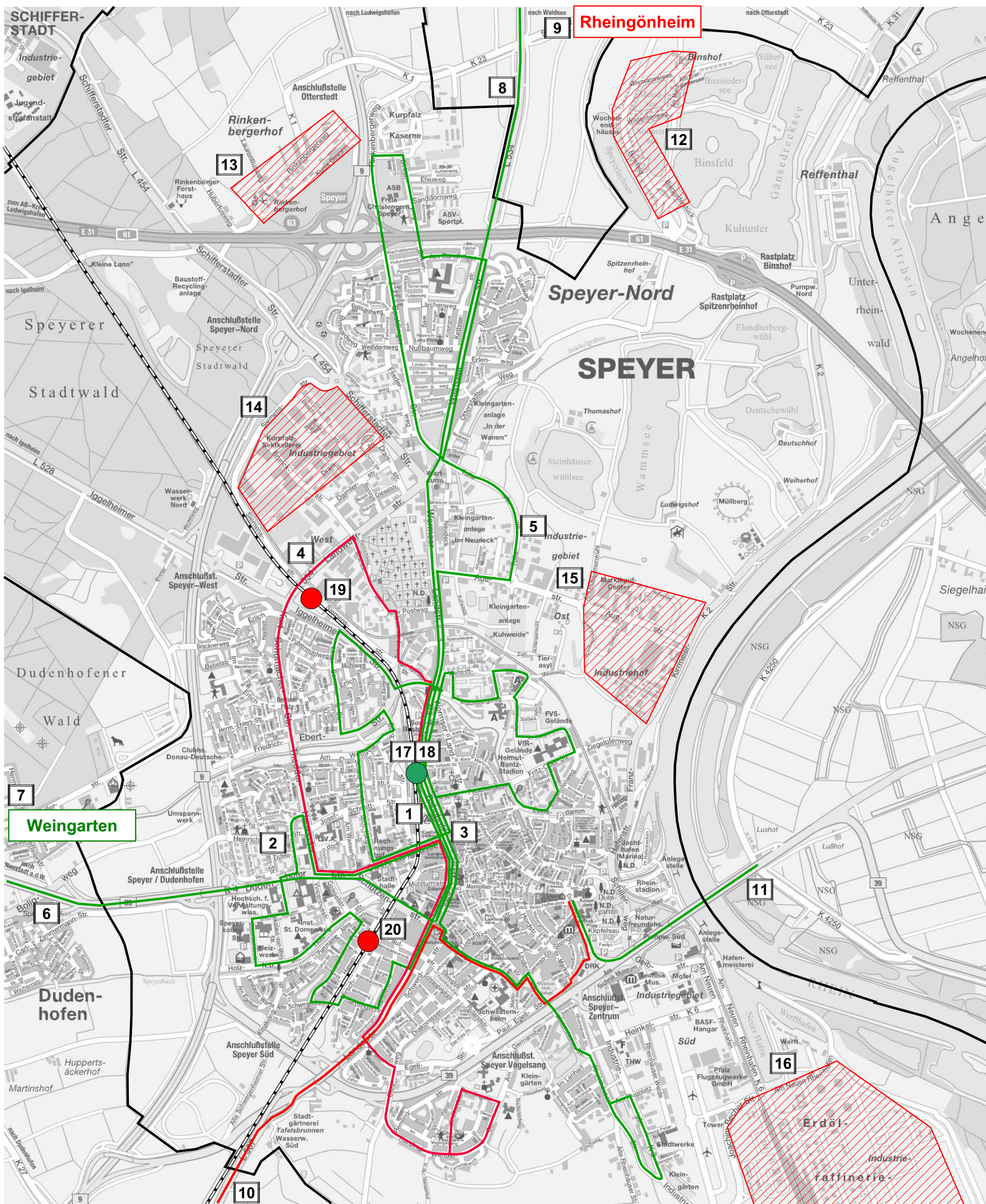
INHALT

Plan 1	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Plan 2	Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach statistischen Bezirken
Plan 3	Arbeitsplatzentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2001 - 2008 nach statistischen Bezirken
Plan 4	Geplante Wohngebiete bis 2008
Plan 5	Liniennetz Stadt Speyer - Bestand 2003
Plan 6	Räumliche Erschließung der Stadt Speyer
Plan 7	Verkehrsangebot Buslinien 2001/2002 Montag - Freitag
Plan 8	Ein-/Aussteiger je Haltestelle 2001/2002 Montag - Freitag
Plan 9	Verkehrsnachfrage Buslinien 2001/2002 Montag - Freitag
Plan 10	Verkehrsnachfrage 2001/2008 (SPNV) Montag - Freitag
Plan 11	Verkehrsnachfrage Buslinien 2008 Montag - Freitag
Plan 12	Verkehrsnachfrage 2008 (SPNV) Montag - Freitag
Plan 13	Angebotskonzept
Plan 14	Maßnahmenkonzept

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003



Umgesetzte Maßnahmen

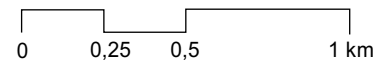
- Maßnahmen auf Streckenabschnitten des Stadtverkehrs und des regionalen Busverkehrs
- Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen
- Stadtgrenze
- 10 Nummer der Maßnahme (vgl. Tabellen 1-1 - 1-3)

Bisher nicht umgesetzte Maßnahmen

- Maßnahmen auf Streckenabschnitten des Stadtverkehrs und des regionalen Busverkehrs
- Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung
- Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Stand: November 2003

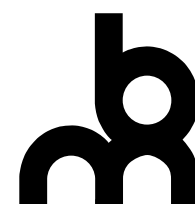
Maßstab



Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Plan 1



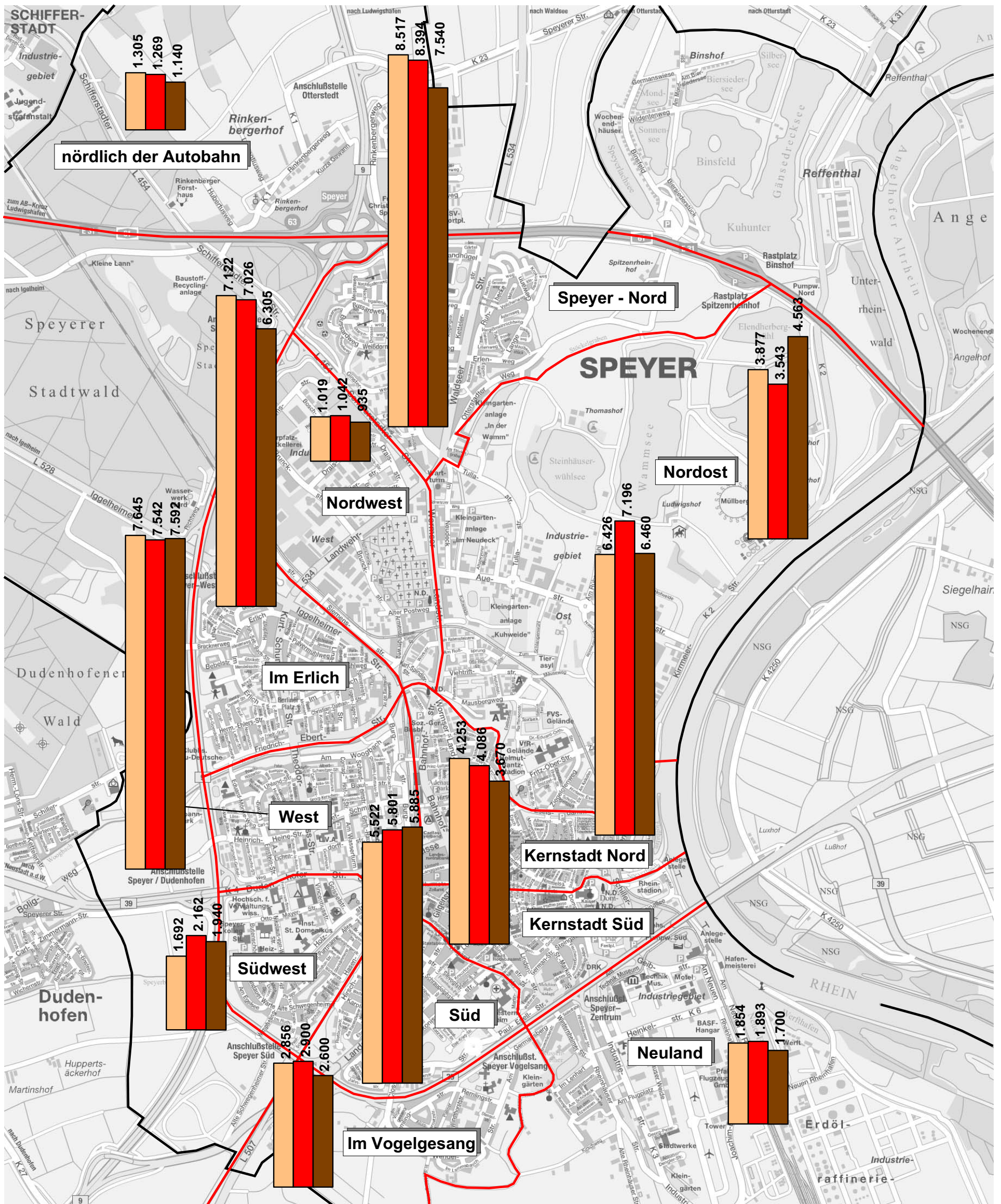
Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

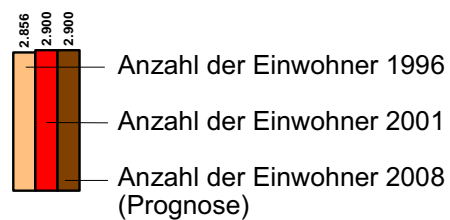
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach statistischen Bezirken

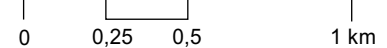


Einwohner je statistischem Bezirk



- Stadtgrenze
- Statistischer Bezirk

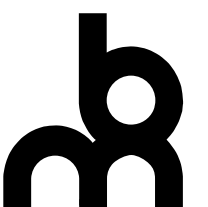
Maßstab



Plan 2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



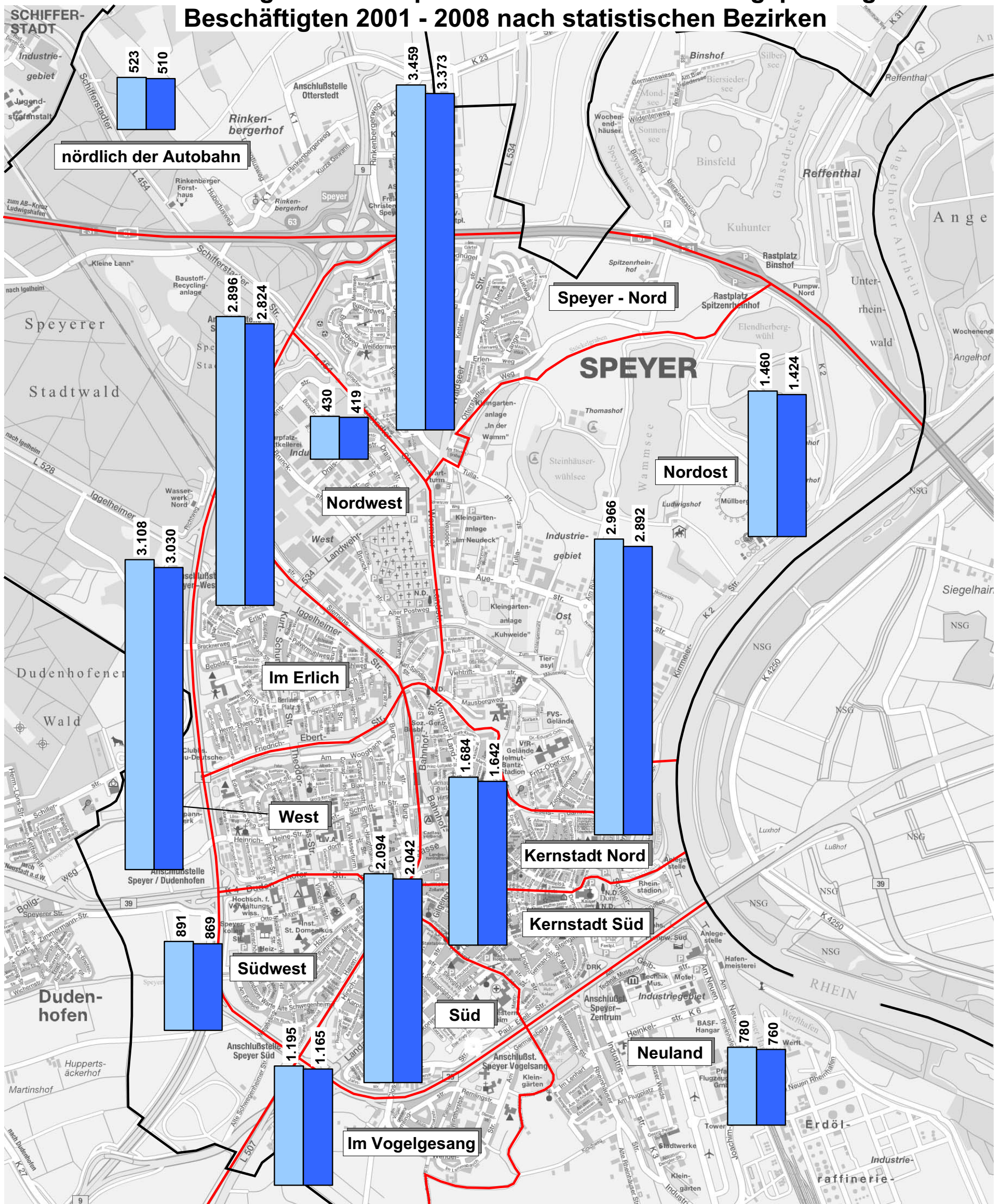
Ingenieuresellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

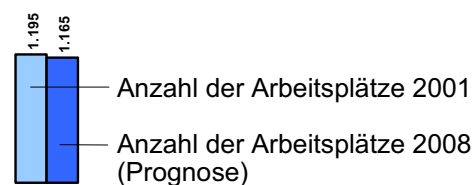
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Entwicklung der Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2001 - 2008 nach statistischen Bezirken

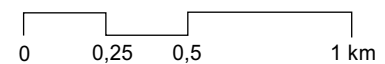


Arbeitsplätze je statistischem Bezirk



- Stadtgrenze
- Statistischer Bezirk

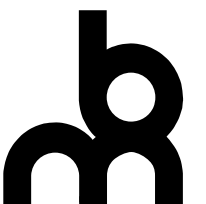
Maßstab



Plan 3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

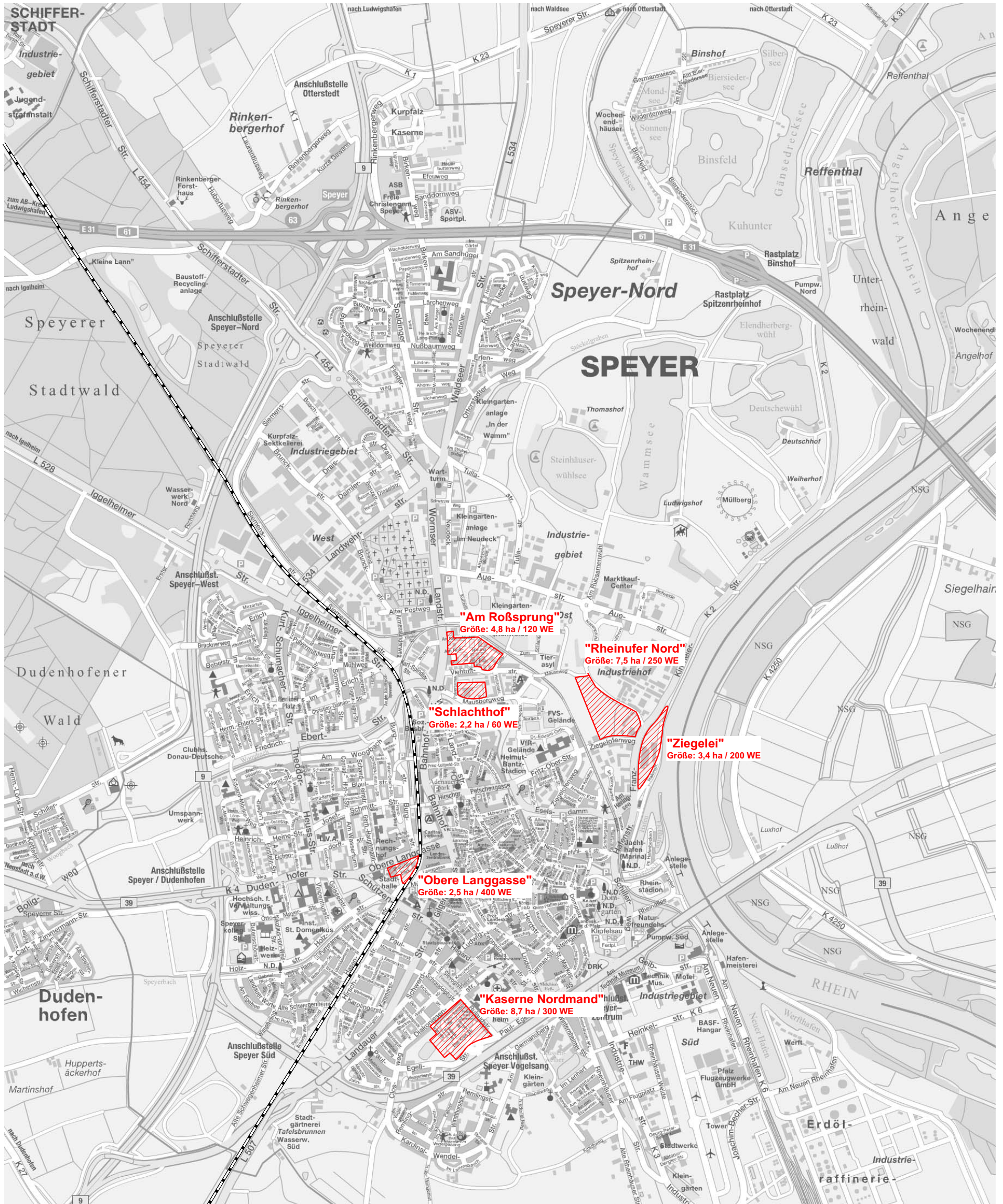
DR. BRENNER + MÜNNICH




VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

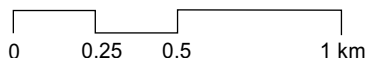
Geplante Wohngebiete bis 2008



 geplante Wohngebiete bis 2008



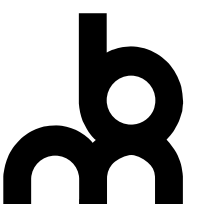
Maßstab



Plan 4

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

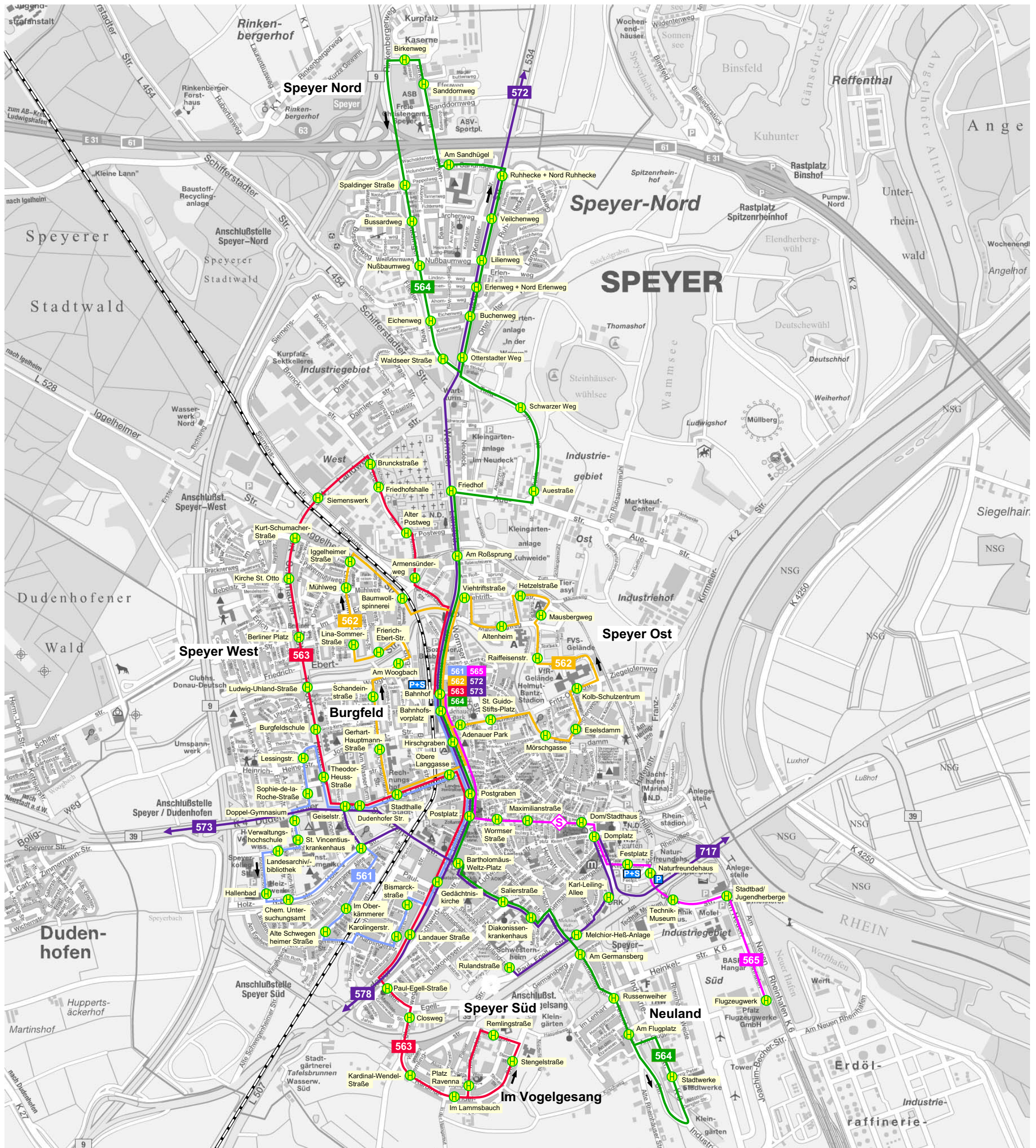
DR. BRENNER + MÜNNICH



VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Liniennetz Stadt Speyer - Bestand 2003



Stadtbus-Linien

- 561
- 562
- 563
- 564
- 565

Regionalbus-Linien

- 572, 573, 578, 717

Linie 574 verkehrt nur an Schultagen mit unterschiedlichen Linienwegen

- Bushaltestelle
- City-Shuttle
- Park + Shuttle

Fahrplanstand Sommer 2003

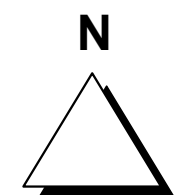
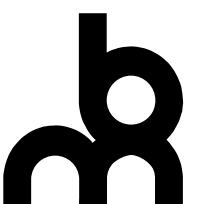
Maßstab

0 0,25 0,5 1 km

Plan 5

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

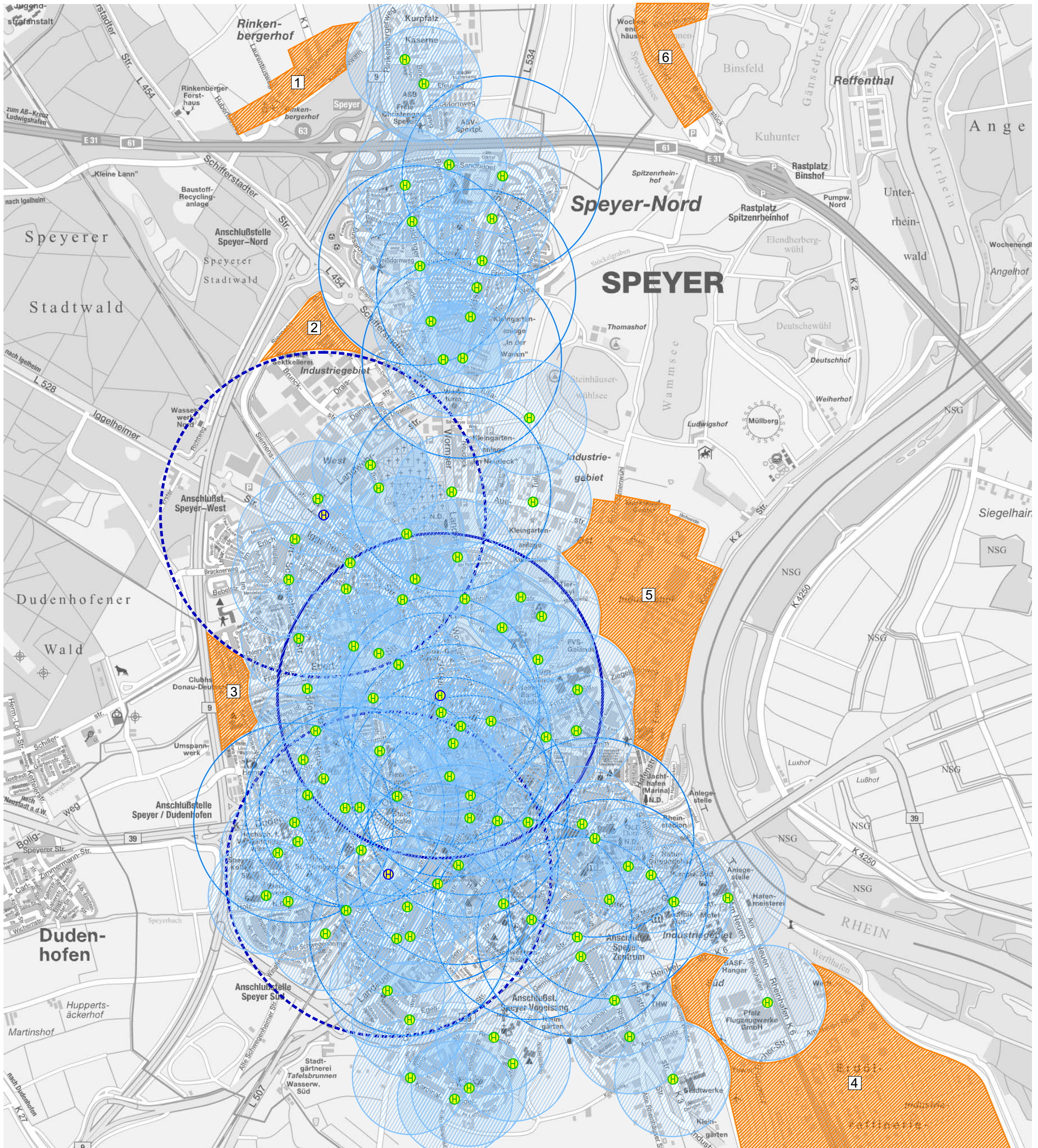
DR. BRENNER + MÜNNICH



VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Räumliche Erschließung der Stadt Speyer

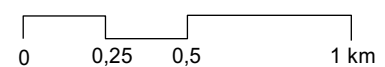


Haltestelleneinzugsbereiche

- Stadtverkehr
r = 350 m
- Regionalbusverkehr
r = 600 m
- SPNV, Speyer HBF
r = 1000 m
- SPNV, künftige Bahnhaltepunkte
r = 1000 m

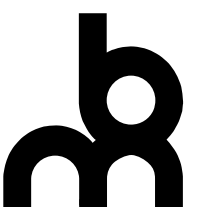
- Bushaltestelle
 - SPNV-Haltestelle
 - Siedlungsfläche außerhalb von Haltestelleneinzugsbereichen
 - 1 Nummer des Defizitgebiets (vgl. Tabelle 2.5.2-1)
- Fahrplanstand Sommer 2003
zuzüglich zwei neuer Bahnhaltepunkte

Maßstab



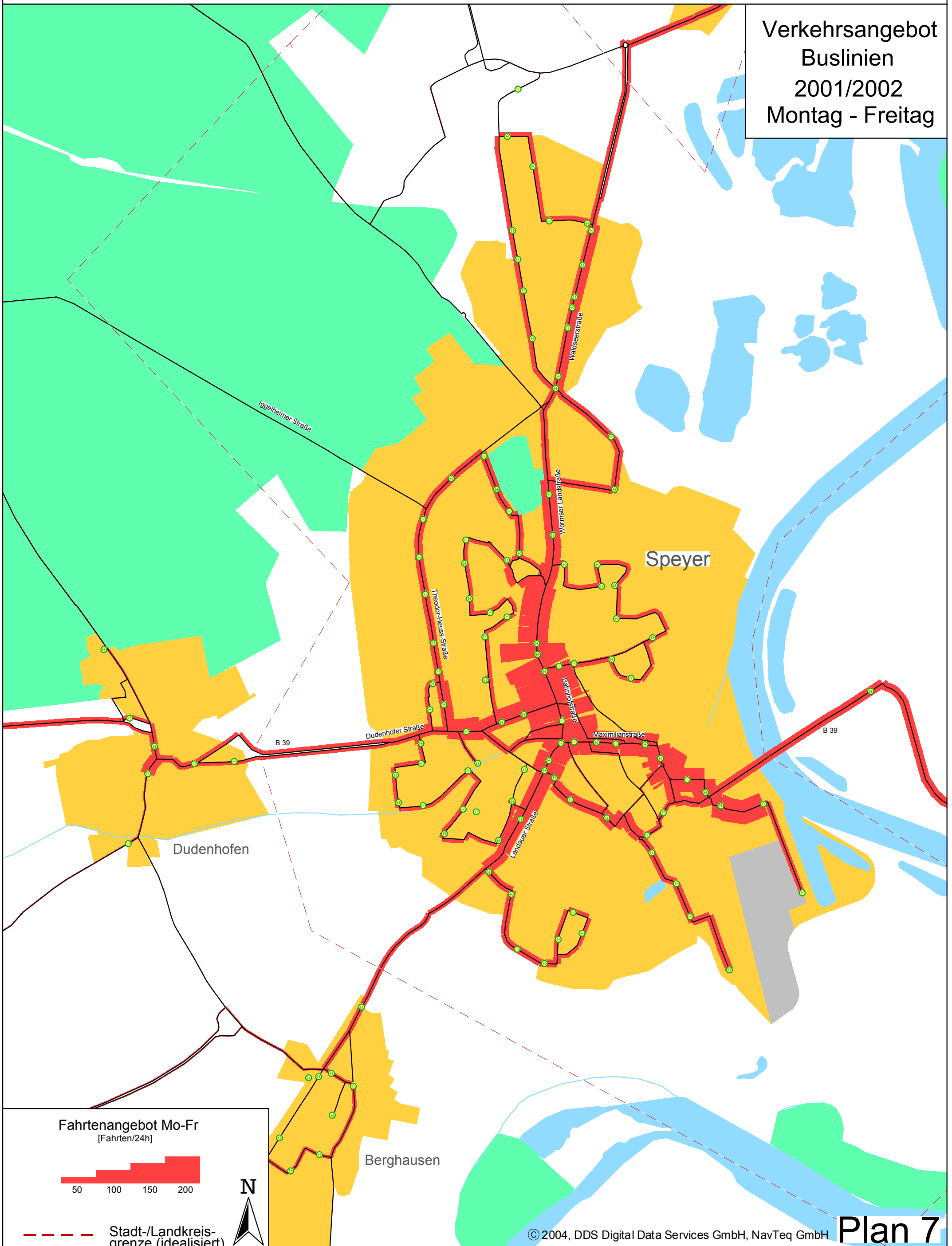
Plan 6

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
DR. BRENNER + MÜNNICH



VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH - Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Verkehrsangebot
Buslinien
2001/2002
Montag - Freitag

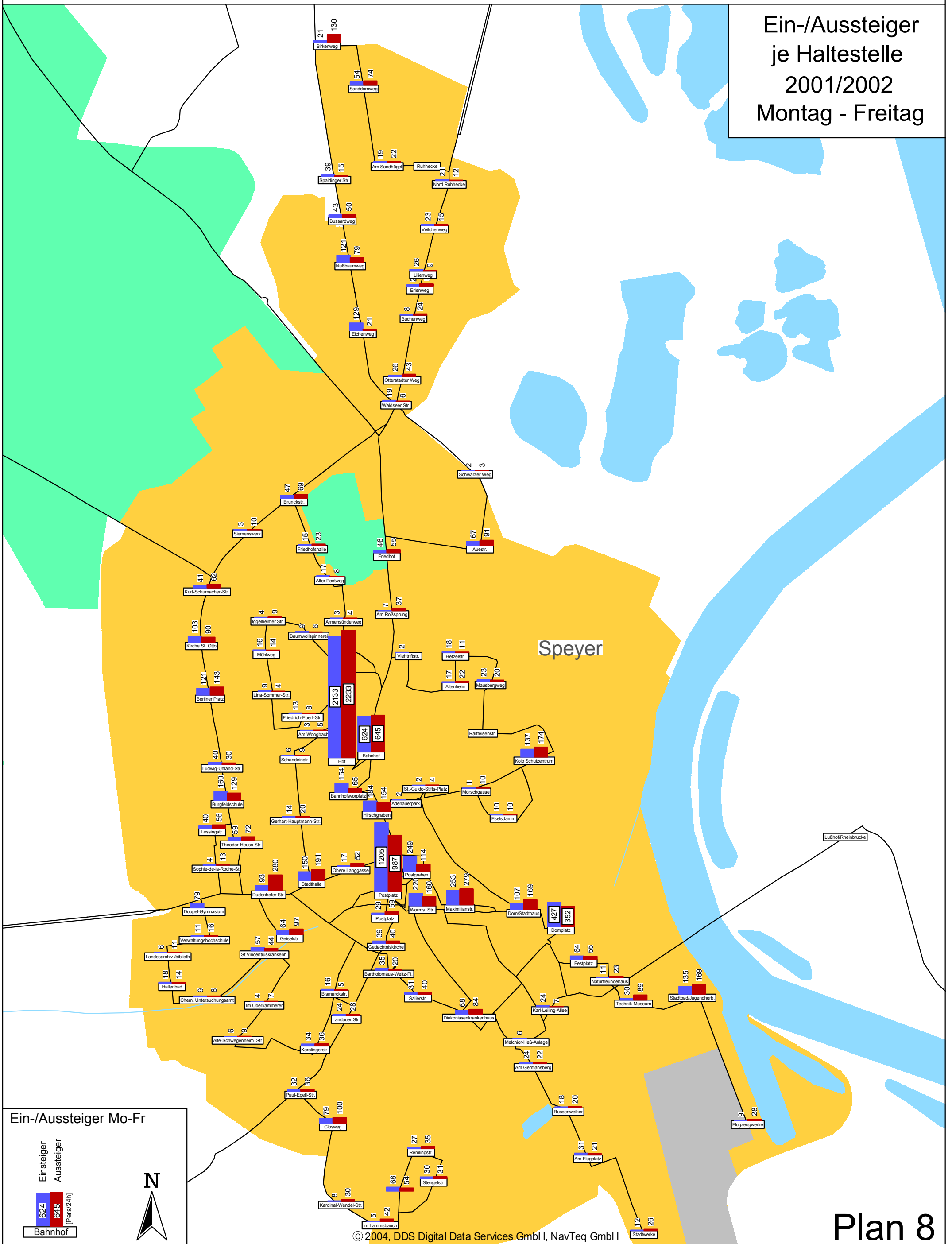


© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Plan 7

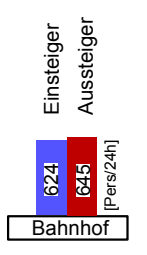
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH - Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Ein-/Aussteiger
je Haltestelle
2001/2002
Montag - Freitag



Speyer

Ein-/Aussteiger Mo-Fr

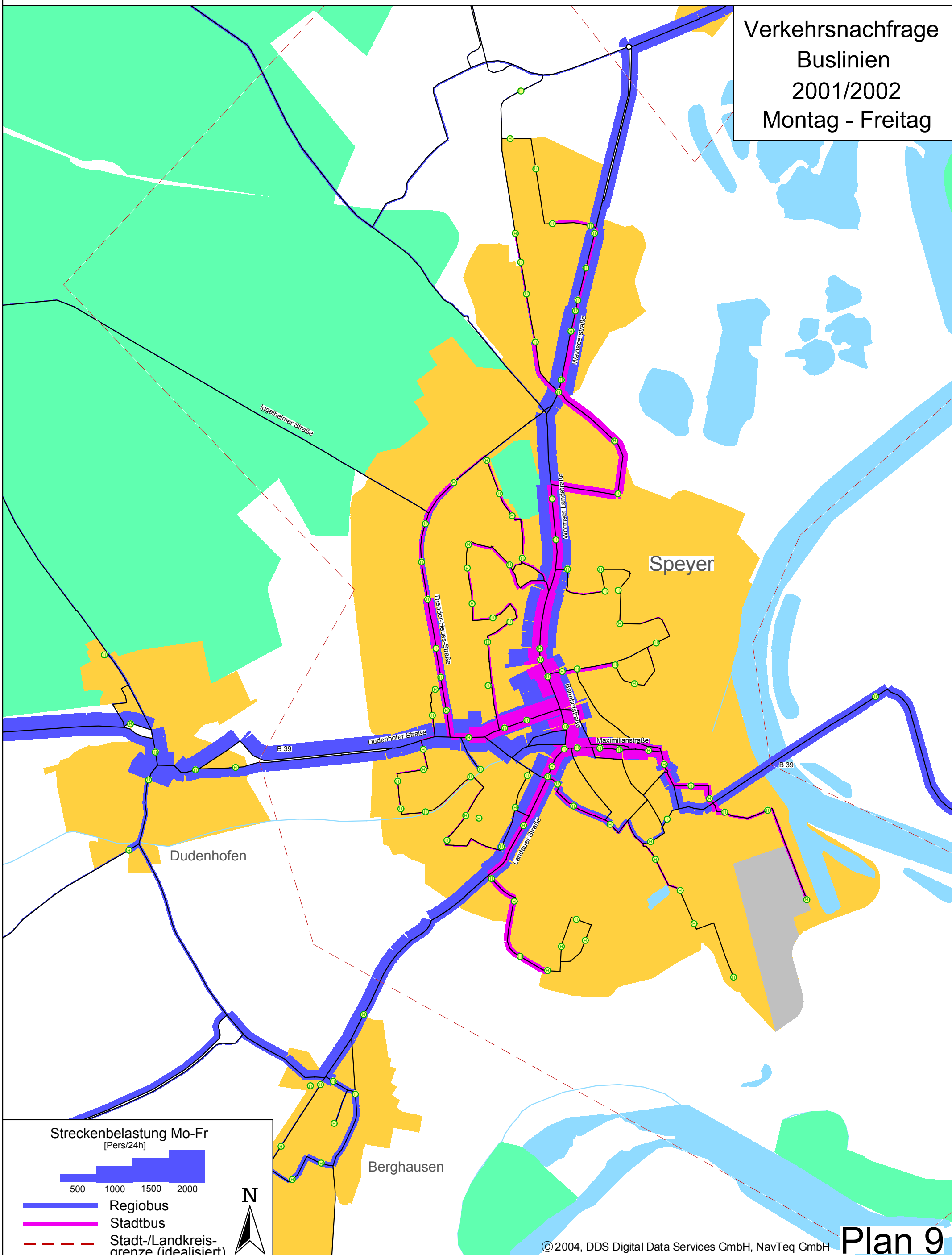


© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Plan 8

DR. BRENNER + MÜNNICH	Bearb.: Koch	Analyse_b+m_EinAusst_S
erstellt am:25.10.04	Ein-/Aussteiger je Haltestelle ohne Umsteiger	1 : 17500

Verkehrsnachfrage
 Buslinien
 2001/2002
 Montag - Freitag



Speyer

Dudenhofen

Berghausen

Streckenbelastung Mo-Fr
 [Pers/24h]

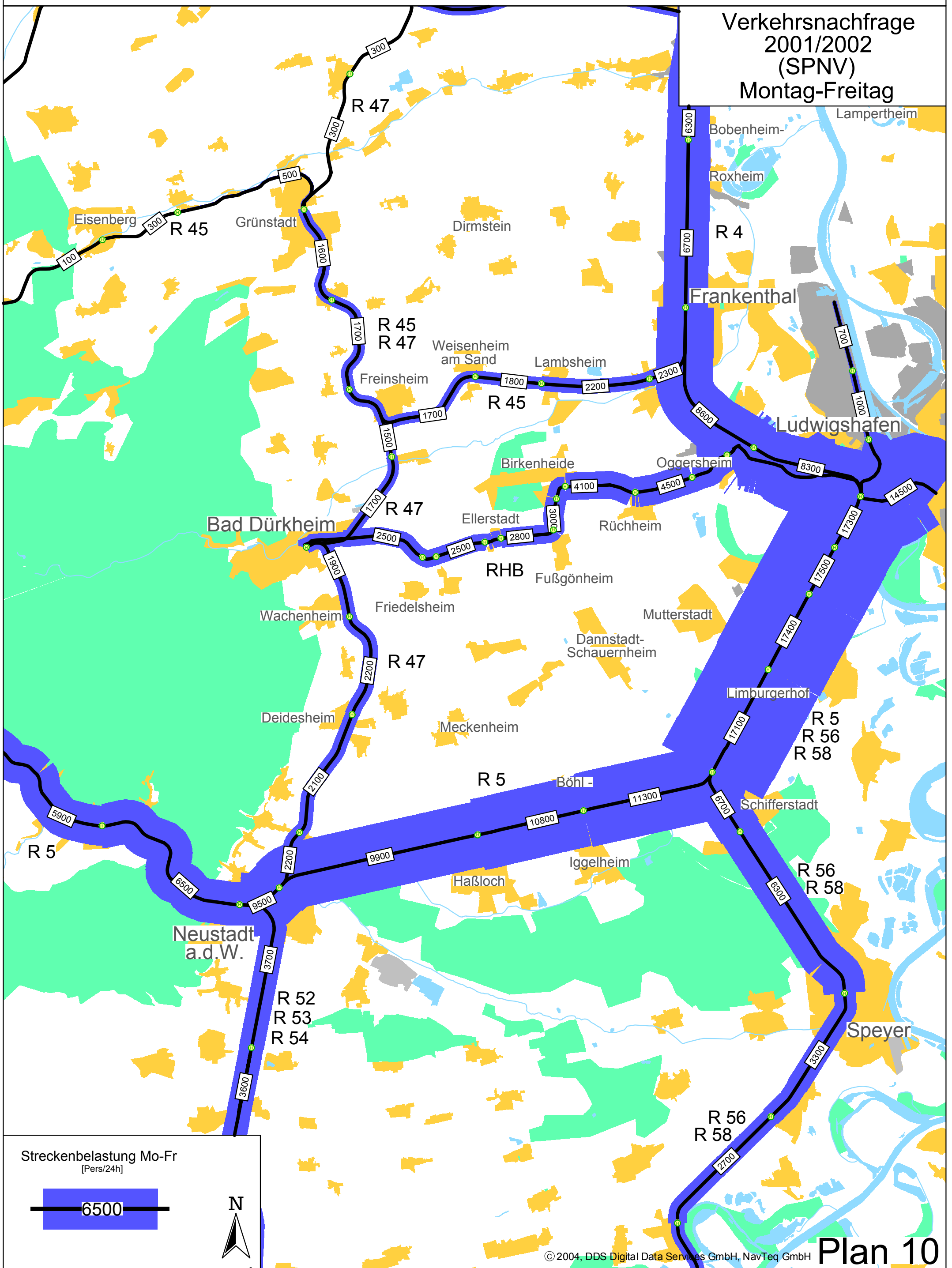
500 1000 1500 2000

- Regiobus
- Stadtbus
- - - Stadt-/Landkreisgrenze (idealisiert)

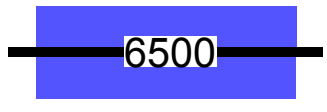


VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH - Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Verkehrsnachfrage
2001/2002
(SPNV)
Montag-Freitag



Streckenbelastung Mo-Fr
[Pers/24h]

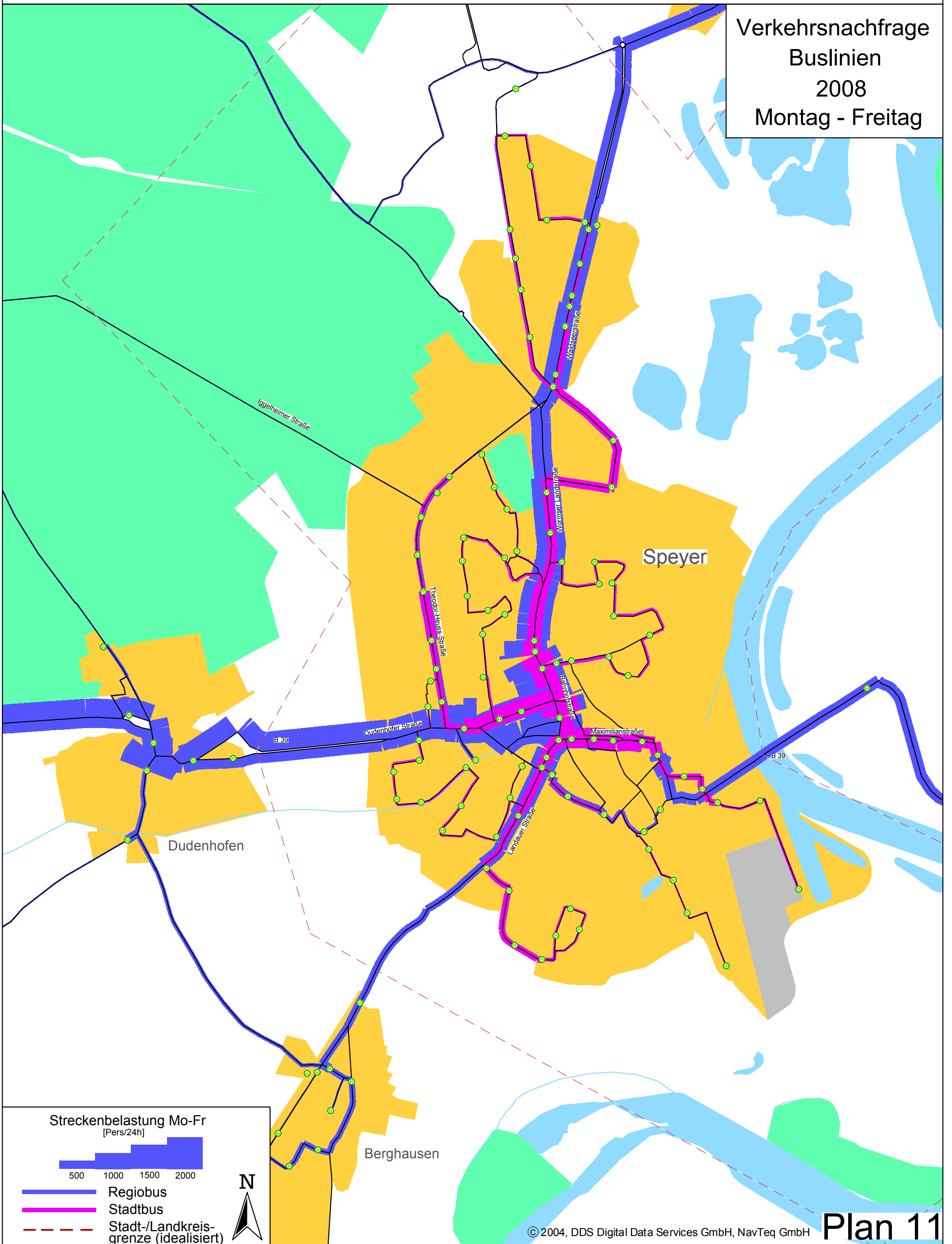


© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Plan 10

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH - Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Verkehrsnachfrage
Buslinien
2008
Montag - Freitag

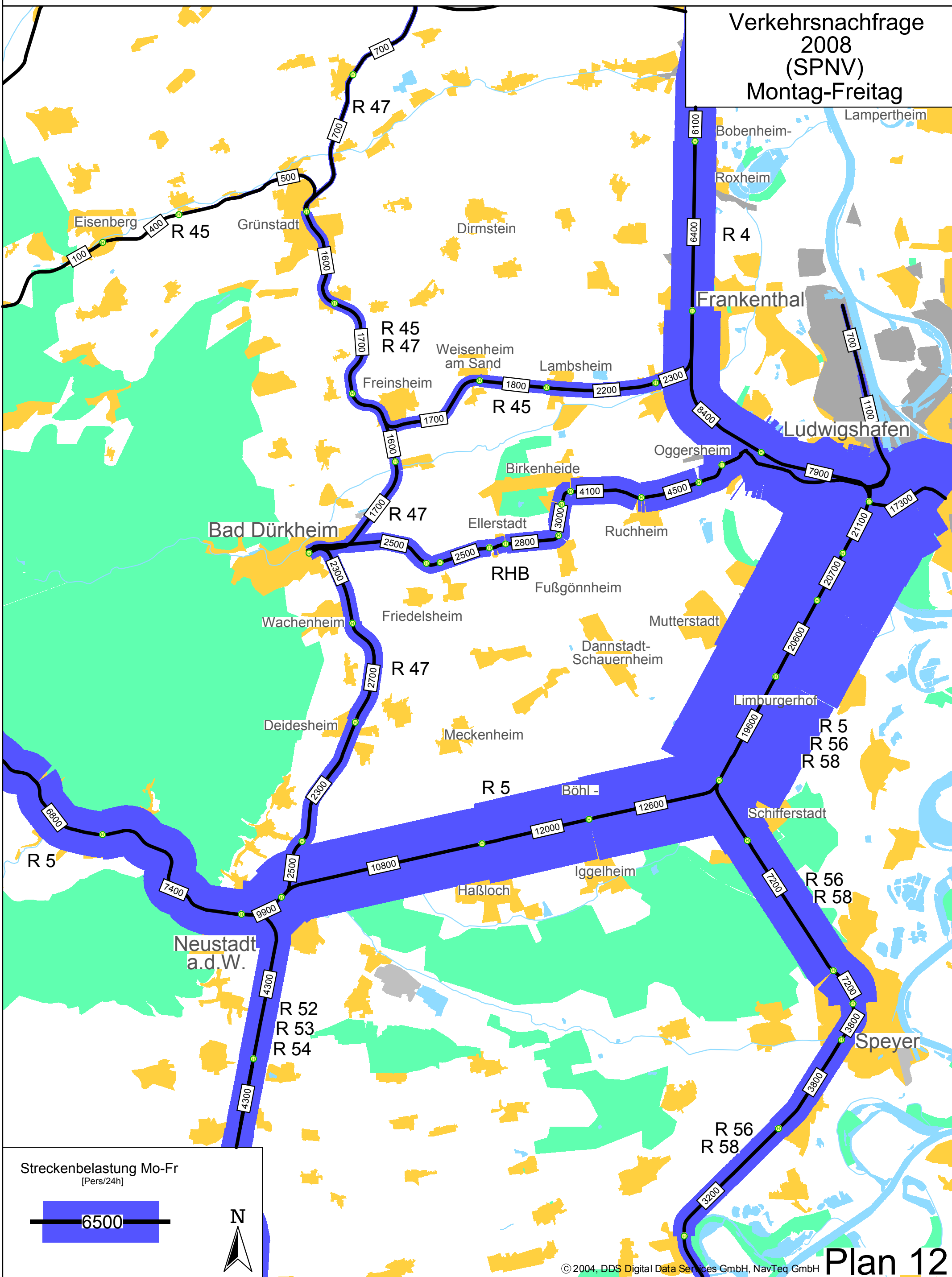


© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Plan 11

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH - Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Verkehrsnachfrage
2008
(SPNV)
Montag-Freitag



Streckenbelastung Mo-Fr
[Pers/24h]



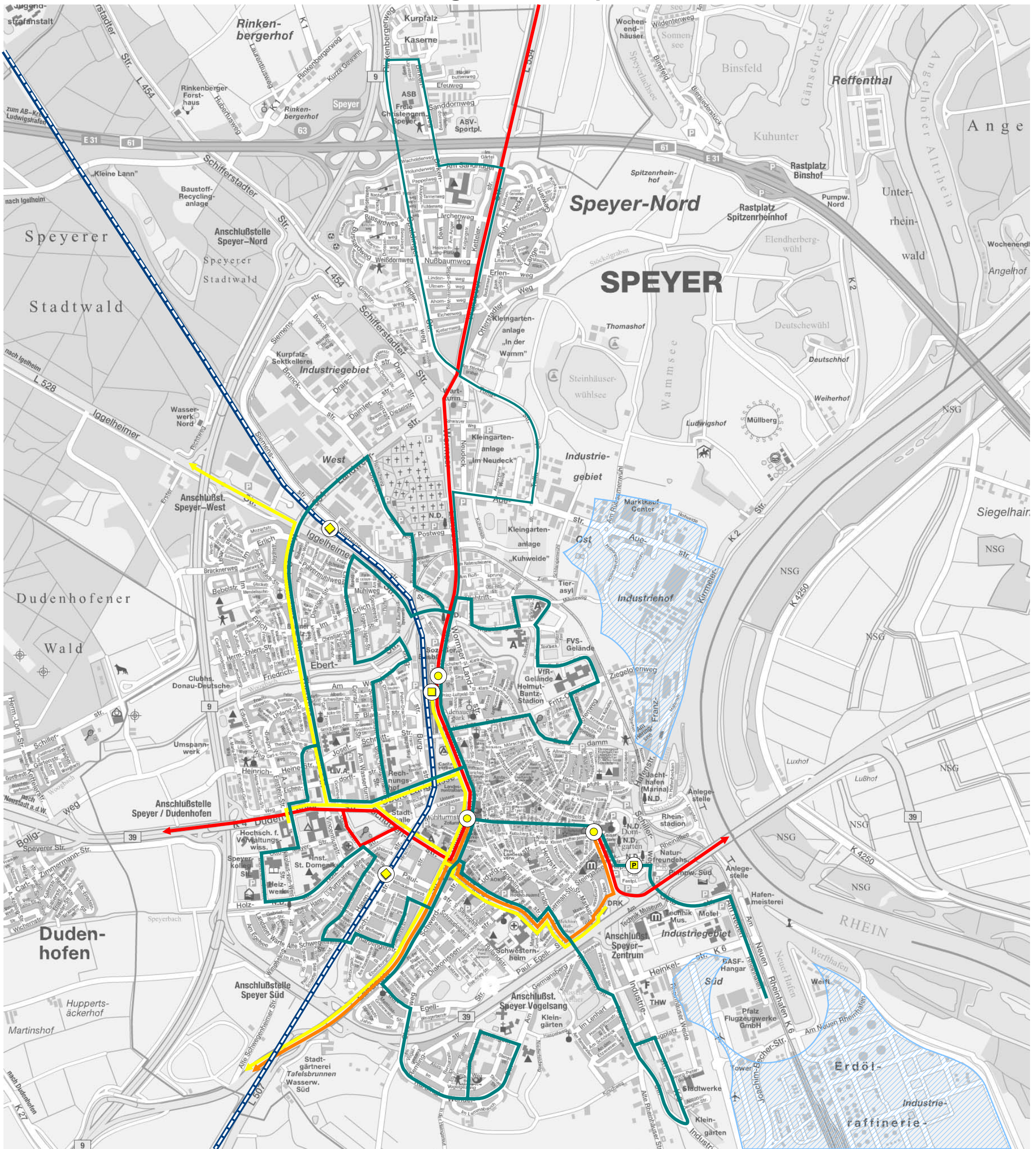
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Plan 12

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Angebotskonzept



Grundnetz*

- R-/S-Bahn
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 2. Ordnung

Weitere Netzbestandteile*

- Stadtverkehr
- Regionaler Busverkehr Ergänzungsnetz
- bei Nachfrage zu erschließende Bereiche

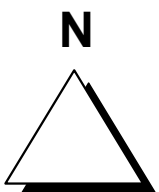
Ausgewählte Verknüpfungspunkte

- SPNV / Bus / IV
- neue S-Bahn-Station / Bus
- Bus / Bus
- IV / Bus

Maßstab

0 0,25 0,5 1 km

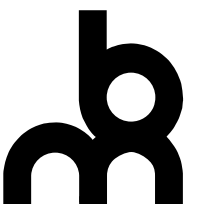
Plan 13



* Abweichungen von den dargestellten Streckenführungen aus betrieblichen, verkehrlichen oder siedlungsstrukturellen Gründen im Rahmen des Anforderungsprofils denkbar

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

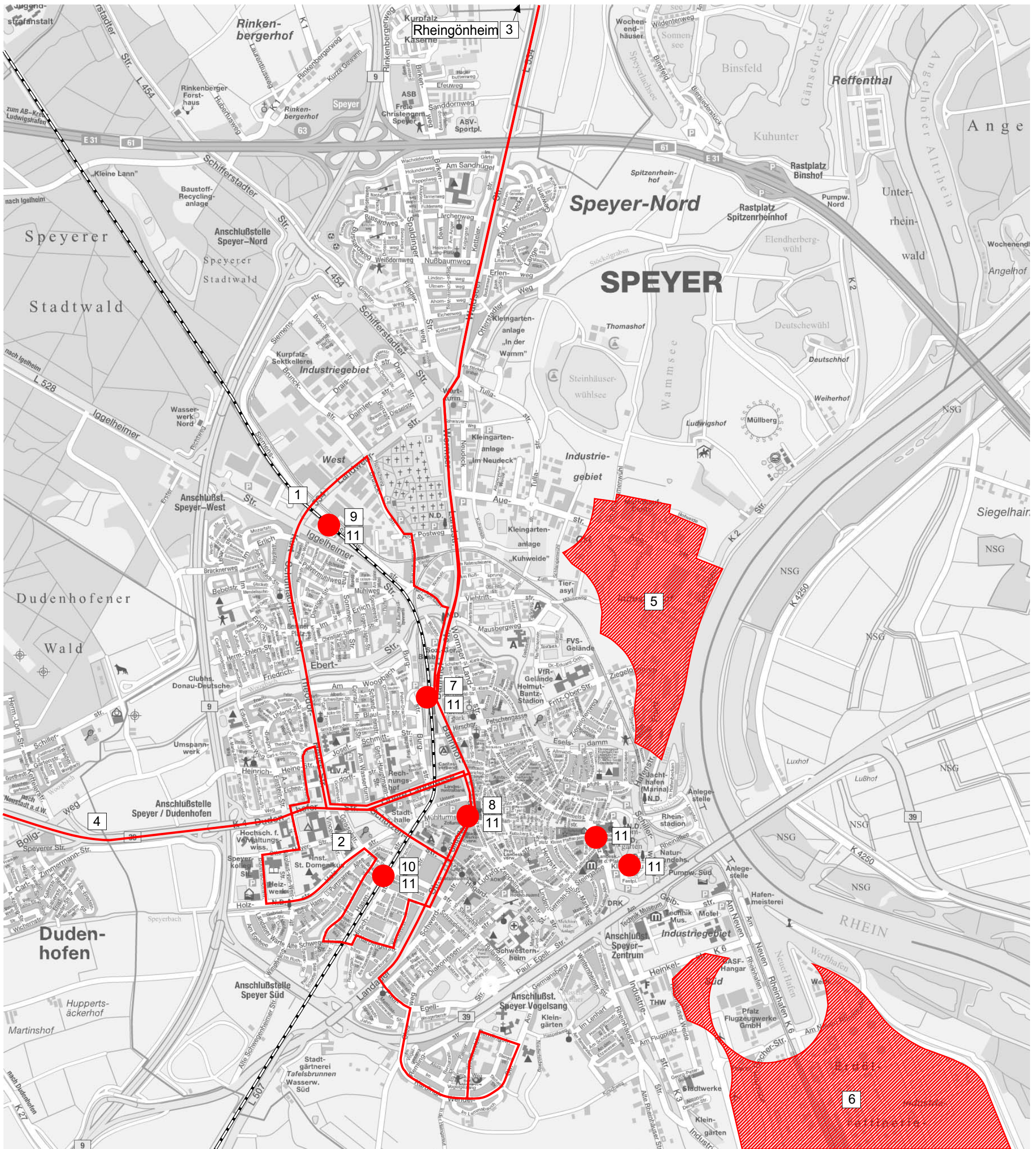
DR. BRENNER + MÜNNICH



VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

Nahverkehrsplan Stadt Speyer ab 2004

Maßnahmenkonzept

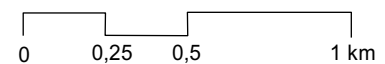


Maßnahmen

- Netz- und linienbezogene Maßnahmen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung durch AST- oder Bus-Anbindung
- Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen

3 Nummer der Maßnahme (Vgl. Tabellen 4.2.1-1 und 4.2.2-1)

Maßstab



Plan 14

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

