
Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Stadt Worms



2004 - 2008



Vorwort

zum Nahverkehrsplan für die Stadt Worms

Mit der hier vorliegenden zweiten Generation des Nahverkehrsplanes für den Zeit-raum von 2004 bis 2008 stellt die Stadt Worms die Weichen für eine weitere zukunftsorientierte Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs – ÖPNV - in ihrem Bereich.



Als Trägerin dieser Aufgabe hat die Stadt Worms gemäß den Vorgaben des Rheinland- Pfälzischen Nahverkehrs- Gesetzes – NVG – die Fortschreibung der Nahverkehrsplanes – NVP – auf das bisher gut entwickelte Angebot in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein Neckar – VRN – dargestellt.

Das städtische Busliniennetz, einhergehend mit dessen verbesserter Vernetzung und das Ruf- Taxi- Angebot haben in der Vergangenheit zu einer stetig steigenden Fahrgastzahlen geführt.

In den vergangenen Jahren wurden viele Vorgaben des NVP umgesetzt. So ist hier vor allem die Fertigstellung des neuen Zentralen Omnibusbahnhofes zu nennen. Andere Verbesserungen, z.B. in der Linienführung, der Einrichtung und Modernisierung von Haltestellen oder in der Errichtung von Busspuren, wurden auch neben den seitherigen Vorgaben gemeinsam mit dem VRN und dem BRN in Angriff genommen und umgesetzt.

Die Realisierung der in diesem Rahmenplan vorgesehenen Maßnahmen hängt unmittelbar mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Worms zusammen. Somit können viele Ideen sicherlich nur Schritt für Schritt unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte bewerkstelligt werden. Seien Sie jedoch versichert, dass die geplanten Vorhaben sowie die im Rahmen der Vorbereitung des NVP vorgetragenen Anregungen und Wünsche auch über den Zeithorizont 2008 im Rahmen unserer Möglichkeiten besondere Beachtung finden werden.

Ich gehe davon aus, dass die Fortschreibung des NVP den Rahmen für eine gute Fortentwicklung des ÖPNV für den Bereich der Stadt Worms bildet. Eingebettet im VRN wirkt dieser auch positiv für unser Umland und trägt bei zu einem sich stetig verbessernden Angebot im Bus- und Schienenverkehr. In der Vernetzung mit der Bahn ist das städtische Bus- und Ruftaxi- Angebot damit eine attraktive Alternative zum Auto.

Worms, im Mai 2004

Michael Kissel
Oberbürgermeister

Erarbeitet für: Stadt Worms im Auftrag der VRN GmbH

Verantwortlich: Stadt Worms
Michael Kissel, Oberbürgermeister

Bearbeitung: Ulrich Vollbracht, Beauftragter für den Öffentlichen
Personennahverkehr

Auftraggeber: Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN)

B 1, 3 – 5
68159 Mannheim
Tel.: 0621/10770-0

Bearbeitung: Christian Wühl

Auftragnehmer: Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 135 - 137
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069/95921-560

Bearbeitung: Dr. Silvia Körntgen
Dipl.-Ing. Kerstin Joisten

Frankfurt am Main, Juni 2004

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	1
Vorgehensweise	2
Teil A	3
I. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003	3
II. ÖPNV-Konzept	6
II.1 Grundlagen der Angebotskonzeption	6
II.1.1 Netzhierarchie	7
II.1.1.1 Regionaler Busverkehr	7
II.1.1.2 Stadtverkehr	8
II.2 Angebotskonzeption	11
II.2.1 Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben	11
II.2.2 Busverkehr, Grundnetz 1. und 2. Ordnung	11
II.2.3 Busverkehr, Ergänzungsnetz	12
II.2.4 Angebot Ruftaxi-Verkehre	14
II.2.5 ÖPNV-Bedienung nach 20.00 Uhr	14
II.2.6 ÖPNV-Angebot am Wochenende	15
II.2.7 Sonstige betriebliche Maßnahmen	16
II.2.8 Verknüpfungspunkte	16
II.2.9 Investive Maßnahmen	17
II.2.10 Sonstige Maßnahmen	17
II.3 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV	18
II.4 Umsetzung des Angebotskonzepts	18
II.5 Finanzierung	19
II.6 Wettbewerb im ÖPNV	20
Teil B	21
III. Erläuterungen zum ÖPNV-Konzept	21
III.1 Raumstruktur und Nachfragepotenziale	21
III.1.1 Wohnen	21
III.1.2 Gewerbe	22
III.1.3 Fremdenverkehr	22
III.1.4 Bestand und Entwicklung der Bevölkerung	23
III.1.5 Schülerverkehrspotenzial	24
III.1.6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	25
III.1.7 Einkaufs-, Erledigungs-, Freizeit- und Tourismusverkehr	26
III.2 Verkehrsangebot 2003	27
III.2.1 Verkehrsangebot SPNV	27
III.2.2 Verkehrsangebot Regionaler Busverkehr	28
III.2.3 Verkehrsangebot Stadtverkehr	29
III.2.4 Verkehrsangebot Ruftaxiverkehr	30
III.2.5 Zusätzliches Verkehrsangebot: Car-Sharing	30
III.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte	31
III.4 Verkehrsnachfrage	32
III.4.1 Verkehrsnachfrage 2002 im ÖPNV	32
III.4.2 Verkehrsnachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2008	37
III.4.3 Gesamtverkehrsplan Worms	38
III.5 Investitionen	39
III.5.1 Investitionen der Verkehrsunternehmen	39

III.5.2 Investitionen der Stadt Worms	39
III.5.3 Investitionen ZSPNV	41
III.6 Anforderungsprofil.....	42
III.6.1 Einteilung in Grund- und Ergänzungsnetz	42
III.6.2 Zielvorgaben der Raumordnung und der Fachplanung	43
III.6.3 Verkehrliche Mindestanforderungen des Aufgabenträgers...	43
III.6.3.1 Erschließung von Siedlungsflächen.....	43
III.6.3.2 Verbindung der Wohnorte und der Nachfrageziele.....	43
III.6.3.3 Gewährleistung eines angem. Bedienungsstandards an schulfreien Werktagen und am Wochenende	44
III.6.3.4 Bedienung am Wochenende	45
III.6.4 Vernetzung der Verkehrsträger	45
III.6.4.1 Verknüpfungspunkte	45
III.6.4.2 Tarife.....	45
III.6.4.3 Parallelbedienung	45
III.6.4.4 Taktfolge	45
III.6.4.5 Haltestellenausstattung.....	46
III.7 Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen	48
III.8 Anforderungen an Fahrzeuge	49
III.9 Anforderungen an die Fahrgastinformation	50
III.10 ÖPNV-relevantes Straßennetz.....	50
III.11 Service, Sicherheit, Sauberkeit	50
III.12 Umweltschutz	51
III.13 Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems: Schwachstellenanalyse	52
Anhang	57
Anhang I: Angebotskonzept.....	58
Anhang II: Streckensteckbrief	59
Anhang III: Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV	60
Anhang IV: Fahrtenangebot 2003.....	62
Anhang V: Anhörungsberechtigte	64
Anhang VI: Stellungnahmen	65
Anhang VII: Abbildungen	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Netzkategorien im Busverkehr	9
Abbildung 2: Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie	10
Abbildung 3: Wirtschaftszweige	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bilanzierung I	3
Tabelle 2 Bilanzierung II	4
Tabelle 3 Bilanzierung III	5
Tabelle 4 Grundnetz 1. und 2. Ordnung am Werktag in der Stadt Worms	12
Tabelle 5 Ergänzungsnetz am Werktag in der Stadt Worms	13
Tabelle 6 Sonstige betriebliche Maßnahmen	16
Tabelle 7 Verknüpfungspunkte	16
Tabelle 8 Investive Maßnahmen	17
Tabelle 9 Sonstige Maßnahmen	17
Tabelle 10 Ausweisung neuer Wohngebiete	22
Tabelle 12 Ausweisung neuer Gewerbegebiete	22
Tabelle 13 Einwohner Stadt Worms	23
Tabelle 14 Schülerzahlen	24
Tabelle 15 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	25
Tabelle 16 Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr	26
Tabelle 17 Verkehrsangebot SPNV 2003	27
Tabelle 18 Verkehrsangebot Regionaler Busverkehr 2003	28
Tabelle 19 Fahrtenangebot Stadtverkehr 2003	29
Tabelle 20 Fahrtenangebot Ruftaxi 2003	30
Tabelle 21 Linienbeförderungsfälle	32
Tabelle 22 Anteil der Systeme am Gesamtfahrtenaufkommen	33
Tabelle 23 Anteil Fahrten Busverkehr nach Fahrtzweck	33
Tabelle 24 Tagesganglinien Busverkehr Stadt Worms	34
Tabelle 25 Haltestellenbelastung Hbf. Worms	35
Tabelle 26 Haltestellenbelastung an Werktagen	35
Tabelle 27 Haltestellenbelastung an Samstagen	36
Tabelle 28 Haltestellenbelastung an Sonntagen	36
Tabelle 29 Umgerüstete LSA-Anlagen	39
Tabelle 30 Umzurüstende LSA-Anlagen	40
Tabelle 31 Haltestelleneinzugsbereiche	43
Tabelle 32 Schema zur Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit	44
Tabelle 33 Taktvorgaben für die ÖPNV-Bedienung in der Stadt Worms	44
Tabelle 34 Mindestfahrplanangebot für die Stadt Worms	44
Tabelle 35 Ausstattungsstandards für Haltestellen	47
Tabelle 36 Schadstoffemissionswerte [g/kWh]	51
Tabelle 37 Fahrzeuggeräuschwerte	51

Abkürzungsverzeichnis

B&R	- Bike and Ride
BGG	- Behindertengleichstellungsgesetz
B-Plan	- Bebauungsplan
BRN	- Busverkehr RheinNeckar GmbH
BUND	- Bund für Umwelt und Naturschutz
EW	- Einwohner
FNP	- Flächennutzungsplan
GVFG	- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf.	- Hauptbahnhof
HVZ	- Hauptverkehrszeit
ITF	- Integraler Taktfahrplan
KBS	- Kursbuchstrecke
LEP	- Landesentwicklungsplan
LSA	- Lichtsignalanlage
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
MZ	- Mittelzentrum
NF	- Niederflur
NVP	- Nahverkehrsplan
NVZ	- Normalverkehrszeit
OG	- Ortsgemeinde
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr
OZ	- Oberzentrum
PBefG	- Personenbeförderungsgesetz
P&R	- Park and Ride
RB	- Regionalbahn
RBL	- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	- Regionalexpress
RLP-Takt	- Rheinland-Pfalz-Takt
RROP	- Regionaler Raumordnungsplan
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
SV	- Sozialversicherungspflichtig
SVZ	- Schwachverkehrszeit
SWW	- Stadtwerke Worms Verkehrs-GmbH
UZ	- Unterzentrum
VEP	- Verkehrsentwicklungsplan
VG	- Verbandsgemeinde
VRN	- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
VU	- Verkehrsunternehmen
WE	- Wohneinheiten
WVV	- Westpfalz Verkehrsverbund
ZSPNV	- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
ZRN	- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Worms wurde vom Haupt- und Finanzausschuss beraten und beschlossen. Die Beschlussfassung erfolgte am 12.05.2004 durch den Stadtrat.

Einleitung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 (3)) und das ÖPNV-Gesetz des Landes Rheinland-Pfalz (§8 (1)) schreiben die Erstellung von Nahverkehrsplänen für alle Landkreise und kreisfreien Städte vor. Gemäß §8 Absatz 4 Satz 2 des Nahverkehrsgesetzes Rheinland Pfalz sind die Nahverkehrspläne nach Bedarf fortzuschreiben.

Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurden 1998 für insgesamt 17 Aufgabenträger aus den Bundesländern Hessen, Baden Württemberg und Rheinland Pfalz Nahverkehrspläne erstellt und zu einem „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ zusammengefasst. Aufgrund unterschiedlicher Aussagen zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den jeweiligen Landesgesetzen zum ÖPNV ergeben sich unterschiedliche Regelungen in bezug auf die Zeitplanung einer Fortschreibung. Um ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen im gesamten Verbundgebiet zu gewährleisten, wurden die Nahverkehrspläne aller Aufgabenträger im VRN so befristet, dass sie mit Ablauf des 31.12.2003 außer Kraft treten.

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Worms wurde erstmals für den Zeitraum von 1999-2003 aufgestellt. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt nun mit der Gültigkeit ab 2004 durch die Stadt Worms in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, den Verkehrsunternehmen sowie den Vertretern öffentlicher Belange. Sie ist zeitlich nicht befristet, dennoch auf einen Zielhorizont von 5 Jahren ausgerichtet. Im Jahr 2008 ist spätestens zu prüfen, ob der Nahverkehrsplan erneut fortgeschrieben werden muss.

Damit ist der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vorgegeben. Angaben zu Bedienungshäufigkeiten, Mindeststandards für Qualität und Ausstattung der Verkehre und der verkehrlichen Infrastruktur sowie das erarbeitete Maßnahmenkonzept beschreiben die mittelfristigen Entwicklungsziele des ÖPNV in der Stadt Worms. Die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen soll in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und anderen Verantwortlichen unter Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten innerhalb des Zielhorizonts bis 2008 erfolgen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans schafft durch die Definition von Qualitäts- und Angebotsstandards eine wesentliche Voraussetzungen für den Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV.

Vorgehensweise

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt folgende Arbeitsschwerpunkte:

- Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003
- Angebotskonzeption
- Bestandsaufnahme
- Schwachstellenanalyse

Diese werden in den Abschnitten:

Teil A

- I. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003
- II. ÖPNV-Konzept

Teil B

- III. Erläuterungen zum ÖPNV-Konzept

dargestellt.

Der Abschnitt I Bilanzierung des NVP 1999-2003 wird dem Abschnitt II ÖPNV-Konzept vorangestellt. Dies ermöglicht dem Leser eine kompakte, schnelle Übersicht der wesentlichen Ergebnisse des ersten Nahverkehrsplans. Die Bilanzierung der Maßnahmen steht im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Konzept der Fortschreibung.

In das ÖPNV-Konzept in Abschnitt II des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans werden die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen als Ziel zur Verbesserung des ÖPNV übernommen, soweit ihre Realisierung weiterhin beabsichtigt wird. Des Weiteren werden die wesentlichen Ergebnisse der vorgenommenen Schwachstellenanalyse (s. Abschnitt III) und des daraus resultierenden Maßnahmenpakets erläutert und bewertet.

Der Abschnitt III beschreibt die strukturellen Rahmenbedingungen, das vorhandene Angebot, die Nachfrage und die Definitionen von Angebots- und Qualitätsstandards im Rahmen eines Anforderungsprofils.

Da es sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplans um eine Fortschreibung handelt, kann sich die Schwachstellenanalyse auf Bereiche konzentrieren, in denen sich Änderungen in siedlungsstruktureller und /oder verkehrlicher Art ergeben haben.

Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits umfangreiche Grundlagenarbeit geleistet, auf die zurückgegriffen werden kann. Bereiche in denen sich keine Änderungen ergeben haben oder bis zum Zielhorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans im Jahr 2008 ergeben, sind bereits durch die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des Nahverkehrsplans 1999-2003 und seine Bilanzierung abgedeckt.

Die Erstellung von Linienbündeln (PBefG §9 Abs.2) ist nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans. In Abstimmung mit den einzelnen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmern im VRN soll über die Bildung von Linienbündeln in einem eigenständigen Parallelverfahren beraten und entschieden werden.

TEIL A

I. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003

Das Angebotskonzept aus dem Nahverkehrsplan 1999-2003 wurde durch die Stadtverwaltung Worms bilanziert und in den Arbeitskreissitzungen zur Fortschreibung des NVP erläutert. Die Ergebnisse der Bilanzierung werden im Folgenden beschrieben.

Der Nahverkehrsplan 1999-2003 beinhaltet streckenbezogene, betriebliche, investive und sonstige Maßnahmen, die im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans nach Möglichkeit umgesetzt werden sollten. Hinsichtlich der im ersten Nahverkehrsplan zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen, erfolgt nunmehr die Bilanzierung des erreichten Umsetzungsstands.

Maßnahme	Umsetzung J/N	zukünftige Realisierung wahr- scheinlich? J/N	Erläuterung
Maßnahmen geplant zur Umsetzung in 1999			
Vertaktung Grundnetzstrecke 11: Heppenheim - Wiesoppenheim - Horchheim - Stadtzentrum	j		
Vertaktung Grundnetzstrecke 12: Ibersheim - Rheindürkheim - Stadtzentrum	j		
Einsparungen im Nachtbusnetz	j		
Vorplanung u. erste Realisierung der Ausweitung Ruftaxibedienung	j		Angebot wurde sukzessive auf Nachfrage und Prüfung erweitert. Bei Fahrplanänderungen der DB wurden bei Bedarf Anpassungen vorgenommen und Wünsche aus der Bevölkerung aufgenommen.
Verknüpfungspunkte: Behebung von Mängeln, geplante u. weitere Baumaßnahmen	z.T.	j	Erfolgt je nach Haushalteslage, sukzessive Abarbeitung Planung u. Realisierung ZOB. Die Einrichtung einer Fahrgastinformationstafel auf dem Bahnhofsvorplatz erfolgt im Rahmen der weiteren Umgestaltungsmaßnahmen im Zeitraum 2004-2006.
Maßnahmen geplant zur Umsetzung in 2000			
Vertaktung Grundnetzstrecke 13: Pfeddersheim	j		Realisierung ab Fahrplanwechsel Dezember 2003. Die Linie 437 entfällt, die Linie 405 übernimmt die Erschließung von Pfeddersheim (Änderung der Linienführung u. zusätzliche Haltestellen).
Vertaktung Grundnetzstrecke 14 Teil 1 ^{*)} : Osthofen - Rheindürkheim - Stadtzentrum	n	j	Abstimmung und Entscheidung von Landkreis und Stadt
Ruftaxibedienung: Wochenend- und Abendbedienung	j		Angebot wurde sukzessive auf Nachfrage und Prüfung erweitert.
Vorplanung für die Ausweitung der Abend- und Wochenendbedienung	n		Entscheidung hängt von der finanziellen Situation ab.
Verknüpfungspunkte: Behebung von Mängeln, geplante u. weitere Baumaßnahmen	z.T.	j	s. 1999
Maßnahmen geplant zur Umsetzung in 2001			
Vertaktung Grundnetzstrecke 14 Teil 2 ^{*)} : Osthofen - Rheindürkheim - Stadtzentrum	n	j	Abstimmung und Entscheidung von Landkreis und Stadt
Vertaktung Grundnetzstrecke 15: Westhofen - Aßenheim - Stadtzentrum	j		
Umsetzung von Strecken im Ergänzungsnetz	z.T.	j	
Ausweitung der Wochenend- und Abendbedienung in Heppenheim, Aßenheim, Rheindürkheim, Ibersheim u. Pfeddersheim	j		Abdeckung durch Ruftaxi-Verkehr
Verknüpfungspunkte: Behebung von Mängeln, geplante u. weitere Baumaßnahmen	z.T.	j	s. 1999
Maßnahmen geplant zur Umsetzung in 2002/2003			
Umsetzung der restlichen Strecken im Ergänzungsnetz	n	j	Abstimmung und Entscheidung von Landkreis und Stadt
Realisierung der zusätzlichen Ruftaxibedienung (räumliche Ergänzung, alle Kategorien)	j		
Realisierung der gesamten zusätzlichen Wochenend- und Abendbedienung	n	n	Verursacht hohe Kosten bei geringer Nachfrage.

Tabelle 1 Bilanzierung I

*) Die Verdichtung der Bedienung der Strecke zw. Worms und Osthofen (Nr. 14) mit insgesamt 40 Fahrten sollte stufenweise eingeführt werden. Daher wurde die Maßnahme in Teil 1 und Teil 2 gegliedert.

Maßnahme	Umsetzung J/N	zukünftige Realisierung wahr- scheinlich? J/N	Erläuterung
6.5 Investive Maßnahmen			
Kommunikationseinrichtungen zur Anschlussicherung Bus-Bahn	n		Einführung von Handys; Abstimmung zw. BRN und DB wg. Kompatibilität der Systeme. Zählt nicht mehr zu den investiven Maßnahmen der Stadt.
Niederflurfahrzeuge	z.T.	j	Der Niederfluranteil liegt derzeit bei etwa 50 %. Es werden nur noch geförderte Niederflurbusse angeschafft.
Bahnhofsvorplatz, ZOB	z.T.	j	Der ZOB ist eröffnet. Die Umgestaltungsmaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes sollen im Zeitraum 2004-2006 erfolgen.
Bahnhof Pfeddersheim	n	j	Der Umbau und die Maßnahmen zur Mängelbeseitigung sollen ab 2004 erfolgen.
Buskaps	n	j	Die Kaps wurden noch nicht realisiert. Zwischenzeitlich erfolgte eine Bestandsaufnahme der Haltestellen, welche zu einem Umbau geeignet sind. Bislang konnten keine Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.
ÖPNV-Bevorrechtigung	z.T.	j	Die Umrüstung der Lichtsignalanlagen wurde bereits zu etwa 50% realisiert. Ein Investitionsplan liegt vor.
Wendemöglichkeit am Stadtkrankenhaus	n	n	Eine Wendemöglichkeit ist vorhanden.
Fußgängerüberweg zur Querung der Höhenstraße	n	n	Ist wegen der geringen Frequenz nicht vorgesehen.
Bodenschwellen	n		Die Bevölkerung in den betroffenen Orten wünscht den Erhalt der Schwellen, damit zu schnell fahrende Verkehrsteilnehmer gebremst werden. Insbesondere in Leiselheim wird daran festgehalten, da im Bereich der Schwellen die Ortsdurchfahrt sehr eng bemessen ist und der Gehweg lediglich als Schrammbord ausgebaut ist.
Fahrgastinformationstafel am Marktplatz	n	j	Zur Gestaltung des Marktplatzes wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die Fahrgastinformationstafel wird planungs- u. maßnahmenbedingt erst im Zeitraum 2005 bis 2006 errichtet.

Tabelle 2 Bilanzierung II

Maßnahme	Umsetzung J/N	zukünftige Realisierung wahr- scheinlich? J/N	Erläuterung
6.6 Sonstige Maßnahmen			
Programm: COSI 2010 (Vereinheitlichung Schulanfangszeiten)	n	n	Es besteht ein guter Kontakt zwischen den Schulen, der Stadtverwaltung und den Busunternehmen bzgl. den zeitlichen Abstimmungen.
Abendnetz - Kennzeichnung der Ruftaxihaltstellen	n	j	Die Kennzeichnung der "Ruftaxihaltstellen" durch entsprechende Piktogramme soll in der nächsten Zeit erfolgen. Gleiches gilt für den Aushang der Ruftaxifahrpläne an den Haltestellen.
Fahrgastinformation	j		Die Fahrgastinformation im Fahrzeug ist überwiegend gewährleistet.
Anbindung der Firma Seeber	j		Zur Zeit laufen Gespräche über eine Wieder-Anbindung der Fa. Seeber, die zwischenzeitlich über die Linien 410 und 413 an den ÖPNV angebunden war.
Anbindung Stadtkrankenhaus	n	n	Der Bedarf einer Anbindung an das Stadtkrankenhaus in den frühen Morgenstunden soll geprüft werden und unter Voraussetzung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel umgesetzt werden.
Anbindung der Innenstadt/Fußgängerzone	j		Die Anbindung der Innenstadt über die Untere Kämmerer Straße ist zwischenzeitlich erfolgt.
Einrichtung einer Mobilitätszentrale	n	j	Mögliche Integration in die Tourismuszentrale oder in nächster Umgebung des Hauptbahnhofes
Ruftaxen in separaten Fahrplan	n	n	Die separate Darstellung des Ruftaxiverkehrs in eine Falblatt ist aus Kostengründen nicht realisierbar. Die Ruftaxi-Linien sind im VRN-Fahrplan als eigenständiger Teil deutlich gekennzeichnet.
Überarbeitung des schematischen Liniennetzplans für die Stadt Worms	n	j	Der schematische Liniennetzplan soll überarbeitet werden und nach Möglichkeit den nächsten Fahrplänen, ab 06/04 beigefügt werden. Eine Integration in den VRN-Fahrplan ist nur in schwarz-weiß auf einer Fahrplanseite möglich. Ein Aushang der farbigen Version soll an zentralen Punkten im Stadtgebiet erfolgen und in die städtische Broschüre "Leben in Worms" integriert werden.
Einheitliche Liniennummerierung	j		
Liniennetzplan gesamt	n	n	Auf Nachfrage wurde durch den VRN erklärt, dass die schematische Darstellung des gesamten Liniennetzplanes nicht mehr vorgesehen ist.

Tabelle 3 Bilanzierung III

II. ÖPNV-Konzept

Das Anforderungsprofil legt die Mindeststandards für die vom Aufgabenträger gewünschte ÖPNV-Struktur als politisch/verkehrliche Zielsetzung nach Art und Umfang fest. Das Anforderungsprofil für den Nahverkehrsplan 1999-2003 der Stadt Worms wird für die Fortschreibung übernommen (s. Kap. III) und u.a. um einige Punkte, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ergeben, ergänzt.

Die Schwachstellenanalyse und der Abgleich Bestandsaufnahme – Anforderungsprofil sowie die vorgenommene Bilanzierung des ersten Nahverkehrsplans bilden die Grundlage zur Erstellung der Angebotskonzeption.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans schafft durch die Definition von Qualitäts- und Angebotsstandards eine wesentliche Voraussetzung für den kommenden Wettbewerb im ÖPNV.

Seit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans wurden mit der Umsetzung der meisten Maßnahmen aus dem Angebotskonzept 1999-2003 wesentliche Verbesserungen im ÖPNV der Stadt Worms erzielt. Im Angebotskonzept der Fortschreibung werden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem NVP 1999-2003, deren Realisierung noch angestrebt wird, fortgeschrieben.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen des Angebotskonzepts wird das ÖPNV-Netz der Stadt Worms weiterentwickelt und bestehende Mängel behoben.

II.1 Grundlagen der Angebotskonzeption

Dem Nahverkehrsplan der Stadt Worms liegen folgende Ziele zugrunde:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, schnelle, pünktliche, bequeme, behindertengerechte und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden
- Erfüllung der im Anforderungsprofil festgelegten Mindestbedienungsstandards hinsichtlich der Bedienungszeiträume, der Anbindung aller Stadtteile an das Stadtzentrum und den SPNV
- Strukturierung des ÖPNV-Angebots im Hinblick auf Netze, Linienwege und Vertaktung
- Abstimmung der Buslinien auf den SPNV
- Beseitigung der noch vorhandenen Mängel, der Mängel aus Sicht der Verkehrsunternehmen etc.

II.1.1 Netzhierarchie

Oberstes Ziel ist es, dem Fahrgast ein attraktives, klar strukturiertes und leicht begreifbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Dies erfordert die Entwicklung eines hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netzes. Dabei sind die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer spezifischen Systemeigenschaften zu berücksichtigen. Die Buslinien sind soweit möglich auf den SPNV auszurichten. Bei Stadtteilen, die nicht an das SPNV-Netz angeschlossen sind, übernimmt der Busverkehr die Anbindung an die relevanten Verknüpfungspunkte sowie das Stadtzentrum.

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 sichergestellt und die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter gestützt.

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

II.1.1.1 Regionaler Busverkehr

Beim regionalen Busverkehr wird in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz unterschieden. Auf dem Grundnetz soll ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Im Verbundgebiet bedeutet dies:

- Grundsätzlich regelmäßiger Taktverkehr (Grundangebot: 60-min-Takt). Bei hoher Nachfrage weitere Verdichtung (Verstärker)
- Besondere Berücksichtigung der Nachfragebedürfnisse in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Verkehrsangebot auch in den Abendstunden und am Wochenende (teilweise verringertes Angebot)
- Einheitliche Linienwege, direkte und umwegfreie Verbindung der Nachfrageschwerpunkte
- 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-min-Takt - nicht zu rechtfertigen. Hieraus ergibt sich der Bedarf für ein Grundnetz 2. Ordnung. Das Grundnetz 2. Ordnung weist eine weitgehende Vertaktung (60'-Takt) mit bedarfsgerechtem Angebot und einheitlichen Linienwegen auf. In der Hauptverkehrszeit soll ein

60-min-Takt angeboten werden, in der Nebenverkehrszeit kann die Bedienung im Grundnetz 2. Ordnung bedarfsgerecht erfolgen.

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-Verkehre ergänzt.

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

Der Regionalverkehr übernimmt die Anbindung der umliegenden Landkreise an die Stadt Worms. Gleichzeitig verdichten sie das Verkehrsangebot auf den Achsen zwischen den Stadtteilen und der Wormser Innenstadt.

II.1.1.2 Stadtverkehr

Der städtische Busverkehr übernimmt die Erschließungsfunktion und stellt eine Verbindung der einzelnen Stadtteile zum Stadtzentrum, zu den Verknüpfungspunkten und dem SPNV sicher. Der Stadtverkehr orientiert sich an den Vorgaben des regionalen Verkehrs.

Das Angebotskonzept wurde nach folgenden zeitlichen Differenzierungen erarbeitet¹:

ÖPNV-System	Montag-Freitag	Montag-Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
SPNV-Strecken	5:00-22:00	6:00-19:00	7:00-22:00	8:00-22:00
Bus Grundnetz 1. Ordnung	6:00-23:00	8:30-19:00	6:00-19:00	8:00-19:00
Bus Grundnetz 2. Ordnung	6:00-19:00	8:30-19:00	6:00-15:00	bedarfsorient.
Regionales Busergänzungsnetz	bedarfsorient.	/	bedarfsorient.	bedarfsorient.
Ruftaxi	ergänzend zum Busverkehr	/	ergänzend zum Busverkehr	ergänzend zum Busverkehr

¹ Eine Anpassung der Taktkernzeit an die geänderten Ladenöffnungszeiten soll geprüft werden. Derzeit laufen Gespräche mit der IHK, die Aufschluss über die Nachfrage geben sollen.

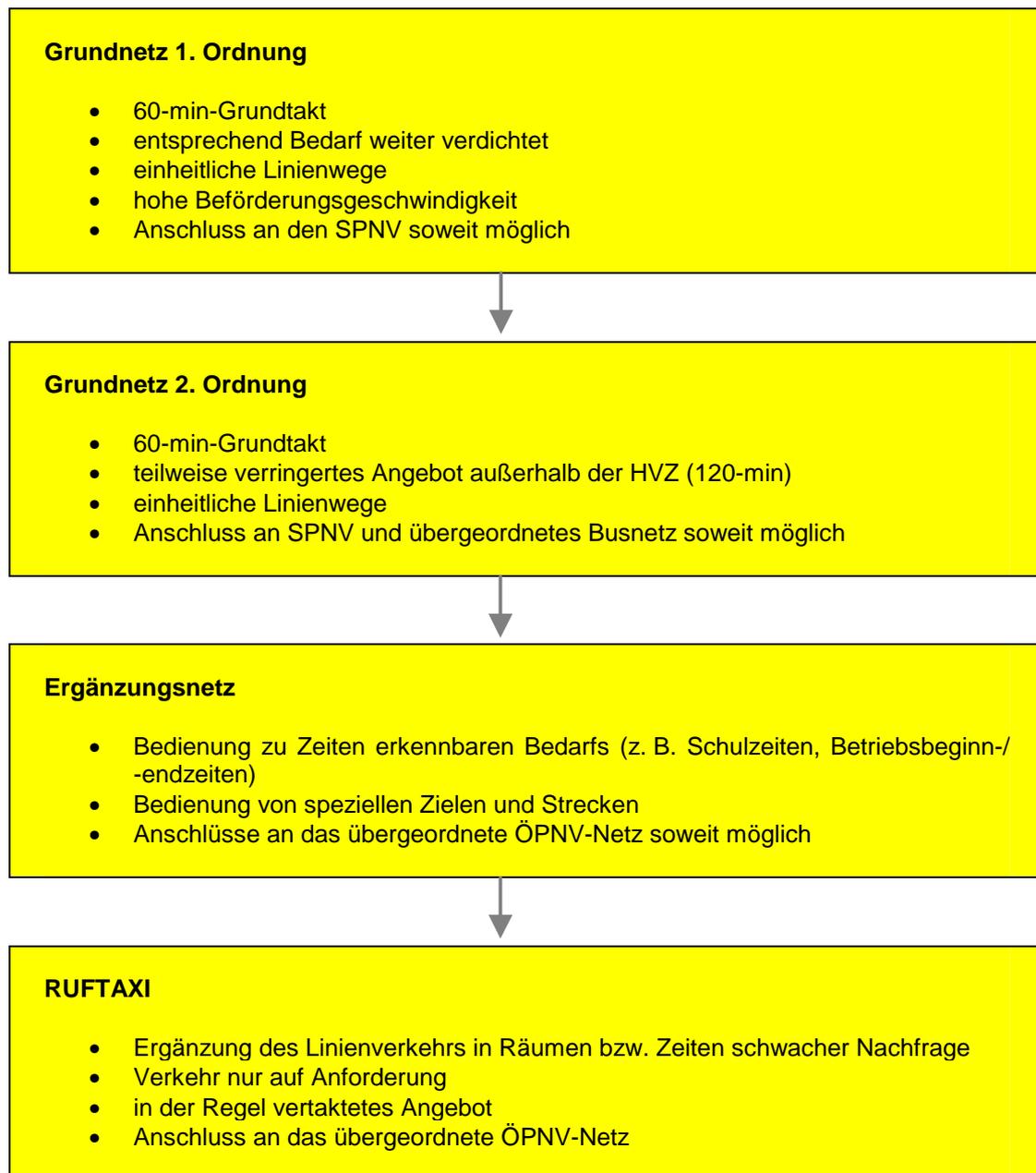


Abbildung 1: Netzkategorien im Busverkehr

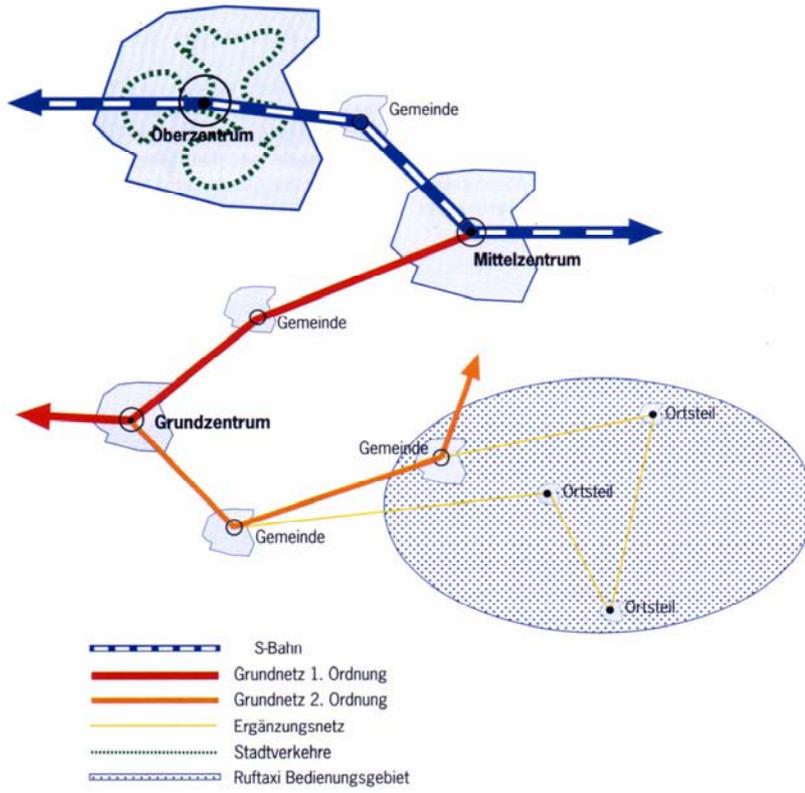


Abbildung 2: Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie

II.2 Angebotskonzeption

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. Hier legt der Aufgabenträger die Verkehrsbedienung fest, die er im Sinne des § 8 PBefG als ausreichend erachtet. Die Angebotskonzeption ist auf den Zielhorizont 2008 ausgerichtet.

II.2.1 Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt das Rückgrat des ÖPNV dar. Die übrigen Verkehre des ÖPNV sollen, gemäß dem rheinland-pfälzischen NVG § 3 (3), auf den SPNV ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden. Die Aufgabenträgerschaft hierfür nimmt entsprechend § 6 (3) des rheinland-pfälzischen NVG der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV RLP Süd) für die Stadt Worms wahr.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird daher das Angebot des SPNV nachrichtlich mitgeführt.

Das heutige SPNV-Verkehrsangebot ist in Kapitel III Verkehrsangebot SPNV dargestellt.

Am 14. Dezember 2003 wird sich mit der Inbetriebnahme der S-Bahn RheinNeckar das Verkehrsangebot im SPNV in vielen Bereichen des VRN verbessern. Im Rahmen einer 2. Stufe der S-Bahn RheinNeckar ist geplant auch die Stadt Worms in das S-Bahn-Netz zu integrieren. Bei entsprechenden Nachfragepotenzialen wird darüber hinaus auch die Realisierung einer neuen S-Bahn-Station im südlichen Stadtgebiet der Stadt Worms geprüft.

Ob eine Realisierung der 2. S-Bahn-Stufe innerhalb des Geltungszeitraumes dieses Nahverkehrsplanes erfolgen kann ist noch nicht abschließend geklärt.

Zu den weiteren SPNV-Planungszielen der Stadt Worms gehören:

- die Ausweitung der Bedienungszeiten auf den SPNV-Strecken bis 24 Uhr
- die Ausweitung der Fahrten des RE Mainz-Worms-Ludwigshafen-Speyer-Karlsruhe
- die Wiedereinführung einer durchgängigen Verbindung nach Frankfurt.

II.2.2 Busverkehr, Grundnetz 1. und 2. Ordnung

Im ÖPNV-Grundnetz der Stadt Worms sind die nachfolgend aufgeführten Streckenabschnitte des Busverkehrs enthalten, die zusammenhängend bedient werden sollen. Diese Strecken stellen das ÖPNV-Grundgerüst der Stadt Worms dar. Die für die Anschlusssicherung relevanten Verknüpfungspunkte sind in den folgenden Tabellen durch Unterstreichung hervorgehoben.

Die einzelnen Streckenabschnitte des Grundnetzes wurden auf ihr heutiges Fahrplanangebot hin überprüft und mit dem Angebotskonzept 1999-2003 abgeglichen. Die Anzahl der zusätzlichen Fahrten des Angebotskonzepts 2004-2008 sind dem Anhang I zu entnehmen.

Nr.	Grundnetz- ordnung	Kategorie	Streckenverlauf	Funktion	Maßnahme
1	1	**	Worms Stadtzentrum - Neuhausen	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
2	1	**	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim (Stadtkrankenhaus)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
3	1	**	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim (Park)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
4	1	**	Worms Stadtzentrum - Nordstadt (Industriegebiet)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
5	2	**	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Osthofen	Anbindung des LK Alzey-Worms (VG Osthofen und Westhofen) an die Stadt Worms	keine
6	1	**	Worms Stadtzentrum - Weinsheim	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
7	1	**	Worms Stadtzentrum - Pfifflichheim	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
8	1	**	Worms Stadtzentrum - Karl-Marx-Siedlung	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
9	1	**	Worms Stadtzentrum - Horchheim - Wiesoppenheim - Heppenheim	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	keine
10	1	**	Worms Stadtzentrum - Nordstadt - Rheindürkheim - Ibersheim - (Hamm - Eich - Guntersblum)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung, Anbindung des LK Alzey-Worms (VG Eich) an die Stadt Worms	keine
11	1	**	Worms Stadtzentrum - Hochheim - Leiselheim - Pfeddersheim (einschließlich Erschließung von Pfeddersheim)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung	Änderung des Linienwegs der Linie 405 zur Erschließung des Stadtteils ab Fahrplan 12/03
12	1	C*	Worms Stadtzentrum - Nordstadt - Rheindürkheim - (Osthofen)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung, Anbindung an den Bahnhof in Osthofen, Anbindung des LK Alzey-Worms (VG Osthofen) an die Stadt Worms (Industriegebiet Nordstadt)	Anbindung Osthofen Bhf., Verdichtung und Vertaktung
13	1	**	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Abenheim - (Mörstadt - Gundheim - Bermersheim - Gundersheim - Westhofen)	Hauptlinie für die innerstädtische Erschließung, Anbindung des LK Alzey-Worms (VG Westhofen) an die Stadt Worms	keine
14	2	**	Worms Stadtzentrum - (Lampertheim)	Verbindung zum Mittelzentrum Lampertheim	keine

* Die Streckenverläufe der Grundnetzstrecken 10 und 12 überlagern sich zwischen Worms Stadtzentrum und Rheindürkheim.

** Beibehaltung des Status Quo, daher keine Bewertung

Tabelle 4 Grundnetz 1. und 2. Ordnung am Werktag in der Stadt Worms

Für die Umsetzung der Maßnahmenciffer 12 ist eine mögliche Verlängerung der Linie 406 bis Rheindürkheim – Osthofen zu prüfen. Dazu soll zunächst der Wegfall von Fahrten der Linie 406 am Wochenende geprüft werden. Die freiwerdenden Kilometerleistungen sollen dann zur möglichst kostenneutralen Umsetzung der Maßnahme genutzt werden.

Die Anzahl der zusätzlichen Fahrten im Grundnetz 1. und 2. Ordnung sowie die sich daraus ergebenden Kosten sind im Anhang I dargestellt.

II.2.3 Busverkehr, Ergänzungsnetz

Im ÖPNV-Ergänzungsnetz sind die Streckenabschnitte enthalten, die nicht in das Grundnetz 1. oder 2. Ordnung fallen. Im Ergänzungsnetz wird unterschieden nach „zusammenhängend zu bedienenden Strecken“ und „restlichen Strecken“. In der Angebotskonzeption werden nur Strecken im Ergänzungsnetz genannt, deren Fahrtenangebot gegenüber dem IST-Zustand erweitert werden soll.

Zwischen Herrnsheim und Leiselheim sowie Abenheim und Osthofen soll eine umsteigefreie Verbindung hergestellt werden.

Die Darstellung der einzelnen Strecken des Grund- und Ergänzungsnetzes kann den Streckensteckbriefen im Anhang entnommen werden.

Nr.	Kat.	Streckenverlauf	Maßnahme	Fahrtenanzahl am schulfreien Werktag beide Richtungen Angebotskonzept 2008	Zusätzliche Fahrten gegenüber dem Ist-Zustand	Ist-Zustand
1	C	Abenheim - (Osthofen)	Verbindung zwischen Abenheim und <u>Osthofen</u>	4	4	0
2	D	Herrnsheim - Leiselheim (Johann-Hinrich-Wichern-Str.)	Verbindung zwischen Herrnsheim und Leiselheim	10	10	0

Tabelle 5 Ergänzungsnetz am Werktag in der Stadt Worms

II.2.4 Angebot Ruftaxi-Verkehre

Ruftaxi-Systeme können die Mindestbedienung in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage sicherstellen. Die Ruftaxi-Linien räumlicher Ergänzung werden vor 20.00 Uhr betrieben und bedienen Strecken, auf denen das Nachfragepotenzial für eine Busbedienung nicht ausreichend ist. Die Ruftaxi-Linien zeitlicher Ergänzung verkehren entweder vor 20 Uhr in Ergänzung zu Busfahrten in Zeitabschnitten geringer Nachfrage, ergänzen das Busangebot nach 20 Uhr oder übernehmen die Bedienung im Anschluss an die Nachtbuslinien und stellen somit ein Bedienungsangebot nach 23.00 Uhr sicher.

In den letzten 5 Jahren wurde das Ruftaxi-Angebot bereits erweitert.

Für eine Angebotsausweitung der Strecken im Ergänzungsnetz kann alternativ in einem ersten Schritt die Einrichtung eines flexiblen Bedienungsangebotes erfolgen, welches bei ersichtlichem Bedarf weiter ausgebaut werden kann.

Das Angebot der Ruftaxi-Bedienung soll, bei entsprechender Nachfrage, sukzessive erweitert werden. Das alternative Verkehrsangebot ist zu bewerben.

II.2.5 ÖPNV-Bedienung nach 20.00 Uhr

Ab 20.00 Uhr wird aufbauend auf dem Tagesnetz ein Busnetz veränderter Angebotsstruktur bedient. Dieses Busnetz wird durch Ruftaxi-Verkehre in den späteren Abendstunden ergänzt. Dadurch wird eine Bedienung der Stadtteile nach 20.00 Uhr gewährleistet.

Die Stadtteile Neuhausen, Herrnsheim und Hochheim werden nur jeweils in eine Richtung durch die Spätlinie 413 bedient. Ebenso erfolgt die Bedienung der Stadtteile Horchheim, Weinsheim, Wiesoppenheim sowie der Karl-Marx-Siedlung durch die Spätlinie 414 nicht einheitlich. Die Buslinien sollten die Stadtteile in beiden Richtungen bedienen, um dem Fahrgast ein einheitliches Angebot mit Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten bereitzustellen. Durch das Abendnetz wird eine Bedienung aller innenstadtnahen Stadtteile bis mindestens 23.00 Uhr sichergestellt. Die äußeren Stadtteile werden aufgrund des geringeren Nachfragepotenzials nach der Einstellung des täglichen Busverkehrs durch Ruftaxi-Verkehre bedient.

Für die Stadtteile Leiselheim und Pfeddersheim soll eine weitere Ruftaxi-Fahrt der Linie 4902 gegen 23.20 ab Worms eingerichtet werden, da die letzte Fahrt der Linie 415 aufgrund schwacher Auslastung eingestellt wurde. Hier bietet das Ruftaxi eine gute Alternative zum Busverkehr.

Zur besseren Erreichbarkeit des Stadtteils Abenheim empfiehlt sich die Einrichtung einer weiteren Ruftaxi-Fahrt gegen 21.30 Uhr an Werktagen, so dass eine annähernd stündliche Bedienung in den späten Abendstunden gewährleistet ist.

Eine Ausweitung der Abendverkehre ist bei ersichtlichem Bedarf zu prüfen und nach Möglichkeit einzurichten.

II.2.6 ÖPNV-Angebot am Wochenende

Am Wochenende sollen die gleichen Strecken wie am Werktag tagsüber bedient werden. An Samstagen ist eine durchgängige Bedienung von 6.00 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts sicherzustellen. Dabei sollen die Grundnetzstrecken 1. Ordnung bis um 19.00 Uhr im Taktverkehr durch Busse bedient werden. Das Grundnetz 2. Ordnung soll bis um 15.00 Uhr im Taktverkehr durch Busse bedient werden. Nach 19.00 Uhr wird auf den Grundnetzstrecken ein - wie am Werktag - verändertes Spätbusnetz angeboten. Die Spätbusse verkehren bis 23.30 Uhr. Ergänzend wird ein Ruftaxi-Verkehr bis 1.00 Uhr nachts angeboten. An Sonntagen ist eine Bedienung von 8.00 Uhr bis 19.00 Uhr im Taktverkehr sicherzustellen. Außerhalb dieser Zeiten kann die Bedienung durch die Spätbuslinien und Ruftaxis erfolgen.

Die Anbindung der Stadtteile Abenheim, Ibersheim sowie Rheindürkheim am Wochenende kann durch die Einführung weiterer Ruftaxi-Verbindungen bzw. Umstrukturierungen verbessert werden.

Für den Stadtteil Abenheim empfiehlt sich eine zusätzliche Ruftaxi-Fahrt an Samstagen und Sonntagen gegen 21.30 Uhr, so dass eine annähernd 1,5 stündliche Bedienung im abendlichen Freizeitverkehr gewährleistet ist. Die Ruftaxi-Fahrt an Sonntagen um 19.19 Uhr Richtung Worms soll so umstrukturiert werden, dass eine Fahrt gegen 16 Uhr angeboten wird. Die Fahrt gegen 19 Uhr wird durch das Ruftaxi 4943 abgedeckt. Eine weitere RT-Fahrt (Hin-/Rückrichtung) sollte sonntags gegen 17.00 – 18.00 Uhr angeboten werden, so dass an Sonntag Nachmittagen eine annähernd stündliche Bedienung angeboten werden kann. Um dies zu erreichen, ist die Einstiegs-/Ausstiegsbedingung der Ruftaxi-Fahrten der Linie 4943 um 10 Uhr und 15.50 Uhr Richtung Abenheim zudem aufzuheben.

Um die Anbindung der Stadtteile Rheindürkheim und Ibersheim zu verbessern empfiehlt sich ebenfalls die Einrichtung weiterer Ruftaxi-Verbindungen, die am Wochenende das vorhandene Angebot an Busfahrten verdichten. An Samstagen sollten die Bedienungslücken gegen 15.00 und 17.00 Uhr durch Ruftaxi-Fahrten geschlossen werden. An Sonntagen empfiehlt sich die Einführung von Ruftaxi-Fahrten gegen 14.00 und 16.00 Uhr.

Die Bedienung der Stadtteile am Wochenende ist weitgehend gewährleistet.

Eine Ausweitung der Verkehre am Wochenende ist bei Bedarf weiter zu prüfen und nach Möglichkeit einzurichten.

II.2.7 Sonstige betriebliche Maßnahmen

Die sonstigen betrieblichen Maßnahmen sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Nr	Maßnahme	Erläuterung
1	Anschlusssicherung am Hauptbahnhof	Es sollen möglichst alle Buslinien auf den SPNV am Wormser Hauptbahnhof abgestimmt werden, um lange Umsteigezeiten zu vermeiden. Dabei sind andere zeitliche Bindungen, wie z.B. Schulanfangszeiten etc. zu berücksichtigen.
2	Anschluss zum Stadtkrankenhaus	Am Hauptbahnhof (Umsteigeknoten) sollen die Buslinien in erster Priorität auf die Bahn abgestimmt werden und in zweiter Priorität auf die Linie/n zum Stadtkrankenhaus. Es ist allgemein sicherzustellen, dass das Stadtkrankenhaus aus allen Stadtteilen und dem direkten Umland von Worms gut zu erreichen ist.

Tabelle 6 Sonstige betriebliche Maßnahmen

Für die in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen fallen keine Kosten an.

II.2.8 Verknüpfungspunkte

Die nachfolgende Tabelle listet die relevanten Verknüpfungspunkte auf, an denen bei ausreichender Nachfrage Umsteigebeziehungen fahrplanmäßig vorzusehen sind.

Name des Ortsteils	Name des Verknüpfungspunkts	Art der Verknüpfung	Bemerkung
Zentrum	Hauptbahnhof (wichtigster Verknüpfungspunkt)	Bus-Bahn Bus-Bus Ruftaxi-Bahn Ruftaxi-Bus Bahn-MIV	Bus-Bahn/Bus 5:00 bis 23:00 Uhr werktags Ruftaxi-Bus/Bahn werktags ab 20:00 Uhr
Zentrum	Marktplatz	Bus-Bus Ruftaxi-Bus	Bus-Bus 5:00 bis 23:00 Uhr werktags Ruftaxi-Bus werktags ab 20:00
Pfeddersheim	Bahnhof	Bus-Bahn Bahn-MIV	Bus-Bahn 5:00 bis 23:00 Uhr werktags
Rheindürkheim	Rathaus	Bus-Bus Ruftaxi-Bus	Bus-Bus 5:00 bis 23:00 Uhr werktags Ruftaxi-Bus werktags ab 20:00 Uhr
Hochheim	Abzweigung	Bus-Bus	Bus 5:00-20:00 Uhr werktags (Hochheimerstr. / Donnersbergstr.)

Tabelle 7 Verknüpfungspunkte

II.2.9 Investive Maßnahmen

In diesem Abschnitt werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die keinen betrieblichen Charakter aufweisen und Investitionskosten erfordern.

Nr	Maßnahme	Erläuterung
1	Niederflurige Busse	Auf nachfragestarken Buslinien des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sollten verstärkt Niederflurbusse eingesetzt werden. Bei Linien, die auch das Umland bedienen, sind die topographischen Verhältnisse zu beachten.
2	Umbau Bahnhof Pfeddersheim, Ergänzung der fehlenden Ausstattung	Umbau des Bhf. Pfeddersheim; die fehlende Ausstattung soll ergänzt werden (Wegweisung zu Bahnsteigen und Ausgängen, Umgebungsplan, Notrufmöglichkeit, Briefkasten, Toiletten, Möglichkeiten zum Aushang von Veranstaltungshinweisen, B+R). (Umbaukosten nach ZSPNV: Rund 1,5 Mio €)
3	Buskaps, Bordsteinhöhe	Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen sollen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten an geeigneten Stellen sukzessive heutige Busbuchten in Buskaps mit einer niederflurgerechten Bordsteinhöhe umgebaut werden. Eine Bestandsaufnahme der Haltestellen, die zu einem Umbau geeignet sind, ist bereits erfolgt. (Ungefähre Kosten pro Buskap mit niederflurgerechter Bordsteinhöhe je nach Ausstattung: 5.000 - 12.500 €)
4	ÖPNV-Bevorrechtigung an wichtigen LSA-Knoten	Busse sollen an wichtigen LSA-Knoten im Stadtgebiet vor dem MIV bevorzugt werden (Grün auf Anforderung). Dazu müssen an den LSA-Anlagen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden. Es liegt eine Prioritätenliste vor (s. Kap. III Investitionen).
5	Straßenbelag Hafenstraße	Ausbesserung des Straßenbelags (geschätzte Länge: 1km, 6m Breite) in der Hafenstraße. (Kostenschätzung: 50.000 €)
6	Fahrgastinformationstafel am Marktplatz	Am Marktplatz soll eine dynamische Fahrgastinformationstafel eingerichtet werden.

Tabelle 8 Investive Maßnahmen

II.2.10 Sonstige Maßnahmen

In der folgenden Tabelle werden alle Maßnahmen dargestellt, die nicht den vorangegangenen Kategorien zugeordnet werden können.

Nr.	Maßnahme	Erläuterung
1	Kennzeichnung der Ruftaxi-haltestellen	Die Umstellung der Tageslinien auf die Abendlinien (Bus und Ruftaxi) sollte in einem Piktogramm dargestellt werden. Dieses Piktogramm sollte an den Haltestellen angebracht werden. Außerdem sollen Ruftaxi-Fahrpläne an den Haltestellen ausgehängt werden.
2	Bodenschwellen	Es ist darauf zu achten, dass Buslinien möglichst nicht durch Bodenschwellen, parkende Fahrzeuge und Rechts-vor-Links-Regelungen in Tempo-30-Zonen behindert werden.
3	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Es ist zu prüfen, ob eine Mobilitätszentrale in die Tourismuszentrale integriert werden kann. BRN-Info und Tourismuszentrale sollen gegenseitig Informationen austauschen und vorhalten.
4	Erstellung eines Liniennetzplans für die gesamte Stadt	Der Liniennetzplan soll überarbeitet und in das VRN-Fahrplanbuch aufgenommen werden. Farbige Aushänge sind an den zentralen Haltestellen und in der städtischen Broschüre "Leben in Worms" vorzusehen.
5	Einrichtung eines Fahrgastbeirates	Es soll die Gründung eines Fahrgastbeirates angestrebt werden.

Tabelle 9 Sonstige Maßnahmen

Die Gründung eines Fahrgastbeirates soll voraussichtlich im Mai 2004 beschlossen werden.

II.3 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Eine behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV erfordert Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeuge. Der Einsatz von Niederflurbussen ist vor allem im Stadtverkehr und auf den Strecken des Grundnetzes anzustreben (s. auch Kap. III.7). Linien, die heute ausschließlich bereits mit Niederflur-Fahrzeugen bedient werden, sollen im Fahrplan gekennzeichnet werden (Angaben o. Gewähr). Der behinderten - gerechte Ausbau/Umbau von Haltestellen in der Stadt soll anhand einer zu erstellenden Prioritätenliste durch das Bauamt umgesetzt werden. Die Prioritätenliste soll insbesondere Haltestellen an Einrichtungen berücksichtigen, die von älteren und behinderten Menschen besucht werden. Die Liste soll nicht bindend sein, sondern den vorrangigen Bedarf aufzeigen. Die Ergebnisse der Befragung der Verkehrsunternehmen und Beteiligten zur Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen sollen dabei berücksichtigt werden. Die Befragungsergebnisse sind im Anhang III zusammengefasst dargestellt.

Ziel soll es sein, Haltestellen und Linien zu ermitteln, die einen erhöhten Bedarf an mobilitätsgerechter Ausstattung aufweisen. Darüber hinaus ist es für zukünftige Planungen sinnvoll, Strecken zu definieren, die vorrangig mit Niederflur-Fahrzeugen befahren werden sollten, bzw. die aus topographischen Gründen für einen NF-Einsatz nicht geschaffen sind.

II.4 Umsetzung des Angebotskonzepts

Das Angebotskonzept stellt eine Planungsgrundlage dar, mit dem Ziel den ÖPNV in der Stadt Worms weiter zu verbessern und die Anforderungen an eine Mindestbedienung zu erfüllen.

In der Angebotskonzeption wurde das Angebotskonzept des Nahverkehrsplans 1999-2003 weitgehend übernommen. Anpassungen ergaben sich zum einen durch bereits umgesetzte Maßnahmen (s. Bilanzierung), veränderte ÖPNV-Angebote, Mängel, die sich in der Schwachstellenanalyse durch Veränderungen in der Siedlungsstruktur ergeben haben oder Maßnahmen die im Rahmen der Anhörungsverfahren genannt wurden und zur Umsetzung empfohlen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen soll - unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten - während des Geltungszeitraums des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgen. Eine weitere zeitliche Präzisierung zur Umsetzung vor allem der betrieblichen Einzelmaßnahmen erscheint an dieser Stelle nicht sinnvoll. Diese sollte nach Beschluss des NVP durch die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass nicht alle Maßnahmen innerhalb von 5 Jahren umgesetzt werden können. Die Umsetzung der im Angebotskonzept dargestellten Maßnahmen kann nur entsprechend verfügbarer finanzieller Mittel erfolgen. Im weiteren Verlauf der Planungen sind alle relevanten Gremien über den Stand der Umsetzung zu informieren.

Neben der Beibehaltung des Status-Quo wird eine Ausweitung und somit Verbesserung des Angebots von allen Beteiligten entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel angestrebt.

II.5 Finanzierung

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

Während dies etwa bei Baumaßnahmen mit hinreichender Genauigkeit und im Rahmen vertretbarer Toleranzen möglich ist, sind zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption in der Regel konkrete Planungen erforderlich, in die auch detaillierte betriebsspezifische Kennwerte einfließen müssen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans können aus diesen Gründen 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.

Grundlage der Berechnung der Betriebsleistung bildet das Visum-Netzmodell. Zur Abschätzung der Betriebskosten werden folgende Kostensätze pro gefahrenem Kilometer angesetzt:

im regionalen Busverkehr	€ 1,95/km und
im Ruftaxi-Verkehr	€ 1,55/km (Annahme: 40 % Anforderungsquote)
im Stadtverkehr (Mittelzentren)	€ 2,56/km

Bei den auf dieser Grundlage in der Angebotskonzeption berechneten Kosten handelt es sich also lediglich um grob abgeschätzte Richtwerte und nicht um konkret zu erwartende Kosten. Diese richten sich nach der speziellen betriebswirtschaftlichen Situation der einzelnen Unternehmen und werden entscheidend von den jeweiligen Rahmenbedingungen und der konkreten Fahrplankonzeption bestimmt. Zusatzangebote in den verkehrsschwachen Zeiten - etwa in den Abendstunden oder auch in den Ferienzeiten - können erfahrungsgemäß erheblich günstiger als solche zur Hauptverkehrszeit realisiert werden.

Bei den konkreten Einzelmaßnahmen sind daher erhebliche Toleranzabweichungen zu erwarten. Beim Auftreten von Sprungkosten (ein zusätzlicher Wagen mit Fahrer wird benötigt) kann diese Bandbreite erheblich überschritten werden.

Bei der Bewertung der Maßnahmen ist zu beachten, dass

- die Abschätzung der Fahrtzahl davon ausgeht, dass die heute notwendigen Verstärkerfahrten (Schüler-/Ausbildungs- und Berufsverkehr) auch in den folgenden Jahren erforderlich werden,
- die Abschätzung der Veränderung der Kilometerleistung auf ähnlichen Annahmen beruht und
- die Gesamtbewertung mit Kostensätzen für die Fahrplankilometer nur einen ungefähren Anhaltspunkt über die Veränderung der Kosten geben kann.

II.6 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.

TEIL B

III. Erläuterungen zum ÖPNV-Konzept

III.1 Raumstruktur und Nachfragepotenziale

Die Stadt Worms liegt zentral zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar. Sie verfügt über gute Anbindungen an das überregionale Straßennetz mit den Autobahnen A5, A6 und A61. Die Stadt Worms liegt im Überlappungsbereich der Planungsgemeinschaften Rheinhessen-Nahe und Rheinpfalz.

In den Raumordnungsplänen Rheinhessen-Nahe und Rheinpfalz wird die Stadt Worms als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion im Grundnetz ausgewiesen, da sie über eine vollständige mittelzentrale Ausstattung und teilweise sogar über oberzentrale Einrichtungen verfügt. Die Stadt Worms bildet somit den Versorgungsschwerpunkt ihres Verflechtungsbereiches. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Mainz und Ludwigshafen.

Die Stadt Worms wird entsprechend dem LEP III dem hochverdichteten Raum zugeordnet. Die Raum- und Siedlungsstruktur soll so ausgestaltet sein, dass für die Bevölkerung in allen Teilen der Region eine Mindestversorgung mit Arbeitsplätzen sowie privaten und öffentlichen Versorgungseinrichtungen sichergestellt werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Funktionsteilung zwischen den Gemeinden erforderlich, durch die bestimmten Gemeinden über ihre Eigenentwicklung hinaus besondere Funktionen zugewiesen werden, die sie hinsichtlich bestimmter Zwecke ausüben sollen.

III.1.1 Wohnen

Im den regionalen Raumordnungsplänen Rheinhessen-Nahe und Rheinpfalz ist die Stadt Worms als auszubauende Wohngemeinde ausgewiesen. Bis zum Jahr 2010 wird ein Wohnbauflächenbedarf von 62 ha, bis 2015 von ca. 115 ha angegeben.

Im Zuge der Bestandsaufnahme für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden bei der Stadt Worms Angaben zu neuen Siedlungsflächen-, Gewerbe- und Industrie-flächenausweisungen abgefragt.

Nach Angabe der Stadt belaufen sich die Siedlungserweiterungen auf etwa 50,5 ha. Die Erweiterungsflächen sind in der **Tabelle 10** aufgelistet. Die einzelnen Baugebiete werden im Rahmen der Schwachstellenanalyse untersucht.

Lage des Baugebietes und Kurzbezeichnung des Bebauungsplanes	Zu realisierende Wohnbauflächen 2004 - 2008	Anzahl der geplanten Wohneinheiten Wohneinheiten ca.	Planungsstand
Innenstadt und Worms-West Ehemalige Apostelbrauerei Liebenauer Feld Speyerer Schlag	0,5 7 7	50 500 0	B-Plan + Erschließung vorhanden B-Plan im Verfahren B-Plan rechtskräftig
Stadtteil Abenheim Ortseingang Ost	2	60	B-Plan rechtskräftig
Stadtteil Heppenheim Kolbenmühle	4	100	B-Plan im Verfahren
Stadtteil Herrnsheim Herrnsheimer Höhe	3	120	B-Plan im Verfahren + rechtskräftig
Stadtteil Hochheim Nördlich der Nievergoltstraße	4	0	FNP-Darstellung
Stadtteil Horchheim Ehem. 'Pfeiffer & Diller Fabrik'	1	20	B-Plan + Erschließung vorhanden
Stadtteil Ibersheim Weschnitzstraße	1	10	B-Plan + Erschließung vorhanden
Stadtteil Leiselheim An der Oberen Winzerstraße	5	90	FNP-Darstellung
Stadtteil Neuhausen In den Lüssen	5	0	FNP-Darstellung
Stadtteil Pfeddersheim Südlich der Friedrich-Händel-Straße	5	150	FNP-Darstellung
Stadtteil Pffligheim	0	0	Zur Zeit ohne neue Baugebiete
Stadtteil Rheindürkheim Gleisdreieck	4	0	FNP-Darstellung
Stadtteil Weinsheim Am Burgweg	2	50	B-Plan + Erschließung vorhanden
Stadtteil Wiesoppenheim	0	0	Zur Zeit ohne neue Baugebiete
Summe der überschlägig geschätzten Wohneinheiten	50,5	1150	

Tabelle 10 Ausweisung neuer Wohngebiete

III.1.2 Gewerbe

Die von der Stadt genannten gewerblich nutzbaren Erweiterungsflächen sind in der **Tabelle 11** dargestellt.

Verkehrszelle Name	Name der Fläche	Nutzung	Größe in ha	voraussichtliche Arbeitsplätze	Anmerkungen
Worms Innenstadt-Nord	Prinz-Karl-Anlage	Gewerbe-/Mischgebiet	7,2	300-350	Konversion
Worms - Nord	Bebauungsplangebiet zw. Fahrweg und Zubringer zur A 61	Industrie- und Gewerbegebiet	30-40	keine Aussage möglich	Neuentwicklung von industriellen u. gewerblich genutzten Flächen

Tabelle 11 Ausweisung neuer Gewerbegebiete

III.1.3 Fremdenverkehr

Die besondere Funktion Fremdenverkehr ist Gemeinden bzw. Gemeindegruppen zugewiesen, die aufgrund ihrer landschaftlichen Attraktivität und/oder ihrer infrastrukturellen Ausstattung über Voraussetzungen für eine ökologisch und sozialverträgliche Intensivierung des Fremdenverkehrs verfügen. Worms ist eine historisch gewachsene Stadt. Viele Sehenswürdigkeiten zeugen noch heute von der Vergangenheit und sind Ziele des Fremdenverkehrs.

III.1.4 Bestand und Entwicklung der Bevölkerung

Das Stadtgebiet Worms umfasst ein Gebiet von 10.873 ha mit ca. 84.400 Einwohnern, die sich auf 19 Stadtteile verteilen. Für 2008 wird ein Anstieg der Bevölkerung von 1.200 Einwohnern prognostiziert.²

Die Umsetzung aller geplanten Wohngebiete schafft Wohnraum für insgesamt etwa 2600 Einwohner. Aufgrund der Ausweisung neuer Wohnflächen kommt es innerhalb der Stadt zu Verschiebungen in der Einwohnerstruktur. Hierbei handelt es sich vor allem um Haushaltsteilungen und Umzüge bereits ortsansässiger Einwohner.

Ortsteil	Einwohner gesamt 2001	Einwohner gesamt 2008
Stadtzentrum	7804	7804
Innenstadt Süd	5108	5108
Karl-Marx-Siedlung	1180	1180
Innenstadt Nord	8563	8563
Innenstadt West	9066	10266
Innenstadt Südwest	1744	1744
Pfiffligheim	3630	3630
Hochheim	3741	3741
Neuhausen	10360	10360
Herrnsheim	6277	6277
Leiselheim	1948	1948
Horchheim	4669	4669
Weinsheim	2625	2625
Wiesoppenheim	1803	1803
Heppenheim	2082	2082
Pfeddersheim	7420	7420
Abenheim	2680	2680
Rheindürkheim	2968	2968
Ibersheim	684	684
	84352	85552

Tabelle 12 Einwohner Stadt Worms

Der Pkw-Bestand in der Stadt Worms beträgt 41.846 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Pkw-Dichte von 519 Pkw pro 1000 Einwohner.

Die Anzahl der zugelassenen Pkw hat sich in den letzten 5 Jahren um etwa 1000 Pkw erhöht.

² Quelle VRN Strukturdaten.

III.1.5 Schülerverkehrspotenzial

Schüler und Auszubildende bilden ein wichtiges Nachfragepotenzial im ÖPNV. Die Verteilung der Schüler auf die einzelnen Schulformen zeigt die nachstehende Tabelle.

Ortsteil	Schulstandort 2001	Schüler 2001	Schüler GS/HS 2001	Schüler GY 2001	Schüler RS 2001	Schüler So 2001
Stadtzentrum	X	513	513	0	0	0
Innenstadt Süd	X	307	307	0	0	0
Karl-Marx-Siedlung	X	158	0	0	0	158
Innenstadt Nord	X	1584	662	0	922	0
Innenstadt West	X	2202	445	1140	617	0
Innenstadt Südwest		0	0	0	0	0
Pfiffligheim		0	0	0	0	0
Hochheim	X	2713	575	2138	0	0
Neuhausen	X	881	881	0	0	0
Herrnsheim	X	288	288	0	0	0
Leiselheim		0	0	0	0	0
Horchheim	X	681	681	0	0	0
Weinsheim		0	0	0	0	0
Wiesoppenheim	X	67	67	0	0	0
Heppenheim	X	80	80	0	0	0
Pfeddersheim		0	0	0	0	0
Abenheim	X	120	120	0	0	0
Rheindürkheim	X	148	148	0	0	0
Ibersheim		0	0	0	0	0
		9742	4767	3278	1539	158

Tabelle 13 Schülerzahlen

Auf die Darstellung der Schüler-Prognose für das Jahr 2008 wurde verzichtet, da diese nicht vollständig für alle Schulen vorhanden ist. Insgesamt wird aber mit einem Rückgang der Schülerzahlen gerechnet. Im Schnitt beträgt der Rückgang etwa 10-15 %.³

³ Ermittelter Durchschnittswert auf der Grundlage der vorhandenen Prognosewerte lt. Strukturdatenbank.

III.1.6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

In der Stadt Worms waren 2001 rund 26.630 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Die Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Stadtteile ist in der **Tabelle 14** wiedergegeben. Für 2008 wird ein leichter Rückgang der Beschäftigten prognostiziert. Die Arbeitslosenquote der Stadt Worms lag im Juli 2002 bei 9,4 %.

Ortsteil	SV Beschäftigte 2001	SV Beschäftigte 2008
Stadtzentrum	2463	2401
Innenstadt Süd	1612	1572
Karl-Marx-Siedlung	372	363
Innenstadt Nord	2703	2928
Innenstadt West	2862	2790
Innenstadt Südwest	551	537
Pfiffligheim	1146	1117
Hochheim	1181	1151
Neuhausen	3270	3188
Herrnsheim	1981	1931
Leiselheim	615	600
Horchheim	1474	1437
Weinsheim	829	808
Wiesoppenheim	569	555
Heppenheim	657	641
Pfeddersheim	2342	2283
Abenheim	846	825
Rheindürkheim	937	914
Ibersheim	216	211
	26626	26252

Tabelle 14 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die Beschäftigten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Wirtschaftszweige auf:

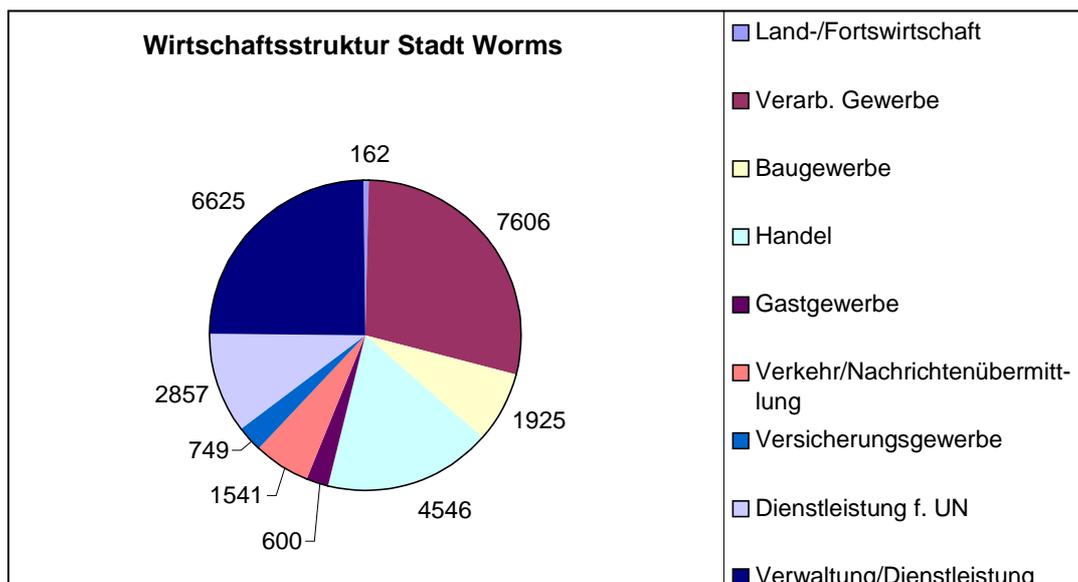


Abbildung 3: Wirtschaftszweige

III.1.7 Einkaufs-, Erledigungs-, Freizeit- und Tourismusverkehr

Nach den Zielen der Regionalplanung sollen vermehrt Fahrgäste im Einkaufs- Erledigungs- und Freizeitverkehr für den ÖPNV gewonnen werden.

Der folgenden Tabelle sind die ÖPNV-relevanten Ziele der Stadt Worms zu entnehmen.

Soziale Einrichtungen	Verwaltungen und kulturelle Einrichtungen	Größere Einkaufsmöglichkeiten	Erholungs- und Freizeiteinrichtungen
Hauptfriedhof	Rathaus, Ämterhaus	EKZ am Ludwigsplatz (18.000 m²), EKZ Am Gallborn	Stadion, Heinrich-Völker-Bad (Hallenbad, Freibad, Sauna)
Stadtkrankenhaus	Prinz-Karl-Anlage	SB-Markt; Baumarkt	Tiergarten, Bürgerweide
Hochstift, ev. Krankenhaus	Fachhochschule	Innenstadt mit Fußgängerzone, Marktplatz und Hauptpost	Freibad Worms-Pfeddersheim
DRK Altenheim	Nibelungenmuseum	Media Markt, Marktkauf, Pro Markt	Abenteuerspielplatz Neuhausen
Amandusstift	Herrnsheimer Schloß mit Parkanlage	Einkaufen im Bereich Ochsenplatz	Rheinufer, Rheinpromenade
Sophienstift	Stadtbücherei, Dom, Dreifaltigkeitskirche, Liebfrauenkirche	Schlachthof	
Altentagesstätten	Städtisches Museum im Andreasstift		
Altenzentrum Arbeiterwohlfahrt	Judaica-Museum/ Raschihaus, Synagoge		
weitere Alten- u. Pflegeheime	Judenfriedhof		
DRK-Berufsbildungswerk	Städtisches Spiel- und Festhaus		
Lebenshilfe Worms	Kunsthau Heylshof		
verschiedene Kindergärten mit größeren Einzugsbereichen	Volkshochschule		
Haus der Jugend	Jugendmusikschule		

Tabelle 15 Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr

III.2 Verkehrsangebot 2003

Die Stadt Worms gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar an. Für Worms existiert ein Übergangstarif zum RMV in Richtung des Rhein-Main-Gebiets.

Das Verkehrsangebot im Planungsraum wird in den folgenden Ausführungen getrennt nach den vier Verkehrssystemen

- Schienenpersonennahverkehr
- Regionaler Busverkehr
- Stadtbusverkehr
- Ruftaxiverkehr

beschrieben.

III.2.1 Verkehrsangebot SPNV

Der SPNV liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV RLP Süd). Gemäß den gesetzlichen Regularien ist der SPNV nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Da sich aber das Angebot des ÖPNV am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, werden Bestand und Planungen im SPNV nachrichtlich in den Nahverkehrsplan der Stadt Worms aufgenommen.

Die **Tabelle 16** zeigt eine Zusammenstellung der vorhandenen Angebote im Schienenverkehr für die Stadt Worms. Eine detaillierte Darstellung des Angebots im Schienenverkehr ist im Anhang IV enthalten.

Kursbuch Nr.	VRN Nr.	Linienverlauf
660	R4	Mainz - Worms - Frankenthal - Ludwigshafen - Mannheim
662	R44	Bingen - Alzey - Monsheim - Worms
655	R62	Worms - Biblis
653	R64	Worms - Hofheim - Biblis/Bürstadt - Lorsch - Bensheim

Tabelle 16 Verkehrsangebot SPNV 2003

III.2.2 Verkehrsangebot Regionaler Busverkehr

Die Stadt Worms wird u.a. auch durch regionale Busverkehre bedient, die angrenzende, nicht zum Stadtgebiet gehörende Gemeinden aus den umliegenden Landkreisen mit der Stadt Worms verbinden. Diese Linien dienen vorwiegend der regionalen und nicht der städtischen Erschließung, so dass in diesem Zusammenhang von regionalem Verkehr gesprochen werden kann.

Die regionalen Buslinien sind zum größten Teil nicht durchgehend vertaktet. Das Fahrtenangebot der regionalen Buslinien wurde tabellarisch aufbereitet. Die **Tabelle 17** beschreibt das heutige Fahrtenangebot im regionalen Busverkehr getrennt nach Betriebszeiträumen und Fahrtenanzahl für Werktage und das Wochenende.

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
432	Guntersblum - Hamm - Rheindürkheim - Worms	4.29 - 20.10	5.25 - 20.10	Einzelfahrten	39	26	10	4
432	Worms - Rheindürkheim - Hamm - Guntersblum	4.23 - 21.09	4.25 - 19.05	Einzelfahrten	28	27	10	4
434	Worms - Abenheim - West-/Osthofen	4.35 - 20.59	6.20 - 17.59	Einzelfahrten	31	23	9	3
434	West-/Osthofen - Abenheim - Worms	5.15 - 21.26	5.15 - 18.43	Einzelfahrten	35	23	10	2
435	Worms - Osthofen - Gau-Odernheim - Alzey	5.57 - 20.20	5.05 - 17.25	Einzelfahrten	23	12	9	3
435	Alzey - Gau-Odernheim - Osthofen - Worms	4.15 - 20.41	5.43 - 18.41	Einzelfahrten	24	11	9	3
437	Worms - Pfeddersheim - Monsheim - Dalsheim	6.29 - 18.14	/	/	22	11	0	0
437	Dalsheim - Monsheim - Pfeddersheim - Worms	7.20 - 17.30	/	/	23	11	0	0
451	Grünstadt - Obrigheim - Offstein - Heppenheim - Worms Hbf	4.35 - 21.35	6.35 - 19.25	12.35 - 19.25	23	19	10	4
451	Worms Hbf - Heppenheim - Offstein - Obrigheim - Grünstadt	5.21 - 20.57	6.10 - 20.19	13.30 - 20.19	22	18	11	4
462	LU - Frankenthal - Bobenheim - Worms - Frankenthal	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	6	4	2	0
463	Frankenthal - Worms - Bobenheim-Roxheim - Frankent./BASF	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	8	4	3	0
642	Bensheim - Lorsch - Bürstadt - Biblis - Worms Hbf	4.15 - 23.15	6.05 - 21.28	10.10 - 21.28	21	17	8	6
642	Worms Hbf - Biblis - Bürstadt - Lorsch - Bensheim	4.05 - 22.10	5.20 - 20.40	9.15 - 20.40	19	16	8	6
644	Worms - Lampertheim - Viernheim - Weinheim	4.50 - 21.35	6.26 - 19.35	9.30 - 17.35	16	15	7	3
644	Weinheim - Viernheim - Lampertheim - Worms	4.47 - 23.21	5.40 - 18.00	10.55 - 20.00	18	16	7	3
651	Bürstadt - Rosengarten - Worms - Bürstadt	Einzelfahrten	/	/	4	4	0	0

Tabelle 17 Verkehrsangebot Regionaler Busverkehr 2003

III.2.3 Verkehrsangebot Stadtverkehr

Der städtische Busverkehr übernimmt die Erschließung der einzelnen Stadtteile sowie die Verbindung mit dem Stadtzentrum und stellt die Anbindung an den SPNV sicher. Um einen Überblick über das gesamte Fahrtenangebot zu erhalten, wurden alle Linien mit ihrem Fahrtenverlauf, den Betriebszeiträumen und der Fahrtenhäufigkeit getrennt nach Werktagen und Wochenende aufbereitet und in der **Tabelle 18** dargestellt.

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Feriertage	Sa	So
401	Worms Hbf - Marktplatz - Alzeyer Str. - Pfiffligheim	5.57 - 19.40	5.41 - 19.44	8.20 - 19.44	28	28	21 ¹⁾	12*
401	Pfiffligheim - Alzeyer Str. - Marktplatz - Worms Hbf	6.13 - 19.59	6.06 - 20.10	8.45 - 20.10	28	28	21 ¹⁾	12*
402	Worms Hbf - Marktplatz - Vorstadt - Zollhaus - Weinsheim	5.30 - 19.43	6.00 - 19.30	8.20 - 19.38	30	29	20	12*
402	Weinsheim - Zollhaus - Vorstadt - Marktplatz - Worms Hbf	5.10 - 20.02	6.14 - 19.32	8.39 - 20.04	32	30	20	12*
403	Worms Hbf - Neuhausen - Hochheim/Friedhof - Herrnsheim	6.35 - 20.01	7.00 - 19.31	8.20 - 19.31	27	19	15	12*
403	Herrnsheim - Hochheim/Friedhof - Neuhausen - Worms Hbf	5.08 - 20.16	7.13 - 19.48	8.32 - 19.48	27	20	15	12*
404	Worms Hbf - Horchheim - Wiesoppenheim - Heppenheim	6.50 - 19.23	8.00 - 19.23	8.00 - 19.23	19	16	13	12
404	Heppenheim - Wiesoppenheim - Horchheim - Worms Hbf	6.36 - 19.55	5.57 - 19.55	8.27 - 19.55	20	18	13	12
405	Worms Hbf - Karlsplatz - Leiselheim - Pfeddersheim	5.10 - 19.38	5.41 - 19.44	8.20 - 19.44	30	28	21 ¹⁾	12*
405	Pfeddersheim - Leiselheim - Karlsplatz - Worms Hbf	5.00 - 19.59	6.06 - 20.10	8.45 - 20.10	32	29	21 ¹⁾	12*
406	Worms Hbf - Mainzer Str. - Industriegebiet	5.40 - 19.33	6.35 - 20.03	9.20 - 19.30	22	22	14	6
406	Industriegebiet - Mainzer Str. - Worms Hbf	5.55 - 19.46	6.45 - 20.16	9.32-19.43	22	22	14	6
407	Worms Hbf - Neuhausen - Nordendsiedlung	6.08 - 19.29	6.28 - 13.59	8.20 - 19.31	28	28	17	12*
407	Nordendsiedlung - Neuhausen - Worms Hbf	6.15 - 19.44	6.35 - 14.15	8.32 - 19.48	28	28	17	12*
408	Worms Hbf - Karlsplatz - Herrnsheim - Stadtkrankenhaus	5.32 - 19.57	5.55 - 19.39	8.20 - 19.37	30	30	20	12
408	Stadtkrankenhaus - Herrnsheim - Karlsplatz - Worms Hbf	5.20 - 20.14	6.15 - 19.55	8.40 - 19.57	31	31	20	12
409	Worms Hbf - Marktplatz - Karl Marx Siedlung	6.09 - 19.31	7.20 - 19.31	8.20 - 19.38	22	22	13	12*
409	Karl Marx Siedlung - Marktplatz - Worms Hbf	5.15 - 19.44	6.17 - 19.44	8.39 - 20.04	24	24	14	12*
410	Worms Hbf - Marktplatz - Mathildenplatz - Rheinpromenade	5.08 - 22.51	6.35 - 20.01	8.50 - 20.01	33	33	25	15
410	Rheinpromenade - Mathildenplatz - Marktplatz - Worms Hbf	5.19 - 23.09	6.47 - 20.13	9.02 - 20.13	33	33	25	15
413	Worms Hbf - Neuhausen - Nordendsiedlung - Herrnsheim Park	20.20 - 22.32	20.20 - 23.32	20.20 - 23.32	3	3	4	4
413	Herrnsheim Park - Nordendsiedlung - Neuhausen - Worms Hbf	20.33 - 23.09	20.33 - 23.54	20.33 - 23.54	3	3	4	4
414	Worms Hbf - Marktplatz - Karl-Marx-Siedlung - Horchheim - Wiesoppenheim	20.20 - 22.44	20.20 - 23.44	20.20 - 23.44	3	3	4	4
414	Wiesoppenheim - Horchheim - Karl-Marx-Siedlung - Marktplatz - Worms Hbf	20.45 - 23.03	20.45 - 0.03	20.45 - 0.03	3	3	4	4
415	Worms Hbf - Karlsplatz - Pfiffligheim - Leiselheim - Pfeddersheim	20.20 - 22.40	20.20 - 23.40	20.20 - 23.40	3	3	4	4
415	Pfeddersheim - Leiselheim - Pfiffligheim - Karlsplatz - Worms Hbf	20.40 - 23.01	20.40 - 23.54	20.40 - 23.54	3	3	4	4

Tabelle 18 Fahrtenangebot Stadtverkehr 2003

*) Die Bedienung einzelner Streckenabschnitte erfolgt am Wochenende teilweise durch andere Buslinien (z.B. 401/405).

III.2.4 Verkehrsangebot Ruftaxiverkehr

Außerhalb der Bedienungszeiten der liniengebundenen Angebote verkehren in der Stadt Worms mehrere Ruftaxi-Linien.

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
4901	Worms - Offstein - Monsheim - Wachenheim - Mölsheim	21.15 - 2.15	19.25 - 2.15	21.15 - 1.22	4	4	5	3
4901	Mölsheim - Wachenheim - Monsheim - Offstein - Worms	21.30 - 1.54	19.20 - 1.54	19.20 - 1.54	3	3	5	5
4902	Worms - Coswig-Siedlung - Rheindürkheim - Ibersheim	21.41 - 0.52	20.41 - 0.52	14.41 - 0.52	3	3	4	5
4902	Ibersheim - Rheindürkheim - Coswig-Siedlung - Worms	23.32 - 1.13	21.02 - 1.13	15.02 - 1.1.3	2	2	4	5
4903	Worms - Leiselheim - Abenheim - Mörsstadt - Dalsheim	11.30 - 1.18	18.59 - 1.18	18.59 - 1.18	5	5	5	4
4903	Dalsheim - Mörsstadt - Abenheim - Leiselheim - Worms	9.30 - 1.41	19.14 - 1.41	19.14 - 1.41	5	5	6	6
4904	Hamm - Alsheim - Hamm - Worms - Osthofen - VG Eich	23.08 - 1.40	18.03 - 1.40	18.03 - 1.40	3	3	4	4
4943	Frettenham - Heßloch - Monzernheim - Westhofen - Worms	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	1	1	2	5
4943	Worms - Westhofen - Monzernheim - Heßloch - Frettenham	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	4	4	4	6
4952	Worms - Bobenheim - Roxheim	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	2	2	2	1
4952	Roxheim - Bobenheim - Worms	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	2	2	2	1

Tabelle 19 Fahrtenangebot Ruftaxi 2003

III.2.5 Zusätzliches Verkehrsangebot: Car-Sharing

Durch den Car-Sharing-Anbieter Stadtmobil werden im Verbundgebiet an zahlreichen Standorten, unter anderem auch in Worms, Fahrzeuge angeboten. Diese können von Kunden des Stadtmobils telefonisch oder über Internet reserviert werden. Mit einer Chipkarte erhalten die Nutzer Zugang zum gebuchten Auto. Am Ende der Fahrt wird das Car-Sharing-Fahrzeug wieder an seinem Standort abgestellt. Dieses Angebot kann als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV angesehen werden. Hierdurch wird es möglich neben der Grundmobilität, die durch den ÖPNV abgedeckt wird, auch besondere Wege für die ein Auto erforderlich ist im Umweltverbund zurückzulegen.

Im Sinne eines „Mobilitätspaketes“ sollen die Angebote des ÖPNV und des Car-Sharing miteinander verknüpft werden. Bisher besteht eine Kooperation zwischen Stadtmobil und VRN, indem ein eigener VRN-Tarif für die Nutzung des Car-Sharing-Angebotes eingerichtet wurde. Hierdurch haben VRN-Kunden mit Jahres- oder Halbjahreskarte die Möglichkeit das Angebot zu einem günstigeren Grundkostenbeitrag zu erhalten.

III.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Wichtige Verknüpfungspunkte sind zum einem SPNV-Stationen als Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie zentrale und stark frequentierte Haltestellen, an denen Umsteigebeziehungen bestehen.

Im Nahverkehrsplan 1999-2003 wurden der Hauptbahnhof und der Bahnhof Pfeddersheim, hinsichtlich der Haltestellenausstattung untersucht. Die festgestellten Mängel waren minimal. Eine erneute Betrachtung der Haltepunkte wurde aufgrund der laufenden Umbauarbeiten an den Bahnhöfen nicht durchgeführt.

In der Angebotskonzeption des ersten Nahverkehrsplans wurden die Haltestellen Worms, Marktplatz, Abzweig Hochheim⁴ und Herrnsheim, Höhenstraße als Bus-Bus Verknüpfungspunkte genannt, an denen fahrplanmäßige Umsteigebeziehungen zu schaffen sind. Eine Abfrage bei den Verkehrsunternehmen ergab, dass die Haltestellen Römischer Kaiser und Neuhausen, Bebelstraße seitens der Unternehmer als verbesserungsbedürftig eingestuft werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden diese Haltestellen auf ihre Ausstattung hin überprüft. Die mit 1500 Fahrgästen⁵ stark frequentierte Haltestelle Marktplatz wird im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen am Marktplatz verlegt und neu ausgerüstet. Eine weitere Betrachtung entfällt somit.

Die Haltestelle Abzweig Hochheim verfügt über drei witterungsgeschützte Wartegelegenheiten. Zwei davon (auf der Mittelinsel) sind an drei Seiten geschlossen und verfügen über Sitzgelegenheiten. Eines der Wartehäuschen ist nur überdacht und verfügt nicht über Sitzgelegenheiten. Alle Haltestellenbereiche sind mit mindestens einem Mülleimer ausgestattet und liegen im Beleuchtungsfeld der öffentlichen Straßenbeleuchtung. An den Haltestellenmasten sind jeweils das Haltestellenschild mit Name der Haltestelle und Betreiber, ein Fahrplan und der Mülleimer angebracht.

Die Haltestelle wird von den Linien 405, 408, 413 und 415 angefahren. Die Haltestellenbelastung beträgt werktags etwa 97 Ein- und Aussteiger.

Damit erfüllt die Haltestelle entsprechend den vorgegebenen Haltestellenausstattungsstandards des VRN nur den Standard einer Haltestelle ohne Aufenthalts- und Verknüpfungsfunktion.

Die Haltestelle Höhenstraße wird von den Linien 403, 408, 434, 435 und dem Ast-Taxi 4904 bedient. Die Haltestellenbelastung beträgt werktags in der Summe 195 Ein- und Aussteiger. Die Haltestellenausstattung beschränkt sich auf den Haltestellenmast mit Haltestellenschild und Fahrplan. Auf dem Haltestellenschild sind der Name der Haltestelle, des Betreibers und der Schriftzug Linie 3 angebracht. Dies entspricht dem Standard der Haltestellen ohne Aufenthaltsfunktion.

Die Ausstattung der Haltestelle Bebelstraße und Römischer Kaiser entspricht ebenfalls nur dem geringsten Standard für Haltestellen ohne Aufenthaltsfunktion. Das Erscheinungsbild der Haltestellen ist im Großen und Ganzen akzeptabel und sauber. Die Beschilderungen sind neuwertig.

⁴ Entspricht Hst. Worms, Abzweig.

⁵ Durchschnittliche Frequentierung Werktag.

III.4 Verkehrsnachfrage

III.4.1 Verkehrsnachfrage 2002 im ÖPNV

Anhand der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage kann ein Verkehrssystem hinsichtlich seiner Attraktivität und Effizienz beurteilt werden. Um die Verkehrsnachfrage abbilden zu können wurde im Plangebiet des VRN im Jahr 2002 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Daten zur Verkehrserhebung beziehen sich auf einen normalen Werktag sowie das Wochenende. Bedarfsorientierte Angebote sowie Sonderformen der Bedienung wurden nicht erfaßt. Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen wurde ein Netzmodell mit den Verkehrssystemen SPNV und Busverkehr von der PTV AG erstellt. Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programm-System Visum-ÖV. Die Angaben im Visum-Netz beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag). Neben der Umlegung der aktuellen Nachfrage im ÖV dient das Visum-Netz auch zur Prognose der zukünftigen Belastung im Streckennetz des ÖV. Eine Berechnung der Verkehre innerhalb der Gemeinden, der sogenannten Binnenverkehre, sowie Einzelstreckenbelastungen werden allerdings im Netzmodell nicht wiedergegeben, da hierzu eine feinräumigere, differenzierte Zelleinteilung notwendig wäre.

Für die Stadt Worms wurden insgesamt 29.816 Linienbeförderungsfälle⁶ pro Werktag erhoben. Davon entfallen etwa 55 % auf den Busverkehr, dies entspricht 16520 Linienbeförderungsfällen, und 45 % auf den Schienenverkehr, dies entspricht 13.296 Beförderungsfällen.

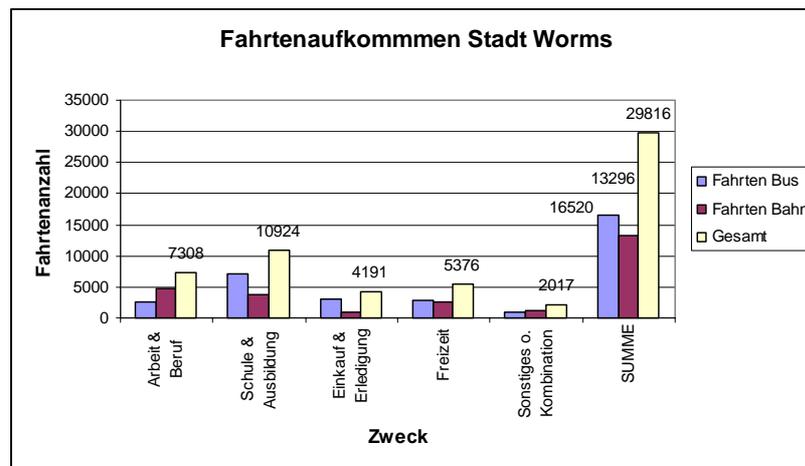


Tabelle 20 Linienbeförderungsfälle

Etwa 65 % der Fahrten im Schul-, Ausbildungs- und 76 % der Fahrten im Einkaufs- und Erledigungsverkehr werden in Worms mit dem Bus abgewickelt. Der Freizeitverkehr verteilt sich in etwa gleichmäßig auf das ÖPNV- und das Schienennetz. Im Arbeits- und Berufsverkehr ist ein Fahrten-Anteil von 65 % auf dem SPNV-Netz zu verzeichnen.

⁶ Ein Linienbeförderungsfall (LBF) entspricht einem Teilweg der Wegekette eines Fahrgastes, den er auf einer Linie zurücklegt. Bei einer Direktfahrt ohne Umsteigen entspricht das einem LBF. Bei Ein- oder mehrmaligem Umsteigen legt der Fahrgast zwei oder mehr Teilwege in verschiedenen Linien zurück, dies entspricht mindestens zwei Linienbeförderungsfällen. Entspricht den in der Verkehrserhebung 2002 erhobenen Linienbeförderungsfällen.

Die **Tabelle 21** stellt die Verteilung der Fahrten nach den zwei Systemen Bus und Bahn dar.

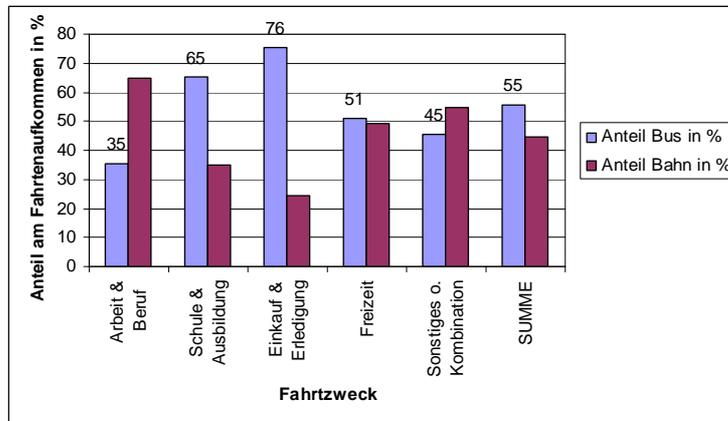


Tabelle 21 Anteil der Systeme am Gesamtfahrtenaufkommen

43 % der Nachfrage im Busverkehr ergibt sich aus dem Schülerverkehr. Der Anteil der Fahrten mit den Fahrtzwecken Beruf, Freizeit und Einkauf liegt dagegen jeweils nur zwischen 16 bis 19 %.

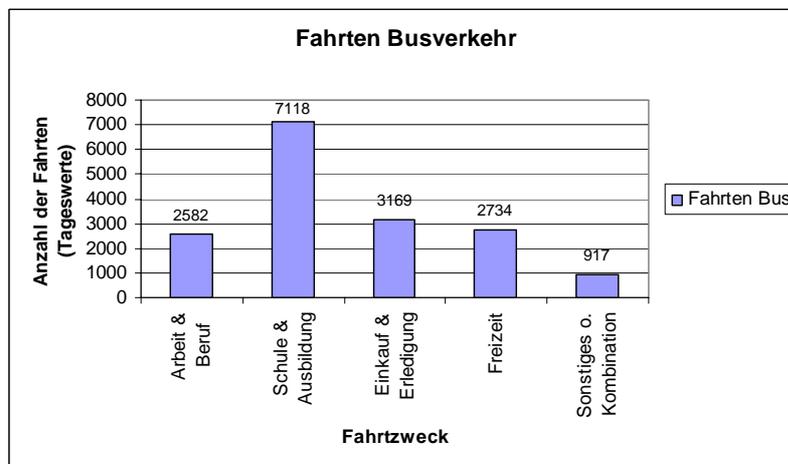


Tabelle 22 Anteil Fahrten Busverkehr nach Fahrtzweck

Die **Tabelle 22** verdeutlicht, dass in der Stadt Worms der Anteil der Berufspendler im ÖPNV insgesamt geringer ist, als der Anteil der Fahrten im Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Die tageszeitabhängige Nachfrage im Busverkehr lässt sich anhand von Tagesganglinien darstellen.

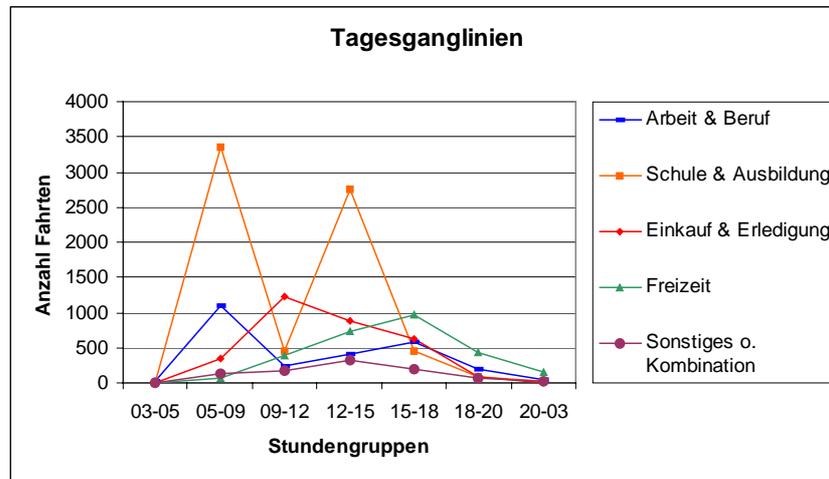


Tabelle 23 Tagesganglinien Busverkehr Stadt Worms

Die Nachfrage im Schülerverkehr ist besonders zu den üblichen Schulanfangs- und Endzeiten, also in den Stundengruppen 05-09 und 12-15 extrem hoch.

Ebenso ist der Anteil der Nachfrage im Berufsverkehr in der Stundengruppe 05-09 am höchsten. Der Einkaufsverkehr setzt vermehrt ab 9 Uhr ein und nimmt dann bis 18 Uhr ab. Die Fahrten im Freizeitverkehr finden wie die Fahrten im Einkaufsverkehr über den Tag verteilt statt. Die Nachfrage ist in der Stundengruppe 15-18 am größten.

Sieht man von den Fahrten im Schülerverkehr ab, da diese Fahrten von den regulären Schulanfangs- und -endzeiten bestimmt werden, ergibt sich eine annähernd gleiche Verteilung der Fahrten über die einzelnen Stundengruppen zwischen 5 und 18 Uhr, wobei ein leichter kontinuierlicher Anstieg bis 18 Uhr zu verzeichnen ist.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme der heutigen Verkehrsnachfrage wurde auch das Fahrgastaufkommen der Haltestellen näher betrachtet.

Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind der Hauptbahnhof Worms mit werktäglich 9675 Fahrgästen⁷ im ÖPNV (zusätzlich 10875 FG im SPNV), die Haltestellen Neuhausen, Bildungszentrum und Worms, Marktplatz mit über 1000 Fahrgästen (vgl. **Tabelle 24**).

⁷ Zusammengefasst wurden alle Einsteiger, Aussteiger und umsteigende Ein- und Aussteiger entsprechend der Verkehrserhebungsdatenbank.

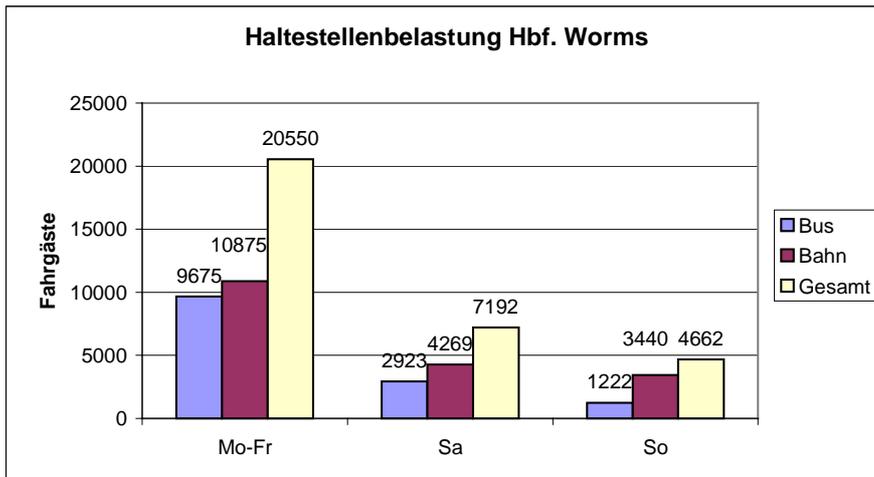


Tabelle 24 Haltestellenbelastung Hbf. Worms

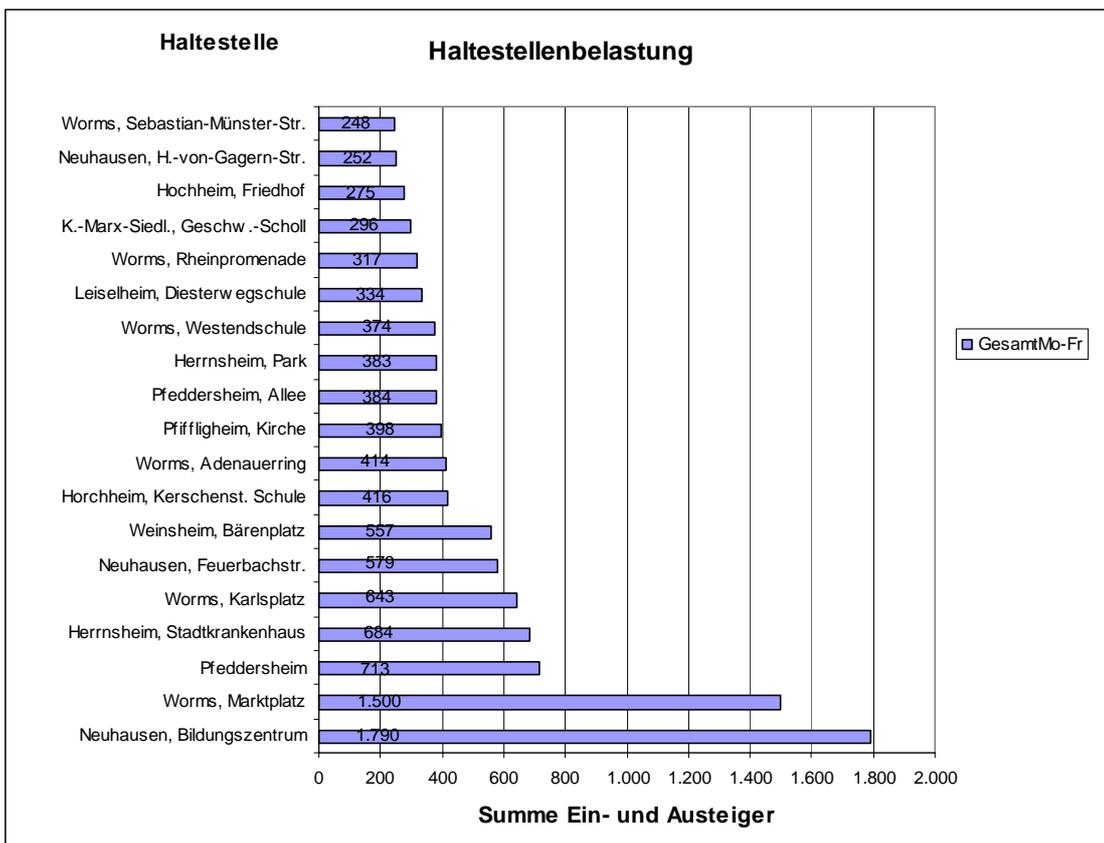


Tabelle 25 Haltestellenbelastung an Werktagen

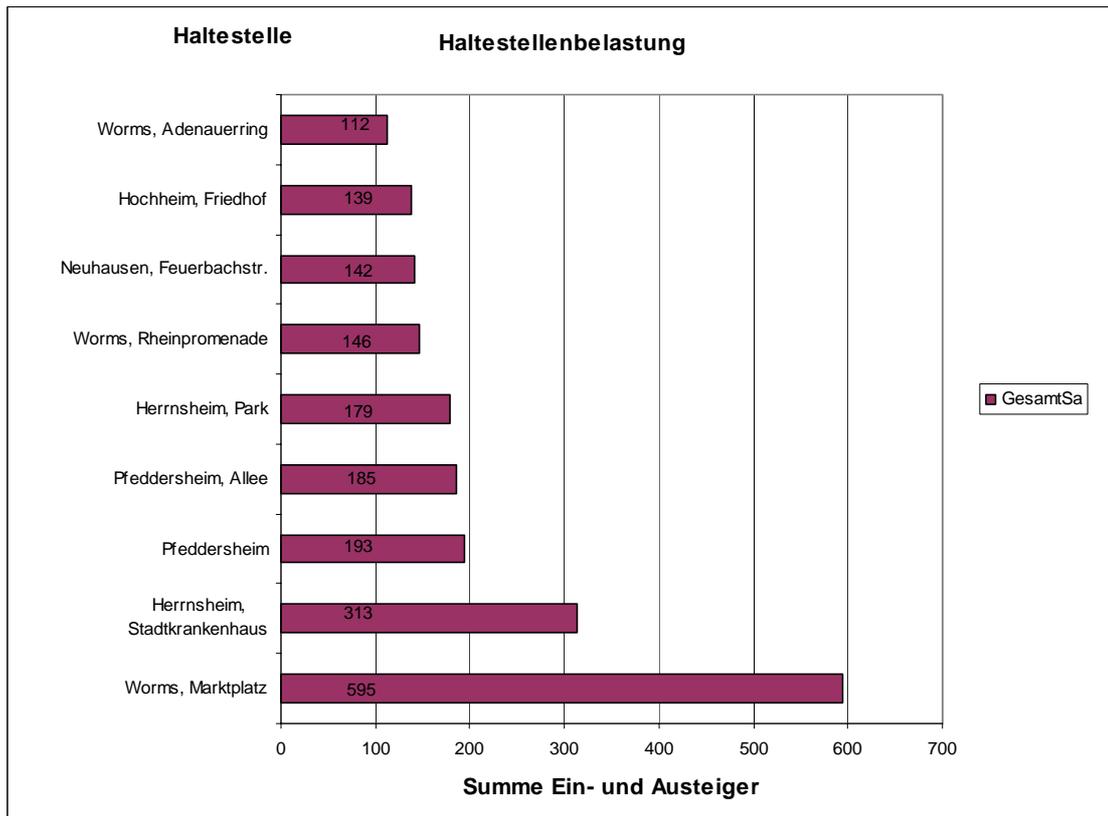


Tabelle 26 Haltestellenbelastung an Samstagen

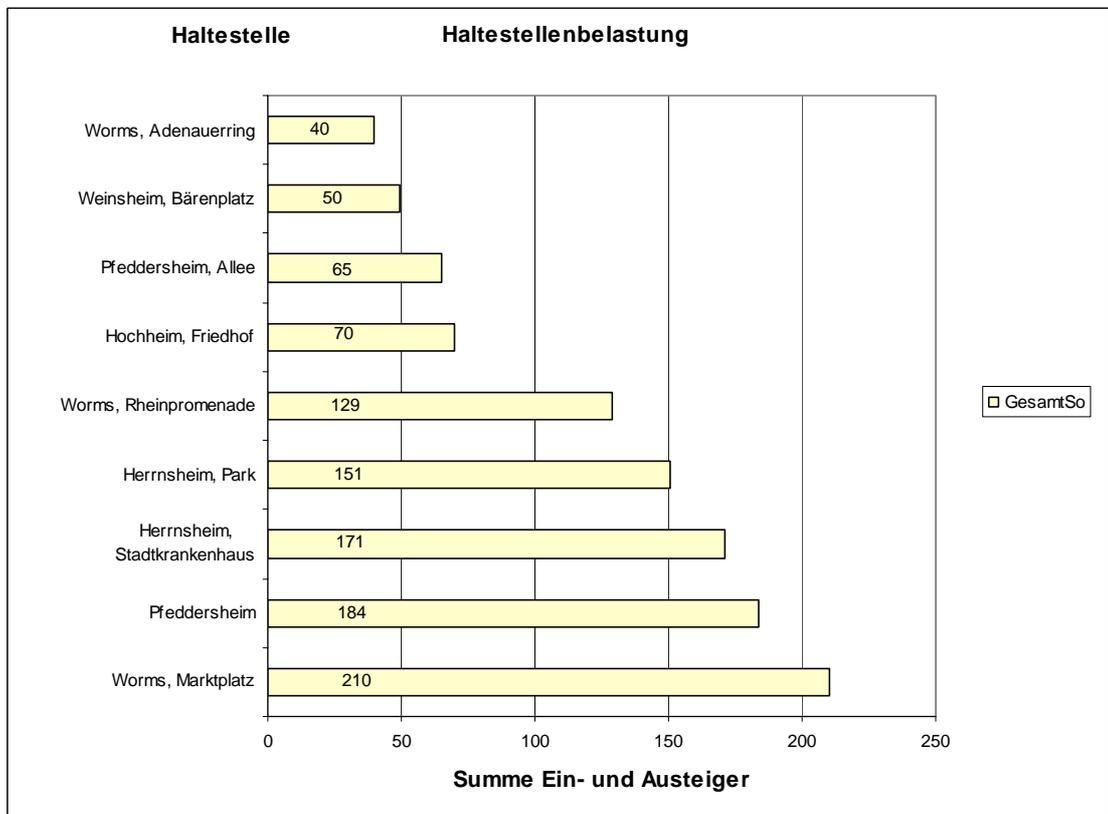


Tabelle 27 Haltestellenbelastung an Sonntagen

III.4.2 Verkehrsnachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2008

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde ein Netzmodell mit den Verkehrssystemen SPNV und ÖPNV erstellt. Das Netzmodell dient der Umlegung der aktuellen Nachfrage und Bestimmung der zukünftigen Belastung im Streckennetz der genannten Verkehrssysteme.

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem VISUM-ÖV durch die PTV AG. Die Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Streckenbelastungen beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag).

Die Modell-Prognose für die Verkehrsnachfrage 2008 ergibt einen Zuwachs von +0,2 % im ÖPNV und +7,2 % im SPNV.

III.4.3 Gesamtverkehrsplan Worms

Der Gesamtverkehrsplan⁸ der Stadt Worms wurde 2003 fortgeschrieben. Er beinhaltet u.a. die Darstellung der Gesamtverkehrsnachfrage innerhalb der Stadt Worms.

Die stärksten Verkehrsbeziehungen im Kfz-Verkehr sind zur Innenstadt orientiert. Betrachtet man die MIV- und ÖV-Fahrten, so ergibt sich ein Modal-Split-Wert für den ÖPNV von 12 %. Festzustellen ist eine deutliche Zunahme des Fahrradverkehrs um 88 % innerhalb der letzten 20 Jahre sowie eine Zunahme des Kfz-Verkehrs um 13 %. Der Anteil der ÖV-Nutzung hat dagegen um 26 % abgenommen. Für die kommenden Jahre wird aufgrund des hohen Anteils an Führerscheinbesitzern, der sich in die höheren Altersgruppen überträgt, mit einer weiteren Zunahme der Kfz-Mobilität gerechnet.

Betrachtet man die Verteilung des Kfz-Binnenverkehrs innerhalb der Stadt Worms, erkennt man eine starke Orientierung der Kfz-Verkehre aus den Stadtteilen in die Wormser Innenstadt, insbesondere auf den Relationen Kernstadt-West-Innenstadt, Kernstadt-Süd-Innenstadt, Kernstadt-Nord-Innenstadt und Neuhausen-Innenstadt. Darüber hinaus sind starke Kfz-Verkehrsströme, die nicht auf die Innenstadt gerichtet sind, auf folgenden Relationen festzustellen: Neuhausen-Kernstadt-Nord und zwischen Herrnsheim, Hochheim, Pfiffligheim, Neuhausen und der westlichen Kernstadt.

Auf den Relationen Neuhausen-Kernstadt-Nord (1318 Kfz/24h), Neuhausen-Kernstadt-West (665 Kfz/24h) sowie zwischen Herrnsheim und der nördlichen Kernstadt (556 Kfz/24h) ist zur Erreichung mit dem ÖPNV ein Umsteigevorgang am Hauptbahnhof erforderlich. Die Umsteigezeiten liegen im Durchschnitt bei 9 Minuten. Zwischen Herrnsheim und Neuhausen (545 Kfz/24h) besteht eine ÖPNV-Verbindung über die Linie 403, die allerdings nur den westlichen Ortsrand von Neuhausen erschließt (Bildungszentrum).

Starke Radverkehrsströme sind auf den Relationen Kernstadt-West-Innenstadt (862 Fahrten/24h), Kernstadt-Nord-Innenstadt (673 Fahrten/24h), Neuhausen-Hochheim (670 Fahrten/24h) und zwischen Hochheim und der westlichen Kernstadt (502 Fahrten/24h) zu verzeichnen.

Festzustellen ist, dass sich die größten Verkehrsströme im Kfz-Verkehr auf die Innenstadt richten. Diese kann alternativ aus allen Stadtteilen mit dem ÖPNV umsteigefrei erreicht werden. Der Hauptbahnhof ist der Hauptverknüpfungspunkt aller Stadtbus- und Regionalbuslinien. Hier sind Umsteigebeziehungen auf andere Linien (z.B. die Linie 408 zum Stadtkrankenhaus) fahrplanmäßig vorgesehen. Neben dem Kfz-Verkehr und dem ÖV übernimmt der Radverkehr eine wichtige Rolle im täglichen Gesamtverkehrsaufkommen.

⁸ Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003; Modus Consult Ulm GmbH – Juli 2003.

III.5 Investitionen

III.5.1 Investitionen der Verkehrsunternehmen

Von Seiten der Verkehrsunternehmen liegen keine konkreten Planungen hinsichtlich zukünftiger Investitionen vor. Generell gilt aber, dass bei Neuanschaffung von Fahrzeugen, nur noch Niederflurfahrzeuge angeschafft werden sollen.

III.5.2 Investitionen der Stadt Worms

Die Stadt Worms plant den weiteren Ausbau und die Umrüstung der Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung.

Die ersten LSA-Anlagen wurden bereits 1994 umgerüstet. Folgende Anlagen sind bereits mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet:

Knoten	Bemerkungen
Petersstraße/Römerstraße	1999 auf ÖPNV umgerüstet
Marktplatz/Stephansgasse	1999 auf ÖPNV umgerüstet
Lutherring/Kriemhildenstraße	1999 auf ÖPNV umgerüstet
Andreasstraße/Neumarkt	2000 auf ÖPNV umgerüstet
Kyffhäuserstraße	2001 neu gebaut mit ÖPNV-Bevorrechtigung
Gaustraße/Renzstraße	2001 auf ÖPNV umgerüstet
Gaustraße/Eckenbertstraße	1996 auf ÖPNV umgerüstet
Speyerer Straße/Gutleutstraße	2000 auf ÖPNV umgerüstet
Bebelstraße/Von-Steuben-Straße	2001 auf ÖPNV umgerüstet
Eckenbertstr./Von-Steuben-Straße	2001 auf ÖPNV umgerüstet
Höhenstraße (Schule)	1994 auf ÖPNV umgerüstet
B47/Nievergoldstraße	2003 neu gebaut mit ÖPNV-Bevorrechtigung
Adenauerring/Europahaus	wird 2003 noch auf ÖPNV umgerüstet
Schönauer Str./Valckenbergstraße	2000 auf ÖPNV umgerüstet
Willy-Brandt-Ring/Neusatz	2000 auf ÖPNV umgerüstet
Cornelius-Heyl-Str./Sophienplatz	2000 auf ÖPNV umgerüstet
Höhenstr./Dr.-Karl-Sonnensch.-Str.	1994 auf ÖPNV umgerüstet
Höhenstraße/Ev. Gemeindezentrum	1994 auf ÖPNV umgerüstet
Von-Steuben-Straße/BIZ	1994 auf ÖPNV umgerüstet
B9/Osthofener Straße	2001 neu gebaut mit ÖPNV-Bevorrechtigung
B9/Kirchstraße	2002 neu gebaut mit ÖPNV-Bevorrechtigung

Tabelle 28 Umrüstete LSA-Anlagen

Die folgenden Lichtsignalanlagen sollen nach Bewilligung von Zuschussanträgen umgerüstet werden:⁹

Knoten	Bemerkungen
Fiedr.-Ebert-Str./Windhorststraße	
Hochheimer Str./Westendschule	
Bahnhofstraße	
Binger Straße	
Landgrafenstraße	
Nievergoltstr./Diesterwegschule	
Horchheimer Straße/Speyerer Straße	
Kriemhildenstraße/Rathenaustraße	
Donnersbergstr./Nievergoltstraße	
Klosterstraße/Schönauer Straße	
Gaustraße/Grenzstraße	
Bebelstraße/Stralenbergstraße	
Ludwigstraße/Hagenstraße	
Horchheimer Straße/Benzstraße	
Friedrich-Ebert-Str./Karlsplatz	
Bebelstraße/Friedrich-Ebert-Straße	Umrüstung nach Sperrung Brunhildenbrücke
Mainzer Straße/Pfortenring	
B47/Alzeyer Str./Kirschgartenweg	Umrüstung nach Sperrung Brunhildenbrücke
Mainzer Straße/Bensheimer Straße	
B47/Georg-Löwel-Straße	
B47/Mozartstraße	
B9/K6/Rheingewannweg	
Alzeyer Straße/Töpferstraße	
Renzstraße/Goethestraße	
Kolpingstraße/Höhlchenstraße	
Postweg Kindergarten	
Höhenstraße/Richard-Knies-Straße	

Tabelle 29 Umzurüstende LSA-Anlagen

Im Zuge der Umbaumaßnahmen am Marktplatz soll eine dynamische Fahrgastinformationstafel am Marktplatz eingerichtet werden.

Die Haltestelle Cornelius-Heyl-Straße wird mit dem Kasseler Rundbord ausgebaut. Alle Haltestellen am neuen ZOB werden mit erhöhtem Bord und Leitmarkierungen versehen.

Des Weiteren ist der Ausbau der Haltestellen Kriemhildenstraße, Erenburgerstraße, Bebelstraße (alle in Verbindung mit dem Bau eines Kreisverkehrs) und Güterhallenstraße (in Verbindung mit dem Ausbau Verbindungsstraße zur Von-Steuben-Straße und Parkhaus) mit Rundbord geplant.

Ziel ist es, alle Haltestellen der Stadt Worms mit Rundbord und eventuell Leitmarkierung auszubauen. Die Planung dazu soll 2007, der Umbau soll 2009 erfolgen.

⁹ Quelle: Prioritätenliste LSA des Bauamts der Stadt Worms, Abteilung Verkehrswegebau.

III.5.3 Investitionen ZSPNV

Das Bahnhofsumfeld des Hauptbahnhofes Worms wird derzeit modernisiert (Parkhaus, Unterführung). Beim Hauptbahnhof sind Maßnahmen wie z.B. die Erhöhung der Bahnsteige sowie die Erneuerung der Bahnsteigdächer etc. vorgesehen. Die grundlegende Erneuerung des Haltepunkts Pfeddersheim soll 2004 erfolgen.

Die SPNV-Aufgabenträger im VRN planen die Erweiterung der S-Bahn RheinNeckar im Rahmen einer 2. Ausbaustufe auf den „Nord-Süd-Strecken“. Derzeit wird eine Standardisierte Bewertung für diese S-Bahn-Linien durchgeführt, deren Ergebnis als Entscheidungsgrundlage über eine Förderung von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Bahnsteigerhöhungen, behindertengerechte Zugänge) aus Bundesmitteln dient. Bei dieser Standardisierten Bewertung wird eine neue S-Bahn-Station im südlichen Stadtgebiet der Stadt Worms mit berücksichtigt.

III.6 Anforderungsprofil

In dem Anforderungsprofil definiert der Aufgabenträger Mindeststandards für die zukünftige ÖPNV-Struktur. Es dient als Grundlage für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebotes (Ist-Zustand) bzw. den Soll-Ist-Vergleich der wichtigsten Merkmale und stellt somit die Basis für die Entwicklung des ÖPNV-Konzepts und die Ableitung von Empfehlungen dar.

Dabei kann der Aufgabenträger den Soll-Zustand des ÖPNV nicht frei definieren, sondern muss die Rahmenvorgaben des VRN beachten. Dazu zählen die Vorgaben zur Gesamtverkehrsstruktur, zum regionalen Bahn- und Busnetz sowie zum Leistungsangebot. Durch die Definition von Qualitäts- und Angebotsstandards wird eine wesentliche Voraussetzung für den kommenden Wettbewerb im ÖPNV geschaffen. Eine neue Vorgabe erwächst dabei aus dem Gesetz zur Behindertengleichstellung vom Mai 2002 und der Neuregelung des PBefG. 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. Im Nahverkehrsplan sind hierzu Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Im Zusammenhang mit dem Behindertengleichstellungsgesetz wurde vom VRN bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine Befragung durchgeführt, die den Bestand und den Bedarf an behindertengerechten Anlagen und Verkehrsmitteln ermitteln sollte. Die Ergebnisse der Befragung und die Fragebögen sind im Anhang enthalten.

Das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans 1999-2003 wurde vom Aufgabenträger bestätigt und wird für den NVP 2004-2008 übernommen. Es dient somit als Messlatte für die Schwachstellenanalyse der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen vom definierten Standard auch einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten, unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte entschieden werden. Das Anforderungsprofil bezieht sich auf den schulfreien Werktag (Mo-Fr), die Angaben zur Wochenend- und Feiertagsbedienung werden separat erläutert.

III.6.1 Einteilung in Grund- und Ergänzungsnetz

Das ÖPNV-System besteht aus dem Grundnetz 1. und 2. Ordnung und dem Ergänzungsnetz.

Im ÖPNV-Grundnetz **1. Ordnung** soll das fahrplanmäßige Angebot nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) ab 8:30 Uhr mindestens im 60-Minuten-Takt vertaktet sein.

Auf dem Grundnetz **2. Ordnung** soll ein 60-Minuten-Takt angestrebt werden.

Im Unterschied zum Grundnetz 1. Ordnung kann hiervon aus wirtschaftlichen Gründen abgewichen werden.

Eine Strecke wird dem Grundnetz 1. oder 2. Ordnung zugeordnet, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- Entwicklungs- und Siedlungsachsen der Raumordnung, wenn die zu erwartende Nachfrage einen Grundtakt von mindestens 60 Minuten rechtfertigt,
- ggf. zusätzliche wesentliche, nachfragestarke Relationen sowie
- ggf. zusätzliche Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Auf dem Ergänzungsnetz soll die ÖPNV-Bedienung bedarfsgerecht erfolgen.

III.6.2 Zielvorgaben der Raumordnung und der Fachplanung

Als Rahmenvorgabe bildet das Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 1995 die gesetzliche Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Worms (Ebene der Landesplanung). Diese Vorgaben wurden für den ersten Nahverkehrsplan im Regionalen Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe von 1986 (Ebene der Regionalplanung) konkretisiert. Der Regionale Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe wurde zwischenzeitlich überarbeitet und liegt zur Genehmigung vor. Die nachfolgend aufgezählten Punkte stellen die im ROP Rheinhessen-Nahe und ROP Rheinpfalz getroffenen Aussagen hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Worms dar (sinngemäß zusammengefasst):

- Der ÖPNV soll auf ein regionales ÖPNV-Netz orientiert werden, in dem die Mittelzentren der Region - und damit auch die Stadt Worms - die wesentlichen Verknüpfungspunkte bilden. Er soll bedarfsgerecht erhalten bzw. ausgebaut werden.
- Der ÖPNV setzt sich zusammen aus dem Schienenverkehr, dem Busverkehr und verschiedenen Formen der flexiblen Bedienung, durch den insbesondere in dünn besiedelten Räumen und zu verkehrsschwachen Zeiten der ÖPNV ergänzt werden kann.
- Die Organisation des ÖPNV sollte durch regionale Verkehrs- und Tarifgemeinschaften erfolgen.
- Um die Attraktivität des ÖPNV erhöhen zu können, sind ein umfassendes Verkehrsangebot, eine schnelle Beförderung, eine häufige Fahrtenfolge, kurze Übergangszeiten, ein ausreichendes und bequemes Platzangebot, sowie gute Bedienungsstandards (möglichst im 1-Stunden-Takt oder besser) anzustreben.

III.6.3 Verkehrliche Mindestanforderungen des Aufgabenträgers

Unter Berücksichtigung der genannten Zielvorgaben legte die Stadt Worms die nachfolgend aufgeführten verkehrlichen Mindestanforderungen fest.

III.6.3.1 Erschließung von Siedlungsflächen

Alle Siedlungen ab 50 Einwohner sind an das ÖPNV-Netz am schulfreien Werktag (Mo - Fr) anzubinden. Bezüglich der Schülerbeförderungen können auch kleinere Siedlungseinheiten erschlossen werden. Die Siedlungsfläche wird dann als ausreichend erschlossen angesehen, wenn alle Einwohner innerhalb der folgenden Haltestelleneinzugsbereiche wohnen:

	Bahn	Bus
Stadtgebiet	1.000m	400m

Tabelle 30 Haltestelleneinzugsbereiche

III.6.3.2 Verbindung der Wohnorte und der Nachfrageziele

Auf den aufkommensstarken Verbindungen wird die Verbindungsqualität zwischen den Verkehrszellen, deren Grenzen sich aus den Grenzen der Stadtteile ableiten, ermittelt. Als Messgröße für den Verbindungsstandard wird das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV definiert: Ein Reisezeitverhältnis ÖV/MIV unter 1,5 gilt als gut, von 1,5 bis 2,0 als noch akzeptabel und von mehr als 2,0 als mangelhaft. Die Ermittlung der Reisezeitverhältnisse wird für die wichtigsten Verbindungen durchgeführt.

Das Stadtzentrum sollte von allen Stadtteilen aus innerhalb von 45 Minuten, von den umliegenden Mittelzentren außerhalb der Stadt in 60 Minuten mit maximal einem Umsteigevorgang zu erreichen sein.

Ermittelt wird die durchschnittliche Reisezeit nach dem folgenden Schema:

durchschnittl. Reisezeit	Zugangszeit	Wartezeit	Fahrzeit 1, 2	Umsteigezeit	Parksuchzeit	Abgangszeit
ÖPNV	5 Min.	4 Min.	x Min.	x Min.	-	5 Min.
MIV	3 Min.	-	x Min.	-	7 Min.	8 Min.

Tabelle 31 Schema zur Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit

Die Ermittlung und Darstellung der Reisezeitverhältnisse wurde bereits ausführlich im ersten Nahverkehrsplan behandelt. Sie wird in der Fortschreibung nicht mehr aufgeführt.

III.6.3.3 Gewährleistung eines angem. Bedienungsstandards an schulfreien Werktagen und am Wochenende

Werktags ist die Bedienung durch den ÖPNV zwischen 5:00 und 23:00 Uhr sicherzustellen. Um eine Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung erreichen zu können, sind für die innenstadtnahen Stadtteile Taktfahrpläne nach dem in der folgenden Tabelle 3 vorgegebenen Schema einzurichten:

Hauptverkehrszeiten	30-Minuten-Takt
Normalverkehrszeiten	60-Minuten-Takt

Tabelle 32 Taktvorgaben für die ÖPNV-Bedienung in der Stadt Worms

Morgens vor Beginn der HVZ kann die Bedienung bedarfsorientiert erfolgen. Auf stark belasteten Verkehrsachsen ist in der HVZ eine Verdichtung der Fahrtenhäufigkeit möglich, so dass sich 15-Minuten-Takte ergeben können. In Ausnahmefällen, z.B. bei der Andienung wichtiger Institutionen (Krankenhäuser oder große Arbeitgeber) kann von den vorgegebenen Bedienungs- und Taktzeiten abgewichen werden.

Für die eingemeindeten Stadtteile der Stadt Worms gilt das Mindestfahrplanangebot als erfüllt, wenn mindestens die folgenden Fahrtenhäufigkeiten pro schulfreiem Werktag in der Stadt Worms angeboten werden:

Siedlungseinheiten	Mindestanzahl Fahrtenpaare pro schulfreiem Werktag
ab 50 Einwohner	2 - 3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle 33 Mindestfahrplanangebot für die Stadt Worms

Im Sinne eines angemessenen Bedienungsstandards sollen alle wichtigen Ziele möglichst direkt oder mit max. 1 x umsteigen erreichbar sein. zu den wichtigen Zielen zählen u.a.:

- Stadtkern,
- Bahnhof,
- Krankenhäuser,
- Schulen,
- große Arbeitgeber und
- große Freizeiteinrichtungen.

III.6.3.4 Bedienung am Wochenende

Für das Wochenende werden Mindestbedienungsstandards definiert, die sich an der heutigen Bedienung der innenstadtnahen Wormser Stadtteile orientieren. Die folgenden Mindestanforderungen sollen für alle Stadtteile gelten (die natürlich auch übertroffen werden können): Es soll am Samstag eine durchgängige Bedienung von 6:00 Uhr (morgens) bis 1:00 Uhr (nachts) gewährleistet sein. Zwischen 6:00 und 19:00 Uhr samstags und 8:00 und 19:00 Uhr sonntags sollen Busse im Taktverkehr zum Einsatz kommen. Außerhalb dieser Zeiten kann die Bedienung auch durch Ruftaxis übernommen werden.

III.6.4 Vernetzung der Verkehrsträger

III.6.4.1 Verknüpfungspunkte

Zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV ist eine gute zeitliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander von wesentlicher Bedeutung. So bestehen bei der Verwirklichung integraler Taktfahrpläne (Rheinland-Pfalz-Takt) an definierten Knotenpunkten kurze Umsteigezeiten von jeder bzw. in jede Richtung.

Der Aufgabenträger legt in seinem Bereich Verknüpfungspunkte fest, an denen die Fahrpläne und Taktfolgen der zu verknüpfenden Verkehrsmittel so aufeinander abgestimmt sind, dass zwischen Bus und Bahn ein Anschluss innerhalb einer Übergangszeit von 5 - 10 Minuten und zwischen Bus und Bus innerhalb einer Übergangszeit von 3 - 5 Minuten gewährleistet ist. Dabei sollen sich die Fahrpläne an den nachfragestärksten Relationen ausrichten. Durch entsprechende Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV und SPNV ist das Umsteigen auch bei Verspätungen zu gewährleisten.

Zur Sicherung des Übergangs zwischen dem MIV und dem ÖPNV bzw. SPNV sollen an wichtigen Haltepunkten der Schiene P+R-Anlagen errichtet werden. B+R-Anlagen sind an allen Schienenhaltepunkten sowie möglichst an Haltestellen mit größerem Schülerverkehrsaufkommen einzurichten.

III.6.4.2 Tarife

Um eine möglichst optimale Vernetzung der Verkehrsträger gewährleisten zu können, sind Tarifprobleme und Unverträglichkeiten zwischen den verschiedenen Anbietern zu beseitigen. Für wesentliche Nachfragerelationen, die zum Teil außerhalb des VRN-Verbundgebietes liegen, ist ein Tarifverbund bzw. die Schaffung eines Übergangstarifes anzustreben. Die Fahrplangestaltung und Fahrgastinformation sowohl vor als auch während der Fahrt soll durch alle Anbieter einheitlich gestaltet werden.

III.6.4.3 Parallelbedienung

Parallelverbindungen von Bus und Bahn sind zu vermeiden, wenn beide die gleichen Funktionen hinsichtlich der Erschließung und Verbindung erfüllen.

III.6.4.4 Taktfolge

Die Fahrpläne der zu verknüpfenden Verkehrsmittel sind so aufeinander abzustimmen, dass nicht verträgliche Taktfolgen vermieden werden.

III.6.4.5 Haltestellenausstattung

Bahnhöfe und Haltestellen 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 und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität und ein hohes (subjektives) Sicherheitsgefühl vermitteln.

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 des ÖPNV zugute.

Auf der Grundlage dieser Anforderungen wird eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen. Die Ausstattungskategorien werden dabei nach den Verkehrsmitteln unterschieden:

- Bei Bahnhöfen werden 2 Standards formuliert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn-/S-Bahn-Halte sollen dabei als Grundausrüstung einen Standard erhalten, der den Aspekten Aufenthalt, Information sowie Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei RE-Halten wird dieser aufgrund der höheren Bedeutung erweitert (z.B. um Gepäckschließfächer, geschl. Warteraum etc.).
- Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gewählt. Für die Ein- und Ausstiegshaltestelle soll eine Grundausrüstung vorgesehen werden. Erfüllt die Haltestelle eine wesentliche Verknüpfungsfunktion, ist der Standard anzuheben. Bei sehr geringer Bedeutung der Haltestelle kann im Gegenzug eine Ausstattung auf minimalem Standard erfolgen.

Bei Verknüpfungspunkten sind die Haltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das in der jeweils höchsten Kategorie auszustatten ist.

Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes notwendig.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Ausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten:

Merkmal/Haltestellenbezeichnung	Bahn		Bus		
	Regional-Bahn/ S-Bahn-Halt	RE-Halt	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen*
Aufenthalt					
Mülleimer, Ascher	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X			
Informationen					
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, etc.	X	X			
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			
Uhr	X	X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	E	X	X
Tarifinformationen	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			E
Sicherheit					
Beleuchtung	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X			X
Videoüberwachung	E	E			
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm)	55/76	55/76			18***
Service					
Telefonzellen-/hauben	X	X			X
Briefkasten	E	X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E
Wickelraum		E			
Gepäckschließfächer		X			
Fahrscheinverkauf					
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X			
Fahrausweisautomat	X	X			E
Verknüpfung					
Abstellanlage Pkw (Park&Ride) *	X	X			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike&Ride) **	X	X			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E			
Versorgung					
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			

Legende:

X = Bestandteil des Standards
E = im Einzelfall zu prüfen
55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm

Bemerkungen:

° Verknüpfungen Bus/Bus
* bei P-R-Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten
** B-R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bügelausführung herzustellen
*** bei Erfordernissen ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich
Es ist auf eine behindertengerechte bauliche Gestaltung zu achten (u.a. taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.

Tabelle 34 Ausstattungsstandards für Haltestellen

An Schulzentren sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit besondere Anforderungen an die Haltestellen zu stellen. Es sind z.B. Querungshilfen anzulegen, sichere Wartemöglichkeiten zu schaffen sowie Überholverbote für Pkw vorzusehen.

Durch kurze Wege an den Verknüpfungspunkten und die Schaffung niveaugleicher Ein- und Umstiegsmöglichkeiten können vor allem für Mobilitätsbehinderte die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV erhöht werden.

III.7 Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen

Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichen Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen gehören 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.

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2002 (BGG) befasst sich auch mit den Möglichkeiten mobilitätseingeschränkter Personen den ÖPNV zu nutzen.

Mit dem BGG wurde auch das 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)

In § 12 Abs. 1 Nr. 1 des PBefG wurde der Punkt c) mit folgendem Inhalt angefügt: "Der Antrag auf Genehmigung soll enthalten 1. in allen Fällen ... c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3 Satz 3)."

Um den Interessen der zeitweise oder ständig mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen gerecht zu werden, sind stark frequentierte Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere, vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegte Haltestellen behindertengerecht auszubauen. Insbesondere bei den Bahnhöfen werden ein behindertengerechter Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen gefordert.

Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsanforderungen von Frauen sind ebenfalls zu berücksichtigen. dazu zählen z.B. Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeuge. Als weitere Anforderungen aus Sicht der unterschiedlichen Nutzergruppen sind zu benennen:

- Verkehrsräume
 - Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen (Öffentlichkeit und soziale Kontrolle); gute Erreichbarkeit der Haltestellen durch sichere Fahrbahnquerung ggf. mit Fahrbahnsteiler oder Signalanlage,
 - direkte oberirdische Wegführung, gute Orientierung, übersichtliche Gestaltung der Anlagen und ausreichende Beleuchtung, kurze Umstiegewege, möglichst barrierefrei (Rampen und/oder Aufzüge) und ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte.

- **Verkehrsanlagen**
 - Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan (Beschilderung in Augenhöhe) an sozial kontrollierten Orten und Fahrkartenautomaten in einer Greifhöhe von 85 cm,
 - bei Bedarf Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahnsteige mit Leitlinien, niveaugleiche Plattenbeläge (2 - 3 cm) und Plattenbelagwechsel z. B. am Fahrbahnrand und vor Treppenstufen.
- **Bedienung**
 - Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen (z. B. Einkaufszentren, Altenheimen, Krankenhäuser) mit dem ÖPNV,
 - Bedienungsstandards auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf die Bedürfnisse der Bevölkerung (z. B. der teilzeitarbeitenden Mütter) ausrichten und ggf. flexible Bedienungsformen einrichten,
 - bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel auf die längeren Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Rücksicht nehmen.

III.8 Anforderungen an Fahrzeuge

Fahrzeuge sollen sich grundsätzlich in einem guten und damit fahrgastfreundlichen Zustand (sauber und bequem) befinden.

Für Linien, auf denen verstärkt mit Mobilitätsbehinderten in Rollstühlen oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen verstärkt auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten.¹⁰ Dazu zählen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einstiegshilfen und Mehrzweckflächen, nach Möglichkeit die Rollstuhlkennzeichnung im Fahrplan, Haltegriffe im Fahrzeug und Rufkontakt zum Fahrpersonal. Diesen Anforderungen sollte insbesondere bei den Stadtverkehrslinien, den Linien im Grundnetz sowie bei Bedarf im Ergänzungsnetz Rechnung getragen werden.

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

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

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel sowie Linienverlauf (außen vorne und seitlich am Fahrzeug sowie im Fahrzeug),
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen sowie
- Einsatz optischer und/oder akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage).

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert mindestens:

- möglichst niveaugleiche Einstiege,
- Mindestens eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten und
- Mehrzweckflächen gegenüber mindestens einer Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten.

¹⁰ vgl.: Abfrage bei den VU und Stadt Worms.

III.9 Anforderungen an die Fahrgastinformation

Fahrplaninformationen müssen einfach und verständlich, besonders die Fahrpläne und Linienführungen müssen begreifbar sein. Das Layout sowie die Liniennummern, Farben und Signets sollten im VRN-Raum möglichst einheitlich verwendet werden.

III.10 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 motorisierten Individualverkehrs (MIV) darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, 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. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

III.11 Service, Sicherheit, Sauberkeit

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 hierfür sind weitere Schulungen des Fahrpersonals und das Bestreben, im Zweifelsfall kulante Entscheidungen zugunsten der Fahrgäste treffen zu können.

Zu einem akzeptablen Service gehören auch ansprechbares Personal und nach Möglichkeit personalbesetzte Fahrkartenverkaufstellen 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 kann der Fahrkartenverkauf 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 Sicherheit und Sauberkeit

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, insbesondere des subjektiven Sicherheitsempfindens, zu ergreifen.

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

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.

III.12 Umweltschutz

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation und den Klimaschutz der Allgemeinheit und entspricht den Vorgaben der Europäischen Union.

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs führt zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung.

Zur Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung durch den ÖPNV ist bei Fahrzeugneubeschaffungen die Einhaltung der in

Tabelle 35 genannten Grenzwerte für Schadstoffemission erforderlich. Die Werte orientieren sich an Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union. Sie entsprechen für Stickoxide und Partikel dem EEV-Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

Schadstoffe	EEV-Standard	Europäische Grenzwertstufen		
		EURO 3 ab 2001	EURO 4 ab 2005	EURO 5 ab 2008
Stickoxide	2	5,0	3,5	2,0
Partikel	0,02	0,10	0,03	0,03

Tabelle 35 Schadstoffemissionswerte [g/kWh]

Kriterien zur Beschaffung lärmarmen Busse sind in der Europäischen Richtlinie 92/97 EWG festgelegt. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass diese Werte deutlich unterschritten werden können. Neu beschaffte Omnibusse sollten deshalb die in der Tabelle 36 aufgeführten Richtwerte einhalten.

	Emissionsgrenzwert nach Richtlinie 92/97	EWG-Richtwert
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 75 bis 150 kW	78 dB(A)	75 dB(A)
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 150 kW und mehr	80 dB(A)	78 dB(A)

Tabelle 36 Fahrzeuggeräuschwerte

Für Druckluftgeräusche sollte ein Richtwert von 70 dB(A) eingehalten werden. Mit dem Ziel der Senkung des CO₂-Ausstoßes sind die Fahrer der Verkehrsunternehmen hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise zu schulen.

III.13 Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems: Schwachstellenanalyse

Da es sich um die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplans handelt, bezieht sich die Schwachstellenanalyse auf Bereiche, in denen sich Änderungen in der Raumordnung, in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art ergeben haben.

Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits umfangreiche Grundlagenarbeit geleistet, auf die zurückgegriffen werden kann. Bereiche in denen sich keine Änderungen ergeben haben oder bis zum Zielhorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans im Jahr 2008 ergeben, sind durch die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans und durch die Bilanzierung des Maßnahmenkonzepts von 1999-2003 abgedeckt.

Maßnahmen die während der Geltungsdauer noch nicht umgesetzt werden konnten werden im ÖPNV-Konzept Teil II fortgeschrieben. In der Schwachstellenanalyse werden die Mängel, die im ersten NVP genannt wurden, nicht mehr aufgeführt – sondern es wird an dieser Stelle auf den alten NVP und das ÖPNV-Konzept in Kapitel II verwiesen.

In der Raumordnung für die Stadt Worms haben sich keine Änderungen ergeben. In der Schwachstellenanalyse wird auf die relevanten Veränderungen in der Siedlungsstruktur eingegangen. Durch die Ausweisung von neuen Flächen für Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete ergeben sich neue Bereiche, in denen durch Einwohnerzuwächse und/oder die Entstehung neuer Arbeitsplätze Kundenpotenziale für den ÖPNV gewonnen werden können. Hierzu wurden alle neuen Flächenausweisungen bei der Stadt Worms abgefragt und im Rahmen der Schwachstellenanalyse anhand der Forderungen aus dem Anforderungsprofil bewertet.

Insgesamt sollen in der Innenstadt von Worms und den einzelnen Stadtteilen rund 50,5 ha an Wohnbauflächen ausgewiesen werden (s. Tabelle 10 Kapitel III).

In der Innenstadt-Nord wird zudem ein 7,2 ha großes Gewerbe-/Mischgebiet (Prinz-Carl-Anlage) geplant. Es wird von etwa 300 bis 350 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen. Bei dem Gebiet handelt es sich um eine Konversionsfläche. Eventuell soll hier eine Stadthalle gebaut werden. Nähere Informationen hierzu sind derzeit nicht bekannt.

Im Folgenden werden für die einzelnen Siedlungserweiterungen die Schwachstellen aufgezeigt, die ein Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem Anforderungsprofil für die jeweilige neu entstehende Siedlungseinheit ergeben hat.

Wohngebiete

▪ **Innenstadt / Worms-West: Ehemalige Apostelbrauerei und Liebenauer Feld**

Die neuen Wohngebiete **Apostelbrauerei** (ca. 120 EW) und **Liebenauer Feld** (ca. 1200 EW) liegen westlich der Innenstadt und des Hauptbahnhofes.

Die Fläche Ehemalige Apostelbrauerei liegt im 200 m-Einzugsbereich der Haltestelle Sebastian-Münster-Straße. Die Haltestelle wird im Tagesverkehr (Mo-Fr) von der Linie 401 und im Abendverkehr - allerdings nur in Richtung Hauptbahnhof - von der Spätbuslinie 415 bedient. Am Wochenende bedient die Linie 405 die Haltestelle. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt je nach Linie zwischen sieben und elf Minuten.

Das Fahrtenangebot wurde tabellarisch aufbereitet und ist in der nachfolgenden Tabelle wiedergegeben.

Es lassen sich auf der Grundlage des Anforderungsprofils folgende Mängel feststellen: Im Abendnetz werden auf der Linie 415 aufgrund des in Rückrichtung gefahrenen anderen Linienweges keine Fahrten vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Sebastian-Münster-Straße angeboten.

Am Wochenende endet der Linienverkehr der Linie 405 bereits um 20.00 Uhr

Haltestelle: Sebastian-Münster-Str.						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
401	Wo Hbf-Marktplatz-Alzeyer Str.-Pfiffligheim	6.00-20.00	28/28	s. Linie 405	s. Linie 405	30'
405	Wo Hbf- Karlsplatz-Leiselheim-Pfeddersheim	5.15	2/1	6.00-20.00	8.45-20.00	30/60
415	Fahrten nur Ri. Hbf Worms	20.50-22.50	3	20.50-23.50 Uhr	20.50-23.50	60
437	Fahrt Ri. Pfeddersheim	6.30	1			

Die 7 ha große Fläche **Liebenauer Feld** liegt im direkten Einzugsbereich der Haltestelle Von-Steuben-Straße. Etwa ein Drittel der Fläche liegt ebenfalls im Einzugsbereich der Haltestellen Thomasstraße (Linie 403, 434, 435), Erenburgerstraße (405, 408, 413, 415) und Karlsplatz (405, 408, 413, 415, 434).

Die Haltestelle Von-Steuben-Straße wird von den Linien 403, 434 und 435 bedient.

Es lassen sich auf der Grundlage des Anforderungsprofils folgende Mängel feststellen: Die Haltestelle Von-Steuben-Straße, die die gesamte Baufläche Liebenauer Feld erschließt, wird werktags nur bis 20.30 Uhr bedient. Eine Bedienung im Abendnetz fehlt sowohl werktags wie auch am Wochenende. Hier endet die Bedienung gegen 19.30 Uhr. Sonntags beginnen die Fahrten erst gegen 9.30 Uhr.

In Überlagerung mit der Bedienung der anderen Haltestellen, die den südlichen Teil des Baugebiets zusätzlich erschließen, gelten diese Mängel nur noch für den nördlichen

Teilbereich der Siedlungsfläche und für die Bedienung an Sonntagen in der Frühverkehrszeit.

Haltestelle: Von-Steuben-Straße / Thomasstraße						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
403	Wo Hbf-Neuhausen-Hochheim/Friedhof-Herrnsheim	6.30-20.00	19	8.00-19.30	9.30-19.30	30/60 - 120 (So)
434	Wo Hbf-Abenheim-Westhofen-Osthofen-(Bechtheim)	5.00-20.30	23/23	6.00-18.30	3 Fahrten	teilweise vertaktet Regio-Bus
435	Wo Hbf-Osthofen-Gau-Odernheim-Alzey	6.00-19.00	12/11	6.00-18.30	2/3 Fahrten	teilweise vertaktet 30/60/120

Haltestelle: Erenburgerstraße / Karlsplatz						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
405	Wo Hbf-Karlsplatz-Leiselheim-Pfeddersheim	6.00-19.30	27/27			30
408	Wo Hbf-Karlsplatz-Hochheim-Stadt Krankenhaus	5.30-20.00	30/31	6.30-20.00	8.45-20.00	30/60 (So)
413	nur in Richtung Hauptbahnhof	20.30-22.30	3	20.30-23.30	20.30-23.30	60
415	nur aus Richtung Hauptbahnhof	20.30-22.30	3	20.30-23.30	20.30-23.30	60

Grundsätzlich ist eine Erschließung der neuen Wohngebiete gegeben. Die Wohngebiete liegen in fußläufiger Erreichbarkeit des Bahnhofs.

▪ **Abenheim West: Ortseingang**

Das neue Wohngebiet (ca. 145 EW) entsteht am östlichen Ortseingang, südlich der K18. Das Wohngebiet liegt etwa zur Hälfte im Einzugsbereich der Haltestelle Tankstelle (434,4903, 4943).

Für den Ortsteil Abenheim wurden bezüglich der Bedienungszeiträume im ersten Nahverkehrsplan Mängel festgestellt. In den Abendzeiträumen und am Wochenende bestehen teilweise noch Mängel. Das Ruftaxi-Angebot setzt erst gegen 23 Uhr ein, während die Bedienung der Buslinie 434 gegen 20.30 Uhr eingestellt wird. An Sonntagen finden nur vereinzelte Fahrten statt. Die Bedienungszeiten an Sonntagen sind nicht ausreichend. Der Bedarf an weiteren Ruftaxi-Verbindungen wäre zu prüfen.

Haltestelle: Tankstelle						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
434	Wo Hbf-Abenheim-Westhofen-Osthofen-(Bechtheim)	5.00-20.30	23/23	6.00-18.30	3 Fahrten	teilweise vertaktet Regio-Bus
4903	Worms Marktplatz-Leiselheim-Abenheim-Mörstadt-Dalsheim	23.00-24.00	2	19.00-24.00	19.30-24.00	60
4943	Worms-Westhofen-Monzerheim-Heßloch-Frettenheim	23.00-1.00 (Fr/Sa 1Fahrt zus. 2.45 Uhr)/ Rückrichtung nur 1 Fahrt 0.30 Uhr	2(3)/1	23.00-2.30	10.00-0.30	120 / So kein Takt

▪ **Heppenheim: Kolbenmühle**

Das Neubaugebiet Kolbenmühle (ca. 240 EW) liegt am westlichen Ortsrand von Heppenheim. Das Gebiet liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Offsteiner Straße, die von der Buslinie 451 und dem Ruftaxi 4901 bedient wird.

Folgende Mängel wurden festgestellt:

Die Bedienungszeiten an Sonntagen entsprechen nicht dem Anforderungsprofil, die Fahrten ab der Haltestelle Offsteiner Straße beginnen erst gegen 13.00 Uhr. Die Haltestelle Waage liegt in etwa 600 m Entfernung. Diese wird zusätzlich von der Linie 404 bedient, die eine ausreichende Verbindungsmöglichkeit nach Worms darstellt.

Haltestelle: Offsteiner Straße						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
451	Wo Hbf-Heppenheim- Offstein-Obrigheim- Grünstadt	5.00-21.00	19/16	7.00-20.00	13.00-19.30	60
4901	Worms-Offstein- Monsheim-Wachenheim- Mölsheim	21.15-2.00	4/3	19.45-2.00	21.30-1.30	60 - 120

▪ **Herrnsheim: Herrnsheimer Höhe**

Das Neubaugebiet Herrnsheimer Höhe (ca. 290 EW) liegt am westlichen Stadtrand von Herrnsheim. Das Gebiet liegt im Einzugsbereich der Haltestellen Stadtkrankenhaus und R.-Kries-Straße. Beide Haltestellen werden durch die Linien 408 und 413 bedient.

Als Mängel konnten festgestellt werden:

Die Bedienung in den Abendstunden und am Wochenende endet bereits um 23.30 Uhr.

Haltestelle: Stadtkrankenhaus / R.-Kries-Straße						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
408	Wo Hbf-Karlsplatz- Herrnsheim- Stadtkrankenhaus	5.30-20.00	30/31	6.00-20.00	8.30-19.30	30/60
413	Herrnsheim- Stadtkrankenhaus-Wo Hbf	20.30-22.30	3	20.30-23.30	20.30-23.30	60

▪ **Leiselheim: An der oberen Winzerstraße**

Das Neubaugebiet (ca. 220 EW) liegt am nordöstlichen Stadtrand von Leiselheim. Die Fläche liegt im 400 m-Einzugsbereich der Haltestelle Gerhart-Hauptmann-Straße, die von den Linien 405 und 415 bedient wird.

Als Mängel konnten festgestellt werden:

Die Bedienung in den Abendstunden am Wochenende endet bereits um 23.30 Uhr.

An Sonntagen beginnt die Bedienung gegen 8.30 Uhr. Die Haltestelle Dr.-Illert-Str. wird zusätzlich vom Ruftaxi 4903 mit je einer Fahrt gegen 1.00 Uhr nachts bedient. Sie liegt im 600 m-Einzugsbereich.

Haltestelle: Offsteiner Straße						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
405	Wo Hbf-Karlsplatz- Leiselheim- Pfeddersheim	6.00-19.30	27/27	6.00-19.30	8.30-19.30	30/60
415	Wo Hbf-Leiselheim- Pffligheim- Pfeddersheim	20.30-22.30	3/3	20.30-23.30	20.30-23.30	60

▪ **Pfeddersheim: südlich Friedrich-Händel-Straße**

Der 1. Bauabschnitt (ca. 360 EW) des Gebietes entsteht am südlichen Stadtrand von Pfeddersheim. Das Gebiet liegt im Einzugsbereich der Haltestellen Friedrich-Händel-Straße, Von-Gluck-Straße und Bolander Straße und in etwa 550 m Entfernung zum Bahnhof Pfeddersheim (R44). Die Bushaltestellen werden bis zum Fahrplanwechsel 12/03 von der Linie 437 bedient. Ab Fahrplanwechsel übernimmt die Linie 405 auch die Erschließung des südlichen Teils von Pfeddersheim über die dann neben der Bahnlinie R44 eine Direktverbindung nach Worms besteht.

Als Mängel konnten festgestellt werden:

Nach 20 Uhr wird nur der nördliche Stadtteil von der Spätbuslinie 415 und dem Ruftaxi 4903 bedient.

Haltestelle: Fr.-Händel-Str. / Von-Gluck-Str. / Bolander Straße						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
437 (bis FP-Wechsel 12/03)	Pfeddersheim Bf-Neubaugebiet-Industriegebiet	9.00-18.00	10/10			60
Haltestelle: Heppenheimer Weg / Zur Steig als Ersatz für die Haltestellen der Linie 437						
405		5.00-19.45	30/29	6.00-19.45	8.45-19.45	30/60
R44	Bingen-Alzey-Monsheim-Worms	5.00-21.00	33 (Ri. Worms) / jede 2. Fahrt Richtung Bingen	7.00-21.00	8.00-21.00	30/60

▪ **Weinsheim: Am Burgweg**

Das Gebiet (ca. 135 EW) liegt am südöstlichen Stadtrand von Weinsheim.

Das Siedlungsgebiet liegt im Einzugsbereich der Haltestellen Friedhof, Am Fischerkreuz, Kreuz und zum Teil im Einzugsbereich der Haltestellen Zollhaus und Bärenplatz.

Als Mängel konnten festgestellt werden:

Die Bedienung an Werktagen entspricht den Forderungen des Anforderungsprofils.

An Samstagen finden zwischen 17.30 Uhr und 20.45 Uhr keine Fahrten statt.

Haltestelle: Friedhof / Am Fischerkreuz / Kreuz / Zollhaus / Bärenplatz						
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt
402	Weinsheim-Zollhaus-Vorstadt-Marktplatz-Wo Hbf	5.00-20.00	30/30	6.00-17.30	8.30-19.30	30/60
414	Wiesoppenheim-Weinsheim-Marktplatz-Hbf	20.45-22.45	3	20.45-23.45	20.45-23.45	60

Zusammenfassung

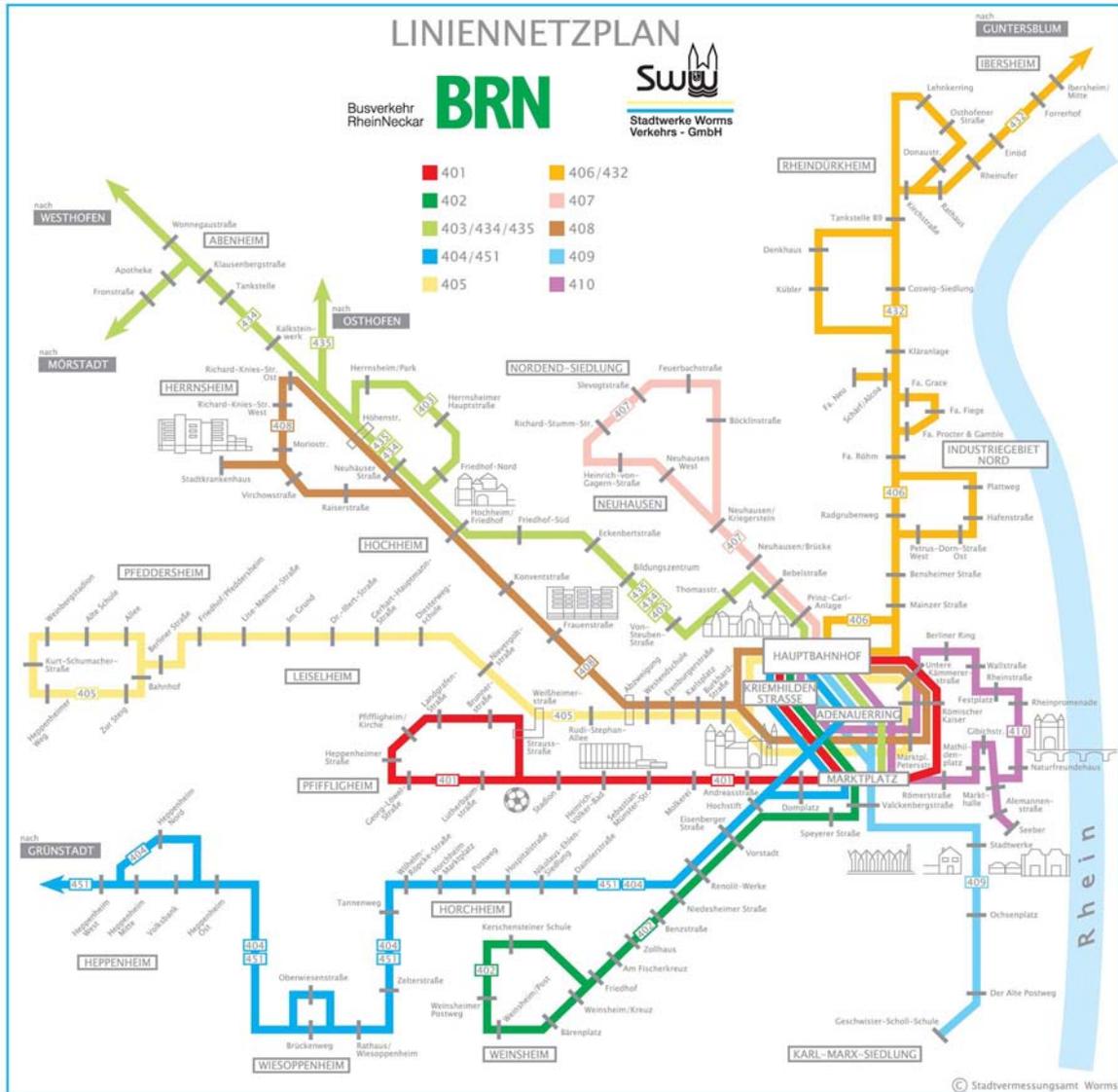
Abschließend kann festgestellt werden, dass die Erschließung der neuen Siedlungsflächen gewährleistet ist. Viele der Siedlungsflächen liegen im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen, die z.T. auch von unterschiedlichen Linien befahren werden.

Die Bedienungsqualität entspricht werktags bis 20 Uhr den Anforderungen aus dem Anforderungsprofil. Es fehlen Fahrten in den Abendstunden nach 23.00 Uhr. An den Wochenenden enden die meisten Fahrten bereits gegen 23.30 Uhr. Die meisten Haltestellen im direkten Einzugsbereich der Siedlungsflächen werden nicht durch Ruftaxi-Verkehre bedient. Die Ruftaxihaltestellen liegen allerdings in den meisten Fällen in fußläufiger Entfernung. Sollten sich durch den Bezug der Wohngebiete neue Potenziale für eine ÖPNV-Bedienung in den späten Abendstunden erkennen lassen, ist eine Ausweitung der Abend- und Wochenendverkehre in diesen Gebieten zu prüfen.

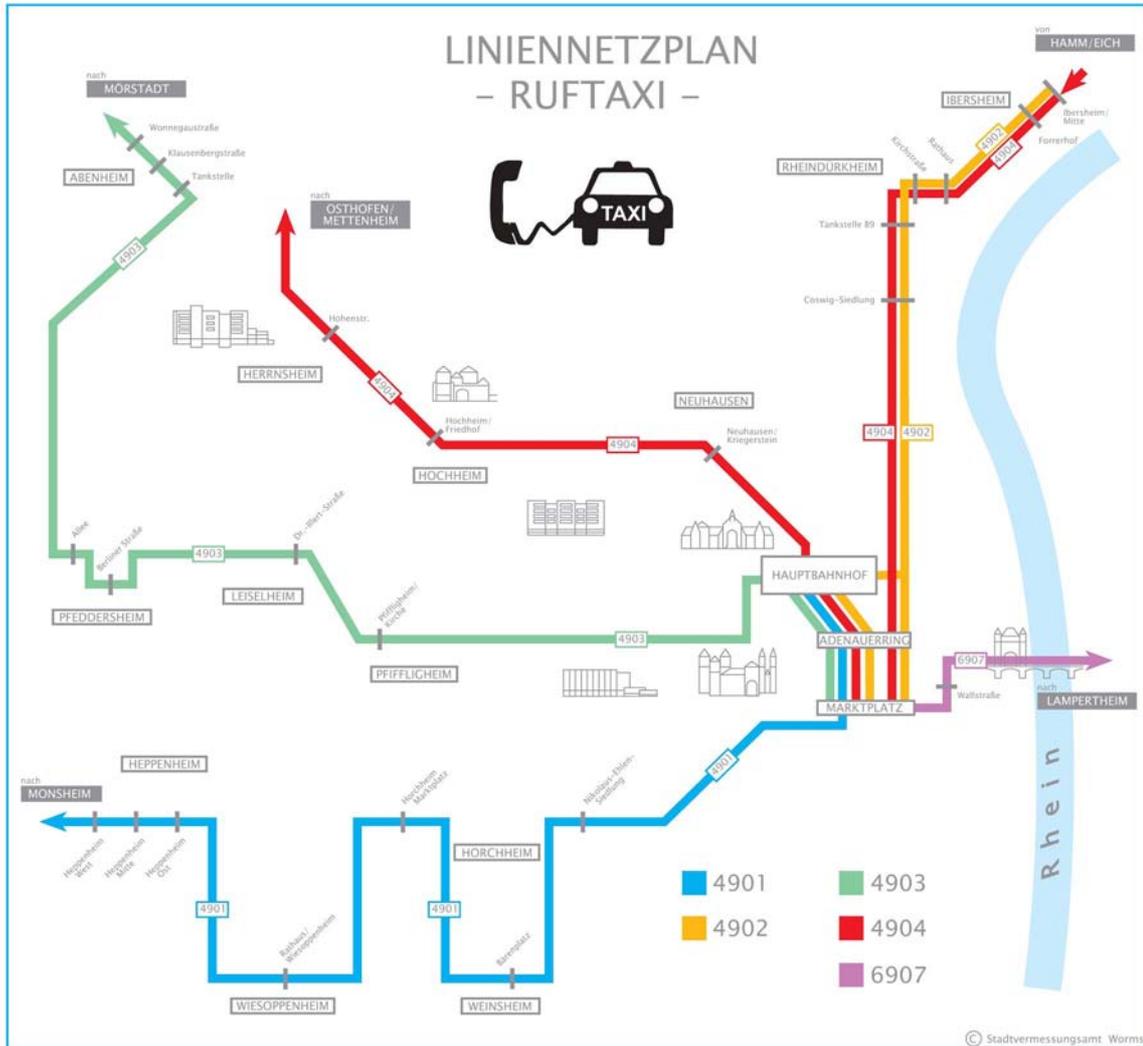
Anhang

- Anhang I: Liniennetzplan
- Anhang II: Angebotskonzept
- Anhang III: Streckensteckbrief
- Anhang IV: Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung
mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV
- Anhang V: Fahrtenangebot 2003
- Anhang VI: Anhörungsberechtigte
- Anhang VII: Stellungnahmen
- Anhang VIII: Abbildungen Visum

Anhang I: Liniennetzplan
Teil: Busliniennetz



Teil: Ruftaxiliniennetz



Anhang II: Angebotskonzept

Nr.	Netz	Ord.	Streckenverlauf	Maßnahme	Fahrtenanzahl			Angebotskonzeption				Abschätzung zus. Jahresbetriebsleistung in Tsd. km				Schulfreier Werktag		Samstag		Sonntag u. Feriertag		Summe (Tsd. €)
					an schulfreien Werktagen IST	an Samstagen IST	an Sonn- und Feiertagen IST	Angebotskonzeption schulfreier Werktag	Angebotskonzeption am Samstag	Angebotskonzeption am Sonntag	schulfreier WT	SA	SO	Gesamt	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)		
1	G	1	Worms Stadtzentrum - Neuhausen	keine	168	97	38	168	97	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	G	1	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim (Stadtkrankenhaus)	keine	62	42	26	62	42	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	G	1	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim (Park)	keine	46	38	32	46	38	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	G	1	Worms Stadtzentrum - Nordstadt (Industriegebiet)	keine	92	48	20	92	48	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	G	2	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Osthofen	keine	44	20	3	44	20	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	G	1	Worms Stadtzentrum - Weinsheim	keine	66	48	26	66	48	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	G	1	Worms Stadtzentrum - Pfiffelgheim	keine	69	52	34	69	52	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8	G	1	Worms Stadtzentrum - Karl-Marx-Siedlung	keine	57	34	28	57	34	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	G	1	Worms Stadtzentrum - Horchheim - Wiesoppenheim - Heppenheim	keine	59	49	34	59	49	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	G	1	Worms Stadtzentrum - Nordstadt - Rheindürkheim - Ibersheim - (Hamm - Eich - Guntersblum)	keine	50	29	19	50	29	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	G	1	Worms Stadtzentrum - Hochheim - Leiselheim - Pfeddersheim (einschließlich Erschließung von Pfeddersheim)	keine	65	52	30	65	52	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	G	1	Worms Stadtzentrum - Nordstadt/Herrnsheim - Rheindürkheim - (Osthofen)*	Anbindung an Bhf. Osthofen; Verdichtung und Vertaktung				40	10	0	97.500	5.000	0	102.500		200.000					200.000	
13	G	1	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Abenheim - (Mörstadt - Grundheim - Bermersheim - Gundersheim - Westhofen)	keine	49	24	12	49	24	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	G	2	Worms Stadtzentrum - (Lampertheim)	keine	29	14	6	29	14	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SUMME																			200.000			

Die Ausweitung des Fahrtenangebots im Ruftaxi-Verkehr beläuft sich auf insgesamt 854 Fahrten pro Jahr. Unter der Annahme eines durchschnittlichen Ruftaxi-Kostensatzes von 1,55 € belaufen sich die Kosten auf 12.900 €/Jahr (100% Annahmquote). Die nicht gedeckten Kosten (durch Fahrgeldeinnahmen) können vom VRN mit 45% bezuschusst werden. Dabei werden insgesamt Kosten bis zu einer Höhe von 55.000€/Jahr bei bestimmten Voraussetzungen durch den VRN übernommen.

Anhang III: Streckensteckbrief

Nr.	Streckenführung	Netz - kategorie	Linie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in			Fahrtenzahl pro Tag				Fahrileistung pro Jahr (1.000 km)	Maßnahmen zur Umsetzung: Vertaktung optimieren und Vertaktungslücken schließen
					Mo - Fr	Sa	So	Konzept Mo - Fr Schultage	Konzept Mo - Fr Ferientage	Konzept Sa	Konzept So		
Grundnetz 1.Ordnung													
1	Worms Stadtzentrum - Neuhausen	G1	403, 407, 413, 434, 435	Worms	15	15	60	186	168	97	38		
2	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim Krankenhaus	G1	408, 413	Worms	30	30	60	62	62	42	26		
3	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim Park	G1	403, 413	Worms	30	60	60	54	46	38	32		
4	Worms Stadtzentrum - Nordstadt Industriegebiet	G1	406, 432	Worms	30	30	60	96	92	48	20		
5	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Osthofen	G1	434, 435, 4904	Worms	20	30	60	49	44	20	5		
6	Worms Stadtzentrum - Weinsheim	G1	402, 414, 462, 463, 4901	Worms	30	30	60	69	66	49	30		
7	Worms Stadtzentrum - Pfiffiligheim	G1	401, 405, 415, 4903	Worms	30	30	60	69	69	52	34		
8	Worms Stadtzentrum - Karl-Marx-Siedlung	G1	402, 409, 414, 462, 463	Worms	30	60	60	60	57	34	28		
9	Worms Stadtzentrum - Horchheim - Wiesoppenheim - Heppenheim	G1	404, 451, 4901	Worms	30	30	60	77	59	49	34		
10	Worms Stadtzentrum- Nordstadt - Rheindürkheim - Ibersheim - (Hamm - Eich - Guntersblum)	G1	432, 4904	Worms	30	60	-	47	45	21	9		
11	Worms Stadtzentrum - Hochheim - Leiselheim - Pfeddersheim	G1	405, 415, 4903	Worms	30	30	60	67	65	52	34		
12	Worms Stadtzentrum - Nordstadt - Osthofen - Rheindürkheim	G1	432	Worms	-	-	-	40	40	10	-	102,5	Anbindung an Bahnhof Osthofen; Verdichtung und Vertaktung
13	Worms Stadtzentrum - Herrnsheim - Abenheim - (Mörstadt - Gundheim - Bernersheim - Gundersheim - Westhofen)	G1	434, 4943	Worms	30	60	-	56	49	24	12		
14	Worms Stadtzentrum - Lampertheim	G2	644	Worms	60	-	-	29	29	14	6		
15	Worms - Heppenheim - Grünstadt	G2	451	Worms, Grünstadt	60	60	120	33	31	20	8		
Ergänzungsnetz													
16	Abenheim - Osthofen	E	N	Osthofen	-	-	-	4	4	-	-	10	Schaffung einer direkten Verbindung - Umstrukturierung
17	Herrnsheim - Leiselheim	E	N					10	10			ca. 10	Verbindung zwischen Herrnsheim u. Leiselheim durch Umstrukturierung

Anhang IV: Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Teil 1: Befragung der Stadt Worms

Städte / Gemeinden / Verbandsgemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Einrichtungen			2. Haltestellen, die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen berücksichtigen	3. Haltestellen mit vorrangigem Bedarf für behindertengerechten Ausbau	4. Planungen	
		1. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen						
		Name	Größe	Adresse				
Städte /Gemeinden/VG	August 2003	Alten- und Pflegeheime			alle Haltestellen am ZOB (erhöhter Bord und Leitmarkierung)	Öffentliche Einrichtungen Behörden Beratungsstellen der freien Verbände Krankenkassen Ärzte Kliniken Freizeiteinrichtungen Bildungseinrichtungen Theater Museen	Ziel ist es, langfristig alle Haltestellen der Stadt Worms mit Rundbord und evtl. Leitmarkierung auszubauen. Die Planung soll 2007, der Umbau ab 2009 erfolgen.	
		Altenzentrum der Arbeiterwohlfahrt	110	Remeyerhofstr. 19				
		Alten- und Pflegeheim Burkhardhaus	47	Berggartenstr. 3				
		Alten- und Pflegeheim Haus Hallermann	32	Landgrafenstr. 49				
		Alten- und Pflegeheim Martin-Luther-Haus	82	Odenwaldstr. 1				
		Alten- und Seniorenzentrum Sophienstift	78	Römerstr. 18-22				
		DRK Alten- und Pflegeheim	105	Eulenburgstr. 2				
		Pro Seniore Residenz Amandusstift	232	Reitgasse 20 Seidenbenderstr. 72a				
		Lebenshilfe Worms						Ausbau der Haltestellen: Kriemhildenstraße, Erenburgerstraße, Bebelstraße und Güterhallenstraße mit Kasseler Rundbord in Verbindung mit geplanten Baumaßnahmen
		Werkstätten	250-380	Kurfürstenstr. 1-3				
		Wohnheim/Wohngruppen		Samuelstr. 65				
				Gaustr. 107				
				Anton-Heydt-Str. 40				
				Stralenberstr. 22				
				Kurfürstenstr. 8				
		Integrativer Kindergarten		Altmühlstr. 10				
		Altentagesstätten						
		AW		Menno-Simons-Str.				
				Sterngasse 10				
				Brucknerstr. 3				
	Kirchgasse 7							
	Uferstr. 68							
	Schulstr.							
Städtische Altentagesstätte		Adenauerring 1						
		Kleine Weide 11						
Weitere Beteiligte								

Anhang V: Fahrtenangebot 2003

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Grundtakt (HVZ)			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
401	Worms Hbf - Marktplatz - Alzeyer Str. - Pfiffligheim	5.57 - 19.40	5.41 - 19.44	8.20 - 19.44	30min	30min	60min	28	28	21	12
401	Pfiffligheim - Alzeyer Str. - Marktplatz - Worms Hbf	6.13 - 19.59	6.06 - 20.10	8.45 - 20.10	30min	30min	60min	28	28	21	12
402	Worms Hbf - Marktplatz - Vorstadt - Zollhaus - Weinsheim	5.30 - 19.43	6.00 - 19.30	8.20 - 19.38	30min	30min	60min	30	29	20	12
402	Weinsheim - Zollhaus - Vorstadt - Marktplatz - Worms Hbf	5.10 - 20.02	6.14 - 19.32	8.39 - 20.04	30min	30min	60min	32	30	20	12
403	Worms Hbf - Neuhausen - Hochheim/Friedhof - Herrnsheim	6.35 - 20.01	7.00 - 19.31	8.20 - 19.31	30min	60min	60min	27	19	15	12
403	Herrnsheim - Hochheim/Friedhof - Neuhausen - Worms Hbf	5.08 - 20.16	7.13 - 19.48	8.32 - 19.48	30min	60min	60min	27	20	15	12
404	Worms Hbf - Horchheim - Wiesoppenheim - Heppenheim	6.50 - 19.23	8.00 - 19.23	8.00 - 19.23	30min	60min	60min	19	16	13	12
404	Heppenheim - Wiesoppenheim - Horchheim - Worms Hbf	6.36 - 19.55	5.57 - 19.55	8.27 - 19.55	30min	60min	60min	20	18	13	12
405	Worms Hbf - Karlsplatz - Leiselheim - Pfeddersheim	5.10 - 19.38	5.41 - 19.44	8.20 - 19.44	30min	30min	60min	30	28	21	12
405	Pfeddersheim - Leiselheim - Karlsplatz - Worms Hbf	5.00 - 19.59	6.06 - 20.10	8.45 - 20.10	30min	30min	60min	32	29	21	12
406	Worms Hbf - Mainzer Str. - Industriegebiet	5.40 - 19.33	6.35 - 20.03	9.20 - 19.30	30min	60min	120	22	22	14	6
406	Industriegebiet - Mainzer Str. - Worms Hbf	5.55 - 19.46	6.45 - 20.16	9.32-19.43	30min	60min	120	22	22	14	6
407	Worms Hbf - Neuhausen - Nordendsiedlung	6.08 - 19.29	6.28 - 13.59	8.20 - 19.31	30min	30min	120	28	28	17	12
407	Nordendsiedlung - Neuhausen - Worms Hbf	6.15 - 19.44	6.35 - 14.15	8.32 - 19.48	30min	30min	120	28	28	17	12
408	Worms Hbf - Karlsplatz - Herrnsheim - Stadtkrankenhaus	5.32 - 19.57	5.55 - 19.39	8.20 - 19.37	30min	30min	60min	30	30	20	12
408	Stadtkrankenhaus - Herrnsheim - Karlsplatz - Worms Hbf	5.20 - 20.14	6.15 - 19.55	8.40 - 19.57	30min	30min	60min	31	31	20	12
409	Worms Hbf - Marktplatz - Karl Marx Siedlung	6.09 - 19.31	7.20 - 19.31	8.20 - 19.38	30min	60min	60min	22	22	13	12
409	Karl Marx Siedlung - Marktplatz - Worms Hbf	5.15 - 19.44	6.17 - 19.44	8.39 - 20.04	30min	60min	60min	24	24	14	12
410	Worms Hbf - Marktplatz - Mathildenplatz - Rheinpromenade	5.08 - 22.51	6.35 - 20.01	8.50 - 20.01	30min	30min	60min	33	33	25	15
410	Rheinpromenade - Mathildenplatz - Marktplatz - Worms Hbf	5.19 - 23.09	6.47 - 20.13	9.02 - 20.13	30min	30min	60min	33	33	25	15
413	Worms Hbf - Neuhausen - Nordendsiedlung - Herrnsheim Park	20.20 - 22.32	20.20 - 23.32	20.20 - 23.32	60min	60min	60min	3	3	4	4
413	Herrnsheim Park - Nordendsiedlung - Neuhausen - Worms Hbf	20.33 - 23.09	20.33 - 23.54	20.33 - 23.54	60min	60min	60min	3	3	4	4
414	Worms Hbf - Marktplatz - Karl-Marx-Siedlung - Horchheim - Wiesoppenheim	20.20 - 22.44	20.20 - 23.44	20.20 - 23.44	60min	60min	60min	3	3	4	4
414	Wiesoppenheim - Horchheim - Karl-Marx-Siedlung - Marktplatz - Worms Hbf	20.45 - 23.03	20.45 - 0.03	20.45 - 0.03	60min	60min	60min	3	3	4	4
415	Worms Hbf - Karlsplatz - Pfiffligheim - Leiselheim - Pfeddersheim	20.20 - 22.40	20.20 - 23.40	20.20 - 23.40	60min	60min	60min	3	3	4	4
415	Pfeddersheim - Leiselheim - Pfiffligheim - Karlsplatz - Worms Hbf	20.40 - 23.01	20.40 - 23.54	20.40 - 23.54	60min	60min	60min	3	3	4	4

Anhang V: Fahrtenangebot 2003

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Grundtakt (HVZ)			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
140	Heidelberg - Mannheim - Worms - Hahn-Airport	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	3	3	3	3
140	Hahn-Airport - Worms - Mannheim - Heidelberg	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	4	4	4	4
432	Guntersblum - Hamm - Rheindürkheim - Worms	4.29 - 20.10	5.25 - 20.10	Einzelfahrten	30min	60min	/	39	26	10	4
432	Worms - Rheindürkheim - Hamm - Guntersblum	4.23 - 21.09	4.25 - 19.05	Einzelfahrten	30min	60min	/	28	27	10	4
434	Worms - Abenheim - West-/Osthofen	4.35 - 20.59	6.20 - 17.59	Einzelfahrten	30min	60min	/	31	23	9	3
434	West-/Osthofen - Abenheim - Worms	5.15 - 21.26	5.15 - 18.43	Einzelfahrten	30min	60min	/	35	23	10	2
435	Worms - Osthofen - Gau-Odernheim - Alzey	5.57 - 20.20	5.05 - 17.25	Einzelfahrten	/	/	/	23	12	9	3
435	Alzey - Gau-Odernheim - Osthofen - Worms	4.15 - 20.41	5.43 - 18.41	Einzelfahrten	/	/	/	24	11	9	3
437	Worms - Pfeddersheim - Monsheim - Dalsheim	6.29 - 18.14	/	/	60min	/	/	22	11	0	0
437	Dalsheim - Monsheim - Pfeddersheim - Worms	7.20 - 17.30	/	/	60min	/	/	23	11	0	0
451	Grünstadt - Obrigheim - Offstein - Heppenheim - Worms Hbf	4.35 - 21.35	6.35 - 19.25	12.35 - 19.25	60min	60min	2h	23	19	10	4
451	Worms Hbf - Heppenheim - Offstein - Obrigheim - Grünstadt	5.21 - 20.57	6.10 - 20.19	13.30 - 20.19	60min	60min	2h	22	18	11	4
462	LU - Frankenthal - Bobenheim - Worms - Frankenthal	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	6	4	2	0
463	Frankenthal - Worms - Bobenheim-Roxheim - Frankent./BASF	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	8	4	3	0
642	Bensheim - Lorsch - Bürstadt - Biblis - Worms Hbf	4.15 - 23.15	6.05 - 21.28	10.10 - 21.28	/	/	/	21	17	8	6
642	Worms Hbf - Biblis - Bürstadt - Lorsch - Bensheim	4.05 - 22.10	5.20 - 20.40	9.15 - 20.40	/	/	/	19	16	8	6
644	Worms - Lampertheim - Viernheim - Weinheim	4.50 - 21.35	6.26 - 19.35	9.30 - 17.35	60min	/	/	16	15	7	3
644	Weinheim - Viernheim - Lampertheim - Worms	4.47 - 23.21	5.40 - 18.00	10.55 - 20.00	60min	/	/	18	16	7	3
651	Bürstadt - Rosengarten - Worms - Bürstadt	Einzelfahrten	/	/	/	/	/	4	4	0	0

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Grundtakt (HVZ)			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
4901	Worms - Offstein - Monsheim - Wachenheim - Mölsheim	21.15 - 2.15	19.25 - 2.15	21.15 - 1.22	/	/	/	4	4	5	3
4901	Mölsheim - Wachenheim - Monsheim - Offstein - Worms	21.30 - 1.54	19.20 - 1.54	19.20 - 1.54	/	/	/	3	3	5	5
4902	Worms - Coswig-Siedlung - Rheindürkheim - Ibersheim	21.41 - 0.52	20.41 - 0.52	14.41 - 0.52	90min	60/90	/	3	3	4	5
4902	Ibersheim - Rheindürkheim - Coswig-Siedlung - Worms	23.32 - 1.13	21.02 - 1.13	15.02 - 1.1.3	90min	60/90	60	2	2	4	5
4903	Worms - Leiselheim - Abenheim - Mörsstadt - Dalsheim	11.30 - 1.18	18.59 - 1.18	18.59 - 1.18	/	/	/	5	5	5	4
4903	Dalsheim - Mörsstadt - Abenheim - Leiselheim - Worms	9.30 - 1.41	19.14 - 1.41	19.14 - 1.41	/	/	/	5	5	6	6
4904	Hamm - Alsheim - Hamm - Worms - Osthofen - VG Eich	23.08 - 1.40	18.03 - 1.40	18.03 - 1.40	60min	60min	60min	3	3	4	4
4943	Frettenham - Heßloch - Monzernheim - Westhofen - Worms	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	1	1	2	5
4943	Worms - Westhofen - Monzernheim - Heßloch - Frettenham	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	/	/	4	4	4	6
4952	Worms - Bobenheim - Roxheim	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	60min	60min	60min	2	2	2	1
4952	Roxheim - Bobenheim - Worms	Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	60min	60min	60min	2	2	2	1

Anhang VI: Anhörungsberechtigte

An die folgenden Adressaten wurde der Entwurf des NVP Worms im November 2003 zur Stellungnahme verschickt.

Anhörungsberechtigte	
1	ADFC e.V. - Kreisverband Worms -
2	BUND - Kreisgruppe Worms -
3	NABU Deutschland
4	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Rheinhessen -
5	Verdi
6	Dt. Gewerkschaftsbund - Kreis Rheinhessen-Nahe -
7	Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
8	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
9	Industriegewerkschaft Metall
10	KOMBA im Deutschen Beamtenbund
11	Planungsgemeinschaft Rheinpfalz-Nahe, SGD SÜD
12	Planungsgemeinschaft Rheinpfalz
13	Stadtverwaltung Worms
14	Struktur und Genehmigungsdirektion Süd
15	Einzelhandelsverband Rheinhessen-Pfalz
16	ZSPNV - Süd
17	IHK für Rheinhessen - Geschäftsstelle Worms -
18	Stadtverwaltung Worms - Amt 50 Seniorenbüro -
19	Deutsche Multiple Sklerose Gesellschaft e.V. Mainz
20	Deutsche Multiple Sklerose Gesellschaft e.V. Mainz
21	Frauenselbsthilfe nach Krebs e.V. - Gruppe Worms -
22	Handwerkskammer Rheinhessen
23	Gleichstellungsstelle Frauenfragen (Frauenbeauftragte)
24	Verkehrsclub Deutschland e.V.
25	Fraktionsvorsitzender der SPD
26	Fraktionsvorsitzender der CDU
27	Fraktionsvorsitzende von Bündnis '90 / Die Grünen
28	Fraktionsvorsitzende der FDP
29	Fraktionsvorsitzender der FWG
30	Lokale Agenda 21, c/o Rheingütestation
31	Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
32	Landesbetrieb Straßen und Verkehr Worms
33	Taxibetriebe Duner
34	Ortsvorsteher Stadtteile
35	Ortsverwaltung Hermsheim, stv. Ortsvorsteherin
36	Kreisverwaltung Ludwigshafen
37	Kreisverwaltung Alzey-Worms
38	Magistrat der Kreisstadt Heppenheim

Anhang VII: Stellungnahmen

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
ADFC, BUND, NABU, VCD	Jan 04	Darstellung ob und wie die Schwachstellen des 1. NVP beseitigt wurden	Kap. I	X			Enthalten in Kap. I Bilanzierung
		Erweiterung des Nachtbusnetzes um eine Fahrt gegen 00.40 Uhr					Die zusätzliche Leistung muss vom Aufgabenträger bestellt werden. Ruftaxi-Angebot bis 1 Uhr nachts vorhanden.
		Erläuterung Grundnetzstrecke 14: Teil 1 und Teil 2	Kap. I	X			Erläuterung wird in den NVP als Fußnote aufgenommen
		Ersatz von LSA durch Kreisverkehre: Kann die Bevorrechtigung des ÖV sichergestellt werden? Wo muss im Interesse des ÖV auf Kreisverkehre verzichtet werden?	III.5.2				Reisezeitverluste, die gegenüber einer vom Bus beeinflussten LSA entstehen können sind als gering einzustufen. Die Bevorrechtigung des ÖV kann trotz der Zunahme von Kreisverkehren gewährleistet werden. (Amt 60/Abt. 60.3)
		Wendemöglichkeit Stadtkrankenhaus: Vorhandene Wendemöglichkeit verursacht bei jedem Wendevorgang einen Mehrweg von mehreren hundert Metern; es sollte geprüft werden, ob eine Wendemöglichkeit in Haltestellennähe wirtschaftlicher ist	Kap. I		X		Eine Wendemöglichkeit in Nähe der Haltestelle am Krankenhaus wird von der Stadt befürwortet, dies wurde in der Vergangenheit jedoch von der Krankenhausverwaltung abgelehnt (Amt 60/Abt. 60.3). Es soll erneut mit dem Krankenhaus Kontakt aufgenommen werden.
		Fußgängerüberweg Höhenstraße: Es sollte klargestellt werden, ab welcher Fußgängerfrequenz ein Überweg für notwendig angesehen wird	Kap. I				FÜ werden gem. den Richtlinien für Fußgängerüberwege und in Absprache mit der anordnenden Behörde (Amt 36) und der Polizei angelegt. Die FG-Ströme stellen nur ein Kriterium für die Notwendigkeit eines FÜ dar (Amt 60/Abt.60.3).
		COSI 2010: Der Begriff sollte erläutert werden (Fußnote)	Kap. I	X			
		Kennzeichnung der Ruftaxihaltestellen: Klärung der Zuständigkeit					Die Kennzeichnung der Haltestellen mit Piktogrammen für die Nachtbus- und Ruftaxi Haltestellen ist in Arbeit (Stadt/VU)
		Fahrgastinformation: nur gewährleistet wenn eine Anzeige und Ansage erfolgt; dieses Ziel ist bislang nicht erreicht und sollte in den NVP aufgenommen werden					Ist als Zielsetzung im NVP enthalten. In fast allen Fahrzeugen ist ein Schriftzug vorhanden.
		Anbindung Stadtkrankenhaus: gewünscht wird eine konkrete und nachvollziehbare Darstellung der Befragung (Ausweitung Busangebot in den Morgenstunden)	Kap. I		X		Es wird eine neue Befragung durchgeführt.
		Eine Mobilitätszentrale sollte sich im Hbf. oder in unmittelbarer Nähe befinden, da hier der Beratungsbedarf besteht. Es sollte konkretisiert werden, welches Dienstleistungsangebot vorgehalten werden soll.	Kap. I/ II.2.10		X		Es wird ein möglicher Standort sowie die Finanzierbarkeit einer Mobilitätszentrale geprüft. Eine Mobilitätszentrale kann die unterschiedlichsten Dienstleistungen anbieten, dies ist u.a. davon abhängig, ob die Möglichkeit besteht, diese in die Tourismuszentrale zu integrieren und von den finanziellen Rahmenbedingungen.
		Darstellung der Ruftaxen in separaten Fahrplan soll beibehalten werden - erfolgte bislang auf einfachen DIN A 4 Blättern (ggf. handlichere Faltblätter)					An den Haltestellen sollen in Zukunft auch die Ruftaxi-Fahrpläne ausgehängen werden.
		Linienetzplan für die Stadt Worms gehört zum touristischen Grundangebot. Angabe von touristischen Zielen (z.B. Rheinufer, Liebfrauenkirche etc.), Angabe von Öffnungszeiten, Telefonnummern etc.	Kap. I/ II.2.10				Der Linienetzplan wird derzeit erstellt - er soll dem Fahrplan 06/04 beigelegt werden und in die städtische Broschüre integriert werden. Z.T. sind Sehenswürdigkeiten und wichtige Institutionen als Piktogramm enthalten.
		Durch Orientierung der Verbindungen zum Stadtzentrum werden die Verbindungen der Stadtteile untereinander vernachlässigt. Ringverbindungen in die Erwägung mit einbeziehen.					Anhand des Gesamtverkehrsplans wurden die wichtigsten Verkehrsströme/-beziehungen näher betrachtet. Die Auswertung ist in Kap. III.2.1 dargestellt. Die größten Verkehrsströme sind auf die Innenstadt ausgerichtet. Hier besteht eine umsteigefreie Verbindung aus den einzelnen Stadtteilen.
		Im Sinne einer Gleichbehandlung sollte die Aufnahme aller Stadtteile in das Grundnetz 1. Ordnung zumindest als Ziel formuliert werden	II.2.2				Alle Stadtteile sind in das Grundnetz 1. Ordnung eingeteilt.
		Angestrebt werden sollte ein weiterer Bahn-Haltepunkt in Pfiffligheim, da aufgrund versch. Freizeiteinrichtungen ein erhebliches Nachfragepotenzial besteht			X		Die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes in Pfiffligheim soll geprüft werden: Stadt Worms - ZSPNV

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Streckensteckbriefe enthalten nicht die in Tab. 5 dargestellten Strecken im E-Netz, wann und wie sollen diese realisiert werden?	Anhang	X			Wurde ergänzt.
		Einsatz von Ruftaxen auch in nachfrageschwächeren Zeiten vor dem regulären Busverkehr - beispielsweise für Abenheim und Rheindürkheim					Der Busverkehr auf den Linien 432 und 434 setzt bereits vor 5 Uhr ein.
		"Ersichtlicher Bedarf" besteht bei Großereignissen wie Backfischfest oder Jazzfestival. Wurden Untersuchungen durchgeführt? Ergebnisse?					Zum Backfischfest wurden Sonderbusse eingesetzt. Bedarf ist vorhanden - und bekannt.
		Buskaps: Klarstellung was mit "geeigneten Stellen" gemeint ist. Buskaps sind dort erforderlich, wo durch hohes Aufkommen an MIV das Einschieren der Busse in den Verkehrsablauf erschwert ist. Überarbeitung der Bestandsaufnahme unter diesem Aspekt.	II.2.9				Die "geeigneten Stellen" wurden nach den in der Stellungnahme der Wormser Umweltverbände genannten Kriterien untersucht, so dass die Bestandsaufnahme nicht überarbeitet werden muss (Amt 60/Abt. 60.3)
		Nicht nachvollziehbar ist, warum an der Prinz-Carl-Anlage noch eine Busbucht und kein Kap gebaut wurde					An der Prinz-Carl-Anlage wurde nach Aussage des Amtes 60 Abt. 60.3 eine Busbucht gebaut, um ein Zustauen des nahe gelegenen Kreisverkehrs zu verhindern.
		Als Mitglied der "Barrierefreien Modellregion Rheinhessen" reichen Aussagen wie "anzustreben" nicht aus. Behindertengerechte Aus-/bzw. Umbauten sind ggf. unter Einsatz entsprechender Fördermittel, zügig umzusetzen.	II.3				Ziel ist es, die Ausbau/Umbaumaßnahmen mittelfristig zu realisieren.
		Kap. Wettbewerb im ÖPNV: es sollte in diesem Kapitel verdeutlicht werden, dass der größte Hauptwettbewerber des ÖPNV der MIV ist (Kritikpunkt: Angebot an kostenlosen Parkplätzen in Vorweihnachtszeit)	II.6			X	Im Kap. Wettbewerb handelt es sich um die zukünftige Ausschreibungspflicht von Busleistungen. Aussagen zum Gesamtverkehrsplan Worms wurden unter Kap. III.2.1 eingefügt.
		Kap. Fremdenverkehr fehlt der Bezug: hier Angebot für Gäste schaffen wie z.B. Liniennetzplan					Die Anregungen zum Liniennetzplan wurden weitergegeben. Z.T. sind touristische Ziele und Institutionen (wie z.B. das Stadtkrankenhaus, Stadtwerke etc.) im Liniennetzplan enthalten.
		Darstellung des Modal-Split, Möglichkeiten aufzeigen, wie der MIV zugunsten des ÖV und des Umweltverbundes verlagert werden kann	III.4.3				Ein Kapitel zum Gesamtverkehrsplan Worms wurde unter III.4.3 in den NVP aufgenommen.
		Schülerverkehrspotenzial: es fehlen Angaben zu den berufsbildenden Schulen	III.1.5				Keine Angaben der Schulen vorhanden.
		Wichtige Freizeiteinrichtungen wie Tierpark und Bürgerweide sind nicht vom ÖV erschlossen. Hier sollte eine Freizeitlinie oder Bedarfsverkehre näher untersucht werden, zumal für den MIV ein erhöhtes Parkraumangebot geschaffen wurde					Es gab eine Freizeitlinie, die jedoch wegen mangelnder Auslastung wieder eingestellt wurde.
		Flughafenzubringer Linie 140 kein reguläres Angebot, da Sondertarife und -beförderungsbedingungen bestehen		X			Wurde aus der Tabelle entfernt.
		Doppelt aufgeführte Fahrten in der Tab. Verkehrsangebot	II.2.3				Ist korrekt, allerdings wird zur besseren Verständlichkeit (Bedienung einzelner Streckenabschnitte am Wochenende durch andere Buslinien) eine Fußnote in die Tabelle eingefügt.
		Straßen-/Haltestellenbeleuchtung: Peitschenlampen sind auf die Bedürfnisse des MIV ausgelegt und nicht zur Haltestellenbeleuchtung geeignet. Ausstattung mit lesbaren Fahrplänen (Kontrolle)					Muss im Einzelfall geprüft werden - wird weiter ausserhalb des NVP behandelt.
		Zuständigkeit klären, wer für die Haltestellenreinigung und Funktionstätigkeit der Haltestelle verantwortlich ist.					Die Verantwortlichkeit liegt bei der Stadt.

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Begriff Linienbeförderungsfälle sollte durch Fahrgäste ersetzt werden	III.4.1			X	Der Begriff Linienbeförderungsfälle entspricht nicht dem Fahrgast sondern der vom Fahrgast befahrenen Strecke auf einer Linie. Steigt der Fahrgast um, sind dies zwei Linienbeförderungsfälle. Eine Definition wurde als Fußnote in den Text zur besseren Verständlichkeit aufgenommen.
		Begriff Belastung durch Nutzung oder Frequentierung ersetzen					
		Investitionen der VU: als "Investition" im erweiterten Sinne ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates beim VRN (Bsp.: RNN) überfällig. Hinweis soll in NVP aufgenommen werden	II.2.10	X			Es laufen derzeit Gespräche zur Bildung eines Fahrgastbeirates. Ein Hinweis wird in den NVP aufgenommen.
		Beginn der Hauptverkehrszeit sollte erläutert werden					
		Fortschreibung der Reisezeitverhältnisse					Eine Fortschreibung der Reisezeitverhältnisse bringt keine neuen Erkenntnisse
		Für Kurzstrecken in der Innenstadt oder zwischen anderen Haltestellen sollte ein günstiger Kurzstreckentarif angeboten werden			X		Das Stadtgebiet Worms entspricht einer Wabe - Möglichkeit besteht nur über Sondertarife, die Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist jedoch von der Stadt zu tragen. Die Stadt erkundigt sich bei benachbarten Gebietskörperschaften über Erfahrungen mit Sondertarifen.
		Ausstattungsstandards Haltestellen: abschließbare Fahrradboxen sollten grundsätzlich als Standard an den Bahnhöfen angeboten werden, zur Steigerung der Akzeptanz sollte für das Angebot stärker geworben werden (Fahrradtouristen)	III.6.4.5				Am Hauptbahnhof gibt es eine Fahrradstation, der Bhf. Pfeddersheim wird im Zuge des Umbaus mit Fahrradboxen ausgestattet.
		Neue Fahrzeuge sollten für die Mitnahme von Fahrrädern sowie für Fahrgäste im Rollstuhl geeignet sein, selbst wenn Fahrradmitnahme nicht immer erlaubt sein wird.					Alle Fahrzeuge ermöglichen die Mitnahme von Fahrräder/Rollstühlen. Die Fahrradmitnahme (tarifl./zeitl. Regelungen) steht im VRN zur Diskussion.
		Ergänzung: Werbebeschriftungen dürfen nicht im Fensterbereich angebracht werden, wo sie die Sicht der Fahrgäste beeinträchtigen; Werbung für Konkurrenz wie z.B. Autohäuser, Kfz-Werkstatt - dagegen verstärkte Eigenwerbung				X	Es wird keine Beschneidung der Verkehrsunternehmen in dieser Hinsicht geben. Die Werbung auch im Fensterbereich mit Spezialfolie ist genehmigt.
		Im Spätverkehr sollte der Ausstieg nicht nur an Haltestellen sondern auch auf Wunsch ermöglicht werden.			X		Der Ausstieg ausserhalb von Bushaltestellen ist aus versicherungstechnischen Gründen von der Genehmigungsbehörde eingestellt worden. Es wird ein Anschreiben an die Genehmigungsbehörde erfolgen, die das abklärt.
Bündnis 90/Die Grünen Worms	Dez 03	Öffentlicher Nahverkehr soll besser werden, ohne die Defizite zu vergrößern. Kosten sind betriebswirtschaftlich berechenbar während der Nutzen erst im Praxistest sichtbar wird - Negativbeispiel: Pfeddersheimer Geisterbus					Aufgrund der geringen Auslastung wurde die Bedienung des Gewerbegebietes zum Fahrplanwechsel 12/03 eingestellt.
		Aus dem Plan wird deutlich, dass viele Maßnahmen aus dem ersten NVP nicht umgesetzt wurden, obwohl diese nicht unbedingt kostenintensiv gewesen wären - z.B. Piktogramme für die Nachtbusse, oder Anschlusssicherung per Handy am Hbf..					Die Umsetzung der Piktogramme für Haltestellen der Nachtbuslinien und Ruftaxen ist in Arbeit. Derzeit läuft eine Testphase des BRN in Ludwigshafen zur Anschlusssicherung Bus/Bahn mittels Handy. Bei erfolgreicher Testphase soll das System im kompletten Netz umgesetzt werden.
		Der Planentwurf geht auf die Mängel und Schwachstellen des alten Plans nicht mehr ein. Sie werden fortgeschrieben anstatt behoben.					Die Maßnahmen in der Angebotskonzeption werden fortgeschrieben, da wg. der bislang nicht erfolgten Umsetzung weiterhin der bereits im ersten NVP festgestellte Mangel besteht - die Umsetzung wird weiterhin angestrebt. Eine Umsetzung der Maßnahmen kann auch innerhalb des Gültigkeitszeitraumes eines NVP nur unter Voraussetzung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erfolgen.

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Keine aktuellen Aussagen zu Reisezeitverhältnissen der einzelnen Linien zu verschiedenen Zielen (Ri. Mainz, LU, Frankfurt, Bensheim) und Umsteigezeiten Stärkere Berücksichtigung von Binnenverkehren:					Die Anschlüsse am Hauptbahnhof sind soweit wie möglich auf die SPNV-Verbindungen abgestimmt. Es kann jedoch nicht jeder Bus einen Anschluss erhalten, vor allem da im Netz auch andere Bindungen bestehen (z.B. Schulfahrten, Umsteigeverbindungen auf andere Linien etc.). Eine erneute Betrachtung der Umsteigezeiten wurde daher nicht durchgeführt. Seitens der Unternehmer werden im Interesse der Kunden jedoch die Verkehrsströme bei den Anschlüssen in der Fahrplangestaltung berücksichtigt.
		Linie 401 und 407 werden in ihrem Linienverlauf einmal stündlich über die Haltestelle Stadt Krankenhaus zusammengeführt, eine neue Linie 411 entsteht, sie verkehrt gegenläufig. Dafür verkehren die Linien 401 und 407 ebenfalls nur noch stündlich. Führung der Linie 401 stadtauswärts über den Ortsrand von Leiselheim, Wegfall der Schleife in Pfiffligheim, über Haltestelle Herrnsheim Park folgt der Linienweg Ri. Neuhausen dem Rückweg der Linie 407 zum Hbf.. Dadurch umsteigefreie Verbindung der Linien 401 und 407 zum Stadt Krankenhaus, Stadtteilverbindung untereinander. Verknüpfung mit Linie 405 in Leiselheim. Der erhöhten Fahrleistung steht ein hoher Nutzen gegenüber - Anschlusszeiten am Hbf. prüfen					Durch die Zusammenführung der Linien würde der attraktive Halbstundentakt gesprengt. Vorgabe ist es, auf die Linie 408 alle Linien anzuschließen (Hbf./Markt). Auf der Linie 5 würde es zu Verschlechterungen kommen (BRN). Die durchzuführende Befragung am Krankenhaus soll dazu genutzt werden um Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen und dem Krankenhaus zu ermitteln. Die Binnenverkehrsnachfrage z.B. zwischen Leiselheim und Herrnsheim war mit 251 Kfz/24h überschaubar gering. Zudem läßt sich daraus keine Angabe über die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Zelle des Stadtteils z.B. zum Krankenhaus ableiten.
CDU-Ortsbeiratsfraktion Herrnsheim	13.01.2004	Weitere Wartehalle in Richard-Knies-Straße			X		
		Größere Sauberkeit an Bushaltestellen; Leerung der Abfallbehälter					Aufgabe der Stadt, nicht der Verkehrsunternehmen.
		Bessere Koordination zwischen den Linien 408 und 403 zw. 7 Uhr - 9 Uhr - Taktentzerrung					Die Linien SWW 403 und 408 haben unterschiedliche Bedienungsaufgaben und einen unterschiedlichen Streckenverlauf. Beide Linien bedienen in Herrnsheim nur die Haltestellen Höhenstraße und Neuhäuser Straße. In der Taktkerzeit ab Hauptbahnhof besteht ein ca. 15 Miuten-Takt (Linie 403 Miunte 20 und 50, Linie 408 Minute 08 und 38). Eine Veränderung ist im Hinblick der unterschiedlichen Aufgaben von jeder Linie nicht empfehlenswert.
		Überfüllte Schulbusse / Einsatz von Standardlinienbussen im Schülerverkehr; voll besetzte Busse - Fahrer lässt Wartende stehen			X		Kritik wird als Anlass für verstärkte Durchführung von Kontrollen an BRN/SWW weitergegeben
		Vorgesehener planmäßiger Halt an der Haltestelle Höhenstraße wird nicht eingehalten			X		Kritik wird als Anlass für verstärkte Durchführung von Kontrollen an BRN/SWW weitergegeben
		Bemängelung der Fahrweise der Busfahrer (zu hohe Geschwindigkeit in T30 Zonen, Anfahrt)			X		Kritik wird als Anlass für verstärkte Durchführung von Kontrollen an BRN/SWW weitergegeben
CDU-Stadtratsfraktion	Jan 04	Im vorliegenden Entwurf wurde im Vergleich zum NVP 1999-2003 in der Angebotskonzeption nichts geändert					Aus Sicht der Verkehrsunternehmen ist der Stand Status Quo des Fahrplanangebots ausreichend.

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Durch Zusammenführung der BRN und Stadtwerke Verkehrs GmbH erscheint es sinnvoll das Gesamtsystem des ÖPNV-Verkehrs neu zu überdenken um Synergien zwischen Regional- und Stadtverkehr (insbesondere der Achsen Stadtmitte-Horchheim-Heppenheim und Stadtmitte-Worms Nord - Rheindürkheim) und damit erzielbare wirtschaftliche Effekte für Verbesserungen zu nutzen.					Die Verkehrsunternehmen BRN und SWW betreiben eigene Linien nach Genehmigung § 42 PBefG. Die Planung und Umsetzung der Verkehre erledigen die Unternehmen gemeinsam. Bisher erreichte Synergieeffekte: SWW Linie 403 in Verbindung mit BRN Linien 434 und 435, SWW Linie 404 (Achse Stadtmitte-Horchheim-Wiesoppenheim-Heppenheim) in Verbindung mit der BRN Linie 451. Einsparung von Parallelverkehren außerhalb der HVZ, Verlängerung der SWW Linie 404 bis Heppenheim, Fahrwegweiterung mit der BRN Linie 451 über Wiesoppenheim. Achse Stadtmitte-Worms Nord-Rheindürkheim: Durch die unterschiedlichen Bedienungsaufgaben von den Linien SWW 406 und BRN 432 ist eine grundsätzliche Verknüpfung der Regionalbuslinie mit der Stadtbuslinie nicht möglich. Eine Kooperation der SWW Linie 406 mit Nr. 12 Grundnetzordnung im NVP ist realistisch. Entscheidung liegt beim Aufgabenträger. Hier ist eine Abstimmung zwischen Landkreis und Stadt durchzuführen.
		Bei der Bedarfsfeststellung sollten auch die aktuellen Daten aus der Verkehrserhebung zur Fortschreibung des Straßenverkehrskonzeptes genutzt werden.	III.4.3	X			Ein Kapitel zum Gesamtverkehrsplan Worms wurde unter III.4.3 in den NVP aufgenommen.
		Auch beim SPNV sollten Verbesserungen angestrebt werden. Die Stadt soll in ihrer Eigenschaft als Mitglied im Zweckverband für die Interessen der Stadt eintreten.					Im NVP werden die Ziele der Stadt Worms in Hinblick auf den SPNV im Kap. II.2.1 dargestellt
		Tab.1 Bilanzierung: Aussage "Abdeckung durch Ruftaxi" reicht nicht aus. Prüfung im Einzelfall wo noch Busse notwendig und wo RT ausreicht.			X		Der Wochenend/Abendverkehr für diese Stadtteile wird durch Ruftaxis übernommen. Für Ruftaxiverkehre liegt keine Fahrgasterhebung vor. Ergebnis von RT prüfen - gibt evtl. Auskunft über Nutzungsvorgänge je Strecke
		Ausweitung der Bedienung auf den SPNV-Strecken bis 24.00 Uhr, Ausweitung der Taktkernzeit im Busbereich aufgrund der geänderten Ladenschlusszeiten bis 20.00 Uhr		X			Die Anpassung der Taktkernzeit an die geänderten Ladenschlusszeiten soll geprüft werden (Wirtschaftsförderung). Es laufen derzeit Gespräche mit der IHK, die Aufschluss über die Nachfrage geben sollen.Bedienungsangebot im Regionalverkehr und Stadtverkehr vorhanden. Der Wunsch nach Ausweitung der Bedienung auf den SPNV-Strecken wird unter Kap. II.2.1 aufgenommen.
		Einflussnahme über den Zweckverband auf die Angebotsvorgaben im SPNV:	II.2.1	X			In den NVP werden die Planungen des SPNV - aufgrund der gesetzlichen Regularien - nur nachrichtlich dargestellt. Im Vorfeld werden diese aber - soweit möglich - mit den Mitgliedern des Zweckverbandes abgestimmt (Aussage: ZSPNV-Süd) Die SPNV Planungsziele der Stadt Worms werden in den NVP mit aufgenommen - es besteht dadurch jedoch keine Verbindlichkeit der Umsetzung
		Aufnahme in den NVP: häufigere Fahrten des RE Mainz-Worms-LU-Speyer-Karlsruhe (mind. 6 statt 3 Fahrtenpaare)	II.2.1	X			Der Wunsch nach mehr Fahrten ist berechtigt. Aufgrund politischer Vorgaben (z.B. Koch-, Steinbrück-Papier) sind die finanziellen Mittel aber eng budgetiert, so dass bei der derzeitigen Mittelauslastung keine Ausweitung des Betriebsprogrammes an Wochenenden möglich ist.(Aussage: ZSPNV-Süd). Die SPNV-Planungsziele der Stadt Worms werden in den NVP mit aufgenommen - es besteht dadurch jedoch keine Verbindlichkeit der Umsetzung
		Wiedereinführung einer durchgängigen RE-Verbindung nach Frankfurt	II.2.1	X			Wird als Zielvorstellung der Stadt Worms mit in den NVP aufgenommen - keine Verbindlichkeit der Umsetzung

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Überführung der Linie 406 in ein Gesamtkonzept mit Linie 432. Frei werdende Buskilometer werden zur Realisierung der Maßnahme Ziffer 12 verwendet	Kap. 2.2				Durch die unterschiedlichen Bedienungsaufgaben von den Linien SWW 406 und BRN 432 ist eine grundsätzliche Verknüpfung der Regionalbuslinie mit der Stadtbuslinie nicht möglich. Eine Kooperation der SWW Linie 406 mit Nr. 12 Grundnetzordnung im NVP ist realistisch. Entscheidung liegt beim Aufgabenträger. Hier ist eine Abstimmung zwischen Landkreis und Stadt durchzuführen.
		Angabe des tatsächlichen Kostensatzes Ruftaxi-Verkehr	Kap. 2.5				Wird beim VRN abgefragt und im Kapitel II.5 erläutert.
		Tab. 15 Ergänzung des Ämterhauses, EKZ Am Gallborn, Rheinufer in Rheindürkheim	Kap. 2.6	X			Wurde in der Tabelle 15 ergänzt.
		Tab. 16: Es fehlt der RE Mainz-Worms-Ludwigshafen-Speyer-Karlsruhe	Kap. 2.7		X		Ist im Fahrplanbuch als R4 - Kursbuchnummer 660 enthalten
		Linie 403 und Linie 408 fahren im Stadtteil Herrnsheim hintereinander her; mit zeitlichem Versatz könnte ein 15/30-Min.-Takt angeboten werden	Kap. 2.7			X	Die Linien SWW 403 und 408 haben unterschiedliche Bedienungsaufgaben und einen unterschiedlichen Streckenverlauf. Beide Linien bedienen in Herrnsheim nur die Haltestellen Höhenstraße und Neuhäuser Straße. In der Taktkernzeit ab Hauptbahnhof besteht ein ca. 15 Minuten-Takt (Linie 403 Minute 20 und 50, Linie 408 Minute 08 und 38). Eine Veränderung ist im Hinblick der unterschiedlichen Aufgaben von jeder Linie nicht empfehlenswert.
		Streichung der RT-Fahrt Linie 4902 an Samstagen um 20.41 ab Worms, dafür Einsatz eines Busfahrtenpaares um 20.20 Uhr ab Worms bis Worms-Ibersheim	Kap. 2.8		X		Beim Einsatz eines Busses als Ersatz von Ruftaxen muss die Leistung vom Aufgabenträger bestellt werden - Kostenübernahme
		Zusätzliche RT-Fahrt Linie 4903 nach Leiselheim und Pfeddersheim an Werktagen um 23.20 Uhr ab Worms, da die letzte Fahrt der Linie 415 um 22.20 Uhr von Hbf. Worms abfährt	Kap. 2.8	X			Fahrt der Linie 415 um 23:30 Uhr wurde wegen schwacher Nachfrage/Auslastung von der SWW Stadtverkehr eingestellt. Einrichtung einer zusätzlichen Ruftaxi-Fahrt bei Kostenübernahme durch die Stadt.
		Umsteigefunktion der Haltestelle Abzweig Hochheim wird nur wenig angenommen, hier sollten bauliche Verbesserungen erfolgen	Kap. 2.9		X		97 Ein- und Aussteiger an der Haltestelle; eine Detaillösung der baulichen Verbesserungen soll innerhalb der Stadt weiter diskutiert werden.
		Tab. 25: Haltestelle Pfeddersheim nicht näher bezeichnet	Kap. 2.10	X			Es handelt sich um den Bahnhof Pfeddersheim, wird in der Tabelle ergänzt
		Aufgrund der Auswertung des Fahrgastaufkommens auf den Linien 406 und 413 wird ein dringender Handlungsbedarf gesehen.	Kap. 2.11				Die Angabe der Linienbeförderungsfälle in der Tab. 25 basieren auf den Umlagerungen des Verkehrsmodells. Eine Fahrgasterhebung auf der Linie 406 ergab im Durchschnitt eine Besetzung von 367 Fahrgästen pro Werktag und auf der Linie 415 von durchschnittlich 45 Fahrgästen (Montag-Sonntag). (Anm.: Die Tab. 25 wurde wg. der nur modellhaften Wiedergabe der Zahlen aus dem Entwurf genommen)
		Ermittlung von Potenzialen für Direktverbindungen oder Linienwegsänderungen	Kap. 2.11	X			Ein Kapitel zum Gesamtverkehrsplan Worms wurde unter III.4.3 in den NVP aufgenommen.
		Zu Anforderungsprofil: Das Erreichen des Stadtzentrums aus allen Stadtteilen in 45 Minuten ist zu lang - es sollten 30 Minuten angesetzt werden.	Kap. 2.12	X			30 Minuten werden erreicht - Rahmenvorgabe wird im NVP auf 30 Minuten geändert.
		Kritische Analyse des Übergangstarifs zum RMV, da Preiserhöhungen von bis zu 30% zu starken Fahrgastverlusten geführt haben und daraufhin die durchgehenden Züge Worms-Frankfurt eingestellt wurden.	Kap. 2.13				
		Die fehlenden Abfallbehälter an den Haltestellen sind wieder aufzuhängen und regelmäßig zu leeren.	Kap. 2.14				Liegt in der Zuständigkeit der Stadt/Entsorgungsbetriebe. (Anm.: Fehlende Abfallbehältnisse sind zumeist auf Vandalismusschäden zurückzuführen)

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Die Wirksamkeit von Busspuren und Durchlässen auf die Beschleunigung sollte untersucht werden. Prüfung eines Durchlasses von der B9 stadteinwärts zur Mainzer Straße.	Kap. 2.15				Weiterleitung an entsprechende Amt
		Zwischen der Haltestelle Kalksteinwerk und dem Wohngebiet befindet sich eine Kraftfahrstraße (Autobahnzubringer). Die Einbeziehung der Haltestelle bei der Erschließungsbetrachtung scheidet daher aus.	Kap. 2.16	X			Bei Realisierung des Wohngebietes ist eine Verlegung der Haltestelle angedacht.
Deutscher Gewerkschaftsbund Region Rheinhessen-Nahe	11.12.2003	Bitte um Fristverlängerung bis 23.01.2004 - keine weitere Stellungnahme					
KOMBA Gewerkschaft Rheinland Pfalz	08.12.2003	Keine Beanstandungen					
Ortsvorsteher Rheindürkheim	02.01.2004	Nutzung von frei werdenden Kilometerleistungen der Buslinie 406 aus wegfallenden Parallelverkehren mit der Linie 432 für eine verbesserte Anbindung von Rheindürkheim zum Hbf., Industriegebiet Nord sowie dem Bahnhof und Einkaufszentrum in Osthofen (Maßnahme 12 Tab. Seite 12)			X		Eine grundsätzliche Verknüpfung der Linien 432 und 406 ist aufgrund unterschiedlicher Bedienungsaufgaben nicht möglich. Die Regionalbuslinie 432 hat Anschlüsse an die Schiene in Guntersblum und Worms sicherzustellen und wird nicht verändert. Für eine Umschichtung von Kilometerleistungen aus der Linie 406 (Fahrten an Werktagen) wird aufgrund der aktuellen Besetzung der einzelnen Fahrten (367 FG/Tag) kaum Potenzial gesehen. Mögliches Potenzial besteht am Wochenende - sofern die Betriebe nicht arbeiten. Der Wegfall von Fahrten am Wochenende soll geprüft werden - frei werdende Kilometerleistungen können dann kostenneutral z.B. für eine Verlängerung der 406 nach Rheindürkheim-Osthofen genutzt werden.
		Neugestaltung der Linie 406 aufgrund des aufgezeigten Fahrgastaufkommens (66 Fg/Tag)			X		Die Angabe von 66 Fahrgästen auf der Linie 406 basiert auf den Umlagen des Verkehrsmodells. Eine Fahrgasterhebung auf der Linie 406 ergab im Durchschnitt eine Besetzung von 367 Fahrgästen pro Werktag. (Anm.: Die Tab. 25 wurde wg. der nur modellhaften Wiedergabe der Zahlen aus dem Entwurf genommen)
		Überführung der Buslinie 406 (Maßnahmennummer 4 in Tabelle) in die geplante Maßnahme 12 "Anbindung an Bahnhof Osthofen; Verdichtung und Vertaktung" im Streckenverlauf Worms Stadtzentrum-Nordstadt-Rheindürkheim. Steigerung der Fahrgastnachfrage bei geringen Mehrkosten			X		Eine Kooperation der Linie 406 mit der Maßnahme Nr. 12 ist realistisch - Verlängerung der Linie 406 nach Rheindürkheim-Osthofen
		Änderung der Taktkernzeit Mo-Sa aufgrund der geänderten Ladenöffnungszeiten - Tabelle Seite 8	II.1.1.3				Die Anpassung der Taktkernzeit an die geänderten Ladenschlusszeiten soll geprüft werden (Wirtschaftsförderung). Es laufen derzeit Gespräche mit der IHK, die Aufschluss über die Nachfrage geben sollen.
		Zusätzliche Busfahrt der Linie 432 an Samstagen bis Rheindürkheim bzw. Ibersheim um 20.20 Uhr - dafür Wegfall der Ruftaxi-Fahrt um 20.41 Uhr			X		Die Linie 432 verkehrt Samstag abends bedarfsorientiert. Die zusätzliche Busfahrt (als Ersatz für die Ruftaxi-Fahrt) muss vom Aufgabenträger bestellt werden. Kostenübernahme der zusätzlichen Leistung erforderlich.
Planungsgemeinschaft Rheinpfalz	01.12.2003	Analog zur Berücksichtigung des ROP Rheinhessen-Nahe im NVP-Entwurf wird eine Aufnahme der Zielvorgaben des Entwurfes der ROP-Fortschreibung Rheinpfalz gewünscht.	Kap. III.6.2	X			Die Stadt Worms liegt im Überlappungsbereich der Planungsgemeinschaften Rheinhessen-Nahe und Rheinpfalz, daher sind die Ziele und Grundsätze beider Planungsgemeinschaften mit aufzunehmen.
Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe	03.11.2003	Schnellstmögliche Realisierung der noch umzusetzenden Vertaktung (einschl. Verknüpfung) einiger Hauptlinien	Kap. II		X		Abstimmung zwischen Landkreis und Stadt erforderlich

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		60'-Takt im Grundnetz 1. Ordnung und 120'-Grundtakt im Grundnetz 2. Ordnung nur akzeptabel, soweit er durch andere Linien verdichtet wird					Die Bedienungszeiten und -Vorgaben entsprechen den Vorgaben des VRN und sind als Mindestangebot zu sehen. Die Bedienung der einzelnen Strecken innerhalb der Stadt Worms erfolgt teilweise in einem 30'-Grundtakt. Darüber hinaus findet eine Taktverdichtung durch mehrere auf den jew. Strecken verkehrenden Linien statt.
		S-Bahn Mannheim-Worms: Mischverkehre mit lokbespannten Zügen zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Mainz - Vereinbarkeit (erhöhte Bahnsteige für S-Bahn) ist zu klären					Der ZSPNV Süd untersucht derzeit zwei Varianten für den Verkehr zwischen Mannheim und Mainz: Brechung in Worms, Worms-Mannheim mit ET 425 und Doppelstockverkehre zwischen Worms und Mainz oder ggf. vollständiger Einsatz von ET 425 zwischen Mannheim und Mainz. Die Ergebnisse der NKU stehen vorst. Ende Juni 04 zur Verfügung. Das Ergebnis der standardisierten Bewertung dient als Entscheidungsgrundlage über eine Förderung von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Bahnsteigaufhöhungen für S-Bahnstationen zur Schaffung eines höhengleichen Zustiegs) aus Bundesmitteln.
		Brechung des Verkehrs auf der Strecke Mannheim/Ludwigshafen-Mainz in Worms wird abgelehnt					Zur Zeit wird der Reisendenstrom in Worms in Hinblick auf durchfahrende Reisende in den Regionalbahnen untersucht.
		Klärung der Vorteile der S-Bahn für Worms und den Raum, Gegenüberstellung von Nutzen/Kosten/Nachteilen					Derzeit läuft eine standardisierte Bewertung zur S-Bahn, die im Sommer abgeschlossen sein soll.
SGD Süd	01.12.2003	Berücksichtigung des ROP Rheinpfalz	Kap. III.6.2	X			s. Stellungnahme Planungsgemeinschaft Rheinpfalz
SPD	Jan 04	Linie 408 - Hin- und Rückfahrt durch die Virchowstraße				X	Ist technisch nicht möglich.
		Aufstellung von Haltestellen (normale Ausstattung) beidseitig					
		Ergänzung Linien Herrnsheim-Leiselheim					Maßnahme enthalten im Ergänzungsnetz mit 10 Fahrten; alternativ wird vorgeschlagen für die Verbindungen zwischen Herrnsheim und Leiselheim und Abenheim-Osthofen zunächst ein Ruftaxi-Angebot einzurichten, welches bei ersichtlichem Bedarf weiter ausgeweitet werden soll (Linientaxi/Bus).
SWW Stadtwerke Worms Verkehrs-GmbH	18.12.2003	Nach interner Abstimmung mit dem Partner BRN Busverkehr RheinNeckar bestehen gegen den vorliegenden Entwurf keine Einwände					

Anregungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.03.2004

Themenfeld	Anregung	Anmerkung/ weiteres Vorgehen
Verknüpfung Bus-Schiene	Verbesserung der Anschlüsse an die Züge aus Mainz abends	Aufgrund anderer zeitlicher Bindungen können nicht alle Anschlüsse an die Schiene optimal funktionieren. Die Abendlinien 413, 414, 415 verkehren zudem stündlich und können somit nicht alle ankommenden Züge aufnehmen.
	Linie zum Stadtkrankenhaus (408) nicht auf Schiene abgestimmt	Eine zeitliche Verschiebung zur besseren Anbindung an die Schiene ist in der aktuellen Umlaufplanung nur möglich, wenn ein zusätzliches Fahrzeug nebst Fahrer eingesetzt werden würde. Dies hätte eine entsprechende Kostensteigerung zur Folge. Ein bessere Anbindung 408 – Schiene ist sonst nicht möglich, da dann die Innenstadtlinien keine Anbindung an die Schiene und die Linie 408 mehr hätten und hier die größeren Fahrgastströme vorliegen.
Abfahrtszeiten Busse	Die SchülerInnen aus Pfeddersheim bekommen nach Schulschluss die Busse nicht, Abfahrtszeiten sollen überprüft werden.	Die Beanstandung bezieht sich auf die Rückfahrt der Schüler vom Eleonorengymnasium (Haltestelle Karlsplatz Linie 405) nach Pfeddersheim. Der Unterricht an der Schule endet um 12:50 Uhr. Der Bus der Linie 405 startet am ZOB Worms in der Taktlage um 12:50 Uhr, erreicht die Haltestelle Karlsplatz um 12:56 Uhr und ist damit generell nicht auf das Schulende abgestimmt. Der kurze Zeitabstand zwischen Schulende und Abfahrtszeit läßt die Erreichbarkeit des Busses kaum zu. Für die Schüler nach Pfeddersheim wird je eine Fahrt um 13:15 Uhr und um 13:26 Uhr von der Haltestelle Karlsplatz nach Pfeddersheim angeboten. Dieses Fahrtenpaar deckt parallel auch die Beförderung der SchülerInnen der Karmelerschule und des Bildungszentrums ab. Als weitere Alternative dient die Zugverbindung um 13:19 Uhr vom Hbf. nach Pfeddersheim. Gegebenenfalls können Gespräche zwischen Schulen, Stadt und Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Angebotes stattfinden.
Großveranstaltungen	Einsatz von Sonderbussen bei Großveranstaltungen (vor allem im Hinblick auf Jugendliche)	OB Kissel stellt in der Sitzung am 21.04.2004 einen Vorschlag für den Einsatz von Sonderbussen während der Wochenenden des Backfischfestes 2004 vor.
Ausweitung Fahrtenangebot	Angebot 408 am Wochenende soll verstärkt werden	408 entspricht mit 30/60-min-Takt- bis 13.38 Uhr halbstündlich, ab 14.20 Uhr stündlich - an Samstagen und 60-min-Takt an Sonntagen dem Anforderungsprofil des NVP.
	Ausweitung Ruftaxi im Abendverkehr	VKT hat die Betriebszeiträume und Fahrtenangebote aller Linien im Rahmen der NVP-Bearbeitung überprüft. Im NVP sind Empfehlungen für Fahrten enthalten, die die größten Lücken (2-3 Stunden) schließen würden. Weitere Verdichtungen, z.B. auf einen 30-min-Takt, kann der Aufgabenträger nach Maßgabe seiner finanziellen Situation jederzeit beschließen und anbieten.
Sonstige Maßnahmen	Fahrgastbeirat soll eingerichtet werden	Die Gründung eines Fahrgastbeirates ist Thema auf der Gesellschafterversammlung SWW; soll zusammen mit dem NVP in der Mai-Sitzung des Stadtrates beschlossen werden. Information wurde im NVP auf Seite 19 aufgenommen.
	Vorstellung NVP/ ÖPNV in der Öffentlichkeit	In die Kundenbefragung zur Zufriedenheit mit der Stadtverwaltung wird der Themenbereich ÖPNV integriert. Der NVP-Entwurf ist als Pdf-Datei über die Homepage der Stadt Worms der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden.
Finanzierung	Maßnahme 12: Gespräch mit Landkreis führen wegen Co-Finanzierung	Maßnahme ist im NVP Alzey-Worms enthalten. Die Stadt Worms wird mit dem Landkreis Alzey – Worms Gespräche dazu aufnehmen.

Anregungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.03.2004

Themenfeld	Änderungen im NVP-Entwurf	Seite
Fahrgastbeirat	Die Gründung eines Fahrgastbeirates soll voraussichtlich im Mai 2004 beschlossen werden. (s. auch Tabelle 9 Sonstige Maßnahmen)	18/ 19
Mobilitätszentrale	Es ist zu prüfen, ob eine Mobilitätszentrale in die Tourismuszentrale integriert werden kann. BRN-Info und Tourismuszentrale sollen gegenseitig Informationen austauschen und vorhalten. Im NVP wird diese Informationen ergänzt.	18
Car-Sharing Angebote	<p>Durch den Car-Sharing-Anbieter Stadtmobil werden im Verbundgebiet an zahlreichen Standorten, unter anderem auch in Worms, Fahrzeuge angeboten. Diese können von Kunden des Stadtmobils telefonisch oder über Internet reserviert werden. Mit einer Chipkarte erhalten die Nutzer Zugang zum gebuchten Auto. Am Ende der Fahrt wird das Car-Sharing-Fahrzeug wieder an seinem Standort abgestellt. Dieses Angebot kann als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV angesehen werden. Hierdurch wird es möglich neben der Grundmobilität, die durch den ÖPNV abgedeckt wird, auch besondere Wege für die ein Auto erforderlich ist im Umweltverbund zurückzulegen.</p> <p>Im Sinne eines „Mobilitätspaketes“ sollen die Angebote des ÖPNV und des Car-Sharing miteinander verknüpft werden. Bisher besteht eine Kooperation zwischen Stadtmobil und VRN, indem ein eigener VRN-Tarif für die Nutzung des Car-Sharing-Angebotes eingerichtet wurde. Hierdurch haben VRN-Kunden mit Jahres- oder Halbjahreskarte die Möglichkeit das Angebot zu einem günstigeren Grundkostenbeitrag zu erhalten.</p>	31
S. 55 Haltestelle Kalksteinwerk ist nicht verlegbar (Passage streichen)	<p>Die Textpassage zur Haltestelle Kalksteinwerk wurde im NVP gestrichen: (Das neue Wohngebiet (ca. 145 EW) entsteht am östlichen Ortseingang, südlich der K18. Das Wohngebiet liegt etwa zur Hälfte im Einzugsbereich der Haltestelle Tankstelle (434, 4903, 4943).</p>	55

Anhang VIII: Abbildungen Visum



Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008

Bevölkerungsentwicklung 2001 bis 2008 in Worms

- Einwohnerentwicklung -



■ Einwohner 2001
■ Einwohner 2008

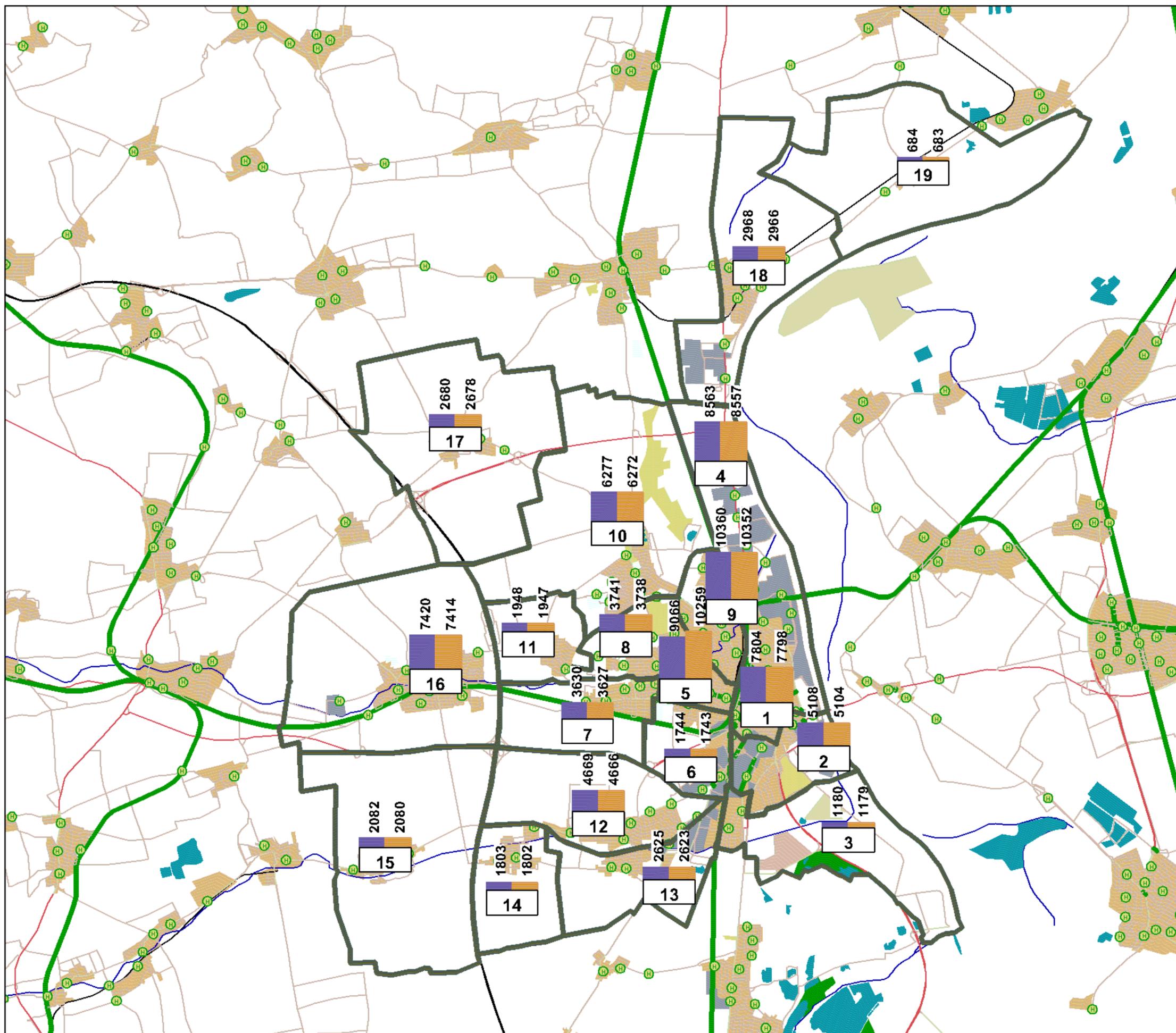
— Stadtteilgrenze

- 1 Stadtzentrum
- 2 Innenstadt Süd
- 3 Karl-Marx-Siedlung
- 4 Innenstadt Nord
- 5 Innenstadt West
- 6 Innenstadt Südwest
- 7 Pffligheim
- 8 Hochheim
- 9 Neuhausen
- 10 Herrnsheim
- 11 Leiselheim
- 12 Horchheim
- 13 Weinsheim
- 14 Wiesoppenheim
- 15 Heppenheim
- 16 Pfeddersheim
- 17 Abenheim
- 18 Rheindürkheim
- 19 Ibersheim

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Bearbeitungsstand: Februar 2004



VERKEHRSPLANUNG

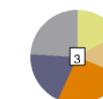


Köhler und Taubmann GmbH



Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008

Altersstruktur in der Stadt Worms 2001



Altersverteilung



— Stadtteilgrenze

- Stadtzentrum
- Innenstadt Süd
- Karl-Marx-Siedlung
- Innenstadt Nord
- Innenstadt West
- Innenstadt Südwest
- Pfiffligheim
- Hochheim
- Neuhausen
- Herrnsheim
- Leiselheim
- Horchheim
- Weinsheim
- Wiesoppenheim
- Heppenheim
- Pfeddersheim
- Abenheim
- Rheindürkheim
- Ibersheim

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Bearbeitungsstand: Februar 2004



VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008

Schülerverteilung am Schulstandort 2001



- Gymnasium
- Realschule
- Grund- und Hauptschule
- Sonderschule

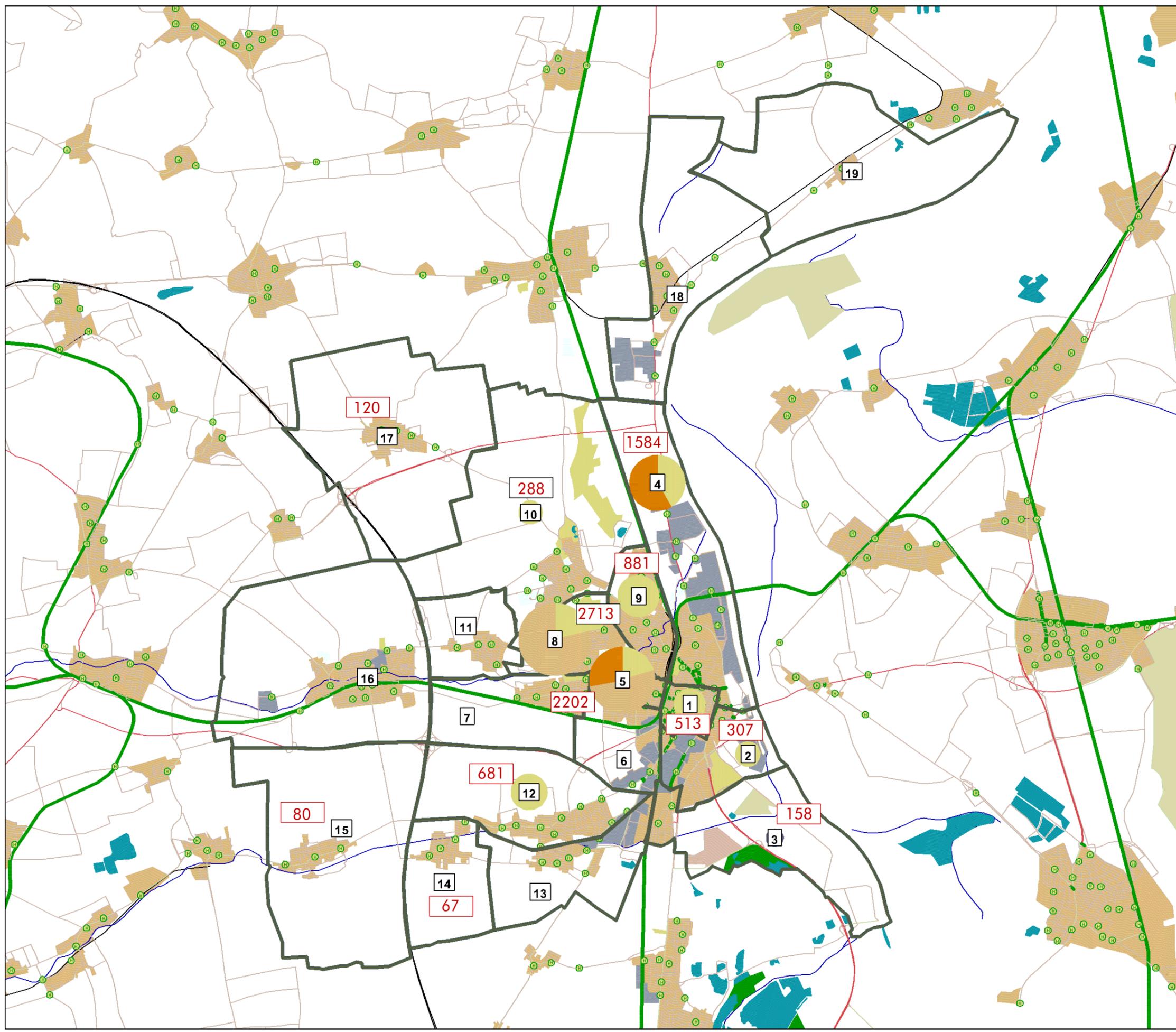
Stadteilgrenze

- 1 Stadtzentrum
- 2 Innenstadt Süd
- 3 Karl-Marx-Siedlung
- 4 Innenstadt Nord
- 5 Innenstadt West
- 6 Innenstadt Südwest
- 7 Pfiffligheim
- 8 Hochheim
- 9 Neuhausen
- 10 Herrnsheim
- 11 Leiselheim
- 12 Horchheim
- 13 Weinsheim
- 14 Wiesoppenheim
- 15 Heppenheim
- 16 Pfeddersheim
- 17 Abenheim
- 18 Rheindürkheim
- 19 Ibersheim

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Bearbeitungsstand: Februar 2004





Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008

Beschäftigtenentwicklung 2001 bis 2008 in Worms

- Einwohnerentwicklung -



Einwohner 2001
Einwohner 2008

— Stadtteilgrenze

- 1 Stadtzentrum
- 2 Innenstadt Süd
- 3 Karl-Marx-Siedlung
- 4 Innenstadt Nord
- 5 Innenstadt West
- 6 Innenstadt Südwest
- 7 Pfiffligheim
- 8 Hochheim
- 9 Neuhausen
- 10 Herrnsheim
- 11 Leiselheim
- 12 Horchheim
- 13 Weinsheim
- 14 Wiesoppenheim
- 15 Heppenheim
- 16 Pfeddersheim
- 17 Abenheim
- 18 Rheindürkheim
- 19 Ibersheim

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

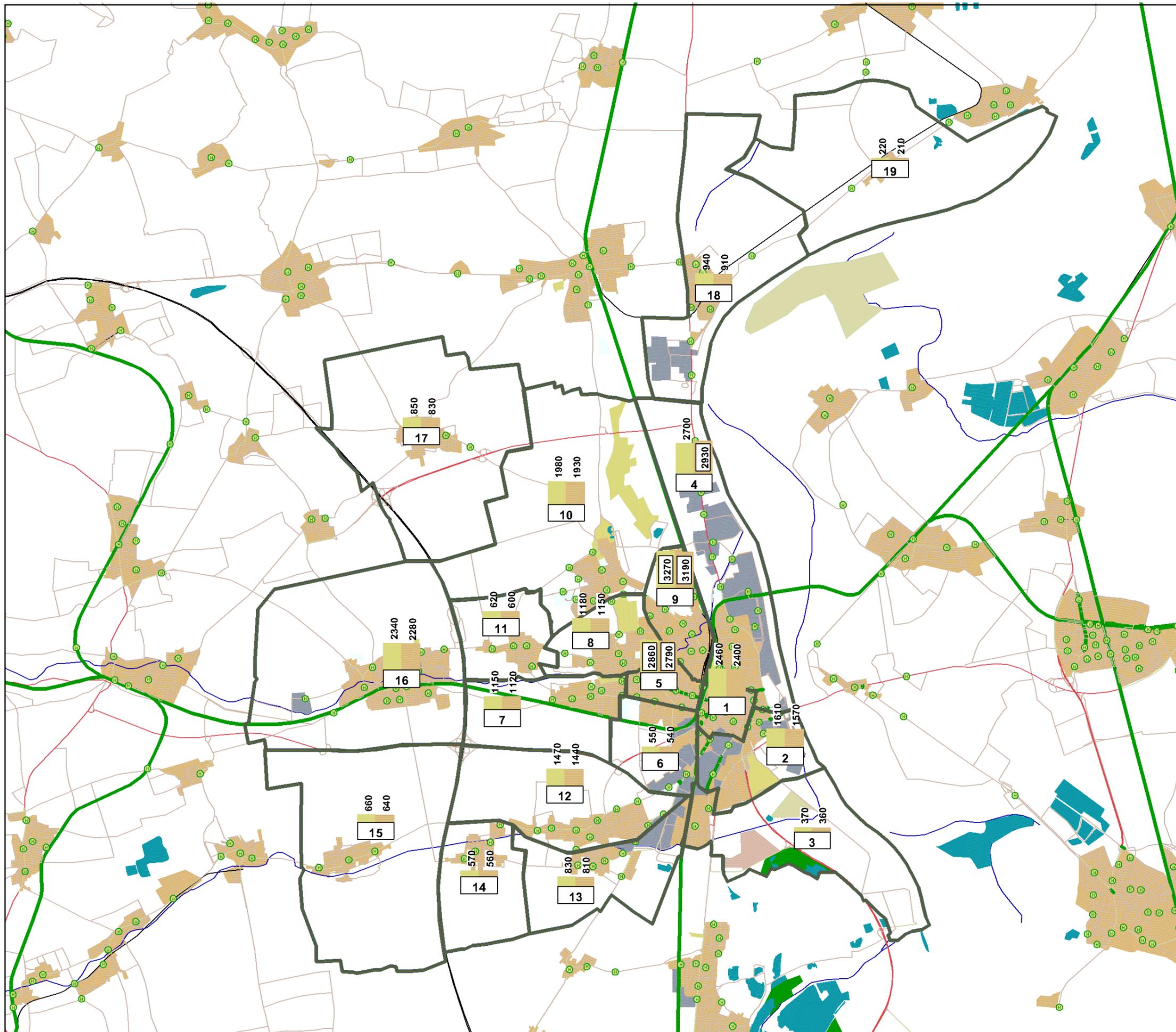
Bearbeitungsstand: Februar 2004

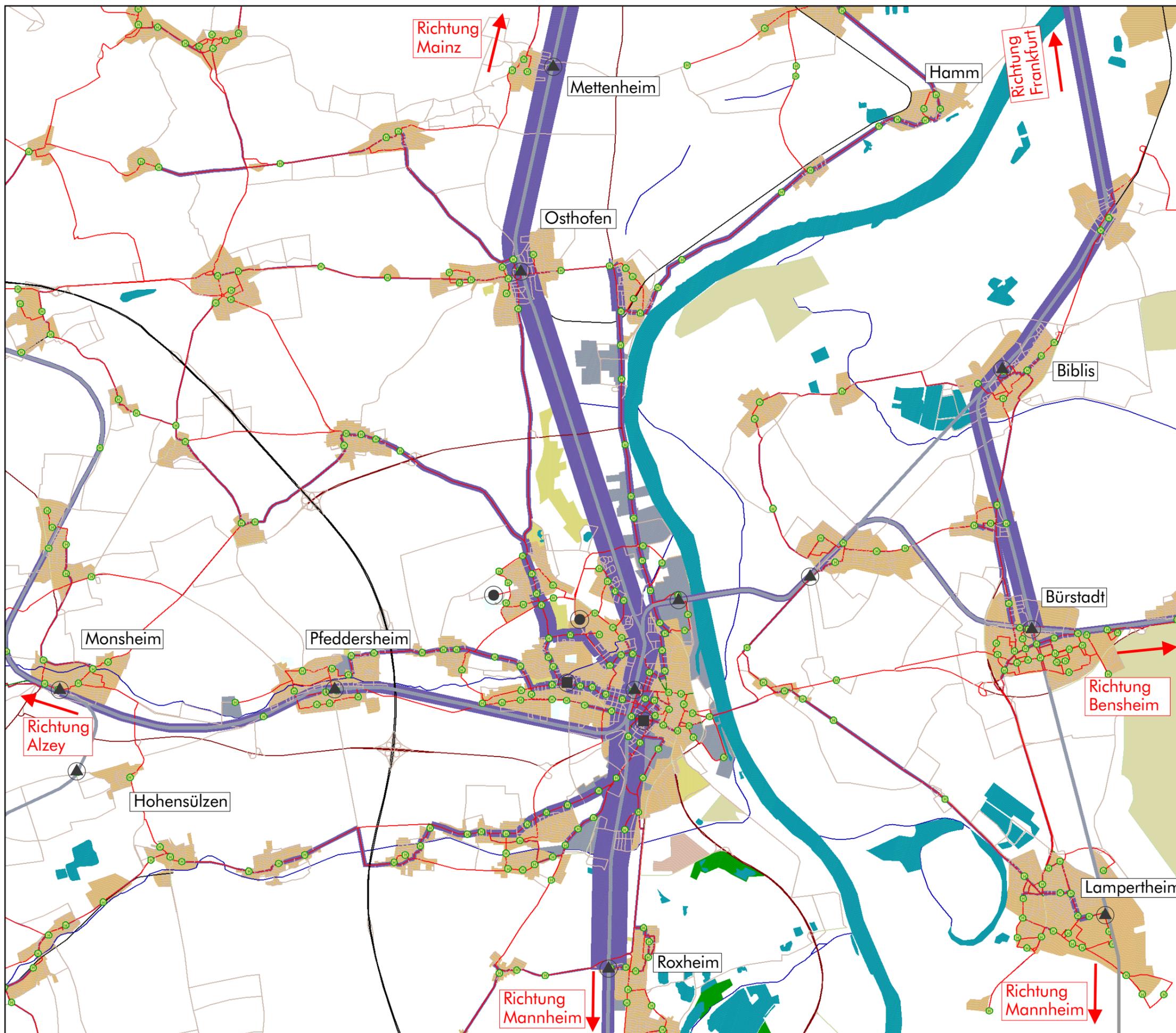


VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH



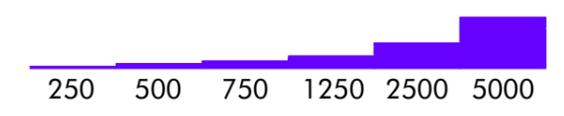


Nr.5

Fortschreibung Nahverkehrsplan
Stadt Worms
2004 - 2008

Werktägliche Verkehrsnachfrage
im ÖPNV 2002

Anzahl der Fahrgäste
je Streckenabschnitt



Netzelement

- Busnetz
- Netzelement

wesentliche Haltestellen

- SPNV - Haltepunkt
- wichtige Umsteigehaltestelle
- wichtige Haltestelle

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

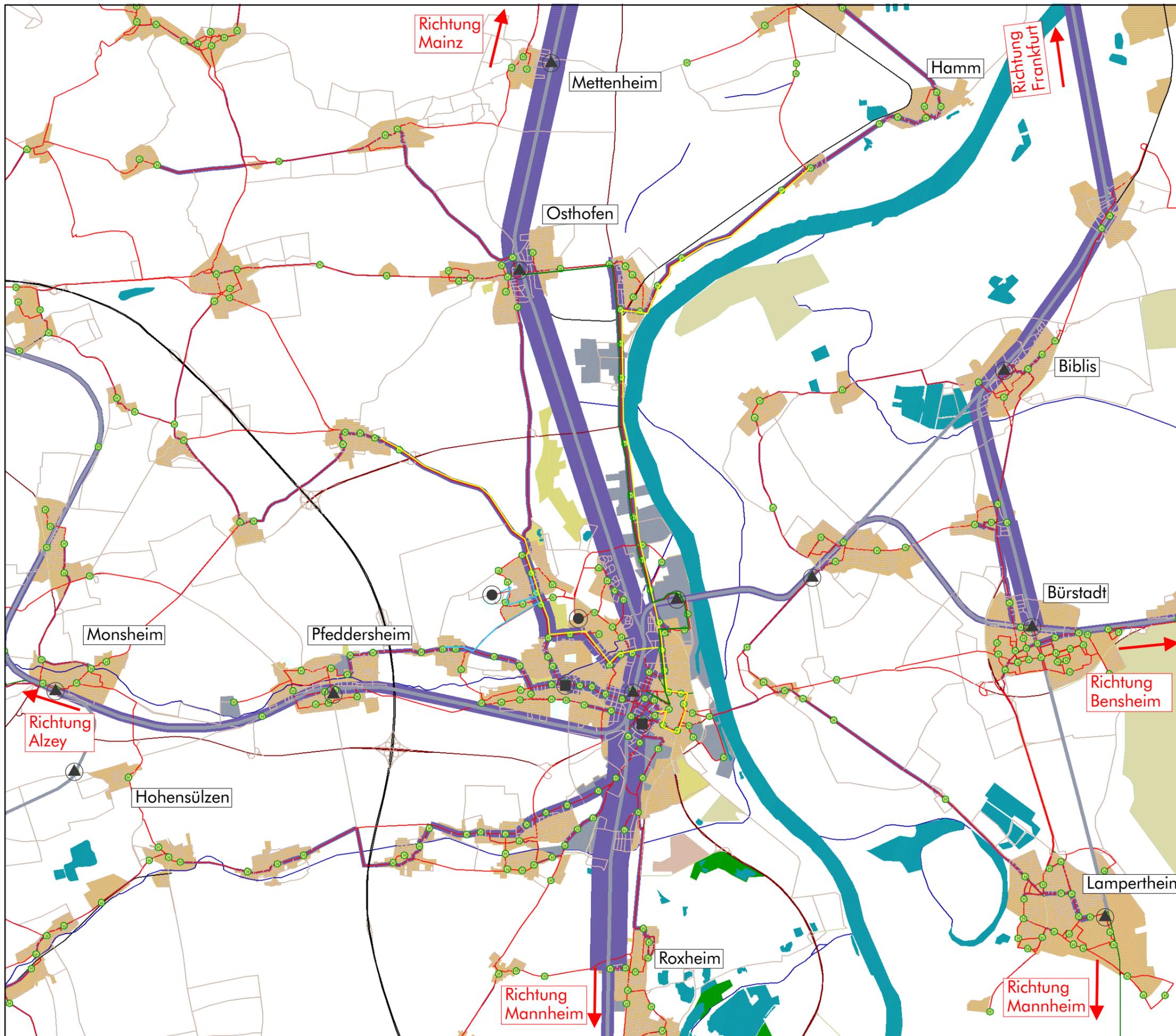
Bearbeitungsstand: Februar 2004



VERKEHRSPLANUNG



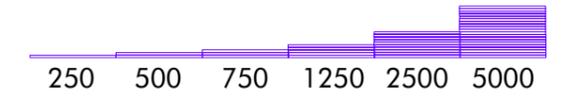
Köhler und Taubmann GmbH



Nr.6

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008 Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV 2008

Anzahl der Fahrgäste
je Streckenabschnitt



Netzelement

- Busnetz
- Netzelement

Angebotskonzept

- Angebotsausweitung Grundnetz
- Ergänzungsnetz
- Ausweitung Ruf-taxi-Angebot

wesentliche Haltestellen

- SPNV - Haltepunkt
- wichtige Umsteigehaltestelle
- wichtige Haltestelle

Quelle:

Strukturdaten VRN

Grundlagen:

© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

Bearbeitungsstand: Februar 2004



Verkehrsverbund Rhein-Neckar

VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH



Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Worms 2004 - 2008

Einzugsbereich der Haltestellen in Worms

ÖPNV-Haltestelle mit 300m Einzugsbereich

SPNV-Haltestelle mit 600m Einzugsbereich

Einwohner 2001

Stadtteilgrenze

- 1 Stadtzentrum
- 2 Innenstadt Süd
- 3 Karl-Marx-Siedlung
- 4 Innenstadt Nord
- 5 Innenstadt West
- 6 Innenstadt Südwest
- 7 Pffligheim
- 8 Hochheim
- 9 Neuhausen
- 10 Herrnsheim
- 11 Leiselheim
- 12 Horchheim
- 13 Weinsheim
- 14 Wiesoppenheim
- 15 Heppenheim
- 16 Pfeddersheim
- 17 Abenheim
- 18 Rheindürkheim
- 19 Ibersheim

Quelle:
Strukturdaten VRN

Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH

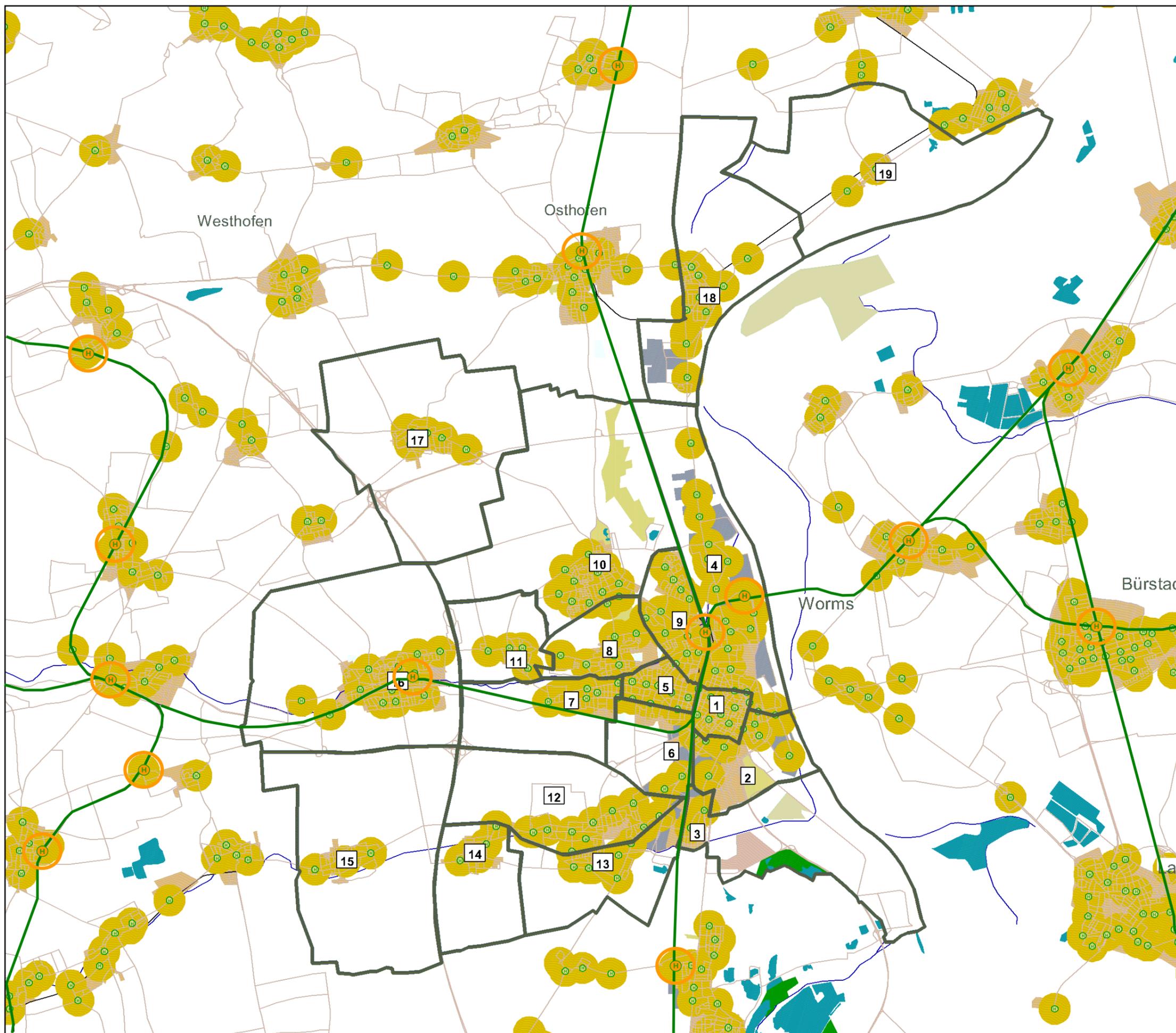
Bearbeitungsstand: Februar 2004

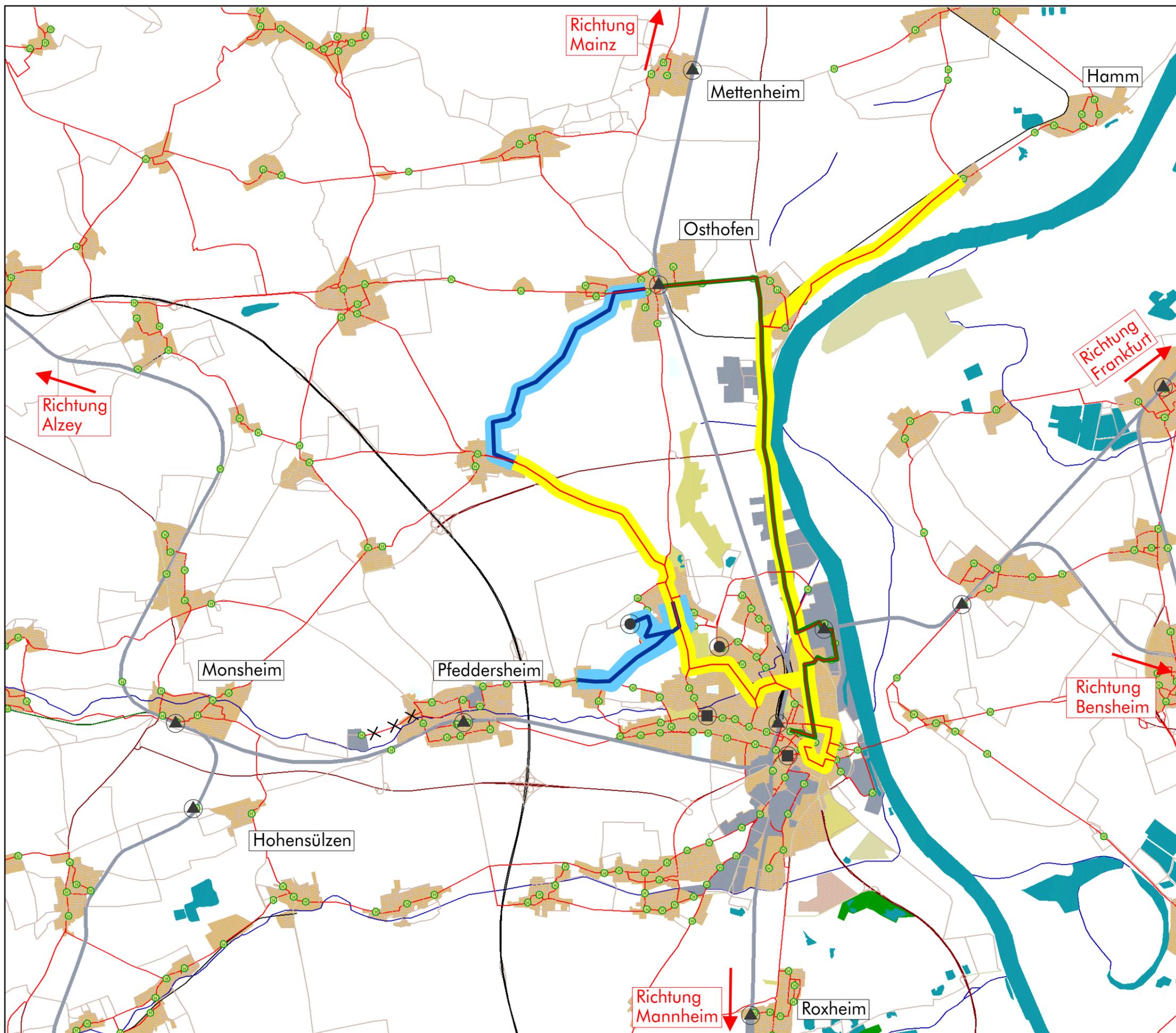


VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





Fortschreibung Nahverkehrsplan
Stadt Worms
2004 - 2008

Angebotskonzept für den
ÖPNV 2008

Grund und Ergänzungsnetz

- Busnetz
- SPNV
- Angebotsausweitung Grundnetz
- neue Bedienung im Ergänzungsnetz
- Ausweitung Ruf-taxi-Angebot
- alternative Bedienung mit Ruf-taxi
- ✕ entfallende Netzelemente

wesentliche Haltestellen

- SPNV - Haltepunkt
- wichtige Umsteigehaltestelle
- wichtige Haltestelle

Quelle:
Strukturdaten VRN
Grundlagen:
© 2004, DDS Digital Data Services GmbH, NavTeq GmbH
Bearbeitungsstand: Februar 2004

