Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße

2014 – 2018

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 6

Vorgehen 7

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung der Linienbündel 8

- Allgemeines 8
- Bündel „Odenwald-Mitte“ 8
- Bündel „Ried“/„Linie 644“ 8
- Bündel „Odenwald Nord“ 9
- Bündel „Nördliche Bergstraße“ und „Bensheim“ 10
- Bündel „Odenwald Süd“ 10
- Bündel „Bürstadt“ 11
- Bündel „Lampertheim“ 11
- Bündel „Viernheim“ 12
- Betriebsleistung der einzelnen Linienbündel 12
- Gutachten Schülerbeförderung/ Kommunikationsleitfaden 12

Grundlagen der Angebotskonzeption 13

- Ziele des Aufgabenträgers 13
- Netzhierarchie 13
- Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV 15
- Demografischer Wandel 16
- Verkehrsnachfrage und Potentialanalyse 18
- Achsenkonzept 36

Angebotskonzeption 38

- Schienenpersonennahverkehr SPNV 38
- Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV 41
- Barrierefreiheit 50
- Verknüpfungspunkte 53
- Mobilitätsmanagement 57
- Ergänzende Mobilität 60

Umsetzung 62

- Maßnahmenkonzept 62
- Angebotsseitige Maßnahmen 62
- Investive Maßnahmen 63
- Vergabe/Linienbündelung 63
- Qualitätssicherung 64

Bürgerbeteiligung/Regionalkonferenzen 65

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan 7
Abbildung 2: Netzhierarchie 13
Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung 14
Abbildung 4: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV 15
Abbildung 5: Reisezwecke Kreis Bergstraße 15
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Bergstraße gesamt 16
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen 17
Abbildung 8: Auspendler im Teilraum Ried 19
Abbildung 9: Einpendler im Teilraum Ried 20
Abbildung 10: Auspendler im Teilraum Bergstraße 21
Abbildung 11: Einpendler im Teilraum Bergstraße 22
Abbildung 12: Auspendler im Teilraum Odenwald 23
Abbildung 13: Einpendler im Teilraum Odenwald 24
Abbildung 14: Werktägliche Nachfrage im SPNV 26
Abbildung 15: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Ried 27
Abbildung 16: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Bergstraße 28
Abbildung 17: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Odenwald 29
Abbildung 18: Schuleinzugsbereich Heinrich-Böll-Schule Fürth 30
Abbildung 19: Schulstandorte Kreis Bergstraße 31
Abbildung 20: Modal Split Teilregion Ried 33
Abbildung 21: Modal Split Teilraum Bergstraße 34
Abbildung 22: Modal Split Teilraum Odenwald 35
Abbildung 23: Achsenkonzept Kreis Bergstraße 37
Abbildung 24: Fahrplannetzgrafik SPNV 39
Abbildung 25: Angebotskonzept Teilraum Ried 43
Abbildung 26: Angebotskonzept Teilraum Bergstraße 44
Abbildung 27: Angebotskonzept Teilraum Odenwald 46
Abbildung 28: Bedienungsumfang je Schultyp 47
Abbildung 29a: Bedienungshäufigkeit Ferientag und Erschließung 49
Abbildung 29b: Bedienungshäufigkeit Schultag 49
Abbildung 30: Formen der Mobilitätseinschränkung 50
Abbildung 31: Behindertengerechte Gestaltung einer Haltestelle 51
Abbildung 32: Handlungsfeld Barrierefreiheit Haltestellen 52
Abbildung 33: Handlungsfeld P+R/B+R an Haltestellen 55
Abbildung 34: Handlungsfeld Fußverkehr 56
Abbildung 35: Handlungsfeld Radverkehr 56
Abbildung 36: Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement 59
Abbildung 37: Intermodal/Multimodal 60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Betriebsleistung und Laufzeit je Linienbündel 12
Tabelle 2a: SPNV-Strecken Kreis Bergstraße 38
Tabelle 2b: Betriebsleistungen SPNV im Kreis Bergstraße 38
Tabelle 3: Grundnetz 1. Ordnung 41
Tabelle 4: Grundnetz 2. Ordnung 41
Tabelle 5: Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr 41
Tabelle 6: Ergänzungsnetz Grundversorgung 42
Tabelle 7: Grundanforderungen Ausbildungsverkehr 47
Tabelle 8: Stadtbusverkehre Kreis Bergstraße 48
Tabelle 9: Barrierefreiheit im SPNV 51
Tabelle 10: P+R/B+R im Kreis Bergstraße 54
Tabelle 11: Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen 55
Tabelle 12a: Konzeptionelle Veränderung der Busleistungen 62
Tabelle 12b: Punktuelle Veränderung der Busleistungen 62
Tabelle 13: Kosten für Investive Maßnahmen 63
Tabelle 14: Linienbündel im Kreis Bergstraße 63

1. Einleitung

Im Kreis Bergstraße nutzen an Werktagen etwa 60.000 Fahrgäste den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeitzwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule, und Personen ohne PKW eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne auf. Diese müssen die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen, und sie beschreiben die angestrebte Entwicklung im ÖPNV. Die aktuellen Nahverkehrspläne müssen jedoch noch einen Schritt weiter gehen. Der Mobilitätsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs und der Bedeutungsverlust des PKW besonders bei Jüngeren sind die großen Schlagworte. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom „klassischen“ Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des Nahverkehrsplans – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Unter diesen Bedingungen hat der Kreis Bergstraße gemeinsam mit der VRN GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet. Der vorliegende Nahverkehrsplan setzt den eingeschlagenen guten Weg des Kreises Bergstraße fort.

- Der Gutachter attestiert dem Kreis Bergstraße einen bereits heute gut ausgebauten ÖPNV.
- Auf den Hauptachsen bestehen schon heute größtenteils regelmäßige Taktverkehre. Dieses Angebot soll mit dem Ziel eines Integralen Taktfahrplans weiter ausgebaut werden.
- Entsprechend dem novellierten PBefG soll bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit realisiert werden.
- Im Zeitraum des Nahverkehrsplans werden im Schienenverkehr neue Betriebskonzepte umgesetzt. Damit wird der gesamte ÖPNV deutlich an Attraktivität gewinnen.
- Durch die Vergabeverfahren wurde in vielen Fällen eine Steigerung der Nachfrage erzielt. Parallel wurden alle bisherigen Ausschreibungen im Busverkehr durch ortsansässige Unternehmer gewonnen.

Erstmalig wurde bereits bei der Erstellung des Nahverkehrsplans die Bevölkerung mit einbezogen. Es fanden drei Regionalkonferenzen in Lampertheim, Fürth und Heppenheim im April bzw. Mai 2013 statt. Dort wurde die Bevölkerung über die Ziele des Nahverkehrsplans informiert und hatte die Möglichkeit, Fragen zum Nahverkehrsplan und zum ÖPNV-Angebot zu stellen sowie Anregungen und Wünsche zu äußern. Die Beiträge aus der Bevölkerung wurden beantwortet und finden bei positiver fachlicher Prüfung und Bewertung eine Berücksichtigung im vorliegenden Nahverkehrsplan.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernimmt die VRN GmbH auch dieses Mal wieder das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die Inhalte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Dies betrifft besonders das zukünftige Angebot im SPNV. Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies trifft insbesondere auf die Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen zu, da so Insellösungen vermeidbar sind.

Darüber hinaus spielt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar noch eine besondere Rolle für den Kreis Bergstraße. lokalen Die Nahverkehrspläne können entsprechend den gesetzlichen Regelungen keine Aussagen zur Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV treffen. In Hessen sind die Verkehrsverbünde für die Bestellung und Finanzierung des SPNV zuständig. Sie müssen nach § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hess. ÖPNVG) entsprechende verbundweite Nahverkehrspläne erstellen. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar fungiert daher auch als regionaler Nahverkehrsplan im Sinne des hessischen ÖPNVG.

2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit 613 PKW pro 1.000 Einwohner[1] verfügt die weit überwiegende Zahl der Haushalte im Kreis Bergstraße über Zugang zu einem PKW. Soll der ÖPNV als Konkurrenz zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potentiale festzustellen und daraus planerische Vorschläge abzuleiten.

Neben dieser methodischen Neuerung werden in den aktuellen Nahverkehrsplan weitere Elemente integriert. So steht nicht mehr die Frage des Verkehrsmittels im Vordergrund, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“. Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen PKW Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie CarSharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖPNV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt (s. Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan).

Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Bilanzierung des NVP 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts
- ÖPNV-Potentialanalyse und daraus abgeleitetes Achsenkonzept
- Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV
- Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung
- Entwicklung ergänzender Bausteine
- Festschreibung weiterer Standards wie z. B. Fahrzeugstandards und Anforderungen des Ausbildungsverkehrs.

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

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan

[1] (Quelle: Straßenverkehrszulassungsstelle des Kreises Bergstraße, Heppenheim)

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes

3.1 Allgemeines

Der Kreis Bergstraße hat auf Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen die VRN GmbH mit der Funktion der lokalen Nahverkehrsgesellschaft für den Kreis (lokale Aufgabenträgergesellschaft) betraut (vgl. Drucksache XIII/239 KT - Beschluss vom 04.12.1995).

Der noch aktuell gültige Nahverkehrsplan für den Kreis Bergstraße basiert auf dem Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 03.11.2003 (Drucksache XV/300 KT).

Bereits zum damaligen Zeitpunkt hatte sich der „Hessische Weg" zur Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb abgezeichnet, der dann mit dem Eckpunktepapier für den Wettbewerb bzw. weiteren Erlassen des Hessischen Verkehrsministeriums in Auslegung europarechtlicher Vorgaben die weiteren Schritte zur Umsetzung definierte.

In Ergänzung des vorstehenden Beschlusses hat der Kreistag des Kreises Bergstraße das Linienbündelungskonzept als Ergänzung des Nahverkehrsplanes 2004 beschlossen und damit den Weg zum Wettbewerb im ÖPNV eingeläutet (vgl. Drucksache XV/469 KT – Beschluss vom 28.02.2005).

Auf Vorschlag der VRN GmbH wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bis zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bzw. des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zurückgestellt (vgl. Drucksache 16-1077 – KT-Beschluss vom 18.08.2008).

Nach Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Bündeln waren – gemäß den Vorgaben des Landes Hessen – die Verkehre für einen Zeitraum von jeweils acht Jahren gestuft im Wettbewerb zu vergeben. Im Kreis Bergstraße erfolgte dies im Zeitraum von Juni 2007 bis Dezember 2011.

Die VRN GmbH hat in enger Abstimmung mit dem Kreis Bergstraße die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb durchgeführt. Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat im Vorfeld des jeweiligen Wettbewerbsverfahren dem der Ausschreibung zugrunde liegenden Vertrag zwischen der VRN GmbH und dem Kreis Bergstraße zugestimmt und damit den auf bisheriger Basis gezahlten Bestelleraufwand der Höhe nach begrenzt.

Hinsichtlich der Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes wird der folgende Sachstandsbericht abgegeben. Ergänzend hierzu erfolgt in Anlage 1 eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung der im Nahverkehrsplan 2004 – 2008 zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen.

3.2 Bündel „Odenwald-Mitte"

Allgemeines

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung vom 19.12.2005 den Eckpunkten der Ausschreibung des Linienbündels „Odenwald-Mitte" zugestimmt (Drucksache XV/2880 KA).

Die Leistungen im Linienbündel Odenwald-Mitte werden als eigenwirtschaftlicher Verkehr von der Firma V-Bus in Kooperation mit drei lokalen Busunternehmen Egner (Wald-Michelbach), Marquardt (Heppenheim) und Rothermel (Grasellenbach) erbracht.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Linie 667: Heppenheim – Fürth/Rimbach – Grasellenbach
Linie 684: Fürth – Rimbach – (Weinheim)
Linie 687: Heppenheim – Ober-Laudenbach
Linie 687: Heppenheim – Hambach (heute bis Ober-Hambach – Linie 691)
Linie 689: Rimbach – Mörlenbach – Bonsweiher

Betriebsaufnahme - Resümee

Das Verkehrsunternehmen V-Bus, Viernheim, das als Sieger des Genehmigungswettbewerbs hervorgegangen war, sorgte ab Betriebsbeginn für eine nahezu reibungslose Abwicklung der Verkehrsleistung und steht auch weiterhin der Fortentwicklung des Angebotes konstruktiv gegenüber.

So sind im Zeitraum der Genehmigung die Verkehrsleistungen mit dem Bau der Wendeanlagen in Heppenheim-Ober-Hambach (Linie 691) und Grasellenbach (Linie 667) erweitert worden bzw. bislang freigestellte Ausbildungsverkehrsleistungen in den ÖPNV integriert worden.

3.3 Bündel „Ried"/„Linie 644"

Allgemeines

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung am 11.12.2006 (Drucksache 16-0384) den Eckpunkten der Ausschreibung des Linienbündels „Ried" und „Linie 644" zugestimmt.

Im Zuge des Linienbündelungskonzeptes wurden die Linien 641, 642 und 643 zu einem Bündel zusammengefasst. Parallel dazu wurde die Linie 644 mit gleicher Laufzeit und Vergabeterminierung als Einzellinie erhalten.

Im Rahmen der Detailarbeit zur Aufstellung der Vergabeunterlagen wurde deutlich, dass es vielfältige Berührungspunkte der Linie 644 mit dem Bündel „Ried" gibt und es deshalb sinnvoll ist, das Bündel gemeinsam mit der Einzellinie im Rahmen einer in Lose aufgeteilten Vergabe gemeinsam auszuschreiben.

Die zur Abellio-Gruppe gehörende Firma Werner, Bensheim, hat das Wettbewerbsverfahren gewonnen und den Betrieb zum 15.06.2008 aufgenommen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Linie 641: Bensheim – Einhausen – Lorsch – Bensheim
Linie 642: Bensheim – Lorsch – Bürstadt – Biblis – Worms
Linie 643: Heppenheim – Lorsch – Bürstadt – Lampertheim
Linie 644: Viernheim – Lampertheim – Worms
Linie 645: Lampertheim – Hofheim – Biblis – Lampertheim/Bürstadt

Betriebsaufnahme – Resümee

Im Nachgang zur Betriebsaufnahme im Jahr 2008 kam es insbesondere bei der Abwicklung der Ausbildungsverkehrsleistungen an den Schulstandorten Bensheim, Bürstadt, Heppenheim und Lampertheim zu erheblichen Problemen. Unter anderem zeigte sich, dass gegenüber dem bisherigen Betriebskonzept auch Verkehrsleistungen erbracht wurden, die so nicht im Fahrplan abgebildet waren. Das durch den Linienbetreiber eingesetzte Fahrzeugpersonal verfügte wiederholt nicht über die notwendigen Strecken- und Fahrplankenntnisse. Auch waren aufgrund der Neuordnung der Verkehrsleistung Kapazitäten nachzubessern.

Im intensiven Austausch konnten alle Beteiligten die Abwicklung der Verkehrsleistungen zur Zufriedenheit der Betroffenen deutlich verbessern.

3.4 Bündel „Odenwald Nord"

Allgemeines

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung am 17.12.2007 (Drucksache 16-0822) der Ausschreibung des Linienbündels „Odenwald Nord" zugestimmt.

Im Ausschreibungskonzept erfolgte eine bessere Anpassung der Busverkehre an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge in Bensheim und in Fürth. Fahrpläne wurden zur leichteren Merkbarkeit vertaktet. Aufgrund der Neuordnung der Verkehrsleistung wurden Verstärkerbusse für den Ausbildungsverkehr bestellt.

Erstmalig wurde im Kreisgebiet ein Rufbus-System eingerichtet, das am Wochenende zwischen Fürth und Lindenfels sowie in Verlängerung bis Modautal-Neunkirchen verkehrt.

Um den veränderten Einkaufsgewohnheiten und dem wachsenden Freizeitverkehr gerecht zu werden, wurde bei den beiden Linien zudem das Angebot in die Abendstunden und an Wochenenden erweitert.

Die Linie 665 führt auch in Gemeinden des benachbarten Odenwaldkreises und des Landkreises Darmstadt-Dieburg, die beide dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) angehören. Gemäß der Vereinbarung zwischen RMV und VRN GmbH erfolgt die Bestellung auch im Namen des RMV, wobei die VRN GmbH für den RMV handelt und die gesamte Linie finanziert.

Zum 14.12.2008 hat die in Reichelsheim ansässige Verkehrsgesellschaft Gersprenztal (VGG) den Betrieb des Linienbündels „Odenwald Nord" übernommen. Die VGG arbeitet mit den privaten Bergsträßer Kooperationspartnern Egner, Marquardt und Rothermel zusammen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Linie 665: Bensheim – Lautertal-Gadernheim – Lindenfels/Reichelsheim
Linie 666: Lautertal-Gadernheim/Lindenfels – Fürth – Rimbach/Mörlenbach

Betriebsaufnahme – Resümee

Mit der Verkehrsgesellschaft Gersprenztal (VGG), Reichelsheim, konnte sich erstmals ein aus zwei Kooperationspartnern (Sauter und Wissmüller) bestehendes lokales Unternehmen als Sieger im Wettbewerbsverfahren präsentieren. Der Mittelständler verstand es, mit Beginn der Betriebsaufnahme für einen nahezu reibungslosen Betriebsablauf zu sorgen.

3.5 Bündel „Nördliche Bergstraße“ und „Bensheim“

Allgemeines

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung am 22.02.2010 (Drucksache 16-1680) der Ausschreibung des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“ zugestimmt. Im Rahmen des Linienbündelungskonzeptes wurden die Linien 669, 675, 676, 677 und 678 zu einem Bündel zusammengefasst.

Bei der Detailarbeit zur Aufstellung der Vergabeunterlagen wurde deutlich, dass es vielfältige Berührungspunkte zu den zum gleichen Zeitpunkt im Wettbewerb zu vergebenden Linien des Bündels „Bensheim“ (Linien 671, 672, 673 und 674) mit dem Bündel „Nördliche Bergstraße“ gibt und es deshalb sinnvoll ist, beide Bündel in einem Verfahren gemeinsam zu vergeben. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenträger (Kreis Bergstraße bzw. Stadt Bensheim) erfolgte die Ausschreibung in zwei Losen. Der Stadtverkehr Heppenheim wurde als optionaler Leistungsbaustein in das Vergabeverfahren eingebunden.

Während die Nahverkehr-Service GmbH (NVS) aus Darmstadt als Siegerin des Wettbewerbsverfahrens „Nördliche Bergstraße“ hervorging und zudem den Zuschlag für den Stadtverkehr Heppenheim erhielt, konnte die VGG den Stadtverkehr Bensheim für sich entscheiden.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Bündel „Nördliche Bergstraße“
Linie 669: Alsbach – Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim
Linie 675: Bensheim – Zell – Gronau
Linie 676: Bensheim – Schwanheim – Fehlheim – Rodau – Langwaden
Linie 677: Bensheim – Hochstädten – Balkhausen
Linie 678: Schwanheim – Fehlheim – Rodau – Alsbach – Zwingenberg

Bündel „Bensheim“
Linie 671: Bensheim Bahnhof – Auerbach
Linie 672: Bensheim Bahnhof – Altstadt – Westfriedhof
Linie 673: Bensheim Bahnhof – Weststadt – Bensheim Bahnhof
Linie 674: Bensheim Bahnhof – Stubenwald

Betriebsaufnahme - Resümee

Die NVS verfügt aufgrund der langjährigen Betreibertätigkeit der Konzernmutter HEAG über ausreichende und detaillierte Kenntnisse, und konnte so die Verkehrsleistungen seit Betriebsaufnahme zur Zufriedenheit der Fahrgäste erbringen.

Stadtverkehr Bensheim

Die VGG profitierte von ihren Erfahrungen aus dem Linienbündel „Odenwald Nord“ und sorgte für eine reibungslose Betriebsaufnahme. Nach Betriebsaufnahme wurden wenige Probleme verzeichnet. Zukünftig sollen im Grundangebot ausschließlich Midibusse eingesetzt werden, um den innerstädtischen Verkehrssituationen Rechnung zu tragen. Der Einsatz von Midibussen wirkt sich positiv auf die Fahrplansicherheit aus.

Stadtverkehr Heppenheim

Der Innenstadtbereich von Heppenheim wird durch eine Ringlinie im 60-Min-Takt erschlossen. Umfangreiche Werbemaßnahmen (Flyer, Vorstellung beim Weihnachtsmarkt, Freifahrten) begleiteten die Einführung des Stadtbusses in Heppenheim. Die Akzeptanz und die Ausgestaltung des Angebotes entsprechen allerdings noch nicht ganz den Erwartungen Einzelner. Hierbei ist jedoch das übrige, die Stadt Heppenheim tangierende Angebot der Linien 643, 667 und 669 außer Acht gelassen. Die Akzeptanz und Ausgestaltung des Angebots birgt noch Optimierungspotential.

3.6 Bündel „Odenwald Süd“

Allgemeines

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung am 20.12.2010 (Drucksache 16-2029) der Ausschreibung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zugestimmt.

Mit der Verkehrsgesellschaft Gersprenztal (VGG) mit Sitz in Reichelsheim hat erneut ein lokales Unternehmen den Wettbewerb im Ausschreibungsverfahren für sich entschieden. In Kooperation mit Verkehrsunternehmen aus der Region (Rothermel, Marquardt, V-Bus, Egner) werden die Verkehrsleistungen im Bündel „Odenwald Süd“ erbracht.

Bei der Detailarbeit zur Aufstellung der Vergabeunterlagen wurde deutlich, dass es Berührungspunkte zu den bereits vergebenen Linien 666 (Lautertal-Gadernheim/Lindenfels – Fürth – Rimbach/Mörlenbach) und 689 (Bonsweiher – Mörlenbach/Rimbach) der Bündel „Odenwald Nord“ und „Odenwald-Mitte“ gibt, weswegen es sich als sinnvoll erweist, in Teilbereichen eine Neuordnung vorzunehmen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

Linie 681: Grasellenbach - Wald-Michelbach - Gorxheimertal/Birkenau - Weinheim
Linie 683: Mörlenbach – Wald-Michelbach
Linie 685: Wald-Michelbach – Heddesbach – Hirschhorn
Linie 686: Mörlenbach-Juhöhe – Heppenheim (nur an Schultagen)
Linie 688: Weinheim – Birkenau – Nieder-Liebersbach
Linie 690: Wald-Michelbach – Gadern/Hartenrod – Ober-Mengelbach (nur an Schultagen)
Linie 692: Birkenau – Ober-Mumbach/Hornbach – Mörlenbach (nur an Schultagen)
Option 682: Weinheim – Ober-Flockenbach – Gorxheimertal – Weinheim

Betriebsaufnahme - Resümee

Wie bereits festgestellt, haben sich im Zuge des Ausschreibungskonzeptes für das Linienbündel Erkenntnisse ergeben, die eine Neuordnung der Betriebsleistungen, insbesondere im Ausbildungsverkehr, sinnvoll erscheinen ließen. Dass dies richtig war, hat sich bereits kurz nach Betriebsaufnahme durch viele positive Rückmeldungen der Elternschaft gezeigt. Dazu trug auch die erneut sehr sorgfältig durch die VGG und deren private Kooperationspartner vorbereitete Betriebsaufnahme bei.

Durch das finanzielle Engagement der Gemeinde Wald-Michelbach konnte die Verkehrsleistung in Richtung Hirschhorn mit Anschluss zur S-Bahn am Wochenende eingerichtet werden.

3.7 Bündel „Bürstadt“

Allgemeines

Der Stadtverkehr Bürstadt (Betriebsaufnahme am 09.12.2010) wurde mittels Direktvergabe an die Firma Müller aus Biblis vergeben.

Betriebsaufnahme - Resümee

Im Zuge der Erstellung des Fahrplankonzeptes wurde das bisherige Angebot geprüft. In die Neuplanung gingen auch Ergebnisse einer durch die Stadt Bürstadt initiierten Umfrage ein. Kritisch bewertet hat man nach Inbetriebnahme die morgendliche Anbindung des Stadtteils Bobstadt mittels Rufbus, der nach wenigen Tagen in ein Regelangebot umgewandelt wurde. Auch erachtete man den Entfall der Andienung des Bubenlachring bzw. die Anschlusssituation zur Nibelungenbahn als verbesserungswürdig.

Durch die Stadt Bürstadt sind in Abstimmung mit den Linienbetreibern, VRN GmbH und Kreis Bergstraße, Fahrplananpassungen vorgenommen worden. Es erscheint allerdings nahezu unmöglich, Anschlüsse sowohl zur Ried- als auch zur Nibelungenbahn herstellen zu können. Hier muss sich auch zukünftig für lastrichtungsbezogene Anschlüsse entschieden werden.

3.8 Bündel „Lampertheim“

Allgemeines

Das Linienbündel Lampertheim wurde im Jahr 2011 durch eine Schwellenwertdirektvergabe nach Preisanfrage bei den örtlichen mittelständischen Unternehmen neu vergeben. Die Vergabe wurde von der VRN GmbH gemeinsam mit der Stadt Lampertheim durchgeführt. Zum Erhalt des steuerlichen Querbundes innerhalb der Stadtwerke wurde die zwingende Kooperation mit der VTL GmbH vorgegeben. Die Firma Müller aus Biblis hat die Vergabe gewonnen. Ein unterlegener Bieter hatte die Entscheidung angefochten, weil er bei der Vergabe nicht zum Zuge gekommen war. Die Vergabekammer konnte keinen Vergabefehler erkennen. Das Oberlandesgericht gab dem Kläger jedoch in zweiter Instanz recht und stellte im Oktober 2012 die Unwirksamkeit des Konzessionsvertrags fest.

Die Stadt Lampertheim hat mit der VTL eine Interimsvereinbarung getroffen. Bis zu einer Neuvergabe im offenen Ausschreibungswettbewerb durch die Stadt fährt die Firma Müller den Stadtverkehr auf Grundlage der der VTL erteilten Liniengenehmigung zunächst weiter.

Für die Interimsvergabe ist derzeit ebenfalls ein Rechtsstreit anhängig. Eine Neuausschreibung der Verkehrsleistung wird derzeit durch die Stadt Lampertheim und die VTL vorbereitet.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme:

Linie 601: Hofheim – Rosengarten – Lampertheim Bahnhof
Linie 602: (Heppenheim) – Neuschloß – Lampertheim Bahnhof – Schulzentrum West
Linie 603: Biedensand/IKEA – MA-Kirschgartshausen – Lampertheim Rathaus – Bahnhof – Europabrücke
Linie 604: Lampertheim Bahnhof – Altenwohnheim – Otto-Hahn-Straße – Bahnhof
Linie 605: Neuschloß – Lampertheim Pestalozzischule

Betriebsaufnahme – Resümee

Vor der Vergabe hat eine kombinierte Linie vom städtischen Unternehmen der Stadt Mannheim und dem Betreiber des Stadtverkehrs Lampertheim zwischen Mannheim-Sandhofen über IKEA nach Lampertheim zu einer stündlichen, umsteigefreien Verbindung geführt.

Die Linie 603 musste aus wettbewerblichen Gründen getrennt ausgeschrieben werden. Der Ausschreibungsfahrplan hat die betriebliche Verknüpfung zwischen den zwei Unternehmen beendet und führte zu einem Umstieg an der Haltestelle IKEA. Kurze Zeit nach der Inbetriebnahme wurde von den Fahrgästen das Umsteigen bemängelt.

Die Kooperation beider Unternehmen durch einen Naturalausgleich ermöglichte dann zum Sommerfahrplan 2012 wieder einen durchgängigen Verkehr.

3.9 Bündel „Viernheim“

Allgemeines

Das Linienbündel Viernheim wurde durch die Stadtwerke Viernheim GmbH in einer Subunternehmerausschreibung an die Firma V-Bus GmbH zum Dezember 2007 vergeben.
Die beiden Stadtbuslinien erschließen halbstündlich das Stadtgebiet mit Anschluss an den Bahnhof Viernheim.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme:

Linie 611: Bahnhof – Oststadt – Waldschwimmbad – Bahnhof
Linie 612: Bahnhof – Tivoli/RNZ – Bürgerhaus – Nordweststadt – Friedhof – City – Bahnhof

Betriebsaufnahme – Resümee

Der Ausschreibungsfahrplan war der Status-quo-Fahrplan. Es gab bisher keine Änderungen.

3.10 Betriebsleistung der einzelnen Linienbündel

In Tabelle 1 sind die Betriebsleistungen der einzelnen Linienbündel und deren Laufzeit zusammengefasst dargestellt.

Linienbündel	Betriebsleistung (Tkm/Jahr)	Laufzeit bis
Odenwald Mitte	520	März 2015
Ried und Linie 644	1.000	Juni 2016
Odenwald Nord	640	Dezember 2016
Nördliche Bergstraße	570	Dezember 2018
Odenwald Süd	880	Dezember 2019
Stadtverkehr Bensheim	103	Dezember 2018
Stadtverkehr Bürstadt	60	Dezember 2018
Stadtverkehr Heppenheim	62	Dezember 2018
Stadtverkehr Lampertheim	350	September 2015
Stadtverkehr Viernheim	220	Dezember 2015

Tabelle 1: Betriebsleistung und Laufzeit je Linienbündel

3.11 Gutachten Schülerbeförderung/ Kommunikationsleitfaden

Aufgrund der im Bündel „Ried“ und „Linie 644“ gemachten negativen Erfahrungen nach Betriebsaufnahme und im Nachgang einer durch den ADAC durchgeführten deutschlandweiten Überprüfung des Ausbildungsverkehrs hatten sich in 2008 die Verantwortlichen bei Kreis Bergstraße und VRN GmbH entschlossen, diesen gutachterlich untersuchen zu lassen.

Das durch die TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) erstellte Gutachten bescheinigte der Schülerbeförderung im Kreis Bergstraße ein sehr gutes Ergebnis, hinterfragte die Wirtschaftlichkeit kritisch und unterbreitete den Vorschlag, mit einem Kommunikationsleitfaden künftig für klarere Strukturen sorgen zu können. Diesen hat man in enger Zusammenarbeit mit TTK und der VRN GmbH sowie den Beteiligten vor Ort (Staatliches Schulamt, Schulleitungen und Kreiselternbeirat) realisiert.

Der Leitfaden war zwischenzeitlich zweimal Gegenstand deutschlandweiter Berichterstattungen in überregionaler Fachpresse.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

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

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- Neue Elemente des Nahverkehrsplans wie z. B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Der Kreis wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- Der ÖPNV soll eine echte Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln.
- Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Kreis Bergstraße ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.
- Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrtenpaaren pro Woche (Mo-Fr) nicht unterschreiten. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein.
- Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- Der Kreis strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- Alle Nahverkehrsangebote im Kreis Bergstraße sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden und Mitglied der URN GmbH werden.

4.2 Netzhierarchie

Die unter Kap. 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. Abbildung 2 stellt die geplante Netzhierarche als Systemskizze dar.

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her.

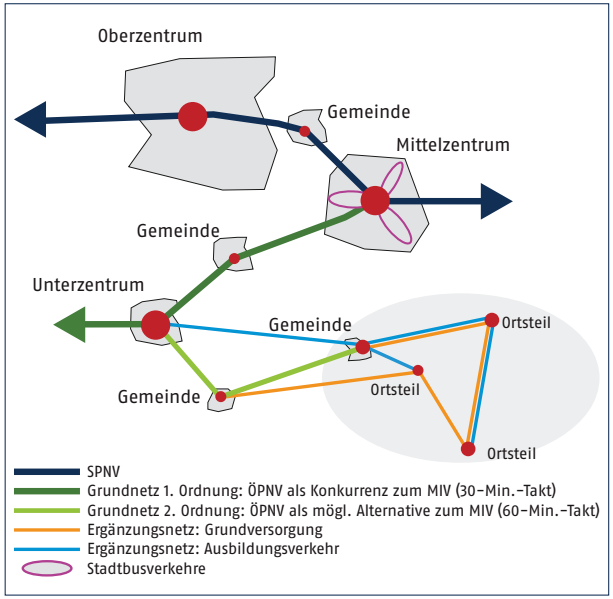


Abbildung 2: Netzhierarchie

Im **SPNV** können Anteile von bis zu 20 % im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr – unter besonderen Bedingungen auch mehr – erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Fahrtzweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden.

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

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

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und der Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, die die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKW gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Zahlreiche kreisangehörige Städte verfügen über eigene **Stadtverkehre**. Sie ergänzen die Angebote des Grundnetzes und stellen ein Mobilitätsangebot für die Bevölkerung der jeweiligen Kommune dar. Für diese Stadtverkehre erfolgt die Planung und Finanzierung durch die jeweilige Kommune in Eigenregie. (vgl. § 5 Abs. 3 Hess. ÖPNVG).

Abbildung 3 gibt einen Überblick und die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr[2].

Grundnetz 1. Ordnung
– Konkurrenz zum MIV –

- 30-Minuten Grundtakt
- Bedienung auch an Wochenenden und in den Abendstunden
- Einheitliche Linienwege
- Direkte Linienführung (Verbindungsfunktion) mit hoher Beförderungsgeschwindigkeit
- Hohe Nachfrage im Jedermannverkehr

Grundnetz 2. Ordnung
– Alternative zum MIV –

- 60-Minuten Grundtakt
- Bedienung auch an Wochenenden und in den Abendstunden
- Einheitliche Linienwege
- Direkte Linienführung (Verbindungsfunktion) mit hoher Beförderungsgeschwindigkeit angestrebt
- Teilweise auch Erschließungsfunktion
- Hohe Nachfrage im Jedermannverkehr

Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr

- Bedienungszeitraum auf Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet
- Bedienung ausschließlich an Schultagen
- Hohe Erschließungsfunktion
- Linienführung an der Lage der Schulen und der Wohnstandorten der Schüler orientiert
- Minimale Nachfrage im Jedermannverkehr

Ergänzungsnetz Grundversorgung

- Bedienung durch Linienverkehr oder flexible Bedienungsformen
- Erschließung von Räumen geringer Nachfrage
- In jedem Ortsteil und ganzjährig verfügbar
- Orientierung von Linienführung und Bedienungszeitraum an der Nachfrage

Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung

[2] Der Begriff „regionaler Busverkehr" ist in diesem NVP planerisch zu verstehen und bezieht sich auf den überörtlichen Verkehr. Im Kreis Bergstraße gibt es keine Unterscheidung zwischen regionalem und lokalem Verkehr i. S. d. Hessischen ÖPNVG, da mit Ausnahme des Stadtverkehrs Lampertheim alle Verkehre von der VRN GmbH bestellt werden.

4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den" einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (s. Abbildung 4). Vereinfacht lässt sich in die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterscheiden.

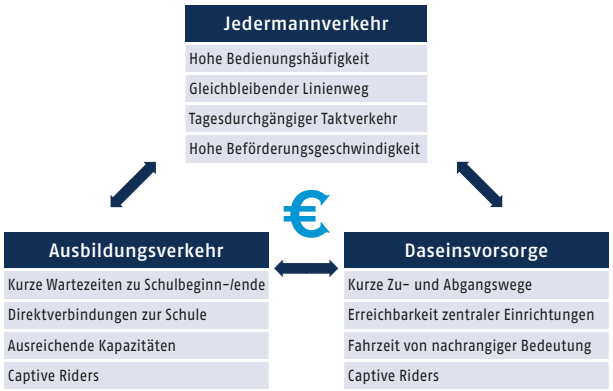


Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders". Dabei handelt es sich um Fahrgäste, die nicht frei in ihrer Verkehrsmittelwahl sind. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden.

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

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

Abbildung 5 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNV im Kreis Bergstraße. Der Ausbildungsverkehr nimmt zwar mit 45 % den größten Anteil ein, der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) ist mit etwa 55 % für einen Landkreis jedoch erfreulich hoch.

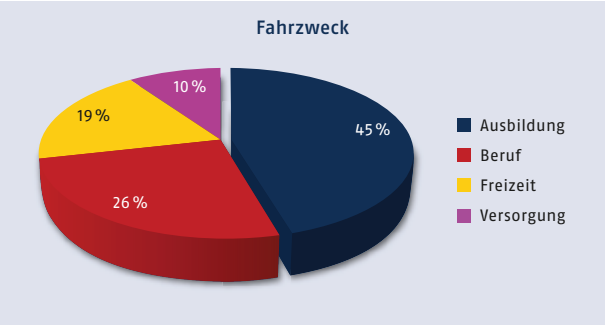


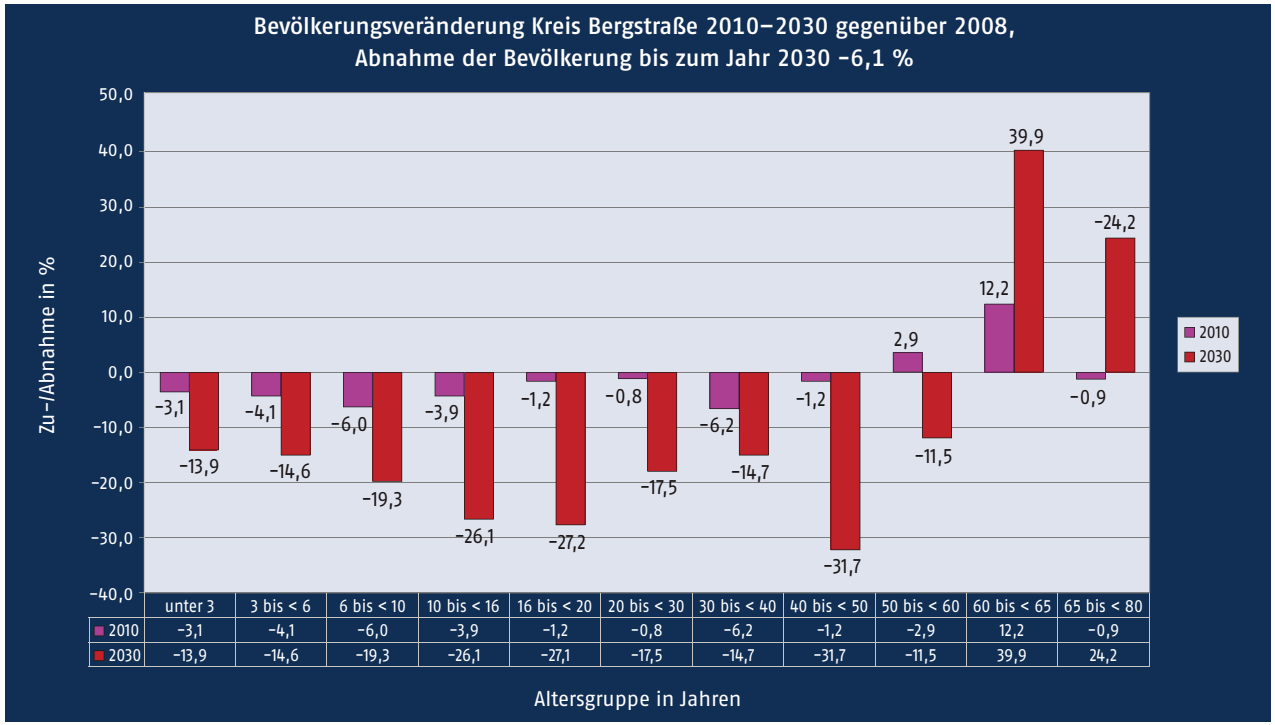
Abbildung 5: Reisezwecke Kreis Bergstraße

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

4.4 Demografischer Wandel

Seit Jahren ist bekannt, dass die Bevölkerung wegen geringer Geburtenzahlen abnimmt und infolge ständig gestiegener Lebenserwartung der Altersdurchschnitt zunimmt. Diese Veränderung vollzieht sich aber nicht gleichmäßig, sondern wird überlagert durch eine Wanderung von insbesondere jüngerer Bevölkerung aus dem ländlichen Raum in die Städte, deren Infrastrukturvorteile gegenüber dem ländlichen Umland immer deutlicher werden (z. B. medizinische Versorgung, Einkaufs- und Beschäftigungsmöglichkeiten, Freizeitangebot etc.).

Die Abbildung 6 zeigt für den Kreis Bergstraße die 2008 bereits erkennbare prozentuale Abnahme der jüngeren Bevölkerung und den Anstieg der älteren Jahrgänge. Diese Entwicklung wird sich nach den Prognoseberechnungen bis 2030[3] erheblich verstärken. Gleichzeitig wird die Bevölkerung im Kreis von 263.500 Personen (2011) um rund 15.000 Personen auf vsl. 249.000 Personen (2030) sinken, was einer Bevölkerungsabnahme von 5,6 % entspricht. Diese Entwicklung vollzieht sich im Kreisgebiet jedoch nicht einheitlich. Hinsichtlich der Raum- und Siedlungsstruktur lässt sich der Kreis Bergstraße in die drei Teilräume Ried, Bergstraße und Odenwald gliedern.



	unter 3	3 bis < 6	6 bis < 10	10 bis < 16	16 bis < 20	20 bis < 30	30 bis < 40	40 bis < 50	50 bis < 60	60 bis < 65	65 bis < 80
2010	-3,1	-4,1	-6,0	-3,9	-1,2	-0,8	-6,2	-1,2	-2,9	12,2	-0,9
2030	-13,9	-14,6	-19,3	-26,1	-27,1	-17,5	-14,7	-31,7	-11,5	39,9	24,2

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Bergstraße gesamt (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt)

Demografische Entwicklung in den drei Teilräumen Ried, Bergstraße und Odenwald

In den drei genannten Teilräumen des Kreises Bergstraße zeigt die Bevölkerungsvorausberechnung entsprechend der Raum- und Siedlungsstruktur eine differenzierte Entwicklung (s. Abbildung 7).

Bevölkerungsentwicklung Teilraum Ried

Zum Teilraum Ried gehören die Kommunen Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim und Viernheim. Der Bevölkerungsanteil am gesamten Kreis betrug bisher rund 36 %, das entspricht 92.200 Personen im Jahr 2011. Bis zum Jahr 2030 sinkt die Einwohnerzahl auf 89.300. Dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von 3,2 %. Der Bevölkerungsanteil innerhalb des Kreises bleibt auf Grund des allgemeinen Rückgangs mit 36 % konstant.

Bis zum Jahr 2030 nimmt die Bevölkerung in diesem Teilraum vsl. um rund 2.100 Einwohner auf 93.200 Personen zu. Dies entspricht einer Zunahme der Bevölkerung von 2,3 %.

[3] Statistisches Landesamt Hessen – Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 auf Basis 31.12.2008

Bevölkerungsentwicklung Teilraum Odenwald

Der Teilraum Odenwald ist mit 72.200 Einwohnern im Jahr 2011 der am dünnsten besiedelte innerhalb des Kreisgebietes. Der Anteil am Kreis beträgt 28 %. Diesen Teilraum bilden die Kommunen Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorxheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach und Wald-Michelbach. Für diesen Teilraum wird bis 2030 eine Bevölkerungsabnahme um rund 6,1 % auf vsl. 67.800 Einwohner prognostiziert.

Bevölkerungsentwicklung Teilraum Bergstraße

Der Teilraum Bergstraße wird geprägt durch die beiden Städte Bensheim und Heppenheim. Dazu kommen die Kommunen Zwingenberg, Einhausen und Lorsch. Insgesamt betrug die Einwohnerzahl im Jahr 2011 91.100 Personen. Das entspricht einem Anteil von rund 36 %.

Bis zum Jahr 2030 nimmt die Bevölkerung in diesem Teilraum voraussichtlich um rund 2.000 Einwohner auf 93.100 Personen zu. Dies entspricht einer Zunahme der Bevölkerung von 2,3 %.

Getragen wird die Entwicklung vor allem durch die zu erwartenen Zunahmen der Bevölkerung in den Kommunen Bensheim und Lorsch. Der Einwohneranteil dieses Teilraumes erhöht sich hierdurch geringfügig auf 37 %.

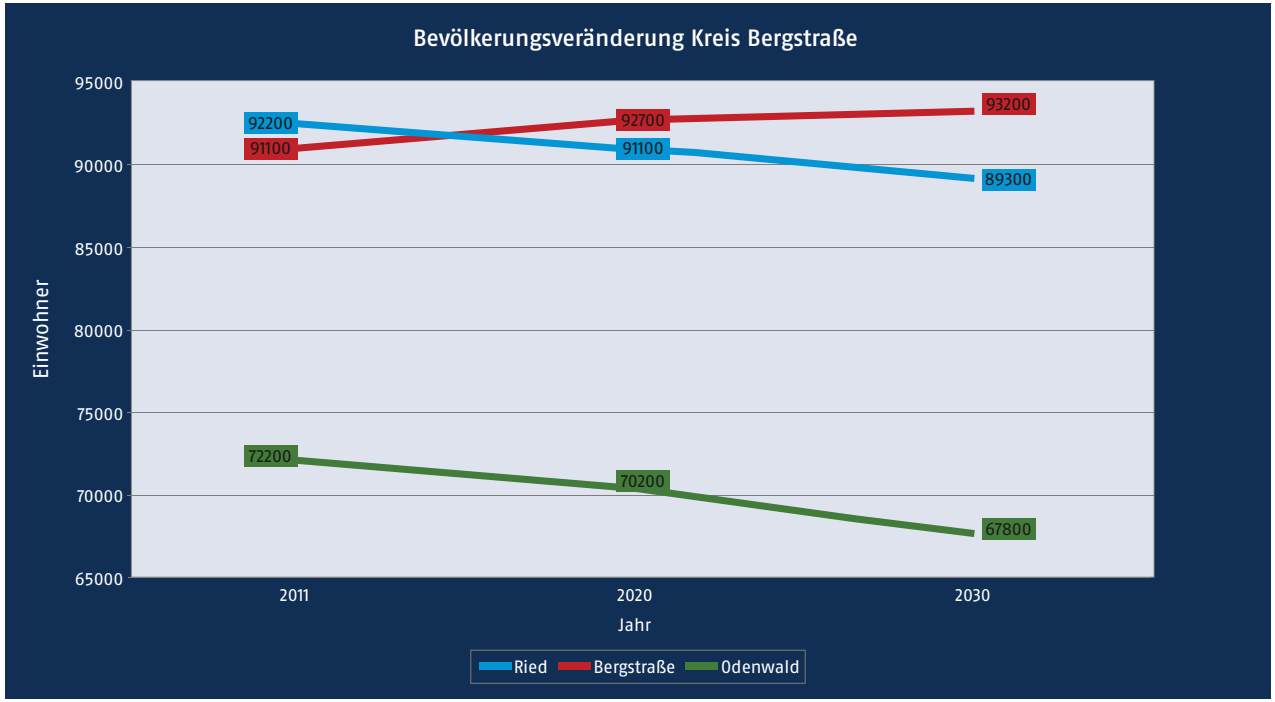


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr widerspiegeln, da mit dem Rückgang gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Dies führt zu neuen Anforderungen an den ÖPNV. Insbesondere im Odenwald wird zukünftig das Thema der Daseinsvorsorge und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung an Bedeutung zunehmen.

Im Ausbildungsverkehr werden diese strukturellen Veränderungen in Bezug auf die anzubietende Fahrtenanzahl nicht spürbar werden, da weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden müssen[4]. Dies kann in der Folge durch Verlagerungen der Schülerströme, in Verbindung mit der freien Schulwahl zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

[4] Einsparungen lassen sich nur dann erzielen, wenn einzelne Relationen nicht mehr bedient werden müssen oder Verstärkerfahrzeuge nicht mehr benötigt werden.

4.5 Verkehrsnachfrage und Potentialanalyse

Wie bereits in Kapitel 4.3 (demografischer Wandel) erläutert, gliedert sich der Kreis Bergstraße in die raum- und siedlungsstrukturell unterschiedlichen Teilräume Ried, Bergstraße und Odenwald. Die sich daraus ergebenden Besonderheiten werden bei der Analyse und Planung durch die vorgenommene teilraumspezifische Betrachtung berücksichtigt.

Pendlerströme

In den Abbildungen 8 bis 13 sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die drei Teilräume Ried, Bergstraße und Odenwald dargestellt. Binnenpendler sind Pendler, die sich innerhalb des Teilraumes bewegen. Auspendler verlassen den Teilraum und Einpendler pendeln von außen in den jeweiligen Teilraum ein.

Kommunen im Ried

Etwa 10.000 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen und arbeiten innerhalb des Teilraumes Ried. Insgesamt haben etwa 17.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz außerhalb des Teilraumes Ried. Davon stellt Mannheim mit ca. 9.500 Auspendlern das bedeutendste Ziel dar. Starke Beziehungen mit jeweils über 1.000 Beschäftigten bestehen außerdem nach Worms, Bensheim und Ludwigshafen.

Die Beziehungen Richtung Darmstadt/Frankfurt sind mit ca. 1.500 Beschäftigten vergleichsweise schwach ausgeprägt. Etwa 2.200 Beschäftigte pendeln vom Ried in den Teilraum Bergstraße. Nennenswerte Pendlerströme in den Teilraum Odenwald bestehen nicht (s. Abbildung 8).

Etwa 6.000 Beschäftigte pendeln von außerhalb in den Teilraum Ried (s. Abbildung 9). Damit hat das Ried einen stark negativen Pendlersaldo. Wie bei den Auspendlern bildet auch hier Mannheim den Schwerpunkt. So pendeln aus Mannheim etwa 2.000 Beschäftigte ins Ried. Neben Mannheim kommen mit 1.200 Personen die meisten Einpendler aus Worms.

Kommunen entlang der Bergstraße

Etwa 15.000 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen und arbeiten innerhalb des Teilraumes Bergstraße (Binnenpendler).

Insgesamt haben etwa 15.000 Beschäftigte ihren Arbeitsort außerhalb (s. Abbildung 10) des Teilraums Bergstraße. Von diesen pendeln rund 5.000 Beschäftigte in Richtung Darmstadt/Frankfurt. Aber auch Mannheim mit über 2.000 Pendlern verkörpert ein bedeutendes Ziel und liegt etwa gleichauf mit der Stadt Frankfurt. Die Ströme in die Teilräume Ried (ca. 1.200 Beschäftigte) und Odenwald (ca. 400 Beschäftigte) sind vergleichsweise schwach ausgeprägt.

Etwa 8.000 Beschäftigte pendeln von außerhalb in den Teilraum Bergstraße (s. Abbildung 11). Der Teilraum Bergstraße weist damit einen Auspendlerüberschuss auf. Die Einpendlerströme sind in räumlicher Ausprägung wesentlich vielfältiger. Mit ca. 2.300 Beschäftigten aus dem Ried und ca. 3.200 Beschäftigten aus dem Odenwald ist der Teilraum Bergstraße als Arbeitsplatzstandort attraktiv.

Kommunen im Odenwald

Etwa 8.000 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen und arbeiten innerhalb des Teilraumes Odenwald (Binnenpendler).

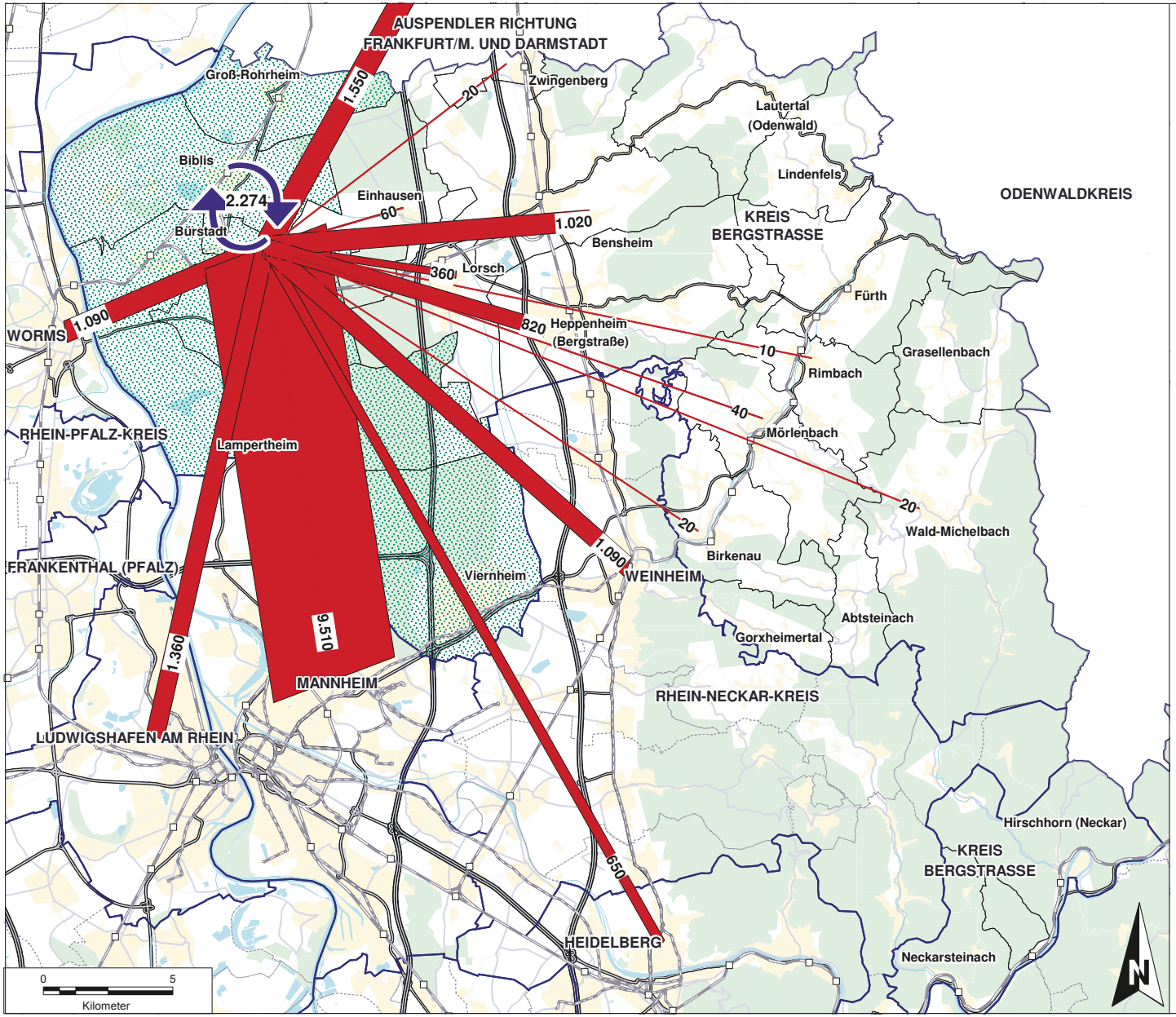
Ca. 8700 Beschäftigte haben ihren Arbeitsplatz außerhalb des Teilraums Odenwald. Von den etwas mehr als 2.900 Pendlern in den Teilraum Bergstraße pendelt etwa je die Hälfte nach Heppenheim und Bensheim.

Ins Ried sind die Beziehungen nur schwach ausgeprägt. Die bedeutendsten Beziehungen bestehen nach Mannheim mit ca. 2.100 und nach Heidelberg mit ca. 1.000 Beschäftigten sowie Richtung Darmstadt/Frankfurt mit ca. 1.400 Beschäftigten.

Die Einpendlerströme (s. Abbildung 13) mit insgesamt ca. 700 Beschäftigten sind nur schwach ausgeprägt. Der Teilraum Odenwald verfügt damit über einen sehr hohen Auspendlerüberschuss.

Verkehrsnachfrage

Im nachfolgenden Kapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebung der VRN GmbH im ÖPNV dargestellt. Für den Busverkehr wird die derzeitige Nachfrage wieder für die drei Teilräume dargestellt. Für den SPNV erfolgt dies nachrichtlich für den gesamten Kreis. Im Kreis Bergstraße finden pro Werktag 57.000 Fahrten im ÖPNV statt, davon 25.000 im Binnenverkehr innerhalb des Kreises. 32.000 Fahrten haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Kreises.



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler aus dem Ried
– Kreis Bergstraße –

Werktägliche Auspendler aus den 5 Gemeinden des Ried

Gemeinden des Ried

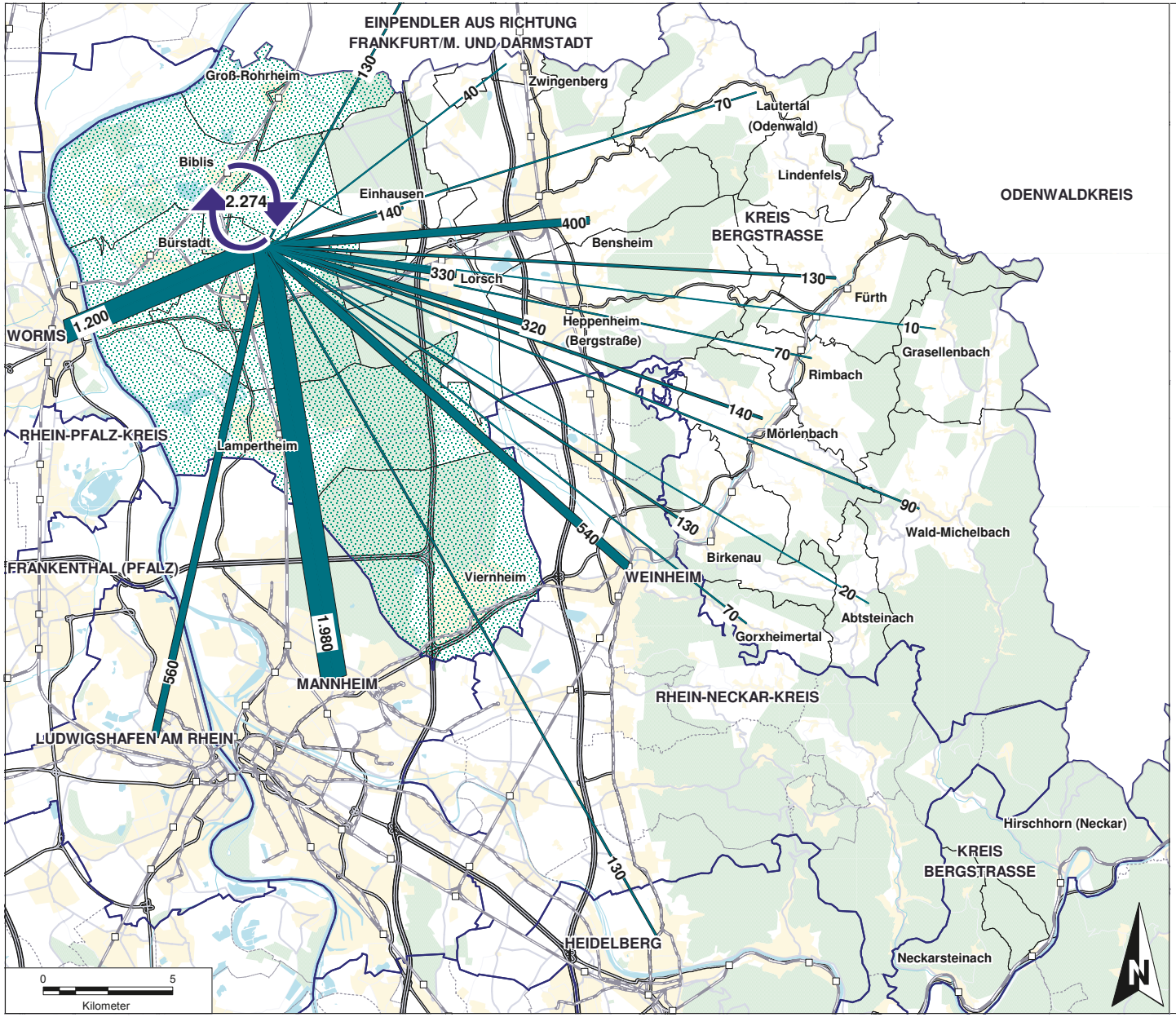
Pendler innerhalb des Ried

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH, NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 8: Auspendler im Teilraum Ried



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einpendler in den Teilraum Ried – Kreis Bergstraße –

Werktägliche Einpendler in die 5 Gemeinden des Teilraums Ried

Gemeinden des Teilraums Ried

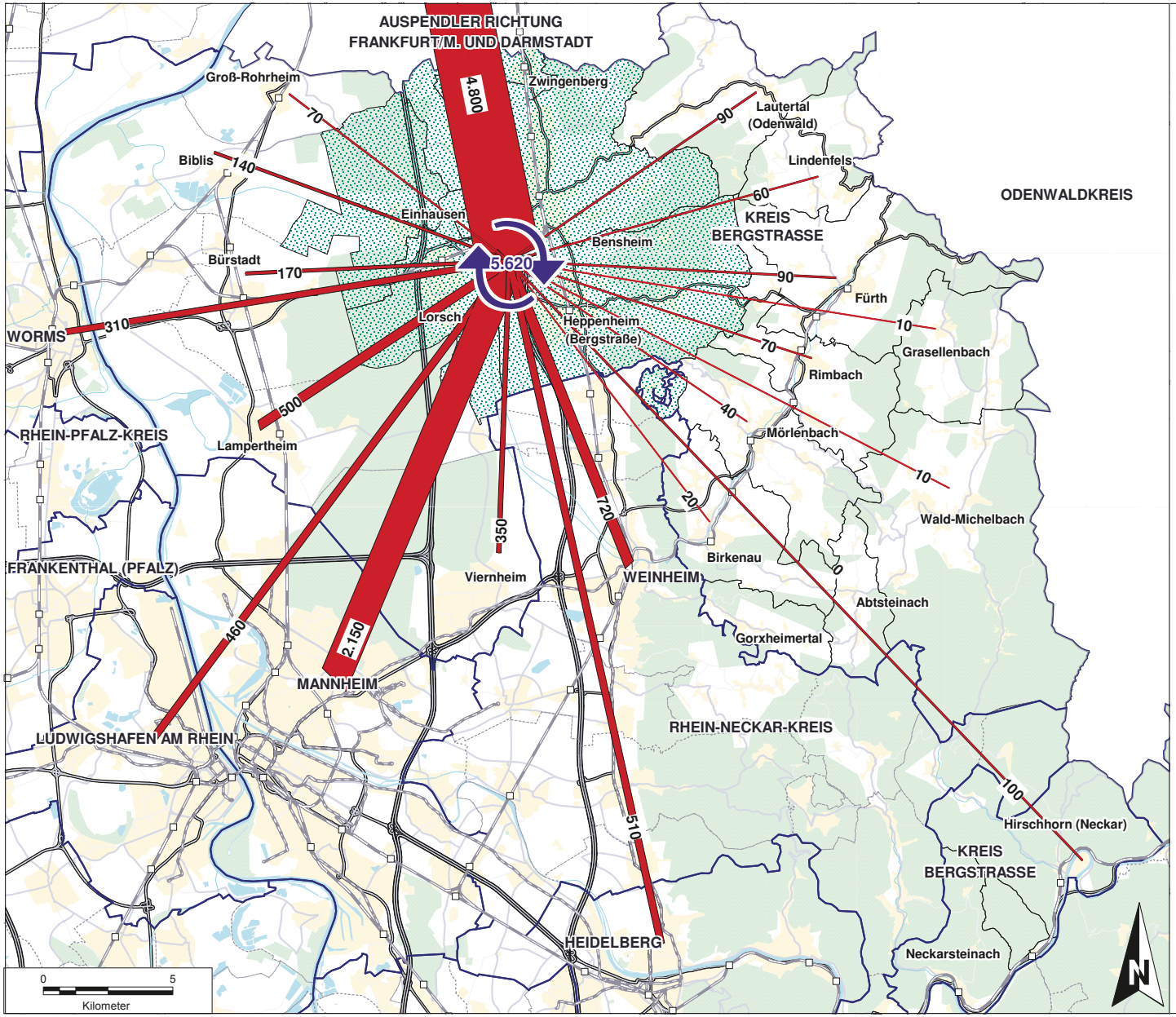
Pendler innerhalb des Teilraums Ried

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH, NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 9: Einpendler im Teilraum Ried



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler aus dem Teilraum Bergstraße

Werktägliche Auspendler aus den 5 Gemeinden des Teilraums Bergstraße

Gemeinden des Teilraums Bergstraße

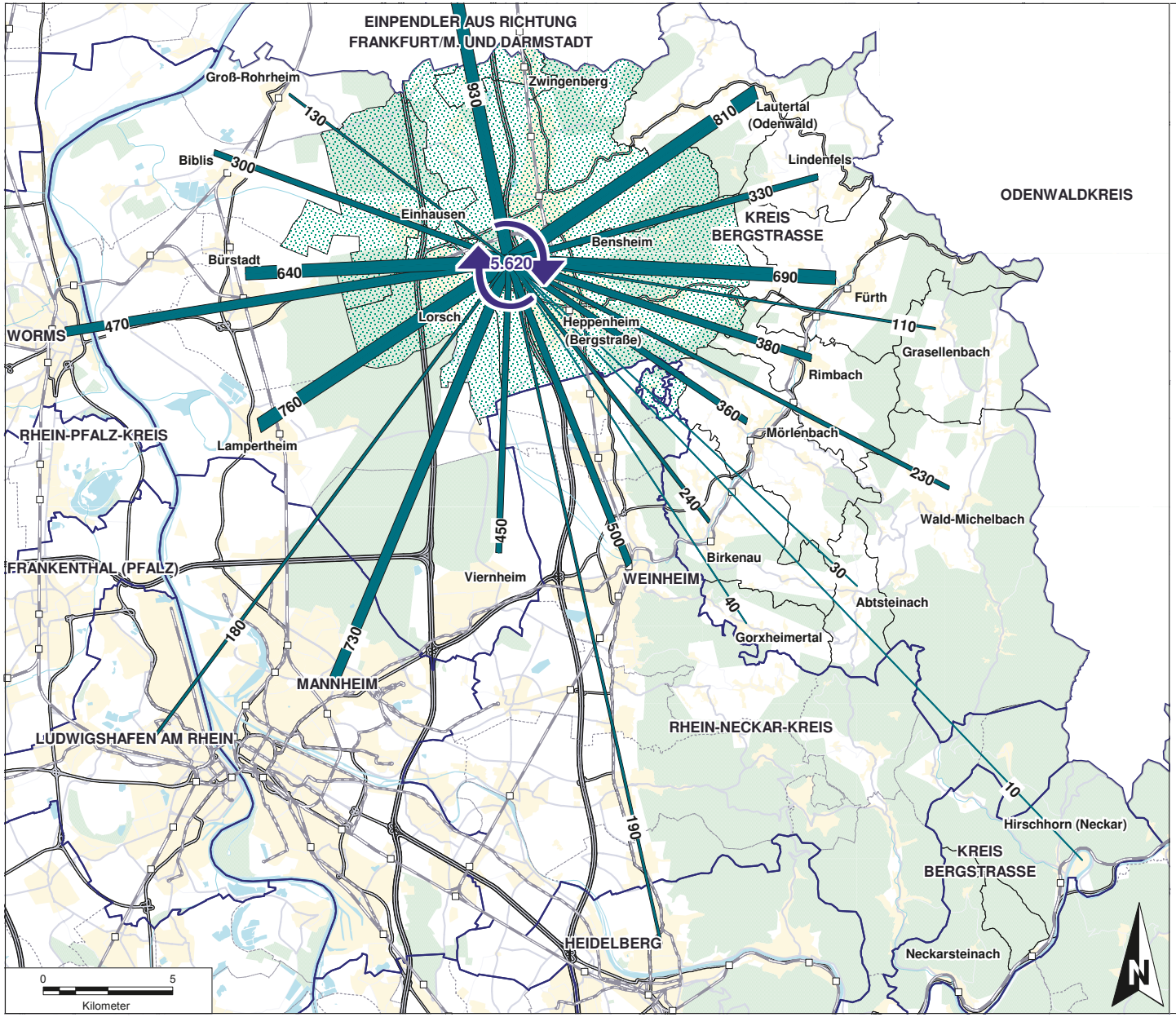
Pendler innerhalb des Teilraums Bergstraße

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 10: Auspendler im Teilraum Bergstraße



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einpendler in den Teilraum Bergstraße

Werktägliche Einpendler in die 5 Gemeinden des Teilraums Bergstraße

Gemeinden des Teilraums Bergstraße

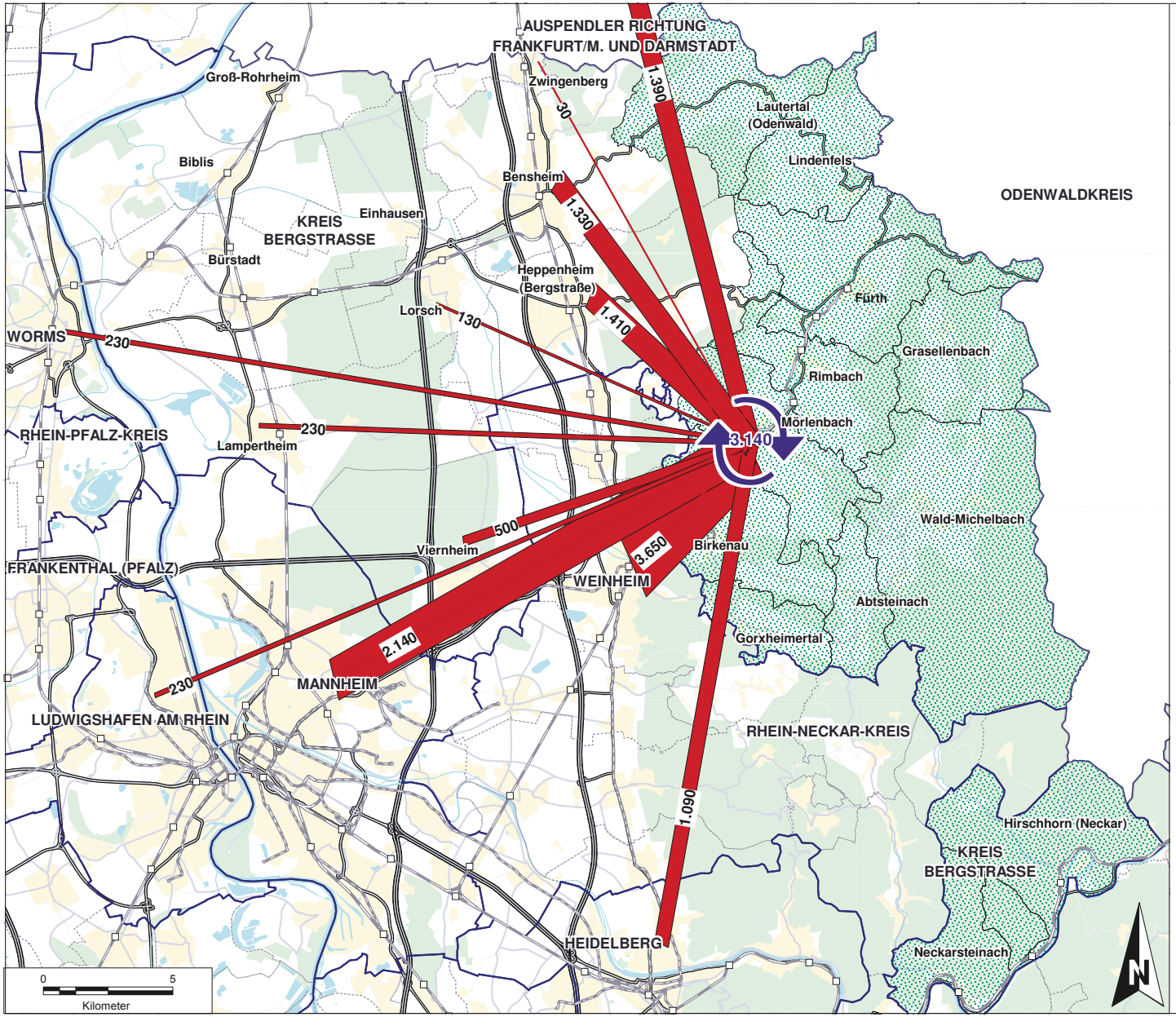
Pendler innerhalb des Teilraums Bergstraße

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH, NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 11: Einpendler im Teilraum Bergstraße



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auspendler aus dem Odenwald

Werktägliche Auspendler aus den Gemeinden des Teilraums Odenwald

Gemeinden des Teilraums Odenwald

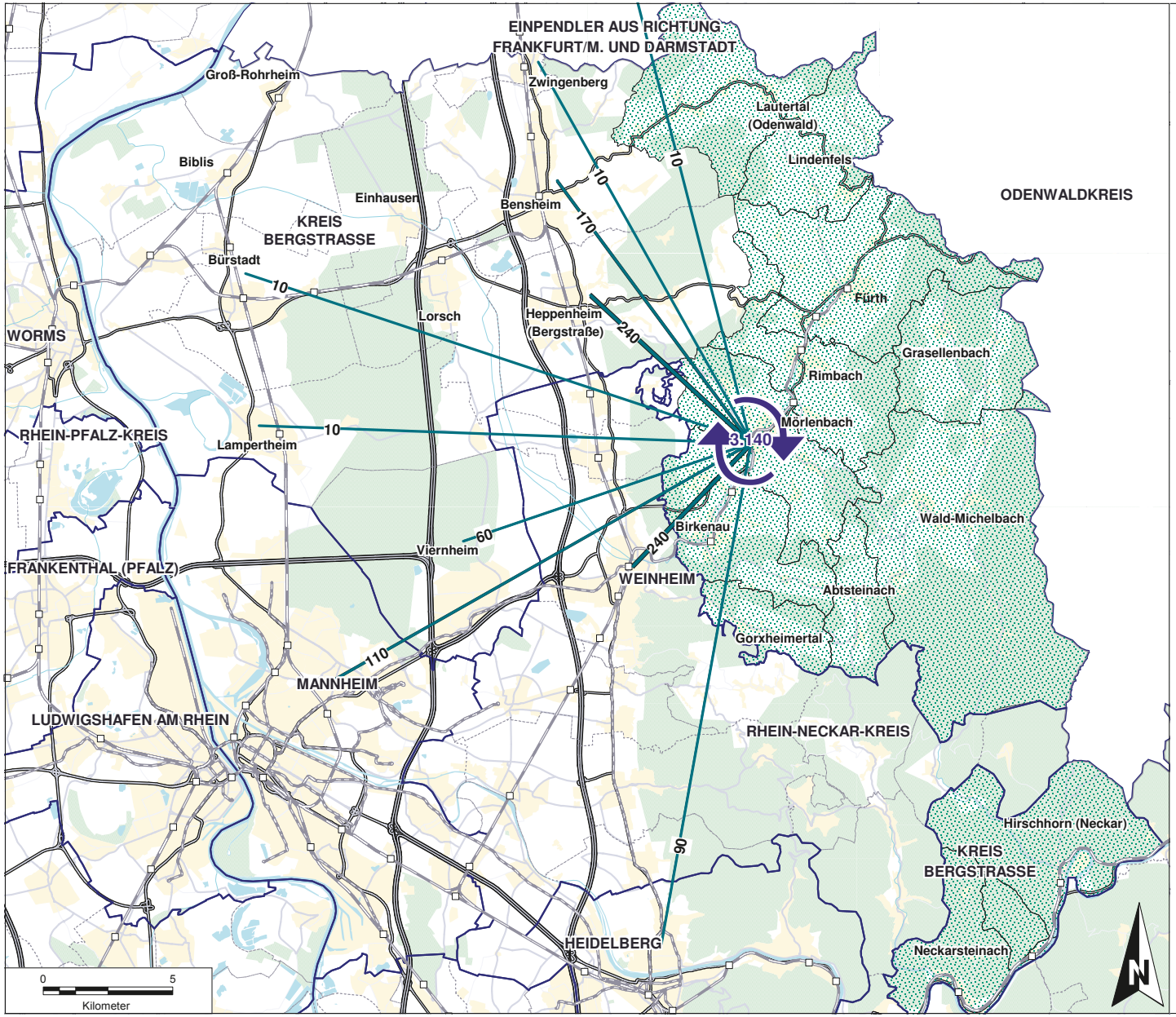
Pendler innerhalb des Teilraums Odenwald

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH, NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 12: Auspendler im Teilraum Odenwald



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Einpendler in den Odenwald

Werktägliche Einpendler in die Gemeinden des Teilraums Odenwald

Gemeinden des Teilraums Odenwald

Pendler innerhalb des Teilraums Odenwald

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH, NavTech GmbH
Sozailversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg
Stichtag: 30.06.2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 13: Einpendler im Teilraum Odenwald

Verkehrsnachfrage SPNV

Die Abbildung 14 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV. Die höchsten Fahrgastnachfragen sind mit Abstand auf der Main-Neckar-Bahn (Darmstadt – Bensheim – Heppenheim – Weinheim – Heidelberg/Mannheim) und der Riedbahn (Frankfurt – Gernsheim – Biblis – Bürstadt – Lampertheim – Mannheim) festzustellen. Auch die im Neckartal verkehrende S-Bahn-Linie ist stark ausgelastet. Eine ähnlich hohe Nachfrage ist für die RNV-Linie 5 zu verzeichnen.

Starke Nachfragen finden sich auch auf der Weschnitztalbahn Weinheim – Fürth sowie auf der Nibelungenbahn zwischen Bensheim und Bürstadt, wobei auf diesen beiden Strecken die Anteile im Ausbildungsverkehr deutlich höher sind.

Teilraumspezifische Fahrgastnachfrage

Teilraum Ried

Insgesamt nutzen im Ried an Schultagen ca. 26.000 Fahrgäste den ÖPNV, davon jeweils ca. 20 % die regionalen Busverkehre sowie die Stadtverkehre Viernheim und Lampertheim. Ca. 60 % nutzen den SPNV und die RNV-Linie 5.

Die Reisezwecke stellen sich wie folgt dar:

Ausbildung	36 %	Freizeit	22 %
Beruf	29 %	Versorgung	13 %

Die stärksten Relationen im regionalen Busnetz des Rieds sind:

- Worms – Lampertheim
- Lampertheim – Viernheim
- Worms – Hofheim – Bürstadt/Biblis.

Insbesondere die Relation Worms – Lampertheim (Linie 644) hat im Jedermannverkehr die größte Nachfrage. Die übrigen Linien sind geprägt vom Ausbildungsverkehr zu den großen Schulstandorten in Lampertheim, Bürstadt und Viernheim sowie an der Bergstraße.

Teilraum Bergstraße

Im Teilraum Bergstraße nutzen werktäglich ca. 19.000 Fahrgäste den ÖPNV, davon in etwa jeweils die Hälfte die Busverkehre und den SPNV.

Die Reisezwecke stellen sich wie folgt dar:

Ausbildung	45 %	Freizeit	19 %
Beruf	28 %	Versorgung	8 %

Hierbei dominieren die regionalen Busverkehre im Raum Bensheim in Richtung Lautertal, Lindenfels (Linie 665) und nach Lorsch, Einhausen (Linie 641). Gleiches gilt für die Buslinie parallel zur Main-Neckar-Bahn im Korridor Heppenheim – Bensheim – Zwingenberg (Linie 669). Im Raum Heppenheim sind die Linie 643 Heppenheim – Lorsch und die Linie 667 Heppenheim – Fürth am stärksten nachgefragt.

Teilraum Odenwald

Im Teilraum Odenwald nutzen ca. 13.000 Fahrgäste den ÖPNV an Schultagen. Etwa ein Drittel entfällt auf den SPNV, zwei Drittel nutzen den Bus.

Die Reisezwecke stellen sich wie folgt dar:

Ausbildung	72 %	Freizeit	11 %
Beruf	11 %	Versorgung	6 %

Eine Nachfragekonzentration ist für den Raum Abtsteinach – Wald-Michelbach – Grasellenbach erkennbar (Linie 681), die weitgehend auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen ist. Relativ stark sind noch die Linien 667 Heppenheim – Fürth – Grasellenbach und 685 Wald-Michelbach – Hirschhorn. Auch diese Linien sind geprägt vom Ausbildungsverkehr zu den Schulzentren in Fürth, Wald-Michelbach und Rimbach.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

Aufgrund der freien Schulwahl sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete besonders wichtig. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung der Ausbildungsverkehre. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte näher untersucht. Abbildung 19 bietet eine entsprechende Übersicht über die Schulstandorte. Hierzu sind in der Anlage 2 die Schulstandorte mit ihren absoluten Schülerzahlen dargestellt.

Darüber hinaus standen wohnortbezogene Daten je Schule zur Verfügung. Diese Daten wurden in das zur Analyse verwendete Verkehrsmodell als Quelle-Ziel-Matrizen übertragen und daraus sogenannte Matrixspinnen erstellt. In der nachfolgenden Abbildung 18 ist am Beispiel der Heinrich-Böll-Schule in Fürth eine solche Spinne dargestellt.

Hieran lässt sich sehr gut die Ausdehnung solch eines Einzugsgebietes in einer ländlich strukturierten Region erkennen, was die wirtschaftliche Planung des Ausbildungsverkehrs sehr schwierig macht. Dementsprechende Grafiken wurden in erster Linie für alle weiterführenden Schulen erstellt, die auf der beigelegten CD zu finden sind.

Werktägliche Nachfrage
im SPNV-Netz
im Kreis Bergstraße

Werktägliche Nachfrage im SPNV in Personen

1000 2000 3000 4000

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH
Visummodell 2013

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 14: Werktägliche Nachfrage im SPNV

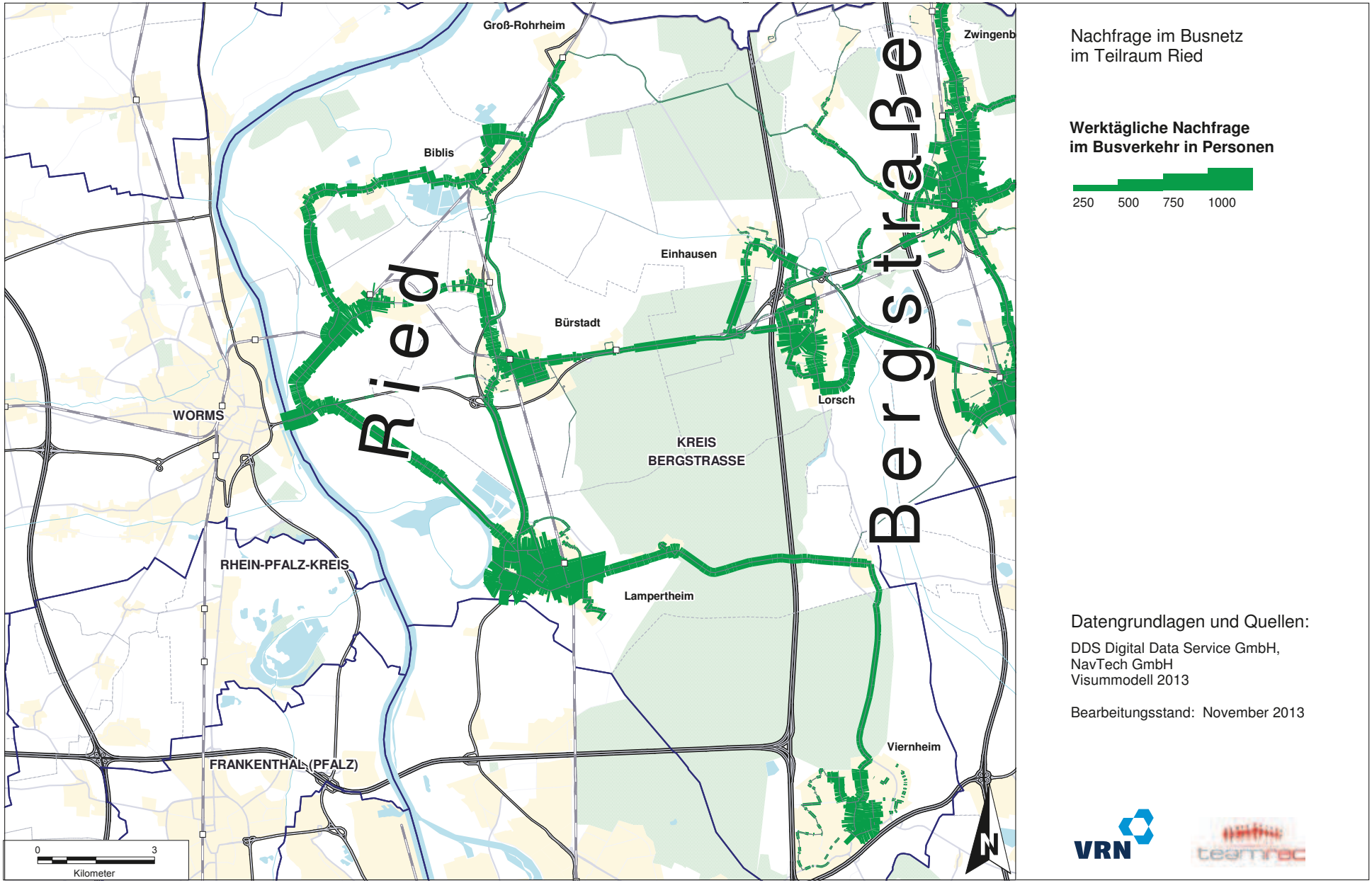


Abbildung 15: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Ried

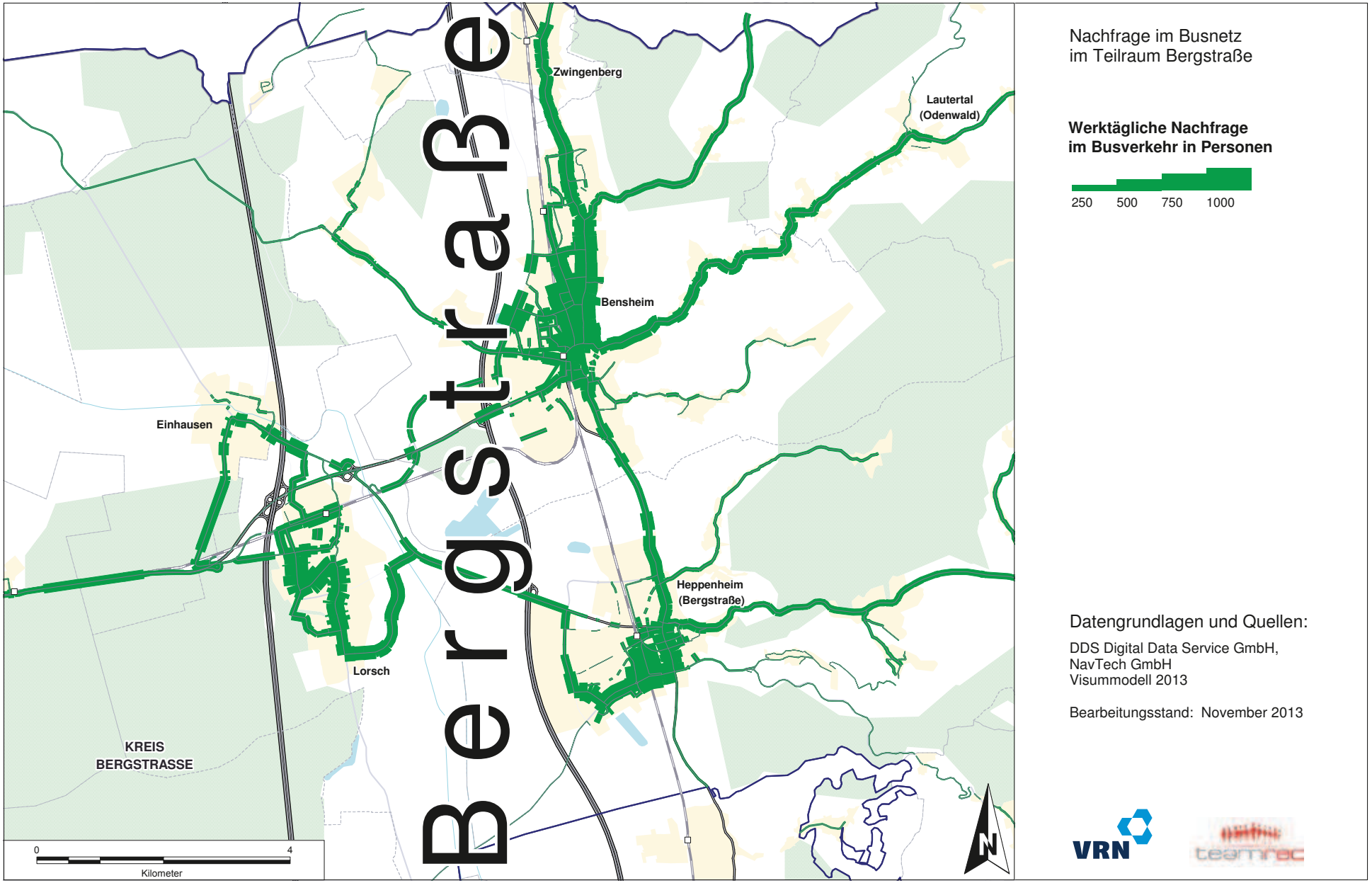


Abbildung 16: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Bergstraße

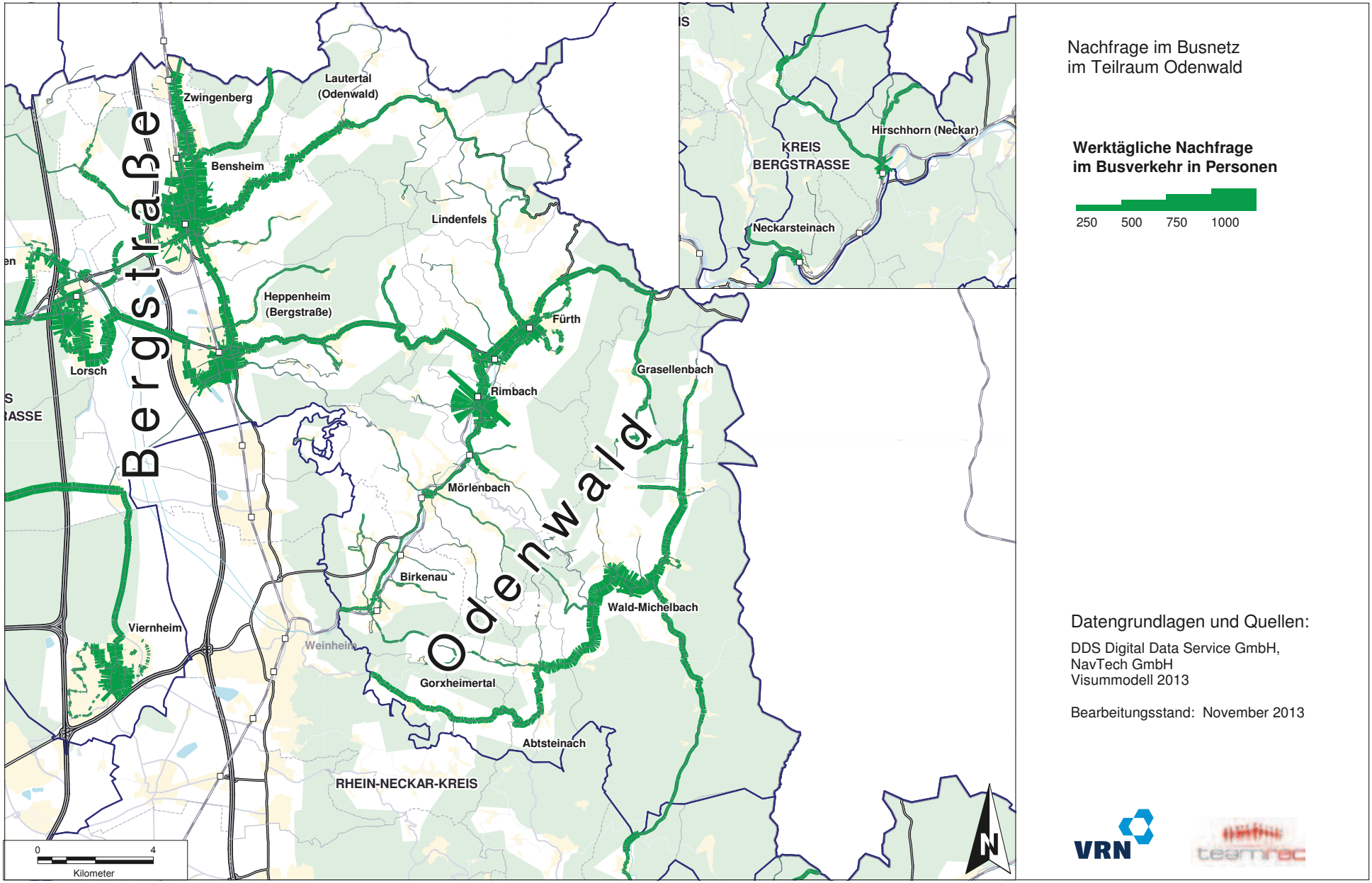
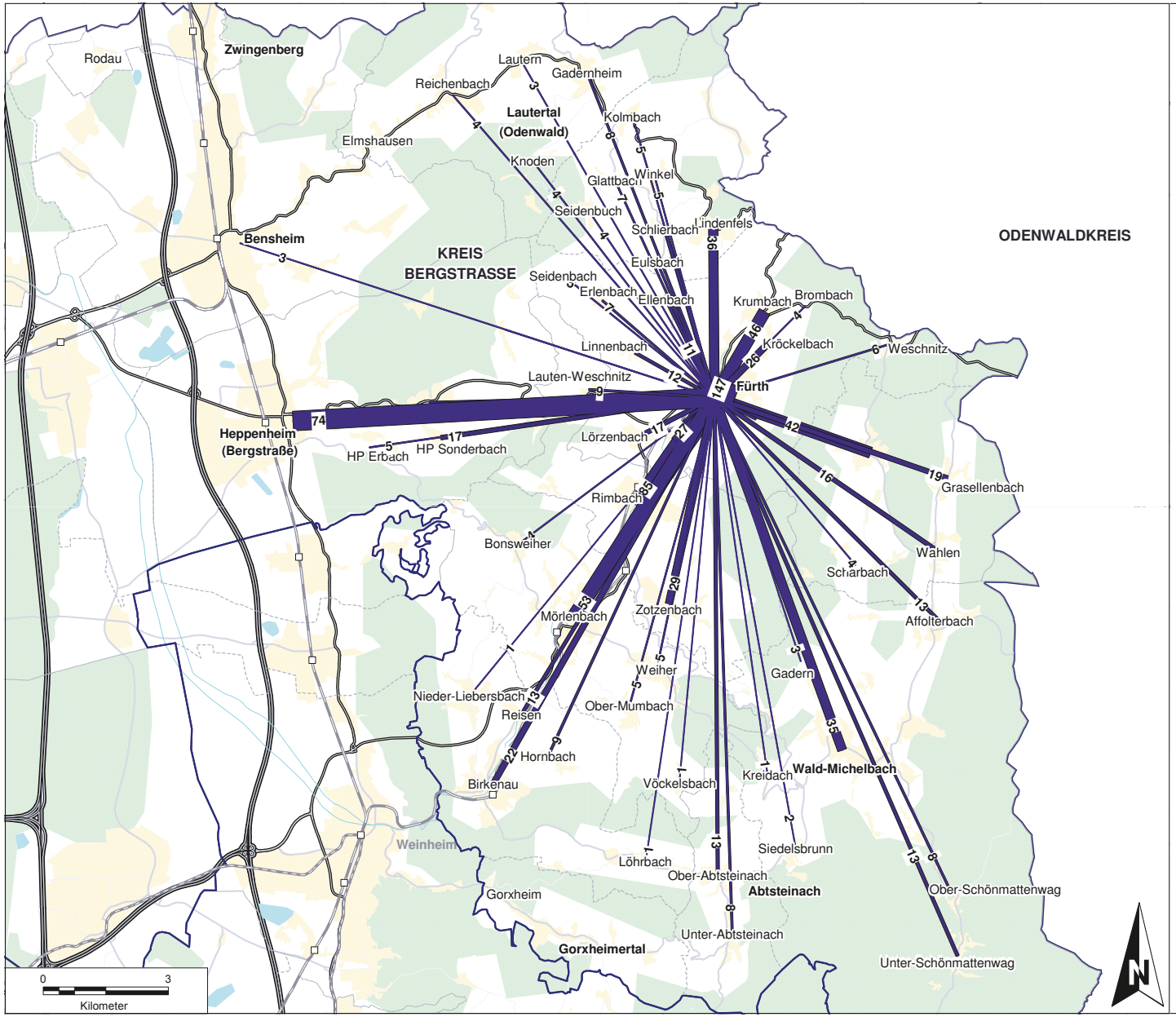


Abbildung 17: Werktägliche Nachfrage im Teilraum Odenwald



Schuleinpendler in die Heinrich-Böll-Schule

Anzahl SchülerInnen, die zur Heinrich Böll-Schule einpendeln

25 50 75 100

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH
SchülerInnen
der Heinrich-Böll-Schule
nach Wohnorten
Schuljahr 2011/2012

Bearbeitungsstand: November 2013

Abbildung 18: Schuleinzugsbereich Heinrich Böll-Schule Fürth

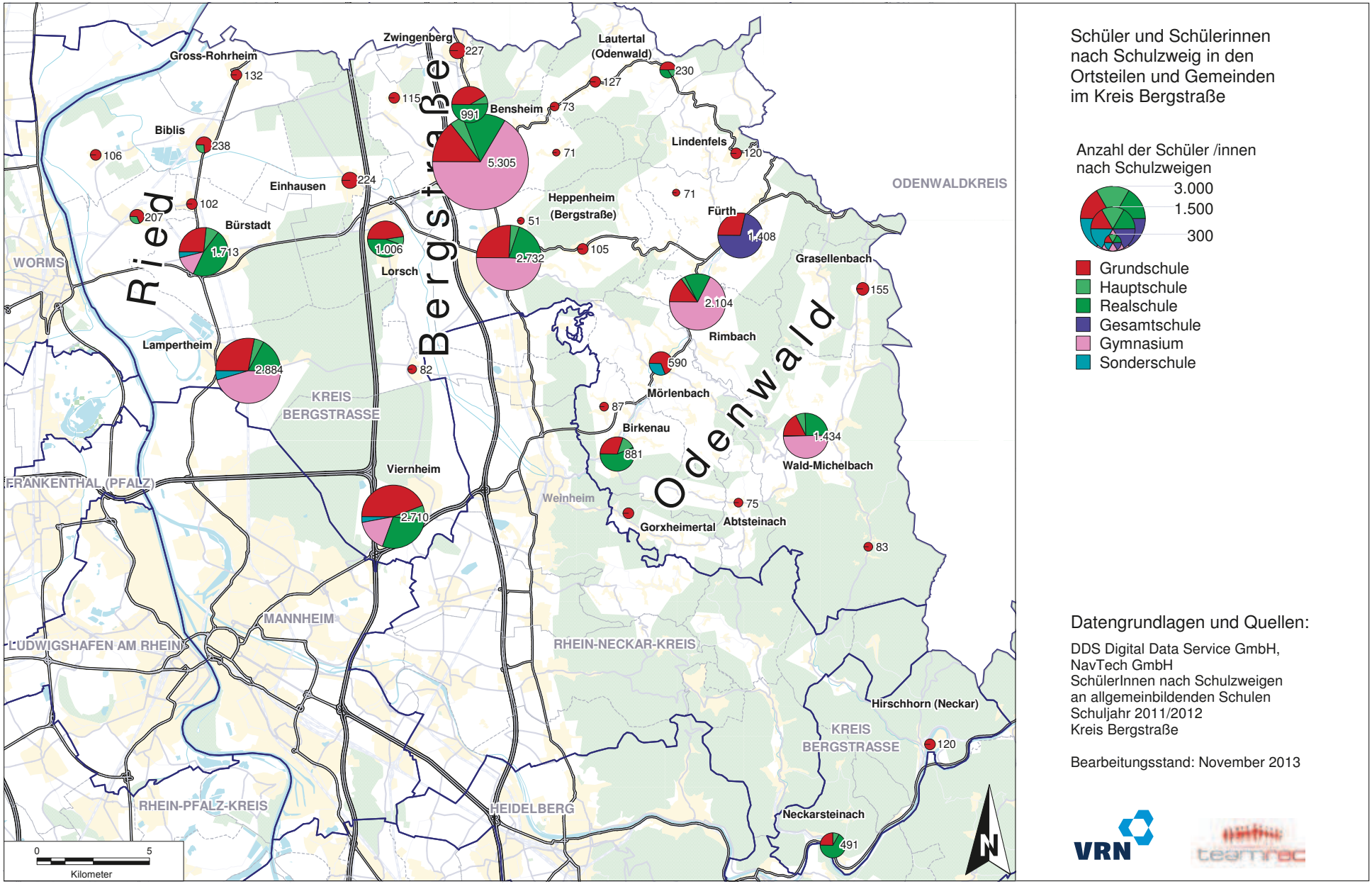


Abbildung 19: Schulstandorte Kreis Bergstraße

Potentialanalyse

Bei der überwiegenden Zahl der bisherigen Nahverkehrspläne im VRN wurde ausschließlich Nachfrage und Angebot des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch etwas zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielen des Kreises Bergstraße soll er nach Möglichkeit eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV im Rahmen einer Potentialanalyse miteinander verglichen. Dieser Potentialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

1. Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?

2. Auf welchen Relationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potentiale?

Den Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien Rechnung getragen, indem beim Grundnetz 1. Ordnung ein 30-Min-Takt und beim Netz 2. Ordnung ein 60-Min-Takt (s. Kapitel 4.2) zugrunde gelegt wurde.

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. Für den ÖPNV ist in dem Verkehrsmodell ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt. Denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders") lassen sich als neue Nutzer des ÖPNV gewinnen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine ortsteilfeine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch für den MIV.

Um Aufschluss über Potentiale im ÖPNV zu erhalten, müssen die Werte des ÖPNV mit denen des MIV verglichen werden. Um diese Vergleichbarkeit herzustellen, wurden diese beiden Matrizen mit einem fahrplanfeinen Verfahren zunächst auf das ÖPNV-Netz umgelegt. Da das ÖPNV-Netz sehr verzweigt ist und teilweise parallele Streckenführungen bestehen – so z. B. zwischen der Nibelungenbahn und den auf der B 47 verkehrenden Buslinien – wurden die Umlegungsergebnisse auf einem räumlich höheren Niveau (Verkehrsachsen) aggregiert. Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen jeweils für die drei Teilräume dargestellt.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, müssen beide Bedingungen erfüllt sein: ein ausreichendes Angebot und eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage. Da ein 30- bzw. 60-Min-Takt eine entsprechende Fahrgastnachfrage bedingt, werden nur nachfragestarke Strecken mit mehr als 5.000 Personen im Gesamtverkehr (tägliche Querschnittsbelastung Mo-Fr[5]) herangezogen.

[5] Das Grundnetz 2. Ordnung basiert auf einen 60-Min-Takt. Ein verbundweiter Vergleich des vorhandenen Verkehrsangebots im ÖPNV mit der Streckenbelastung im Gesamtverkehr hat gezeigt, dass eine Querschnittsbelastung von 5.000 Personen/Tag im Jedermannverkehr das Minimum für einen 60-Min-Takt darstellt. Bei einer geringen Belastung bestehen in der Regel nur noch bedarfsorientierte Angebote. Eine ausführliche Darstellung der Vorgehensweise erfolgt im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar.

Ried

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz (s. Abbildung 20) zeigt sich, dass die Riedbahn (Frankfurt – Biblis – Lampertheim – Mannheim) eine Nachfrage von über 20 % im Jedermannverkehr erzielt. Die Nibelungenbahn, die parallel zur B 47 verläuft, weist hingegen nur einen Anteil von unter 10 % auf. Hervorzuheben ist die Achse Worms – Lampertheim (– Viernheim). Hier erreicht die Buslinie 644 einen Anteil von über 15 % am Gesamtverkehr. Dies stellt für eine Buslinie im Regionalverkehr einen sehr guten Wert dar. Auch auf der Achse Biblis – Nordheim – Hofheim zeigt sich ein erhöhter ÖPNV-Anteil.

Hier erweist sich die Gesamtnachfrage für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes jedoch noch als zu gering. Abgesehen von der Strecke Nordheim – Hofheim ist auf den genannten Achsen ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auch im MIV vorhanden. Hier bestehen noch vom ÖPNV zu erschließende Potentiale. Diese Achsen sind daher zu stärken und hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes weiter auszubauen.

Bergstraße

Vergleichbar mit dem Ried werden in nord-südlicher Richtung hohe Anteile im Jedermannverkehr erreicht (s. Abbildung 21). Auf der Main-Neckar-Bahn und auch auf der teilweise parallel verlaufenden Buslinie 669 beträgt der Anteil im Jedermannverkehr über 20 %. Der Teilraum Bergstraße verfügt darüber hinaus über starke West-Ost-Verbindungen aus dem Ried (Nibelungenbahn) und dem Odenwald mit den Achsen

- Bensheim – Lautertal sowie
- Heppenheim – Fürth.

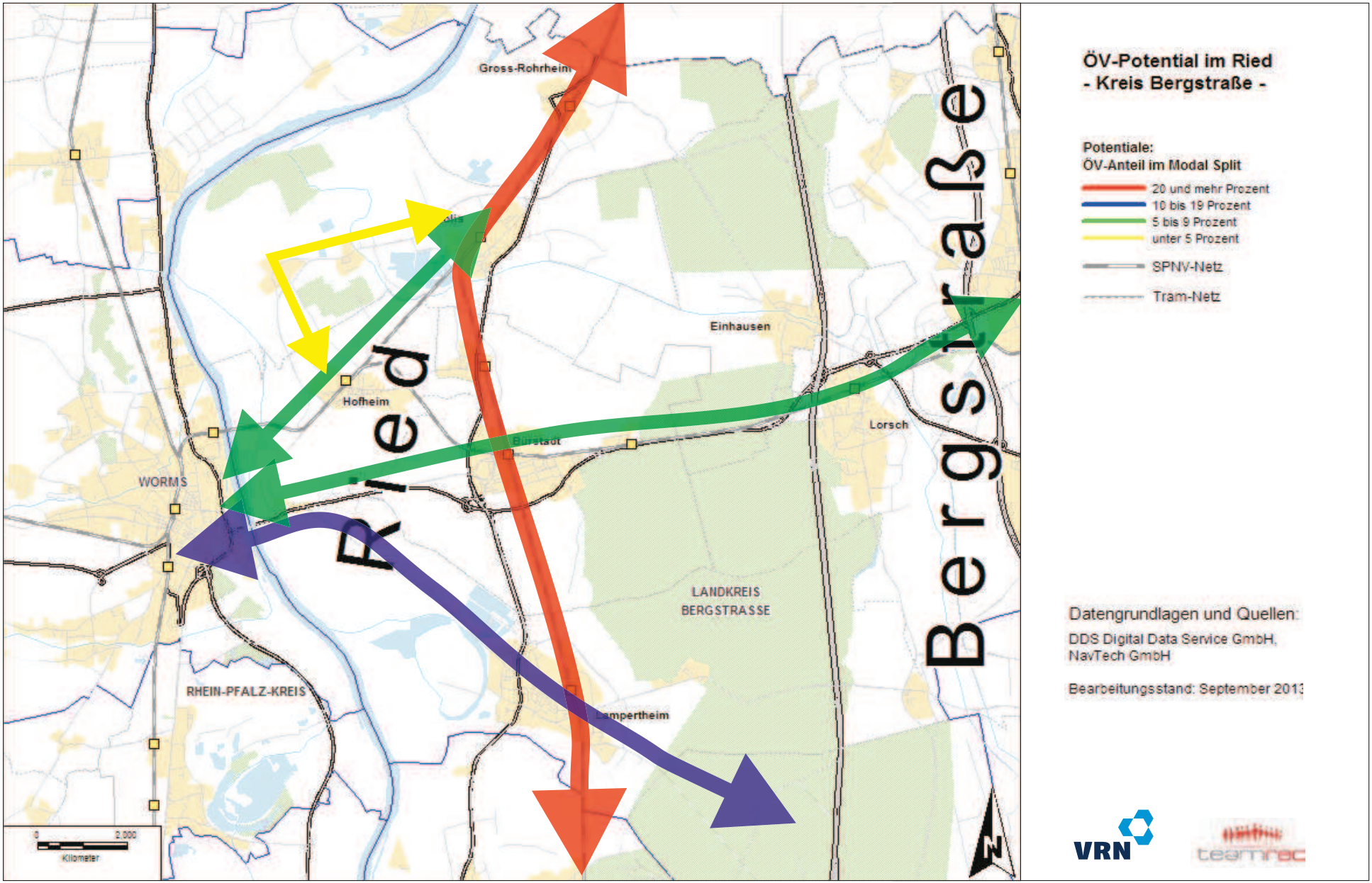


Abbildung 20: Modal Split Teilraum Ried

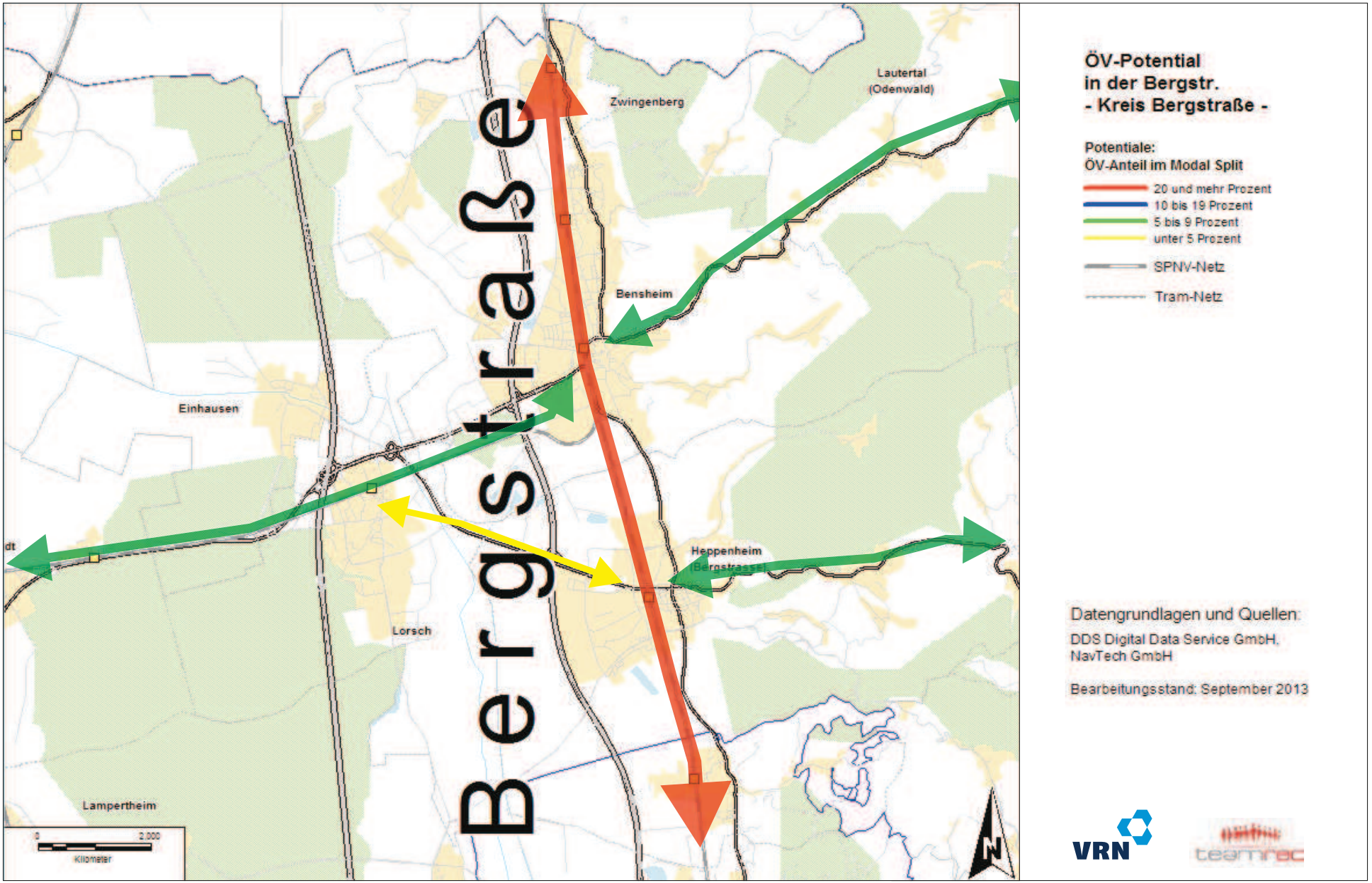


Abbildung 21: Modal Split Teilraum Bergstraße

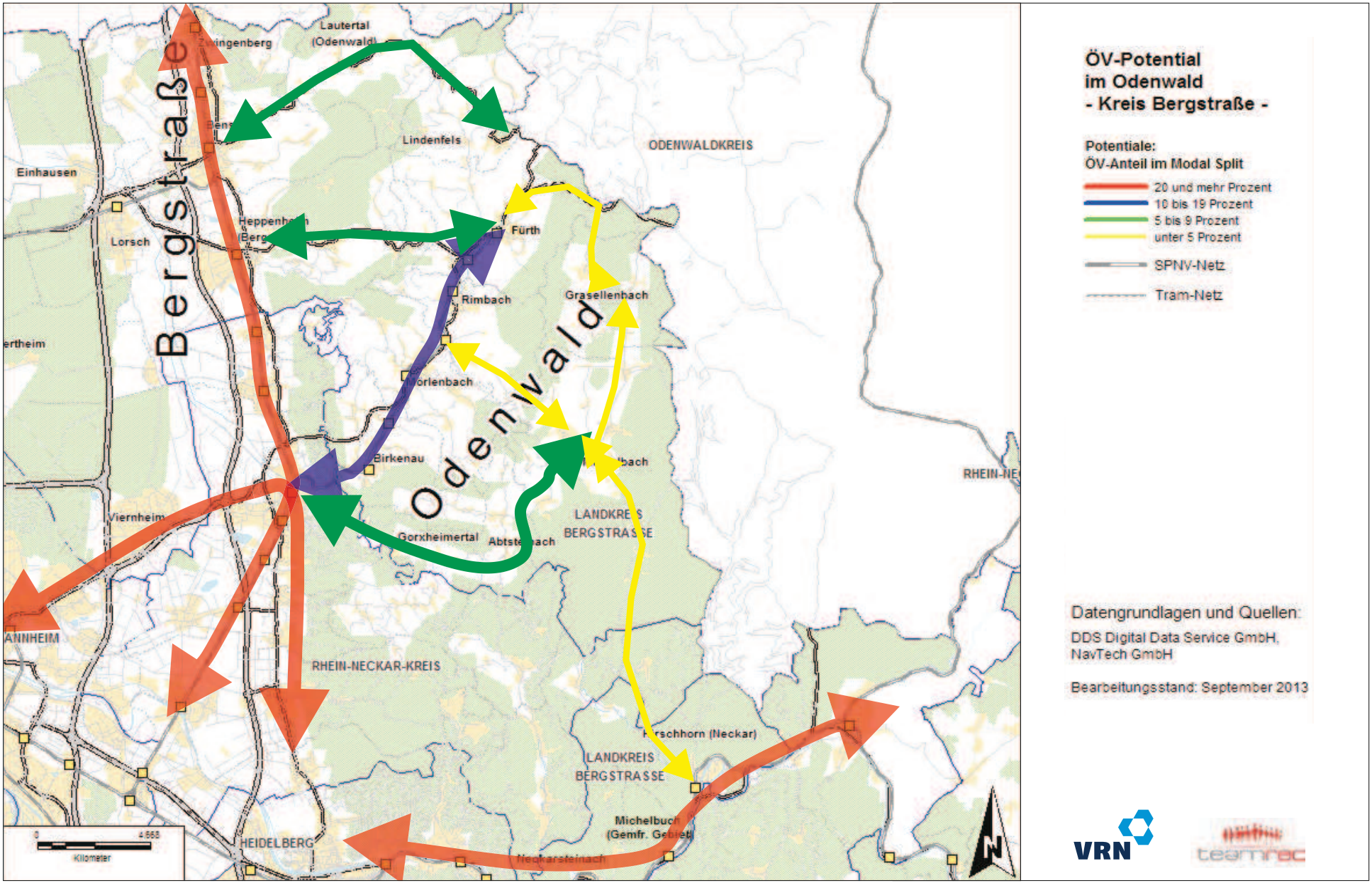


Abbildung 22: Modal Split Teilraum Odenwald

Diese beiden Achsen verfügen wie auch die Nord-Süd-Achse über genügend Potentiale im ÖPNV. Das auf diesen Achsen vorhandene Angebot soll daher ausgeweitet werden.

Auf der Relation Einhausen/Lorsch – Heppenheim verfügt der ÖPNV lediglich über einen sehr geringen Anteil, obwohl die Gesamtverkehrsnachfrage recht hoch ist. Auf dieser Relation besteht offensichtlich noch Potential für den ÖPNV.

Odenwald

Der Teilraum Odenwald weist gegenüber den beiden anderen Teilräumen deutlich geringere Potentiale für den ÖPNV auf (s. Abbildung 22). Lediglich im Weschnitztal und auf der Achse Weinheim – Gorxheimertal – Abtsteinach – Wald-Michelbach existieren noch nennenswerte Potentiale für den ÖPNV. Auf diesen Achsen sollte der ÖPNV auch weiter gestärkt werden.

Im Neckartal erzielt die S-Bahn einen Anteil am Modal Split von über 20 %. Hier ist das Angebot bereits heute sehr gut ausgebaut. Innerhalb des Teilraumes Odenwald gibt es vier Achsen, die im Vergleich zu den übrigen Achsen deutlich schwächer sind, aber eine strukturelle eine Bedeutung besitzen. Es sind dies die Achsen:

- Fürth – Grasellenbach
- Mörlenbach – Wald-Michelbach
- Grasellenbach – Wald-Michelbach
- Wald-Michelbach – Hirschhorn.

4.6 Achsenkonzept

Die Potentialanalyse betrachtet die Verkehrsverflechtungen von MIV und ÖPNV im Kreis Bergstraße. Sie liefert als Ergebnis die nachfragestarken Relationen im Gesamtverkehr. Nur auf diesen Strecken kann der ÖPNV relevante Anteile im Jedermannverkehr erreichen. Aus der Potentialanalyse lässt sich daher unmittelbar das künftige Achsenkonzept des ÖPNV-Grundnetzes ableiten.

Das ÖPNV-Achsenkonzept ist insbesondere in der Rheinebene von den starken Nord-Süd-Achsen zwischen den Räumen Rhein-Main und Rhein-Neckar geprägt. In der Rheinebene existiert daneben die Achse Worms – Bensheim und die Achse Worms – Lampertheim (– Viernheim).

Im Odenwald verkörpert das Weschnitztal die regionale Hauptachse, die durch lokale Achsen (Seitentäler) ergänzt wird.

Hieraus lässt sich ein ÖPNV-Achsenkonzept entwickeln, das nachfolgend dargestellt wird (s. Abbildung 23).

Die regionalen Hauptachsen 1. Ordnung umfassen die Strecken des SPNV und die Bus-Achsen

- Bensheim – Lautertal – Lindenfels
- Heppenheim – Bensheim – Zwingenberg – Alsbach
- Heppenheim – Fürth
- Weinheim – Gorxheimertal – Wald-Michelbach
- Worms – Lampertheim.

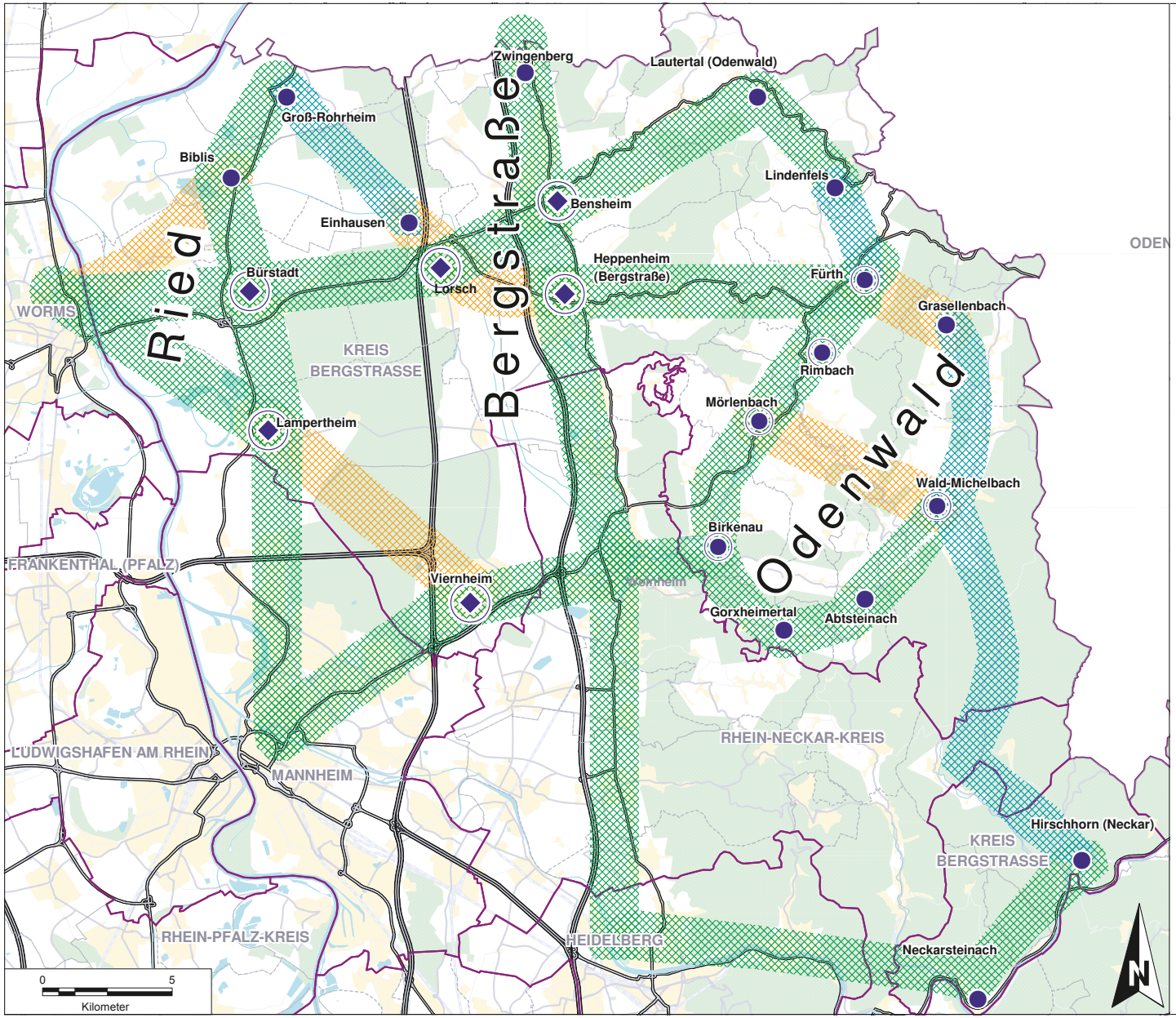
Die regionalen Achsen 2. Ordnung umfassen die Bus-Achsen

- Lampertheim – Viernheim
- Einhausen – Lorsch – Heppenheim
- Mörlenbach – Wald-Michelbach.

Aus Gründen der Netzbildung und zwecks Schließung von Verbindungslücken werden die Achsen 2. Ordnung um folgende Relationen ergänzt:

- Einhausen – Groß-Rohrheim
- Lindenfels – Fürth
- Fürth – Grasellenbach
- Wald-Michelbach – Hirschhorn

Dieses Achsenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreises Bergstraße.



Strukturräumliche Gliederung
und Entwicklungsachsen
im Kreis Bergstraße

Zentralörtliche Gliederung:

- Mittelzentrum
- Unterzentrum
- Kleinzentrum

ÖPNV-Achsen
1. Ordnung

ÖPNV-Achsen
2. Ordnung

ÖPNV-Achsen
Ergänzungen

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH
Potentialanalyse 2012
Bearbeitungsstand: Frühjahr 2014

Abbildung 23: Achsenkonzept Kreis Bergstraße

5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet entsprechend der dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz sind daher auch die Lokalen Nahverkehrspläne aus den „verbundweiten Nahverkehrsplänen" der SPNV-Aufgabenträger, die unter anderem den Schienenpersonennahverkehr berücksichtigen, zu entwickeln. Für den Kreis Bergstraße ist der „Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar" des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar als „verbundweiter Nahverkehrsplan" im Sinne des Hessischen ÖPNV-Gesetzes anzusehen. Der vorliegende Nahverkehrsplan kann auf Grund dieser unterschiedlichen Zuweisung keine verbindlichen Zielsetzungen für den SPNV enthalten. Da sich aber das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt (s. Abbildung 24 und Tabelle 2a und 2b).

Neben den im Folgenden aufgezeigten Entwicklungen des SPNV bis 2018 soll langfristig auch das im Regionalplan Südhessen 2010 verankerte Ziel zur verbesserten Anbindung des Kreises Bergstraße an den Frankfurter Flughafen (Z 5.1-7) bei den weiteren Planungen des SPNV-Aufgabenträgers Berücksichtigung finden.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat alle Erwartungen in eine steigende Nachfrage übertroffen. Grundlage dieses Erfolges ist neben einer hohen Pünktlichkeit und attraktivem Wagenmaterial auch der Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard. Des Weiteren wurde auf Teilstrecken auch das Verkehrsangebot deutlich verdichtet. Der Kreis Bergstraße ist über die 3

	Streckenführung	Grundtakt		
		Mo – Fr	Sa	So
S-Bahn Rhein-Neckar	S1/2 Mannheim – Heidelberg – Neckarsteinach – Hirschhorn – Eberbach	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt
	S6 Mannheim – Heppenheim – Bensheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	S9 Mannheim – Biblis – Groß-Rohrheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
Rhein-Main-Neckar-Express	RE Mannheim – Biblis – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	SE/RB Mannheim/Heidelberg – Heppenheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RE Mannheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	120-Min-Takt		
Dieselnetz Südwest	RB Weinheim – Birkenau – Rimbach – Fürth	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt
	RB Bensheim – Lorsch – Bürstadt – Hofheim – Worms	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RB Biblis – Hofheim – Worms	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
RNV-Linie 5	Mannheim – Viernheim – Weinheim – Heidelberg – Edingen – Mannheim	10/20-Min-Takt	20/30-Min-Takt	20/30-Min-Takt

Tabelle 2a: SPNV-Strecken im Kreis Bergstraße

	Leistungsumfang 2013	Zielhorizont für Angebotsänderung	Geplante Mehrbestellungen
S-Bahn Rhein-Neckar			
Los 1	359.000 Zug-km (1)	ab 12/2016	ca. 64.000 Zug-km
Los 2	359.000 Zug-km	ab 12/2017	ca. 95.000 Zug-km
Rhein-Main-Neckar Express	365.000 Zug-km	ab 12/2017	ca. 176.000 Zug-km
Dieselnetz Südwest	563.000 Zug-km	ab 12/2015	ca. 109.000 Zug-km
RNV-Linie 5	298.000 Zug-km	-	-
Summe	1.941.000 Zug-km		ca. 444.000 Zug-km

(1) Inkl. 6.000 Zug-km für RE-Neckartal (Bestandteil RE-Netz Baden-Württemberg

Tabelle 2b : Betriebsleistungen SPNV im Kreis Bergstraße

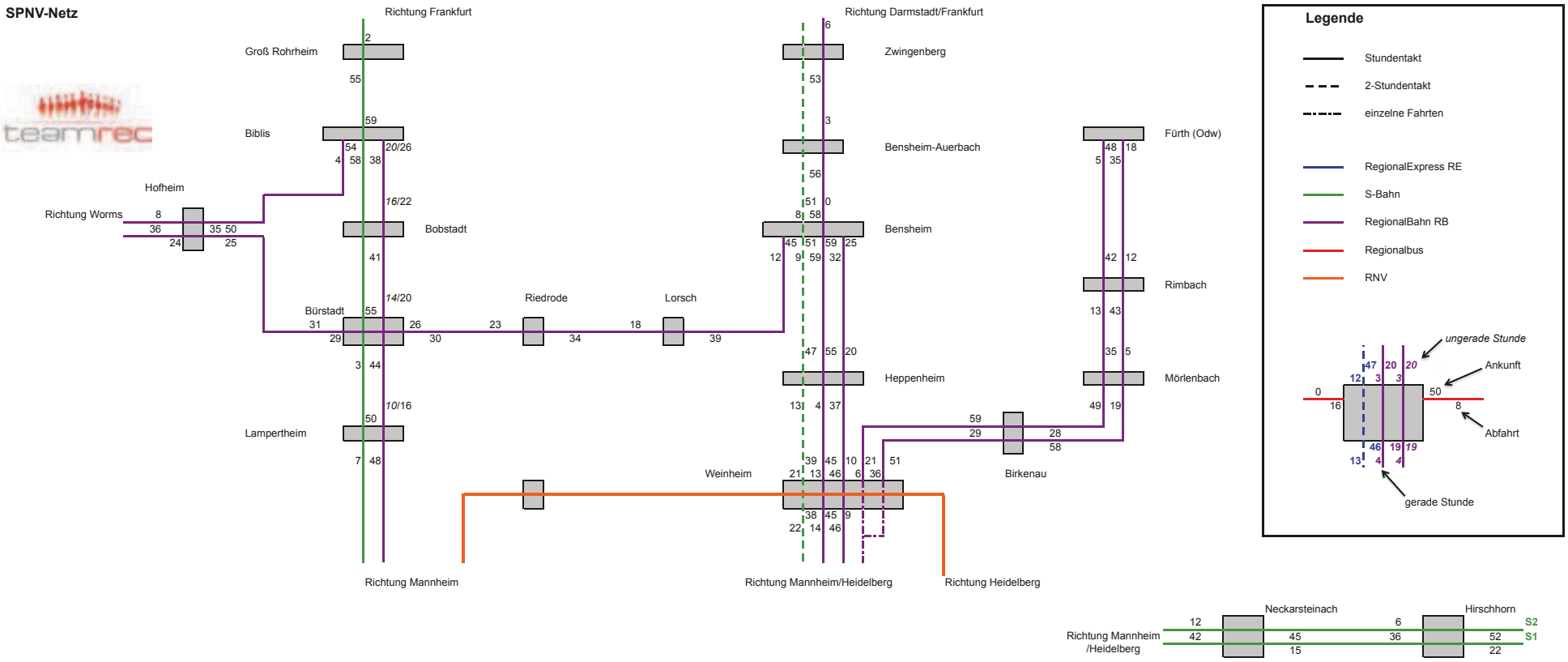


Abbildung 24: Fahrplannetzgrafik SPNV

Stationen Hirschhorn, Neckarhausen und Neckarsteinach im hessischen Neckartal an die Linien S1 und S2 angebunden. Diese bieten halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Heidelberg und Mannheim.

Die Strecken der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, zu denen unter anderem die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn gehören, sollen die bereits bestehenden West-Ost-Strecken sinnvoll zu einem Gesamtnetz verbinden. Mit dem hierfür erforderlichen Stationsausbau wurde bereits begonnen. Entsprechend dem zwischen der DB AG, den Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen und den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern sowie dem ZRN abgestimmten Rahmenterminplan soll der Ausbau stufenweise bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

Die SPNV-Aufgabenträger beabsichtigen die Betriebsleistungen in 2 Losen auszuschreiben. Los 1 beinhaltet im Wesentlichen die heutigen S-Bahn-Leistungen (S1/2, S3/4/33, S5/51). In diesem Los soll ab Dezember 2016 auch ein Betrieb mit Gebrauchtfahrzeugen möglich sein, soweit die Fahrzeuge entsprechende Kriterien, wie beispielsweise einen barrierefreien Einstieg erfüllen. Im Los 2 werden die Strecken ausgeschrieben, auf denen bisher keine S-Bahnen verkehren. Zu diesen gehören unter anderem die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn. Hier werden ab Dezember 2017 Neufahrzeuge zum Einsatz kommen.

Im Bereich des hessischen Neckartals (Los 1) sollen einzelne Taktlücken des bereits heute im Wesentlichen vorhandenen 30-Min-Takt aufgefüllt werden. Das Los 2 wird auf den beiden hessischen Streckenabschnitten zunächst keine Verkehre in den Bereich des RMV beinhalten. Die S-Bahn-Bedienung beginnt bzw. endet damit in Groß-Rohrheim bzw. Bensheim und bietet einen tagesdurchgängigen 60-Min-Takt in Richtung Mannheim, der die heutigen Regional-Bahn-Verbindungen ersetzen wird.

Im Zusammenspiel mit den zukünftigen Leistungen des Rhein-Main-Neckar-Express wird für die Fahrgäste ein attraktives halbstündliches Angebot in Richtung Mannheim entstehen.

Darüber hinaus ist zu prüfen ob und wie eine Umsetzung der im Regionalplan Südhessen 2010 enthaltenen Zielsetzungen (Z 5.1-9) zur Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar über Bensheim hinaus nach Darmstadt sowie der Lückenschluss zwischen den S-Bahn-Systemen Rhein-Main und Rhein-Neckar auf der Riedbahn umgesetzt werden kann.

Rhein-Main-Neckar-Express

Das Ausschreibungspaket des Rhein-Main-Neckar-Express umfasst alle SPNV-Leistungen auf der Riedbahn und auf der Main-Neckar-Bahn, die die Verbundgrenze zwischen VRN und RMV überschreiten. Dazu gehören der heutige Regional-Express von Mannheim über Biblis nach Frankfurt sowie die SPNV-Leistungen (RB / SE / RE) zwischen Mannheim und Frankfurt über Heppenheim, Bensheim und Darmstadt.
Die Inbetriebnahme dieses Netzes soll im Dezember 2017 erfolgen. Die in der Ausschreibung vorgesehenen Neufahrzeuge ermöglichen im Zusammenspiel mit dem geplanten Infrastrukturausbau der Stationen ein vollständig barrierefreies SPNV-Angebot. Das Betriebskonzept auf der Riedbahn sieht eine stündliche Regional-Express-Verbindung Frankfurt – Mannheim vor. Auf der Main-Neckar-Bahn ist eine stündliche Verbindung Frankfurt – Heidelberg (– Wiesloch-Walldorf) mit Flügelung in Mannheim-Friedrichsfeld stündlich nach Mannheim sowie eine zweistündliche Regional-Express-Verbindung Frankfurt – Mannheim geplant.
Die heute auf diesen beiden Strecken werktags und am Wochenende vorhandenen Bedienungslücken sollen damit geschlossen werden. In Verbindung mit dem geplanten Betriebskonzept der S-Bahn Rhein-Neckar soll auf den Streckenabschnitten Mannheim – Groß-Rohrheim und Bensheim – Mannheim ein halbstündliches Angebot entstehen, welches auf der Main-Neckar-Bahn durch den 2-stündlichen schnellen Regional-Express zusätzlich verdichtet wird. Hierdurch wird den Fahrgästen ab Ende 2017 ein verbundübergreifendes Angebot zur Verfügung stehen.

Da die Betriebsaufnahme dieses neuen SPNV-Angebotes erst Ende 2017 vorgesehen ist, der Nahverkehrsplan aber bereits den Zeitraum ab 2014 berücksichtigt, wurde in der Abbildung 24 der heutige Zustand dargestellt und die Angebotskonzeption dieses Nahverkehrsplans zunächst hierauf ausgerichtet. Zur Inbetriebnahme im Dezember 2017 sind daher die Busverkehre hinsichtlich ihrer Zubringerfunktion zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wird das Dieselnetz Südwest, zu dem die Weschnitztalbahn und die Nibelungenbahn gehören, seinen Betrieb aufnehmen. Zum Einsatz kommen neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen. Voraussetzung ist hierfür der Ausbau der Stationen an der Nibelungenbahn und in Biblis. Dieser wird bis zur Betriebsaufnahme abgeschlossen sein. Die Stationen an der Weschnitztalbahn weisen bereits heute eine entsprechende Bahnsteighöhe auf. Die vorhandenen Bedienungslücken im Weschnitztal werden geschlossen, so dass zukünftig ein werktäglicher 30-Min-Takt angeboten werden kann.

Im zukünftigen Bedienungskonzept der Weschnitztalbahn ist für den Abschnitt Birkenau – Rimbach die Möglichkeit zur Einrichtung eines zusätzlichen Haltes gegeben. Gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden ist zu prüfen ob und wo eine neue Station realisiert werden kann.

Bis zur Inbetriebnahme wird auch geprüft, ob eine direkte Verbindung aus dem Weschnitztal nach Mannheim in einer für Berufspendler attraktiven Zeitlage realisiert werden kann. Diese soll ab Weinheim ohne Halt bis Mannheim führen und so zu Reisezeitgewinnen führen. Auf der Nibelungenbahn erfolgt eine Bedienung im 60-Min-Takt mit bedarfsorientierten Angebotsverdichtungen in der Hauptverkehrszeit.

RNV-Linie 5

Im Bereich der Stadt Viernheim besteht eine Anbindung an das Stadtbahnnetz der RNV. Die Linie 5 verkehrt montags bis freitags im 10/20-Min-Grundtakt, an Wochenenden im 30-Min-Takt. Damit existiert eine hochwertige Verbindung für Viernheim mit dem benachbarten Oberzentrum Mannheim sowie mit der Stadt Weinheim.

5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

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

Analog der vorangegangen Kapitel wird auch die Angebotskonzeption für die jeweiligen Teilräume getrennt beschrieben. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich ausschließlich auf den Jedermannverkehr.

Im Ausbildungsverkehr lassen sich kaum noch zusätzliche Potentiale erschließen. Zur Gestaltung des Ausbildungsverkehrs wurden im Gutachten zur Schülerbeförderung bereits Vorschläge entwickelt. Diese können nur in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen und Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen außerhalb dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Regionalbusverkehr Übersicht

In das ÖPNV-Grundnetz des Kreises Bergstraße werden die in den nachfolgenden Tabellen 3 und 4 aufgeführten Streckenabschnitte aufgenommen, die jeweils durchgehend bedient werden sollen. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden.

Grundnetz 1. Ordnung Streckenverlauf	Netzkategorie	Linien
(Worms) – Rosengarten – Lampertheim…	1	644
Bensheim – Lautertal – Lindenfels – (Reichelsheim)	1	665
Heppenheim – Fürth…	1	667
(Alsbach) – Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim	1	669
(Weinheim) – Gorxheimertal – Abtsteinach – Wald-Michelbach – Grasellenbach	1	681
(Neckargemünd) – Neckarsteinach – (Schönau) Bestellung und Finanzierung durch Rhein-Neckar-Kreis	*1*	*735*

Tabelle 3: Grundnetz 1. Ordnung

Grundnetz 2. Ordnung Streckenverlauf	Netzkategorie	Linien
Bensheim – Einhausen/Lorsch	2	641
(Worms) – Hofheim – Nordheim – Biblis	2	642
Heppenheim – Lorsch – Einhausen – Groß-Rohrheim	2	643
…Lampertheim – Hüttenfeld – Viernheim	2	644
Lautertal – Seidenbuch – Lindenfels – Fürth	2	666
…Fürth – Grasellenbach	2	667
(Weinheim -) Oberflockenbach (- Weinheim) Bestellung und Finanzierung durch Rhein-Neckar-Kreis	*2*	*682*
(Heppenheim) – Mörlenbach – Wald-Michelbach	2	683
Wald-Michelbach – Hirschhorn	2	685
Fürth – (Reichelsheim – Darmstadt) Bestellung und Finanzierung durch OREG	*2*	*693*

Tabelle 4: Grundnetz 2. Ordnung

Die Festlegung des Grundnetzes basiert auf der Potentialanalyse. Insbesondere im Teilraum Odenwald ist die Verkehrsnachfrage jedoch vergleichsweise gering. Um den ÖPNV auch hier attraktiver zu gestalten, wird im Odenwald das Grundnetz 2. Ordnung um die Achsen Wald-Michelbach – Grasellenbach – und Wald-Michelbach – Hirschhorn ergänzt.

Damit lässt sich der ITF-Knoten in Wald-Michelbach realisieren. Des Weiteren wird im Ried das Grundnetz um die Achse Einhausen – Groß-Rohrheim erweitert. Dies kann durch die Nutzung von Wendezeiten in Einhausen nach derzeitigem Stand ohne Fahrzeugmehrung umgesetzt werden.

Neben den Strecken des Grundnetzes existieren Verbindungen in den beiden Ergänzungsnetzen Ausbildungsverkehr und Grundversorgung (s. Tabelle 5). Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr werden in der Regel nur an Schulwerktagen bedient.

Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr Streckenverlauf	Netzkategorie	Linien
Hofheim – Wattenheim – Biblis – Bürstadt – Lampertheim	E_A	645
Fürth – Rimbach	E_A	668
Bensheim – Zell – Gronau	E_A	675
Bensheim – Auerbach – Hochstädten – Balkhausen	E_A	677
Zwingenberg – Alsbach – Schwanheim – Rodau – Fehlheim – Schwanheim	E_A	678
Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach	E_A	686
Heppenheim – Laudenbach – Ober-Laudenbach	E_A	687
(Weinheim) – Birkenau –Nieder-Liebersbach	E_A	688
Rimbach – Mörlenbach – Bonsweiher	E_A	
Fürth – Zotzenbach – Gadern/Hartenrod – Wald-Michelbach	E_A	690
Heppenheim – Hambach – Ober-Hambach	E_A	691
(Grein - Darsberg -) Neckarsteinach Bestellung durch Rhein-Neckar-Kreis	E_A	*817*

Tabelle 5: Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr

Ergängzungsnetz Grundversorgung Streckenverlauf	Netz-kategorie	Linien
Bensheim – Zell – Gronau	E_G	675
Bensheim – Auerbach – Hochstädten – Balkhausen	E_G	677
Zwingenberg – Alsbach – Schwanheim – Rodau – Fehlheim – Schwanheim	E_G	678
(Weinheim) – Birkenau – Mörlenbach – Rimbach – Fürth	E_G	684
(Weinheim) – Birkenau – Nieder-Liebersbach	E_G	688
(Langenthal) – Hirschhorn – (Brombach) – Hirschhorn – (Langenthal) Bestellung und Finanzierung durch Rhein-Neckar-Kreis	*E_G*	*806*

Tabelle 6: Ergänzungsnetz Grundversorgung

Die Angebotskonzeption ist detailliert in den Liniensteckbriefen (Anlage 3) beschrieben.

Im Folgenden wird die Angebotskonzeption für die einzelnen Teilräume näher beschrieben. Ziel der Angebotskonzeption ist die Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans. Durch diesen und die weiteren Maßnahmen sollen zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden – im Berufsverkehr, ebenso auch im Freizeit- und Versorgungsverkehr.

Ried

Neben der Riedbahn und der Nibelungenbahn weist die Angebotskonzeption die Relation Worms – Lampertheim als Achse 1. Ordnung aus. Die genannten Schienenstrecken werden durch den geplanten Ausbau der Infrastruktur und durch den Einsatz neuer Fahrzeuge in den nächsten Jahren aufgewertet.

Die Achse Worms – Lampertheim ist derzeit dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet. Aufgrund der bereits vorhandenen Nachfrage und des Potenzials dieser Achse wird eine entsprechende Aufwertung empfohlen.

Als weitere Anpassung im regionalen Busnetz sind Parallelverkehre zur Schiene – gerade vor dem Hintergrund der Aufwertung der Nibelungenbahn – abzubauen. Dies gilt für die Abschnitte Hofheim – Worms der Linie 642 und Lampertheim – Bürstadt bzw. Bürstadt – Lorsch der Linie 643. Der Abbau paralleler Bedienungen beschränkt sich auf den Jedermannverkehr. Die Fahrten des Ausbildungsverkehrs an Schultagen sind hiervon nicht betroffen.

Die Angebotskonzepte der Linien 642, 643 und 644 werden auf die Zuganschlüsse in den Bahnhöfen Biblis, Hofheim, Lampertheim, Heppenheim und Worms abgestimmt. Grafisch ist das Angebotskonzept für den Teilraum Ried in Abbildung 25 dargestellt.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Linie 642

Diese Linie wird auf den Abschnitt Biblis – Wattenheim – Nordheim – Hofheim verkürzt. Dafür wird diese Linie in Hofheim an die Nibelungenbahn Richtung Worms gekoppelt. Um diesen Anschluss in Hofheim herzustellen, muss die Linie 642 ab der Haltestelle „Pumpstation" auf direktem Weg zum Bahnhof geführt werden. An der Westseite des Bahnhofs Hofheim ist die Einrichtung einer Haltestelle mit Wendemöglichkeit erforderlich. Im angrenzenden Wohngebiet ist eine weitere Haltestelle vorgesehen.

Linie 643

Die Linie 643 verbindet Einhausen und Lorsch mit der Kreisstadt Heppenheim. Sie verkehrt im 60-Min-Takt und ist in Heppenheim an die Regionalbahnzüge in bzw. aus Richtung Mannheim gekoppelt.

Der Abschnitt Einhausen – Bürstadt wird nicht mehr bedient. Ausgenommen ist der Ausbildungsverkehr. Stattdessen wird die Linie von Einhausen nach Groß-Rohrheim geführt. So wird ein direkter Parallelverkehr mit der Nibelungenbahn vermieden, zugleich jedoch eine umsteigefreie Verbindung zwischen der Kreisstadt Heppenheim und diesem Teilraum samt einer Anbindung an den SPNV der Riedbahn geschaffen.

Linie 644

Die Potentialanalyse hat gezeigt, dass auf der Relation Worms – Lampertheim eine hohe Nachfrage sowohl im MIV als auch im ÖPNV besteht. Aus diesem Grund wird der Streckenabschnitt Worms – Lampertheim der Linie 644 in das Grundnetz 1. Ordnung eingruppiert. Dieser Abschnitt soll künftig im 30-Min-Takt bedient werden.

In Lampertheim werden Anschlüsse an die Riedbahn in bzw. aus Richtung Mannheim hergestellt. Der Abschnitt Lampertheim – Hüttenfeld – Viernheim ist aufgrund der geringeren Gesamtnachfrage dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet und wird im 60-Min-Takt bedient.

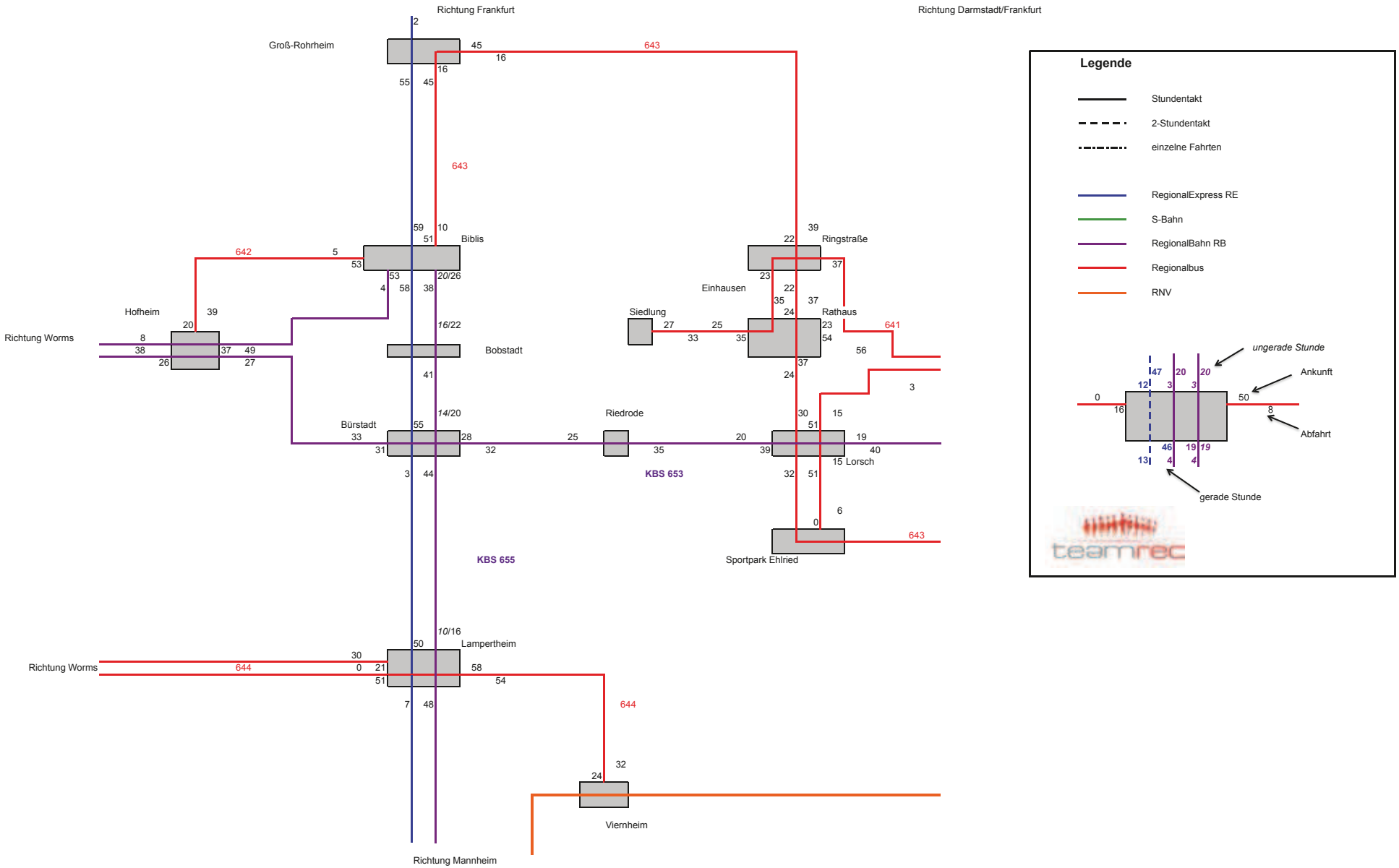


Abbildung 25: Angebotskonzept Teilraum Ried

Bergstraße

Der Teilraum Bergstraße wird durch die Schienenachse der Main-Neckar-Bahn geprägt. Diese Achse wird im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn Rhein-Neckar mit einhergehenden Änderungen im Betriebskonzept weiter aufgewertet. Die Nibelungenbahn spielt für diesen Teilraum nur eine untergeordnete Rolle.

Der regionale Busverkehr übernimmt im Teilraum Bergstraße vorrangig die Zu- und Abbringerfunktion für den SPNV. Daher wird der Busverkehr im Bereich Lorsch und Einhausen neu geordnet. Das Angebotskonzept ist grafisch in Abbildung 26 dargestellt.

Linie 641 und Linie 643

Die Linien 641 und 643 binden Lorsch und Einhausen an die Mittelzentren Bensheim und Heppenheim an. Des Weiteren verkehrt zwischen Lorsch und Bensheim die Nibelungenbahn.

Da ein hohes Nachfragepotential auf der Verbindung Richtung Bensheim und Heppenheim besteht, werden die Linien neu geordnet. Das Rückgrat bildet die Nibelungenbahn, die insbesondere nach erfolgtem Ausbau und durch den Einsatz neuer Fahrzeuge an Attraktivität gewinnen wird.

Die Aufgaben der beiden Buslinien werden neu verteilt:

Die Linie 641 verbindet auf einem Ast Einhausen stündlich auf direktem Weg mit Bensheim und ist dort an die Regionalbahn Richtung Mannheim gekoppelt. In Einhausen erschließt die Linie den Bereich der Ringstraße.

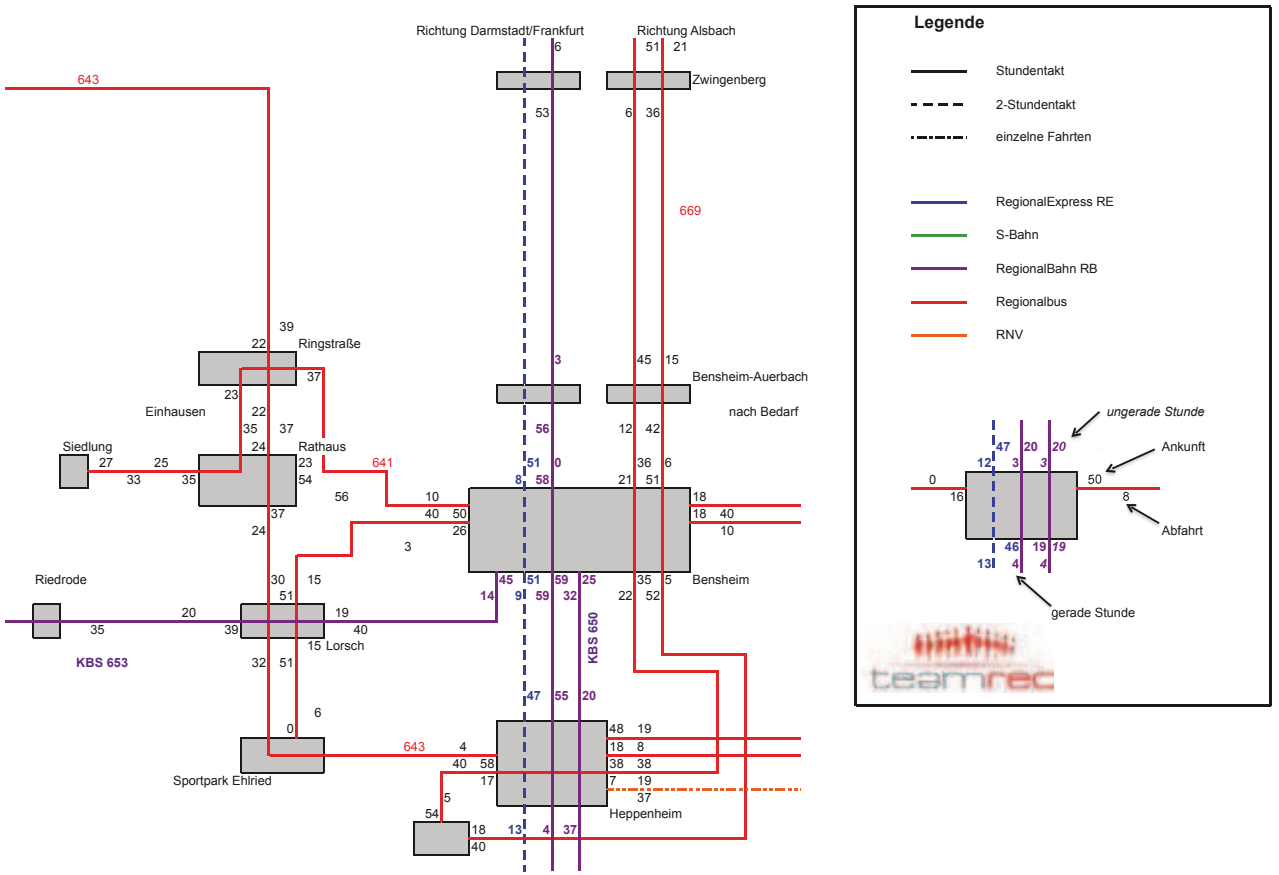


Abbildung 26: Angebotskonzept Teilraum Bergstraße

Der andere Ast der Linie 641 verbindet stündlich Lorsch – ab der Haltestelle „Sportpark Ehlried" auf direktem Weg – mit dem Bahnhof Bensheim. In Lorsch wird ein Anschluss mit der Nibelungenbahn in Richtung Bürstadt hergestellt. Ab dem Kreisverkehr Höhe Carl-Benz-Straße überlappen sich die beiden Linienäste der 641 zu einem 30-Min-Takt.

Um in den westlichen Bereichen von Bensheim weitere Fahrgastpotentiale zu erschließen, ist ein alternativer Linienweg zu prüfen. Die Linie 641 ließe sich in das nördlich des jetzigen Linienwegs gelegene Gewerbegebiet verschwenken, um dort für eine Erschließung zu sorgen.

Die Linie 643 verbindet Einhausen und Lorsch mit der Kreisstadt Heppenheim. Sie verkehrt im 60-Min-Takt und ist in Heppenheim an die Regionalbahnzüge Richtung Mannheim geknüpft.

Der Abschnitt Bürstadt – Lorsch wird nicht mehr bedient. Stattdessen wird die Linie von Einhausen nach Groß-Rohrheim geführt. So wird ein direkter Parallelverkehr mit der Nibelungenbahn vermieden, zugleich jedoch an einer umsteigefreien Verbindung zwischen der Kreisstadt Heppenheim und diesem Teilraum mit einer Anbindung an die Riedbahn festgehalten. Der Ausbildungsverkehr auf der Linie 643 wird keinen Änderungen unterzogen.

Linie 669

Für diese Linie sind keine Änderungen vorgesehen.

Odenwald

Im Teilraum Odenwald wird das regionale Busnetz noch stärker auf die Schienenstrecken abgestimmt. Neben den Knoten Fürth, Mörlenbach und Birkenau innerhalb des Teilraumes spielen auch die Bahnhöfe Bensheim, Heppenheim und Hirschhorn eine wichtige Rolle. Darüber hinaus kommt auch dem im Rhein-Neckar-Kreis liegenden Bahnhof Weinheim eine besondere Funktion als Verknüpfungspunkt insbesondere zur Weschnitztalbahn zu. Vor dem Hintergrund des ITF-Gedankens werden diese Knoten als Voll- bzw. Teilknoten mit Richtungsanschlüssen vorgesehen. Für den Bereich des östlichen Odenwaldes, der nicht durch die Schiene erschlossen wird, ist vorgesehen, in Mörlenbach einen ITF-Knoten einzurichten.

Das zukünftige Angebotskonzept ist in Abbildung 27 dargestellt und wird nachfolgend detailliert beschrieben.

Linie 665

Im Lautertal können gemäß der Potentialanalyse noch erhebliche Zuwächse im ÖPNV erzielt werden. Das Lautertal wird durch diese Linie bis hinauf nach Lindenfels erschlossen. Um diese sehr gute Erschließungswirkung weiter zu stärken, wird der 30-Min-Takt zwischen Bensheim und Lindenfels verstetigt. Ab Lindenfels werden die Abschnitte Richtung Reichelsheim und Winterkasten jeweils im 60-Min-Takt bedient. Die Anbindung der Orte Beedenkirchen und Staffel erfolgt über ein kommunales Ruftaxi, das in Reichenbach mit der Stammlinie 665 verknüpft ist.

Linie 667

Die Linie 667 verbindet heute die Orte Grasellenbach, Fürth und Rimbach mit der Kreisstadt Heppenheim. Die Potentialanalyse zeigt, dass zum einen die direkte Verbindung Fürth – Heppenheim und von dort weiter Richtung Darmstadt große Bedeutung besitzt. Zum anderen ist die Nachfrage von Grasellenbach Richtung Heppenheim eher gering, da hier eine stärkere Orientierung Richtung Weinheim/Mannheim besteht. Aus diesem Grund wird die Linie 667 in Fürth gebrochen. Der Abschnitt Fürth – Heppenheim wird in seiner Angebotsgestaltung auf die Abfahrten der Regional-Express-Züge Richtung Darmstadt ausgerichtet. Der Abschnitt Grasellenbach – Fürth orientiert sich an den Abfahrten und Ankünften der Weschnitztalbahn in Fürth.

Die Gemeinde Rimbach bekundete Interesse, die Linie 667 regelmäßig über Rimbach zu führen. Das derzeitige Fahrzeitprofil lässt im 30-Min-Takt eine Erweiterung der Strecke nicht zu. Es entstünde ein Fahrzeugmehrbedarf. Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels kann der Mehrbedarf ermittelt werden und als eigenständiges Los ausgeschrieben werden. Die Zusatzleistung wäre von der Gemeinde Rimbach zu finanzieren.

Linie 681

Neben der oben beschriebenen Linie 665 hat sich die heutige Linie 681 als eine Linie mit sehr hohem Potential herausgestellt. Dies gilt insbesondere für Gorxheimertal, aber auch für die Verbindung Wald-Michelbach – Weinheim.

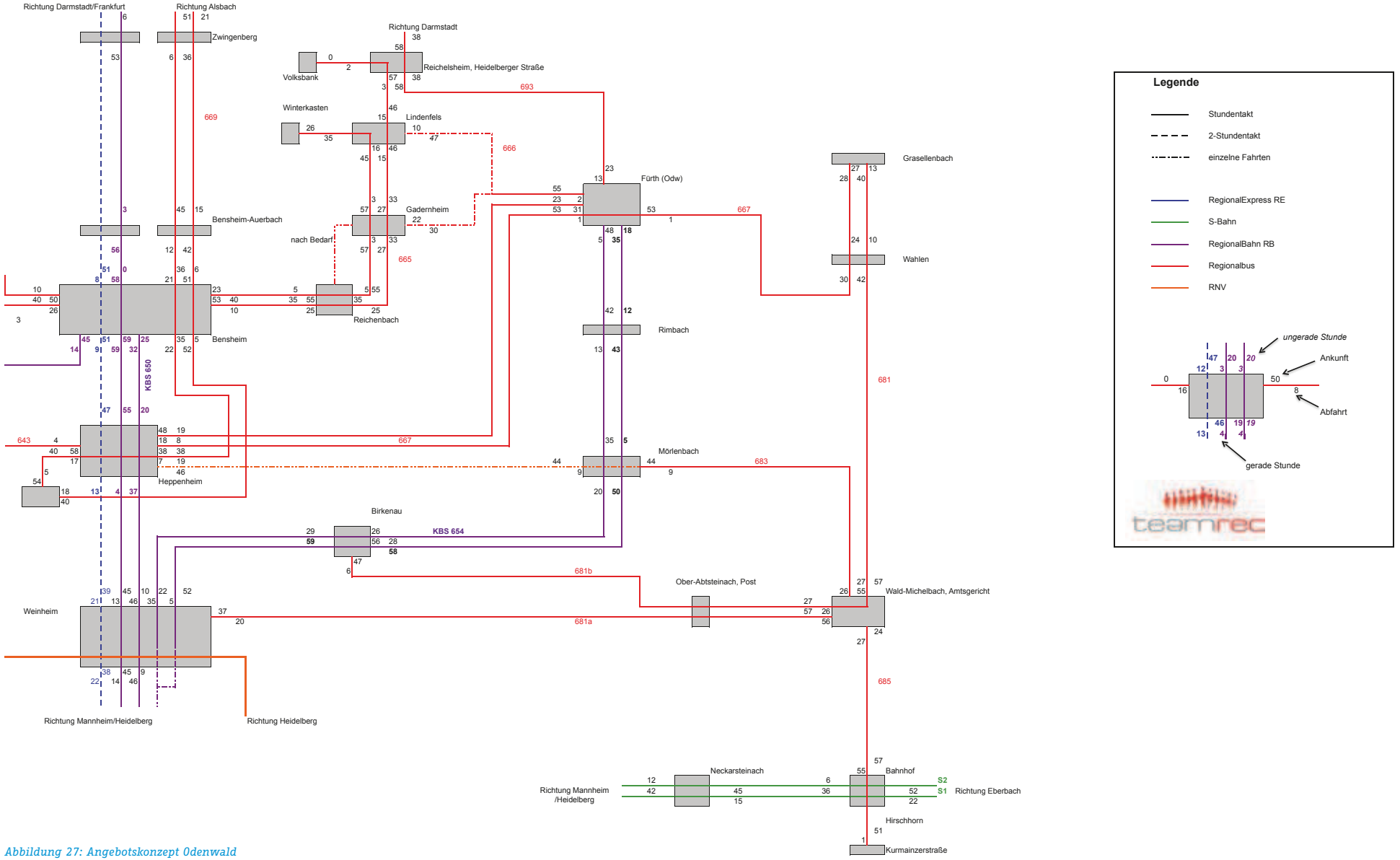


Abbildung 27: Angebotskonzept Odenwald

Um hier eine zusätzliche Nachfrage für den ÖPNV zu erreichen, werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Verstetigung des 60-Min-Taktes Grasellenbach – Wald-Michelbach – Gorxheimertal – Weinheim
2. Ausweisung eines ITF-Knotens in Wald-Michelbach mit Anschlussbeziehungen zu den Linien 683 und 685
3. 30-Min-Takt zwischen Wald-Michelbach und Abtsteinach mit stündlicher Weiterführung in Richtung Birkenau
4. In Birkenau Anschluss des Streckenastes der Linie 681 Abtsteinach – Löhrbach an die Weschnitztalbahn und Wegfall des bestehenden Abschnittes Birkenau – Weinheim
5. Erschließung des Streckenabschnittes Birkenau – Weinheim durch die Linie 688

ITF-Knoten Wald-Michelbach

An der Haltestelle „Wald-Michelbach, Amtsgericht" wird ein ITF-Knoten eingerichtet. Dieser Knoten orientiert sich an den Abfahrtszeiten der Linie 681 Richtung Weinheim bzw. Birkenau zu den Minuten .27 und .57.

Linie 683

Die Linie 683 erschließt den Raum entlang der ehemaligen Überwaldbahn und orientiert sich an den Knotenzeiten in Mörlenbach und dem künftigen ITF-Knoten „Wald-Michelbach, Amtsgericht". In Mörlenbach bietet sie Anschlüsse an die Weschnitztalbahn. Einzelne Fahrten der Linie 683 gehen auf die Linie 686 über und stellen in der Folge eine Direktverbindung in Richtung Heppenheim her.

Linie 685

Die Linie 685 verbindet Wald-Michelbach mit Hirschhorn im Neckartal. Sie beginnt am neuen ITF-Knoten „Wald-Michelbach, Amtsgericht" und ist dort an die Linie 681 gekoppelt. In Hirschhorn wird die Linie 685 zudem an die S-Bahn Rhein-Neckar in Richtung Heidelberg verknüpft.

Linie 689 und Linie 694

Die Linien 689 des Linienbündels „Odenwald-Mitte" und 694 des Linienbündels „Odenwald Süd" weisen einen annähernd identischen Linienverlauf zwischen Bonsweiher und Rimbach auf. Vor diesem Hintergrund liegt es nahe, beide Linien zu einer neuen Linie 694 zusammenzufassen und aufgrund der Laufzeitlänge dem Linienbündel „Odenwald Süd" zuzuordnen.

Verkehrsnetz im Ausbildungsverkehr

Der Kreis Bergstraße hat 2009 ein Gutachten zur Untersuchung des Ausbildungsverkehrs in Auftrag gegeben. In dem Gutachten wurden Parameter für die Gestaltung des Schülerverkehrs definiert (s. Tabelle 7).

max. Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn	Wartezeit nach Unterrichtsende	Fahrzeiten (Summe Hin- und Rückfahrten)	Bemessungskapazität Fahrzeug
max. 20 Min.	max. 20 Min. (80 % der Fälle) bis zu 35 Min. im Ausnahmefall	max. 139 Min.	(80 % der gesetzlich zulässigen Gesamtkapazität)

Tabelle 7: Grundanforderungen Ausbildungsverkehr (Quelle TTK)

	Grundschule	Haupt- und Realschule	Gymnasium
		Gesamtschule	berufl. Schulen
Hinfahrten			
1. Stunde			
Rückfahrten			
5. Stunde		nach Bedarf	nach Bedarf
6. Stunde			
7. Stunde		nach Bedarf	
9. Stunde			

Abbildung 28: Bedienungsumfang je Schultyp

Daneben ist auch noch der Bedienungsumfang bei der Planung des Ausbildungsverkehrs zu berücksichtigen. Durch wechselnden Nachmittagsunterricht, Arbeitsgemeinschaften sowie die teilweise Wiedereinführung von G9 ist der ÖPNV mit ständig neuen Wünschen konfrontiert, die jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle erfüllt werden können. Daher definiert der Nahverkehrsplan einen Rahmen für den Bedienungsumfang in Abhängigkeit des Schultyps (s. Abbildung 28).

Das Grundnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Netzes ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen jährlich verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr erforderlich. Dies kann nur durch enge Kommunikation zwischen den Schulen, dem Schulträger, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen gelingen (s. Kommunikationsleitfaden TTK).

Stadtbusverkehr

Gemäß § 5 Abs. 3 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes können kreisangehörige Gemeinden freiwillig ÖPNV betreiben. Den Landkreisen als Aufgabenträger für den ÖPNV erwächst dabei keine Verpflichtung, die Aufwendungen für derartige Verkehre zu übernehmen. Gleichwohl aber haben die Landkreise diese Verkehre bei ihren Planungen mit zu berücksichtigen.

Im Kreis Bergstraße verkehren in den Städten Bensheim, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim und Viernheim eigenständige Stadtverkehre. Diese decken weitgehend die Siedlungsbereiche der jeweiligen Kommunen ab (s. Tabelle 5).

Die Stadtverkehre fallen in die Planungs- und Finanzierungshoheit der betreffenden Kommunen. Bestellt werden die hier genannten Verkehre – mit Ausnahme des Stadtverkehrs Lampertheim – über die VRN GmbH.

Für den Stadtverkehr Lampertheim wird diese Aufgabe direkt von der Stadt wahrgenommen.

Stadtbusverkehre	Betroffene Linien
Bensheim	671 – 674
Bürstadt	652
Heppenheim	679
Lampertheim	601 – 604
Viernheim	611 – 612

Tabelle 8: Stadtbusverkehre Kreis Bergstraße

Daseinsvorsorge

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch in strukturschwachen Räumen Personen ohne PKW die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen gewinnen flexible ÖPNV-Systeme in strukturschwachen Räumen an Bedeutung. Das Ruftaxi ergänzt im Kreis Bergstraße bereits seit Jahrzehnten auf mehreren Linien den konventionellen ÖPNV.

Das Anforderungsprofil fordert bisher eine Mindestbedienung von drei Fahrtpaaren pro Werktag für Ortsteile mit mehr als 300 Einwohnern. Das bedeutet ein Fahrtenpaar am Vormittag, eins am Mittag und eins am Nachmittag. Pro Woche ergibt dies ein Mindestangebot von 15 Fahrtenpaaren.

Es ist zu überlegen, ob es im Sinne der Daseinsvorsorge sinnvoll sein kann, diese 15 Fahrtenpaare zeitlich – zum Beispiel auf drei Tage – zu konzentrieren. Damit würde die tägliche Fahrtenzahl an diesen Tagen erhöht werden. Dadurch können bei Erledigungen wie Arztbesuchen oder Einkaufen die Wartezeiten verringert werden.

Beispiel

Am Beispiel der Teilorte Ober-Mumbach (Mörlenbach) und Hornbach (Birkenau) soll das Thema exemplarisch dargestellt werden. Die beiden Ortsteile liegen östlich des Weschnitztales (s. Abbildung 29a und Abbildung 29b).

Die Orte werden durch die Linie 692 bedient, die als reine Ausbildungsverkehrslinie fünf Hinfahrten morgens und ab der vierten Schulstunde acht Rückfahrten aufweist. Darüber hinaus werden die Orte durch ein Ruftaxi bedient. Die Orte Ober-Mumbach und Hornbach verfügen über keinerlei Infrastruktur. Lediglich zwei Gasthäuser befinden sich vor Ort. Die zentralörtliche Infrastruktur befindet sich in den Hauptorten Birkenau und Mörlenbach.

In den nachfolgenden Grafiken wird zum einen die Bedienung an einem Schultag und an einem Ferientag dargestellt. An Schultagen besteht ein gutes Angebot. Teilweise gibt es mehr als 15 Fahrtenpaare pro Tag. Neben den Schülerfahrten bildet das Ruftaxi ein Grundangebot von bis zu 10 Fahrten pro Tag. An den Ferientagen bleibt das Grundangebot des Ruftaxis erhalten, nur die Schülerfahren entfallen. In den Beispielorten besteht damit ein gutes Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge.

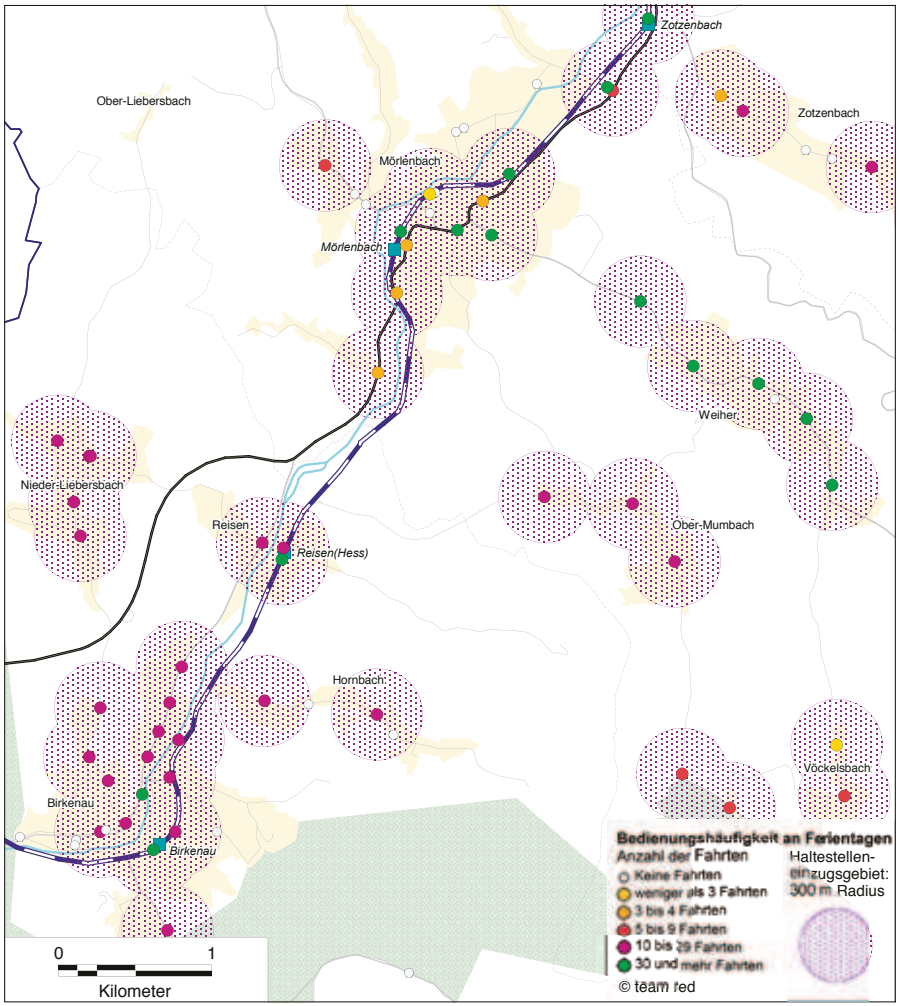


Abbildung 29a: Bedienungshäufigkeit Ferientag und Erschließung

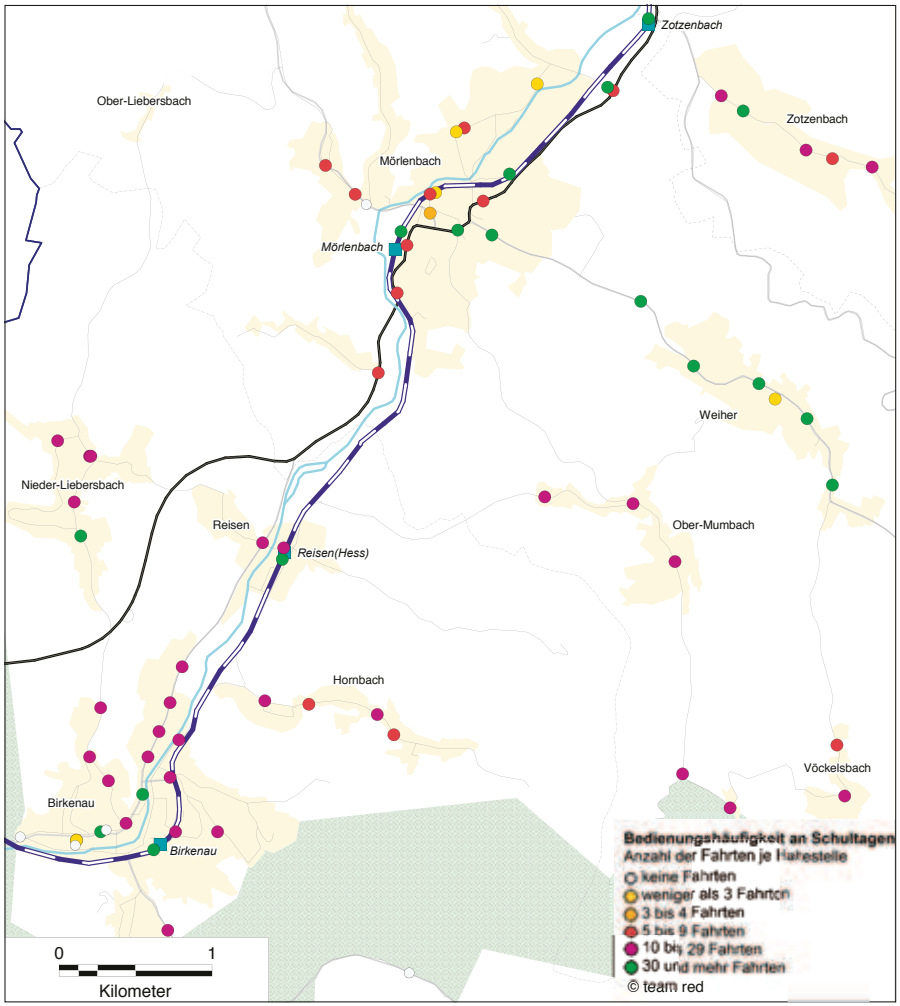


Abbildung 29b: Bedienungshäufigkeit Schultag

5.3 Barrierefreiheit

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „... die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."

Ein möglichst barrierefreier ÖPNV ist ein ganzheitlicher Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen die nur vorübergehend, wie z. B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (s. Abbildung 30). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

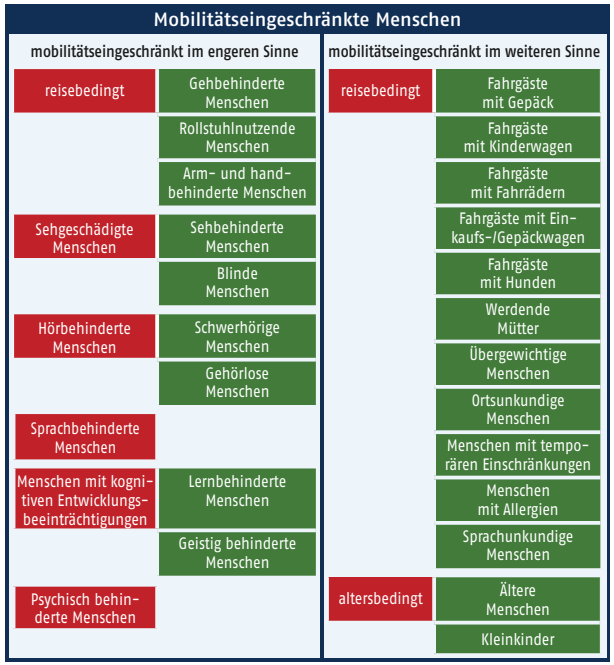


Abbildung 30: Formen der Mobilitätseinschränkung

Im SPNV wird in den nächsten Jahren eine nahezu vollständige Barrierefreiheit erreicht. Tabelle 9 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation sowie den Zielzustand hinsichtlich der Stationen und Fahrzeuge.

Entlang der Nibelungenbahn werden bis Ende 2015 alle Haltepunkte mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm ausgebaut. Durch den Einsatz neuer Fahrzeuge zum Dezember 2015 ist dann auch ein barrierefreier Einstieg möglich. Dies gilt ebenfalls für die Weschnitztalbahn, deren Stationen bereits heute über stufenfreie Bahnsteigzugänge verfügen und deren Bahnsteige auf die zukünftig eingesetzte Fahrzeughöhe ausgerichtet sind. Auf der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn wird die vollständige Barrierefreiheit im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar bis Ende 2017 umgesetzt. Das Nahverkehrsangebot im hessischen Neckartal ist bereits seit Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar im Jahr 2003 barrierefrei nutzbar. Im Zielzustand sollen alle im Kreis Bergstraße eingesetzten Fahrzeuge mindestens den Anforderungen der TSI PRM[1] entsprechen.

Neben einem möglichst stufen- und spaltfreien Einstieg sollen die Fahrzeuge über Mehrzweckflächen, behindertengerechte Toiletten sowie über Haltestellenansagen und optische Haltestellenanzeigen verfügen. Wo erforderlich werden die Fahrzeuge zudem mit Klapprampen und/oder Hubliften ausgestattet. Damit kann ein eventuell vorhandener Spalt bzw. eine existierende Stufe überbrückt werden. Neben dem SPNV-Angebot der DB AG besteht in Viernheim auch eine Anbindung an das Stadtbahnnetz der RNV Linie 5. Die zentrale Haltestelle Viernheim Bahnhof ist barrierefrei zugänglich. Bis auf einzelne Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit werden alle Fahrten mit modernen Niederflurstadtbahnen durchgeführt, die einen stufenfreien Einstieg ermöglichen. Die niederflurig durchgeführten Fahrten sind in den Fahrplänen gekennzeichnet. Die Fahrzeuge verfügen ebenfalls über Mehrzweckbereiche sowie über Anzeigen und Ansagen zur Fahrgastinformation.

[1] EU-Richtlinie „Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im [...] Eisenbahnsystem [...]"

	Stationen		Fahrzeuge	
	Status Quo 2013	*Zielzustand*	*Status Quo 2013*	*Zielzustand*
Nibelungenbahn	teilweise barrierefrei (Bf Bensheim, Bf Hofheim)	vollständig barrierefrei Ausbauprogramm bis 2015	nicht barrierefrei	vollständig barrierefrei 2015
Weschnitztalbahn	vollständig barrierefrei	–	nicht barrierefrei	vollständig barrierefrei 2015
Main-Neckar-Bahn	teilweise barrierefrei (Bf Heppenheim, Bf Bensheim)	vollständig barrierefrei Ausbauprogramm bis 2015	eingeschränkt barrierefrei (personenbedienter Hublift bzw. Überfahrrampe)	vollständig barrierefrei 2017
Riedbahn	nicht barrierefrei	vollständig barrierefrei Ausbauprogramm bis 2017	eingeschränkt barrierefrei (personenbedienter Hublift bzw. Überfahrrampe)	vollständig barrierefrei 2017
Neckartal	vollständig barrierefrei	–	vollständig barrierefrei	–
RNV-Linie 5	teilweise barrierefrei (Bf Viernheim)	vollständig barrierefrei	weitestgehend barrierefrei	vollständig barrierefrei

Tabelle 9: Barrierefreiheit im SPNV

Im Busverkehr des Kreises Bergstraße ist fahrzeugseitig die Barrierefreiheit schon heute erreicht. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV heute schon flächendeckend nutzen. Nur wenige Fahrten, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren, werden nicht mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten enthalten.

Im Rahmen der Verkehrsverträge ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungsängste abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss.

Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Die Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip" ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Diese können den bestehenden Regelwerken entnommen werden.

Abbildung 31 zeigt ein idealtypisches Beispiel einer barrierefreien Bushaltestelle. Hier ist zu beachten, dass verschiedene Behinderungen unterschiedliche und sich zum Teil widersprechende Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. So ist eine vollständige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer anzustreben, während Blinden dadurch die Orientierung erheblich erschwert wird.

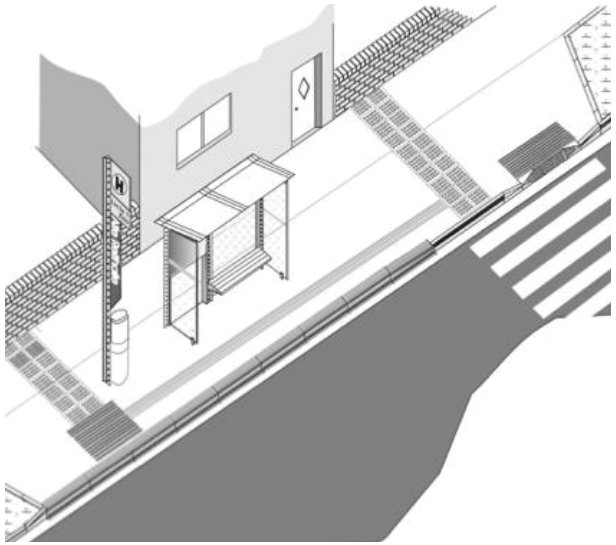


Abbildung 31: Behindertengerechte Gestaltung einer Haltestelle (Quelle: Hessen Mobil)

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind.

Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln" ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Ebenso findet sich beispielsweise im Neckartal aufgrund seiner teilweise steilen Hanglagen oftmals keine barrierefreie Umgebung. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Herstellung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Für Bau und Unterhalt der Haltestellen sind im Kreis Bergstraße die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau die Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen. Aus Sicht des Kreises Bergstraße sollen im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans die vollständige Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte sowie die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle für alle im Regelverkehr bedienten Ortsteile erreicht werden.

Die geplante Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, zeigt Abbildung 32.

Mit dieser Vorgehensweise vollzieht der Kreis Bergstraße einen weiteren Schritt in Richtung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV. Auch in Zukunft werden jedoch Bereiche innerhalb des Kreisgebietes verbleiben, in denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografisch/technischen (z. B. Haltestellen in eng bebauten Ortskernen) oder organisatorischen Gründen (z. B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist.

Unabhängig davon müssen die Straßenbaulastträger bei allen baulichen Maßnahmen die allgemein geltenden Regeln der Technik sowie die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsräumen und -anlagen anwenden.

Abbildung 32: Handlungsfeld Barrierefreiheit Haltestellen

5.4 Verknüpfungspunkte

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen PKW oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes. P+R- sowie B+R-Anlagen stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV-Verkehr zu entlasten und CO_2-Emissionen sowie Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität" muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann.

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

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

In wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (ITF-Konzept) hergestellt werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Aus dem ITF-Konzept ergeben sich innerhalb des ÖPNV-Systems die folgenden wesentlichen Verknüpfungspunkte:

- Heppenheim Bahnhof
- Bensheim Bahnhof
- Biblis Bahnhof
- Bürstadt Bahnhof
- Hofheim Bahnhof
- Fürth Bahnhof
- Lampertheim Bahnhof
- Wald-Michelbach, Amtsgericht
- Mörlenbach Bahnhof
- Birkenau Bahnhof
- Hirschhorn Bahnhof

Des Weiteren kommt auch den übrigen SPNV-Stationen eine entsprechende Bedeutung vor allem hinsichtlich der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr zu.

P+R/B+R im Kreis Bergstraße

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

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R und B+R-Anlagen" qualitative Mindeststandards festgelegt.

Dieser Leitfaden ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen.

Auf dieser Grundlage wurden zwischen März und September 2013 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen im Kreis Bergstraße erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht. Die Ergebnisse sind in Tabelle 10 mit dem erhobenen maximalen Auslastungsgrad dargestellt. Im Ergebnis zeigt sich, dass an fast allen SPNV-Stationen im Kreis Bergstraße ausreichend dimensionierte B+R-Anlagen zur Verfügung stehen. Lediglich in Bensheim, Lorsch und Zwingenberg ist ein weiterer Ausbaubedarf (Kategorie B2) vorhanden. Für diese Stationen sind in den nächsten Jahren detaillierte Bedarfsermittlungen und Planungen zur Erweiterung der bestehenden B+R-Anlagen vorzunehmen. Hinsichtlich der P+R-Anlagen zeigt die durchgeführte Bestandsaufnahme jedoch ein etwas anderes Bild.

Verknüpfungspunkt	P+R			B+R		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebot*	Auslastung*		Angebot*	Auslastung*	
Bensheim Bf.	275	85 %	P2	350	85 %	B2
Bensheim – Auerbach Bf.	35	75 %	P1	80	45 %	B1
Biblis Bf.	80	95 %	P2	145	30 %	B3
Birkenau Bf.	20	90 %	P2	30	20 %	B3
Birkenau – Reisen Bf.	20	30 %	P3	25	25 %	B3
Bürstadt Bf.	100	90 %	P2	140	25 %	B3
Bürstadt – Bobstadt Bf.	–	–	P4	25	30 %	B3
Bürstadt – Riedrode Bf.	10	20 %	P3	–	–	B4
Fürth Bf.	30	95 %	P2	20	25 %	B3
Fürth – Lörzenbach – Fahrenbach Bf.	–	–	P4	15	10 %	B3
Groß-Rohrheim Bf.	25	90 %	P2	45	15 %	B3
Heppenheim Bf.	220	40 %	P1	200	65 %	B1
Hirschhorn Bf.	125	60 %	P1	50	40 %	B1
Lampertheim Bf.	165	100 %	P2	270	60 %	B1
Lampertheim – Hofheim Bf.	15	60 %	P1	55	40 %	B3
Lorsch Bf.	45	90 %	P2	45	80 %	B2
Mörlenbach Bf.	35	40 %	P1	20	10 %	B3
N.-Neckarhausen Bf.	20	50 %	P1	–	–	B4
Neckarsteinach Bf.	57	105 %	P2	25	70 %	B1
Rimbach Bf.	20	75 %	P1	15	15 %	B3
Rimbach – Zotzenbach Bf.	30	80 %	P1	15	35 %	B3
Viernheim OEG-Bf.	45	105 %	P2	155	75 %	B1
Zwingenberg Bf.	20	95 %	P2	25	90 %	B2

** Angaben gerundet*

Wertung P+R-Anlagen

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

Wertung B+R-Anlagen

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

Tabelle 10: P+R/B+R im Kreis Bergstraße

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

Tabelle 11: Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen

Das P+R-Angebot in Neckarsteinach und Viernheim reicht bereits heute nicht immer aus, um die vorhandene Nachfrage zu befriedigen. Eine Auslastung von über 80 % und damit nur noch geringe freie Kapazitäten weisen zudem die P+R-Anlagen in Bensheim, Biblis, Birkenau, Bürstadt, Fürth, Groß-Rohrheim, Lampertheim und Zwingenberg auf. Für diese Stationen (Kategorie P2) sind in den nächsten Jahren detaillierte Bedarfsermittlungen und Planungen zur Erweiterung der bestehenden P+R-Anlagen vorzunehmen.

Vor dem Hintergrund der geplanten Verbesserungen im SPNV-Angebot sind zudem die Stationen der Kategorie P1/B1, deren Anlagen eine aktuelle Auslastung von über 70 % aufweisen, sowie die Stationen der Kategorie P4/B4 hinsichtlich eines möglichen Ausbau- bzw. Erweiterungsbedarfes zu untersuchen.

Darüber hinaus besteht an zahlreichen Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Beschilderung aus dem öffentlichen Wegenetz und der Qualität der angebotenen P+R- und B+R-Anlagen. Unbefestigte P+R-Stellplätze finden sich unter anderem in Biblis, Bürstadt, Hofheim und Riedrode.

Teilweise sind auch noch veraltete B+R-Anlagen vorhanden, die nicht den aktuellen Anforderungen (s. Tabelle 11) an sichere Abstellmöglichkeiten entsprechen.

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

Hinsichtlich des exakten Ausbau- und Modernisierungsbedarfs sind in den nächsten Jahren detaillierte Bestandsanalysen durchzuführen und ein verbindlicher Maßnahmenkatalog mit den zuständigen Beteiligten abzustimmen und umzusetzen (Abbildung 33).

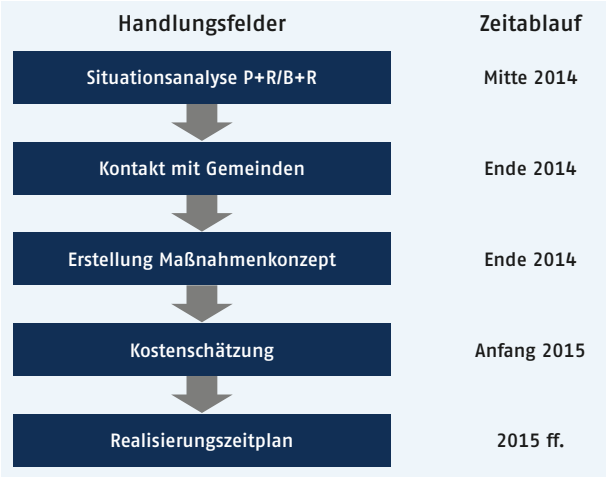


Abbildung 33: Handlungsfeld P+R/B+R an Haltestellen

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

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

- direkt
- überschaubar
- attraktiv
- sicher
- barrierefrei

Abbildung 34 zeigt die Handlungsfelder im Fußgängerverkehr.

Handlungsfelder	Zeitablauf
Situationsanalyse Zuwegung	Anfang 2015
Bestimmung der bevorzugten Wegeverbindungen	Mitte 2015
Erstellung Maßnahmenkonzept	Ende 2015
Abstimmung mit Kommunen und Verbänden	Anfang 2016
Detailplanung und Realisierung	2016 ff.

Abbildung 34: Handlungsfelder Fußverkehr

Handlungsfelder	Zeitablauf
Situationsanalyse Radverkehr (Straßennetz, Radwege)	Anfang 2016
Konzept Radverkehr – Verknüpfungspunkt	Mitte 2016
Abstimmung mit Fachbehörden, Verbänden, ADFC	Ende 2016
Detailplanung	Anfang 2017
Realisierung Kommunen/Kreis	2017 ff.

Abbildung 35: Handlungsfelder Radverkehr

Zuwegung Radverkehr

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

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

Beispielhaft wird der Bahnhof Bensheim (Teilraum Bergstraße) näher betrachtet und die sich aus den Anforderungen der einzelnen Handlungsfelder ergebenden Maßnahmen definiert. Die Ergebnisse sind in Anlage 9 dargestellt.

5.5 Mobilitätsmanagement

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

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt. Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO2-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen" Maßnahmen des Mobilitätsmanagement sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte" Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Das Mobilitätsmanagement teilt sich in zwei Handlungsfelder auf:

Kommunales Mobilitätsmanagement

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

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

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

Beispiele für Kommunales Mobilitätsmanagement im Kreis Bergstraße

Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dient der direkte Dialog mit den Kunden dazu, die Kundenzufriedenheit und -bindung zu erhöhen.

Um umfassend Alternativen zur PKW-Nutzung aufzuzeigen, gehören neben dem ÖPNV-Angebot samt der Disposition flexibler Angebote wie dem Ruftaxi auch CarSharing (einschl. der Organisation von privaten Fahrgemeinschaften) und die Vermittlung von Mietfahrrädern zu den Aufgabenfeldern einer Mobilitätszentrale.

Der beste Standort für eine Mobilitätszentrale im Kreis Bergstraße ist der Bahnhof Bensheim. Gründe hierfür sind das hohe Fahrgastaufkommen (8.500 Ein-/Aussteiger), die Bedeutung als Umsteigepunkt (2.000 Umsteiger) sowie die sehr günstige Lage zur Innenstadt.

Weitere Handlungsfelder sind:

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

- Senioren:
  Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.

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

Betriebliches Mobilitätsmanagement

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

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

Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alternativen zur PKW-Nutzung zu benennen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z. B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden.

Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen" wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz, die Einrichtung vom Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Folgende Schritte sind in der Regel beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchzuführen:

- Anfertigung eines Betriebssteckbriefs (Name, Branche, Mitarbeiteranzahl etc.)
- Analyse der verkehrlichen Situation des Unternehmens (IV/ÖV, Parken, räumliche Lage etc.)
- Wohnstandortanalyse der Mitarbeiter
- ggf. Befragung der Mitarbeiter zum Verkehrsverhalten
- ggf. Fuhrpark-Analyse (Anzahl der Firmen- bzw. Dienstwagen) und Ermittlung der dadurch entstehenden Kosten
- ggf. Berechnung einer CO2-Bilanz
- Maßnahmenkonzeption
- Entwicklung eines Umsetzungsplans

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

Die jeweiligen Zuständigkeiten sind entsprechend den vorgesehenen Maßnahmen aufzugliedern. Analysen und Datensammlungen können innerbetrieblich oder von externen Dienstleistern ausgeführt werden. Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Betriebe. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen einzubeziehen. Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, sind der Kreis und der Verkehrsverbund einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

Beispiele für den Einsatz von Betrieblichem Mobilitätsmanagement im Kreis Bergstraße

Im Kreisgebiet existiert eine Reihe von größeren Unternehmen, die über 300 Arbeitnehmer beschäftigen:

Beispielhaft seien die folgenden genannt:

- Sirona Dental Systems in Bensheim
- Sparkasse Bensheim
- Kraftwerk der RWE in Biblis
- Kreisverwaltung in Heppenheim
- Sparkasse Starkenburg in Heppenheim
- Unilever in Heppenheim
- BASF in Lampertheim
- IXYS Semiconductors in Lampertheim

Aus den Standorten der genannten Unternehmen ergibt sich ein hohes Potential für die Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung. Für die Unternehmen könnte es attraktiv sein, hochwertige und sichere Fahrradstellplätze sowie Duschräume einzurichten.

Zusätzlich zur Förderung des Radverkehrs ist auch die aktuelle Anbindung der Standorte an den ÖPNV und die Einführung von Job-Tickets für die Beschäftigen sowie die Teilnahme an CarSharing-Angeboten und Fahrgemeinschaftsbörsen von Interesse.

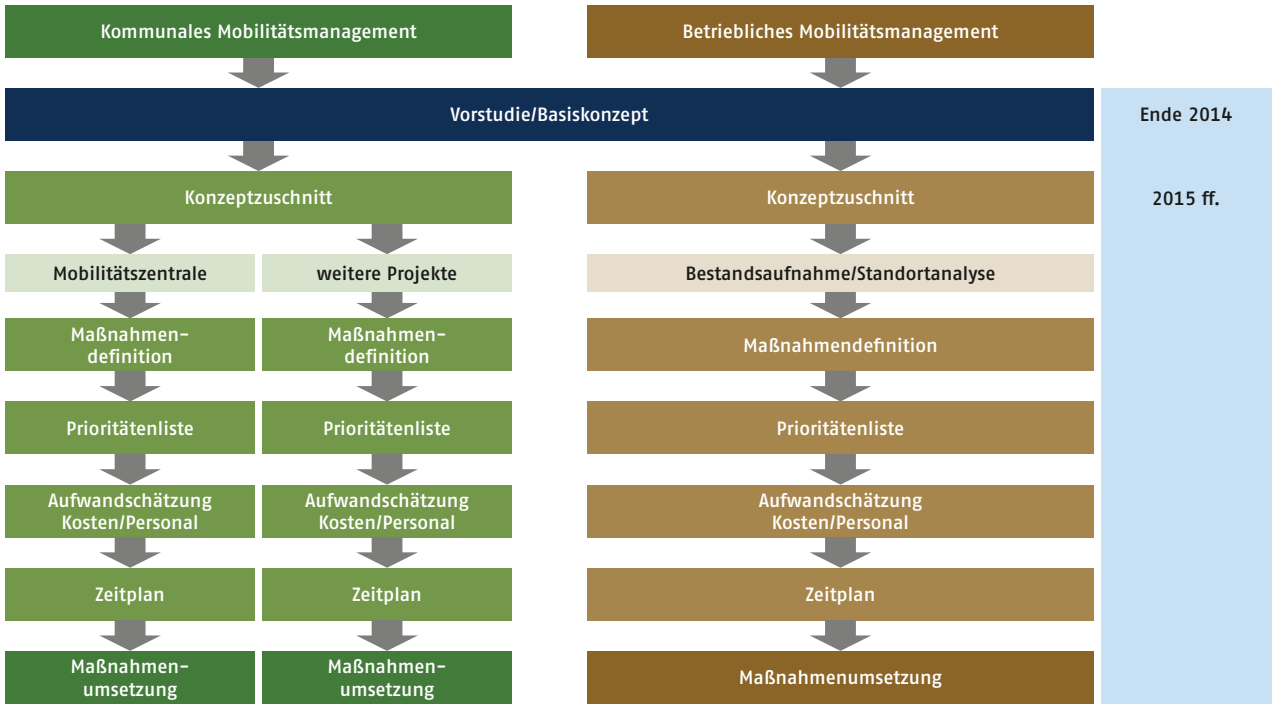


Abbildung 36: Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement

5.6 Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich. Der Anteil der Menschen, die für einen Weg am Tag mehr als ein Verkehrsmittel nutzen, steigt ständig. Die Wege werden zudem immer mehr mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt. Insbesondere junge Erwachsene in Ballungsräumen, in denen der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, sind zunehmend multimodal unterwegs. Sie nutzen je nach Situation eine Mischung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel. Hierdurch nimmt auch die emotionale Bindung an den eigenen PKW ab.

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

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

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Sie sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes dem Kunden als Service anzubieten.

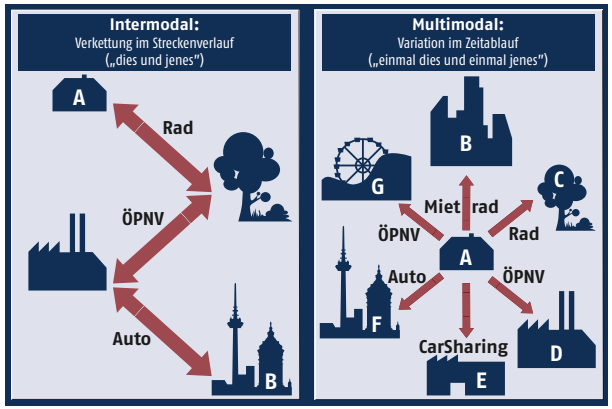


Abbildung 37: Intermodal/Multimodal

CarSharing

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

Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres CarSharing mit Stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen, um dort dem Kunden einen PKW für den Anschluss an eine Zugreise anbieten zu können. Bei Stadtmobil steht dem gegenüber der regionale Aspekt im Vordergrund. Aktuell finden sich im Kreis Bergstraße CarSharing-Standorte in Bensheim (DB Flinkster: 1 Standort) und Viernheim (Stadtmobil: 1 Standort). Gemeinsam mit den vorhandenen CarSharing-Anbietern ist zu prüfen, ob im Kreis Bergstraße weitere Standorte eingerichtet werden können. In Teilregionen, in denen eine Ausweitung aus wirtschaftlichen Gründen durch kommerzielle Anbieter nicht realisiert werden kann, sind die Möglichkeiten eines kommunal getragenen CarSharings zu prüfen. Im Kreis Bergstraße bestehende Initiativen für privates CarSharing (z. B. autonetzer.de) sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

Fahrradvermietsysteme

Unter Federführung der VRN GmbH wird derzeit ein gemeinsames Fahrradvermietsystem für die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen aufgebaut. Das Angebot soll voraussichtlich im Frühjahr 2014 zur Verfügung stehen. Die bisherige Konzeption beinhaltet auch die Möglichkeit, weitere Standorte im VRN-Gebiet zu ergänzen. Ein solches Angebot ist nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern schließt die „letzte Meile" zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start.

Fahrradvermietsysteme bieten darüber hinaus neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr. Es ist daher zu prüfen, ob in den kreisangehörigen Städten entsprechende Potentiale zur Ergänzung bestehen und entsprechende Angebote beispielsweise in Bensheim, Heppenheim oder Lorsch eingerichtet werden können.

Mitfahrzentralen/Car-Pooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge.

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

6. Umsetzung

6.1 Maßnahmenkonzept

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind zur Umsetzung im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans vorgesehen. Sie sind in zwei Kategorien aufgeteilt: angebotsseitige und investive Vorhaben. Die Kreisgremien sind im weiteren Verlauf regelmäßig über den Stand der Umsetzung zu informieren.

6.2 Angebotsseitige Maßnahmen

Die folgende Tabelle 12a enthält die zur Umsetzung vorgesehenen angebotsseitigen Maßnahmen. Hierbei werden im Busverkehr vor allem die folgenden Ziele verfolgt:

1. Weitere Stärkung des SPNV durch abgestimmte Zubringerfunktionen insbesondere mit Inbetriebnahme des Dieselnetzes Südwest und Fertigstellung der 2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar

2. Aufbau eines Integralen Taktfahrplans im Kreis Bergstraße

3. Ausschöpfung zusätzlicher Potentiale im Grundnetz 1. Ordnung

Die Maßnahmen sind den jeweiligen Teilräumen zugeordnet und werden im Kapitel 5.2 (zukünftiges Verkehrsangebot im ÖPNV) beschrieben. Eine detaillierte Darstellung der jeweiligen Linien findet sich in den Liniensteckbriefen im Anhang 4.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Die Neuordnung der SPNV-Konzepte ist hierbei zu berücksichtigen. Die in der Tabelle aufgeführten Kosten basieren auf einem aus den vorangegangenen Ausschreibungsverfahren ermittelten Durchschnittswert (3,50 €/km).

Darüber hinaus wurden auch die im Rahmen des vorgezogenen Beteiligungsverfahrens und der Regionalkonferenzen vorgetragenen Wünsche hinsichtlich punktueller Angebotsverbesserungen einer Prüfung und finanziellen Bewertung unterzogen. Diese Maßnahmen sind in Tabelle 12b dargestellt. Eine Umsetzung ist im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge zu prüfen.

Linie	Betriebsleistungen				Kosten				
	Mo – Fr Ferientag	Mo – Fr Schultag	Sa	So	Mo – Fr Ferientag	Mo – Fr Schultag	Sa	So	Summe
	km / Tag				1.000 € / Jahr				
Ried									
642	-370	-370	-174	-330	-69	-255	-32	-73	**-429**
644	498	498	0	0	92	344	0	0	**436**
Bergstraße									
641	62	174	-14	8	12	120	-3	2	**131**
643	-73	-7	223	673	-14	-5	41	148	**170**
Odenwald									
665	226	291	0	0	42	201	0	0	**243**
667	265	422	-38	-25	49	291	-7	-6	**327**
681	323	367	0	0	60	253	0	0	**313**
683	155	167	0	0	29	115	0	0	**144**
685	-21	2	18	13	-4	2	3	3	**4**
Summe					**197**	**1.066**	**2**	**74**	**1.339**

Tabelle 12a: konzeptionelle Veränderung der Busleistungen

Maßnahme	Kosten	Anmerkungen
Abtsteinach Anbindung zur Linie 735 Heiligkreuzsteinach	k.A.	Ruftaxi als Vorlaufbetrieb Umsetzung in kommunaler Eigenregie
Lampertheim (Schulzentrum) Schülerverkehrsangebote zur Bergstraße (Bensheim, Heppenheim und Lorsch)	78 T €/a 120 T €/a	1 Hin und 2 Rückfahrten 1 Hin und 4 Rückfahrten
Mörlenbach Linie 686 – Verbindung nach Heppenheim	185 T €/a	Leistungsbaustein B3 nach Angebot Ausschreibung „Odenwald Süd“ bisher fehlende Finanzierung
Wald-Michelbach Linie 683 – Ausweitung Angebot Abendstunden	k.A.	Mehrleistungen nach Angebot Ausschreibung „Odenwald Süd“ Leistungsbaustein C

Tabelle 12b: punktuelle Veränderungen der Busleistungen

6.3 Investive Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle 13 zeigt die im Fortschreibungszeitraum geplanten Investitionsmaßnahmen im Kreis Bergstraße mit den jeweiligen Kostenanteilen. Soweit eine Förderung aus Landesmitteln nach § 3 bis § 5 Entflechtungsgesetz (ehemals Mittel aus dem Landes-GVFG) und/oder dem Finanzausgleichsgesetz möglich ist, sind die Kosten nur anteilig von den zuständigen Kommunen zu finanzieren.

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

Gemeinde/Maßnahme	Kosten			Beteiligte				Zeitplan	Anmerkung
Investitionsmaßnahme	Gesamtkosten geschätzt	kommunaler Anteil	GVFG-Förderung	Verkehrsunternehmen	VRN	Kreis	Kommune	angestrebter Realisierungszeitraum	
	[T €]								
Bürstadt									
barrierefreiem Ausbau Haltestellen	120	20	ja	x	x	x	x	2016	Planung liegt noch nicht vor
Hofheim									
Bushaltestelle Bahnhof	k.A.	k.A.	ja	x	x	x	x	k.A.	Planung liegt noch nicht vor
Bushaltestelle Wohngebiet	k.A.	k.A.	ja	x	x	x	x	k.A.	Planung liegt noch nicht vor
Mörlenbach									
Bahnhofsvorplatz	k.A.	k.A.	ja	x	x	x	x	k.A.	Planung liegt noch nicht vor
Ortsdurchfahrt Bonsweiher mit barrierefreiem Ausbau Bushaltestellen	k.A.	k.A.	ja	x	(x)	x	x	2014/2015	Maßnahme Kommune
Rimbach – Zotzenbach									
Neubau Bushaltestelle Bahnhof	k.A.	k.A.	ja	x	x	x	x	k.A.	Planung liegt noch nicht vor
Planungsleistungen									
P+R-/B+R-Konzeption	50	–	–	–	x	x	x	2015 ff	Erstellung Maßnahmenkonzept
Zuwegung Radverkehr	50	–	–	–	x	x	x	2017 ff	Erstellung Maßnahmenkonzept
Zuwegung Fußverkehr	50	–	–	–	x	x	x	2016 ff	Erstellung Maßnahmenkonzept
Mobilitätsmanagement	50	–	–	–	x	x	(x)	2017 ff	Erstellung Maßnahmenkonzept

Tabelle 13: Investive Maßnahmen

6.4 Vergabe/Linienbündelung

Die Buslinien im Kreis Bergstraße sind flächendeckend zu Linienbündeln zusammengefasst (s. Tabelle 14). Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Sicherstellung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG.

Im Kreis Bergstraße erfolgt keine Differenzierung in regionale und lokale Busverkehre i. S. d. Hessischen ÖPNV-Gesetzes. Mit Ausnahme des Bündels Lampertheim werden alle Busverkehrsleistungen (s. Kapitel 5.2) von der VRN GmbH bestellt.
Sie ist als lokale Nahverkehrsgesellschaft sowie als Verbundgesellschaft Aufgabenträgerorganisation des lokalen sowie des regionalen Busverkehrs im Kreis Bergstraße und damit in beiden Fällen zuständige Behörde im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007.

Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept bildet die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

Bündel	Aufgabenträger	Nächster Vergabetermin	Linien
Nördliche Bergstraße	Kreis Bergstraße	09.12.2018	669; 675; 676; 677; 678; 679
Ried	Kreis Bergstraße	12.06.2016	641; 642; 643; 644; 645
Odenwald Nord	Kreis Bergstraße	11.12.2016	665; 666
Odenwald Mitte	Kreis Bergstraße Rhein-Neckar-Kreis	01.04.2015	667; 668; 684; 687; 691
Odenwald Süd	Kreis Bergstraße Rhein-Neckar-Kreis	15.12.2019	681; 683; 685; 686; 688; 690; 692; 694
Lampertheim	Kreis Bergstraße	07.09.2015	601; 602; 603; 604; 605
Viernheim	Kreis Bergstraße	13.12.2015	611; 612
Bürstadt	Kreis Bergstraße	09.12.2018	652
Bensheim	Kreis Bergstraße	09.12.2018	671; 672; 673; 674

Tabelle 14: Linienbündel im Kreis Bergstraße

6.5 Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- Fahrzeugqualität
- Vertrieb
- Fahrgastinformation
- Betriebsqualität
- Haltestellenausstattung

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

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich.

Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

7. Bürgerbeteiligung/Regionalkonferenzen

Im Sinne bürgerschaftlicher Partizipation wurden erste Überlegungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in drei Regionalkonferenzen öffentlich vorgestellt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten dort die Gelegenheit, Fragen, Anregungen und Vorschläge zu äußern.

Die Regionalkonferenzen wurden in den Monaten April und Mai 2013 für den Teilraum Ried in Lampertheim, für die Bergstraße in Heppenheim und für den Odenwald in Fürth veranstaltet. Die Bürgerinnen und Bürger wurden über Presseveröffentlichungen zu den Veranstaltungen eingeladen.

Eine schriftliche Einladung erhielten die Magistrate und Gemeindevorstände des Kreises, die Schulen des Kreises, der Kreiselternbeirat und die Verkehrsunternehmen des Kreises Bergstraße.

Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Beiträge wurden protokolliert und auch teilweise schon während den Veranstaltungen beantwortet. Die Beiträge wurden geprüft, bewertet und sind bei positivem Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Darüber hinaus besteht jederzeit die Möglichkeit, über ein Online-Formular auf der Website des Kreises Bergstraße Verbesserungsvorschläge bzw. Kritik zu äußern. Die Ergebnisse der drei Regionalkonferenzen sind im Anhang aufgeführt.

8. Anhang

1. Bilanzierung
2. Schülerverflechtungen
3. Liniensteckbriefe Ist
4. Liniensteckbriefe Zielkonzept
5. Anforderungsprofil
6. Ergebnis des Beteiligungsverfahrens der Kommunen
7. Ergebnisse der Regionalkonferenzen
8. Standard für Haltestellenschilder im VRN
9. Beispiel Verknüpfungspunkte

1. Bilanzierung

Angebotsseitige Maßnahmen

Kommune	Anregungen	Umsetzung
Fürth	Ortsteile Linnenbach, Erlenbach und Seidenbach: Schülerverkehr besser koordinieren bzw. neu einrichten	umgesetzt
	Heinrich-Böll-Schule: neue Schulbuslinie anstelle von Linientaxifahrten einrichten – Linie 668	
	Kinder müssen derzeit über Rimbach nach Fürth fahren – Vorschlag: Bus früher über die Schule nach Fahrenbach und Rimbach führen	
	Probleme auch an Müller-Guttenbrunn-Schule	
Groß-Rohrheim	Direktanbindung nach Darmstadt (viermal täglich) als Verlängerung der Anbindung von Klein-Rohrheim	von Gemeinde nicht weiter verfolgt
Heppenheim	Behindertengerechter Umbau des Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofsumfeldes	umgesetzt
	Zusammenführung zweier Haltestellen („Lehrstraße B3“ – „Halber Mond“) der Nord-Süd-Verbindung in Höhe der Fußgängerzone	verworfen (kommunale Maßnahme)
	Neueinrichtung von zwei Haltestellen der Ost-West-Verbindung	nicht umgesetzt
	Zusammenlegung der Haltestellen „Graben“ und „Kleiner Markt“ auf die B 460 in Höhe der Einmündung „Kleiner Bach“	in 2012 umgesetzt
Lampertheim	Anbindung des Industriegebietes Nord in Lampertheim	kommunale Maßnahme
	Aufbau eines Anschlusssicherungssystems zwischen den Unternehmen DB AG/Werner/VTL	nicht umgesetzt
	Ausbau des Stadtinformationsterminals in Lampertheim (Onlinebetrieb mit Echtzeitinformationen der Kunden über Verspätungen,	umgesetzt
	Betriebsunregelmäßigkeiten und Anschlüssen am Bahnhof Lampertheim)	nicht umgesetzt
	Einsatz eines leistungsfähigen Fahrplanprogramms zur Optimierung der Fahr- und Umlaufpläne	nicht umgesetzt
	Einrichtung einer Direktverbindung Lampertheim – Bensheim mit Schnellbuslinie	nicht umgesetzt
Lorsch	Linien 641, 642, 643: Verlegung der Haltestellen „Mannheimer Straße/Boelckestraße“ und „Kriemhildenstraße“	zum Fahrplanwechsel Sommer 2013 umgesetzt
	Linien 641, 642, 643: Verlegung der Linienführung aus der „Siegfriedstraße“ in die Straße „In der Dieterswiese“	umgesetzt (kommunale Maßnahme)
	Linie 641: Verlegung der Strecke, Direktfahrten von Bensheim nach Einhausen sollen über Neubaugebiet Viehweide und Bahnhof Lorsch geführt werden	nicht umgesetzt
Lindenfels	Linie 665: Sa, So und an Feiertagen eine zusätzliche Busverbindung nach 19:15 Uhr von Lindenfels und nach 20:10 Uhr von Bensheim	umgesetzt
	Linie 665: eine zusätzliche Verbindung am späten Vormittag zwischen Lindenfels und Winterkasten	nicht umgesetzt, Umsetzung schwierig wegen alternierender
		Bedienung Winterkasten/Reichelsheim
	Linie 666: Gadernheim – Lindenfels – Fürth: eine zusätzliche Fahrt vormittags in beide Richtungen	nicht umgesetzt
Neckarsteinach	Einführung einer Ruftaxiverbindung als Ergänzung zur Linie 817	umgesetzt
Wald-Michelbach	Ausweitung des innerörtlichen Verkehrsangebotes im Ortsteil Aschbach der Linie 681	umgesetzt (nur im Schülerverkehr)
Zwingenberg	Ausweitung des Ruftaxiangebotes von Zwingenberg nach Rodau in den Abendstunden (vier Fahrten)	umgesetzt
Kreis Bergstraße	kreisweite Analyse des Schülerverkehrs	siehe Gutachten TTK
Kreis Bergstraße	Kommunikationsleitfaden zur Schülerbeförderung	umgesetzt
Kreis Bergstraße	Linienbündelungskonzept	Wettbewerbsverfahren abgeschlossen

Investive Maßnahmen

Kreis Bergstraße	Maßnahme	Umsetzung
Biblis	Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen	realisiert
Fürth	Bau eines ZOB	realisiert
	Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen	realisiert
Grasellenbach	Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen	Haltestelle „Nibelungenhalle“
	Bau einer Wendeschleife in Gras-Ellenbach (Nachmeldung)	realisiert
Heppenheim	Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen	GFVG Projekt in 2013 abgeschlossen
	Behindertengerechter Ausbau des Bahnhofes	realisiert
	Zentraler Omnibusbahnhof	realisiert
Lampertheim	Haltestelle Schulzentrum	realisiert
	Haltestelle Niblungenstraße	realisiert
	Auskunftssystem Bahnhof	noch nicht realisiert (evtl. bei S-Bahnbetrieb)
Lautertal	Ausstattung von 4 Haltestellen mit Wartehallen	realisiert
Lindenfels	Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen	teilweise
Lorsch	Ausstattung von 9 Haltestellen mit Wartehallen	teilweise
	B+R-Anlage am Bahnhof erweitern	realisiert
Mörlenbach	Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof	nicht realisiert
Neckarsteinach	Ausstattung von 5 Haltestellen mit Wartehallen	realisiert
Rimbach	P+R-Anlage Bahnhof Rimbach-Zotzenbach	realisiert
Viernheim	Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	wird durchgeführt
Wald-Michelbach	Umbau Haltestellen „Ludwigstraße“	nicht realisiert
	Modernisierung von Haltestellen	teilweise
	Bushaltestelle mit Wendeanlage „Amtsgericht“	teilweise

2. Schülerverflechtungen

Anlage siehe CD

3. Liniensteckbriefe Ist-Zustand

Anlage siehe CD

4. Liniensteckbriefe Zielkonzept

Anlage siehe CD

5. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. In einigen Bereichen zeigt sich, dass die bisherigen Festlegungen unverändert weitergeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugstandards, die zwecks Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen eine verbundweite Gültigkeit besitzen müssen und dementsprechend im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar festgelegt sind. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse im ländlich geprägten Raum angepasst.

Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile einzuhalten. Die Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung) sind in Tabelle A5.1 dargestellt.

fußläufiger Einzugsbereich	
SPNV	1.000 m (3.000 m*)
RNV-Linie 5	600 m
Bus	600 m
Stadtverkehre und Angebote der Daseinsvorsorge	300 m/200 m**
* Radverkehr	
** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten	

Tabelle A5.1: Erschließungsstandards

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im SPNV benutzen zahlreiche Fahrgäste auch das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hier können Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potentiell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt dabei etwa das 10-fache im Vergleich zum Fußgängerverkehr. Damit B+R von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind jedoch hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich.

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei den Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z. B. Supermärkten oder Ärztehäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

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

Bedienungsstandards

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

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle A5.2 dargestellt.

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

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

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Entsprechende Angebote fallen bezüglich Planung und Finanzierung in die Zuständigkeit der betroffenen Kommunen. Sofern damit ein Angebot geschaffen wird, das über die Mindestbedienung hinausgeht, ist dies aus Sicht der Fahrgäste und des Kreises zu begrüßen.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert. Die entsprechenden Vorgaben sind in Kapitel 5 dargestellt.

	Mo – Fr Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungzeitraum	Taktkernzeit	Sa Fahrtenfolge	Bedienungzeitraum	So/Fe Fahrtenfolge	Bedienungzeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 24:00	06:00 – 20:00	60-Min-Takt	06:00 – 24:00	60-Min-Takt	08:00 – 24:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 22:00	08:30 – 20:00	120-Min-Takt	06:00 – 24:00*	120-Min-Takt	08:00 – 22:00
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahrtenpaare/Woche	–	–	08:00 – 20:00	08:00 – 18:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Schülerverkehr	bedarfsorientiert	–	–	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	–	–	–	–

* auch in der Nacht von Fr auf Sa

HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo – Fr)
NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo – Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten)
SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Tabelle A5.2: Bedienungsstandards

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 4) legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

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

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

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle A5.3.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Halte sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

Im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen (Meterspur-Eisenbahnen) wird die Haltestellenausstattung vor allem durch den räumlichen Einsatzbereich bestimmt. Hier werden Standards getrennt für Stadt und Region formuliert, die bei Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen zu anderen Verkehrssystemen erweitert werden können.

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

In der Regel ist das Verkehrsunternehmen für die ordnungsgemäße Beschilderung der Haltestellen verantwortlich. Diese muss folgenden Mindestanforderungen entsprechen:

- Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- Haltestellenbezeichnung
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- aktuelles VRN-Logo
- VRN-Wabennummer
- Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan an relevanten Umsteigestationen mindestens in DIN A4
- für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch
- Nach Möglichkeit ist ein Wechselsystem mit Einzelelementen sowie einer Bodenmontage mit Bodenhülse zu verwenden.

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen samt einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 8.

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

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus				
						mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	Bedarfsverkehr
	Regional-Express	Regional-/S-Bahn	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	Bus/SPNV	Bus/Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus/Bus (niedrige Umsteigerwerte)		
Aufenthalt/Warten										
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)	(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Information										
Haltestellenschild	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
reflektierend						(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Statischer Richtungsanzeiger	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	
dynamisch (DFI/DSA)	x	x	(x)	(x)	x	x	x	x	(x)	
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Uhr	x	(x)			(x)					
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)
VRN-Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)
Tarifinformation	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Wegweisung Bahnsteig(e)/Ausgang	x	x		x						
Beschilderung Haltestelle im Ort	x	x		(x)		x	(x)			
allgemeine bzw. touristische Information	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
Sicherheit										
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
Notrufsäulen/Notrufmöglichkeit	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Videoüberwachung	(x)	(x)								
niveaugleicher Einstieg	x	x	(x)	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	18 / 30	18 / 30	18 / 30	(18)	(18)	(18)		
Service										
Nennung VRN-Hotline	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)			(x)					
Wickelraum	(x)									
Gepäckschließfächer	x									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter/Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x	x	(x)			
beim Fahrpersonal						x	(x)	x	x	x
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	x	x			
B+R-Anlage	x	(x)		x	(x)	x	x			
Fahrradboxen (abschließbar)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			

Tabelle A5.3: Standards Haltestellenausstattung

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

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

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

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

Weitere Anforderungen

ÖPNV-relevantes Straßennetz

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

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

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

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

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kunden. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu verankern.

6. Ergebnis Beteiligungsverfahren/Kommunale Anregungen

6.1 Angebotsseitige Anregungen

Kommune	Datum	Anregungen der Gemeinde	Übernahme im NVP
Abtsteinach	15.03.2013	Einrichtung einer Verbindung ins Steinachtal (Heiligkreuzsteinach) mit Anschluss zur Linie 735	Aufnahme und Prüfung (kommunale Maßnahme)
Bensheim	15.03.2013	Schwachstellenanalyse des Stadtbussystems	Kenntnisnahme
Biblis	19.03.2013	Keine Anregungen	
Birkenau	15.03.2013	Keine Anregungen	
Bürstadt	12.03.2013	Ausbau von Haltestellen	Siehe Anlage 6.2 Investiver Bereich (kommunale Maßnahme)
Einhausen	13.02.2013	Ausweitung des innerörtlichen Linienangebots, Anpassung der Linienführung	in NVP übernommen
Fürth	15.03.2013	Keine Anregungen	
Gorxheimertal	12.03.2013	Keine Anregungen	
Grasellenbach	08.03.2013	Keine Anregungen	
Groß-Rohrheim	25.03.2013	Anschlüsse zu den Linien 641 und 643 in Einhausen, Rathaus herstellen (3 – 5 Fahrtenpaare)	in NVP übernommen
		Ausweitung des stündlichen RE-Angebots auf einen 30-Min-Takt während der Hauptverkehrszeit	nicht Gegenstand des NVP
Heppenheim	04.03.2013	Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Schülerverkehr hinsichtlich G8 und verstärkter Nachmittagsbetreuung	Kenntnisnahme
		Berücksichtigung der Fahrzeugqualität bei Linienausschreibungen	Kenntnisnahme
		Erhalt bzw. Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebots im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel	Kenntnisnahme
Hirschhorn	01.03.2013	Linie 685: Überprüfung der Anschlussmöglichkeiten zur DB für Pendler und Schüler	in NVP übernommen
		Beibehaltung der Verlängerung des ÖPNV-Angebots zur Ersheimer Insel	in NVP übernommen
Lampertheim	18.03.2013	Keine Anregungen	
VTL Lampertheim	26.03.2013	Stadtbuslinien/Regionalbuslinien – Parallelverkehre – Abstimmung Verkehrskonzept	Kenntnisnahme
		Aussagen zur Linienbündelung im NVP mit Formulierung von Standards	in NVP übernommen
		Festlegungen zu Ausgestaltung der Barrierefreiheit/Ausnahmen (novelliertes PBefG)	in NVP übernommen
		Stadtverkehrsleistungen und dessen Zuordnung bzw. Umfang (ausreichende Verkehrsbedienung)	Kenntnisnahme
		Linienbetrachtung, Schwachstellenanalyse, Nachfragepotentiale	Kenntnisnahme; im NVP vorgenommen für Regionalbuslinien
Lautertal	15.03.2013	Keine Anregungen	
Lindenfels	05.03.2013	Direkte Anbindung der Kernstadt mit Stadtteilen an die Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim	nicht Gegenstand des NVP; Zuständigkeit bei der OREG, Vergleiche § 161 Hess. SchulG
		Integration der Schulfahrten zur Carl-Orff-Schule in das Angebot der Linie 666	sofern Stadt Lindenfels freigestellten Verkehr einstellt
		Linie 665: Verbesserung der Anschlusssituation zur DB (RB) in Bensheim	in NVP übernommen
Lorsch	18.03.2013	Keine Anregungen	
Mörlenbach	26.02.2013	Ausweitung des Angebots im Abschnitt Mörlenbach – Heppenheim (Buslinie 686)	Aufnahme und Prüfung, bisher fehlende Finanzierung
Neckarsteinach	15.03.2013	Keine Anregungen	
Rimbach	18.02.2013	Verbesserung der Busverbindungen in den Ortsteil Zotzenbach (Linien 690)	geprüft und verworfen
		Einbindung der Kerngemeinde Rimbach in die Linie 667 (Problem: Fahrzeitprofil)	geprüft und verworfen
Viernheim	18.03.2013	Keine Anregungen	
Wald-Michelbach	19.03.2013	Linie 683: Ausweitung des Abendangebots Wald-Michelbach – Mörlenbach prüfen	Aufnahme und Prüfung
Zwingenberg	15.03.2013	Keine Anregungen	

6.2 Investiver Bereich (nachrichtlich aufgenommene kommunale Maßnahmen)

Kommune	Datum	Anregungen der Gemeinde	Finanzierungsanteil Gemeinde
Abtsteinach	15.03.2013	Ausbau der OD Unter-Abtsteinach – barrierefreier Ausbau von Haltestellen (2013/2014)	k.A.
Bürstadt	12.03.2013	Barrierefreier Ausbau von 3 innerstädtischen Haltestellen	87 TEUR
Einhausen	24.06.2013	Neuordnung innerörtliches Linienangebot – Einrichtung von Haltestellen	10 TEUR
Heppenheim	04.03.2013	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (2013/2014)	k.A.
Hirschhorn	01.03.2013	Hirschhorn, Bahnhof: Neuordnung/Modernisierung der Bushaltestellen, Einbahnstraßenregelung	k.A.
VTL Lampertheim	26.03.2013	Ermittlung des Umfangs eines barrierefreien Ausbaus von Haltestellen	k.A.
Mörlenbach	26.02.2013	Sanierung der OD Bonsweiher – Ausbau des Waldparkplatzes als Wendeplatz und Bushaltestelle	k.A.
		Einrichtung eines neuen Ein- und Ausfahrtbereiches zur L3120 in beide Fahrtrichtungen	k.A.
Rimbach	18.02.2013	Errichtung einer neuen Bushaltestelle auf der L3409 hinter dem Zotzenbacher Kreisel	k.A.
		Zweiter Haltepunkt an der Weschnitztalbahn	k.A.

7. Ergebnisse der Regionalkonferenzen

Ried: Lampertheim, Lessing-Gymnasium, 25.04.2013

Anregung		im NVP berücksichtigt	Begründung
1a.	Bessere Anbindung an Viernheim notwendig	Nein	60-min-Takt besteht bereits
1b.	Abfahrtszeiten der Linie 644 an Schulzeiten anpassen	Nein	Taktangebot mit Anschlussbeziehungen DB-Regionalverkehr und RNV-Linie 5
2.	Anbindung des Berufsschulzentrums Lampertheim an die Städte Bensheim, Heppenheim und Lorsch	Ja	Prüfauftrag
3.	Anpassung Schülerverkehr an veränderte Schuleinzugsbereiche und Schülerströme	Nein	nicht Gegenstand des NVP; periodische Anpassung der Fahrplankonzepte
4.	Verbesserung der Verbindung zwischen Lorsch und Mannheim. Fahrtzeit ist momentan unattraktiv	Nein	SPNV-Verbindung über Bürstadt, daher keine Bus-Direktverbindung nötig. SPNV nicht Gegenstand des NVP
5.	Die Zuwegung am Bahnhof Bürstadt zu den Bahnsteigen ist sehr steil	Nein	barrierefreie Erschließung im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus SPNV nicht Gegenstand des NVP
6.	Verbesserung des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr, auch am Wochenende und Feiertagen	Ja	Neukonzeption der Grundnetze 1. und 2. Ordnung
7.	Verbesserung der Anbindung von Lorsch (Tourismus)	Ja	Umgestaltung des Busnetzes im Bereich Lorsch/Einhausen (Linien 641 und 643)
8.	Forderung nach direkter Verbindung zwischen Lampertheim und Heppenheim	Nein	geprüft und verworfen; Nachfrage zu gering
9.	Nachmittags Anpassung der Abfahrtszeiten der Linie 644 an die Schulzeiten	Nein	Vgl. 1a. und 1b.
10.	Wunsch nach guter Verbindung zwischen Bürstadt und Lampertheim im Schülerverkehr	Nein	geprüft und verworfen; Angebot SPNV vorhanden
11.	Die Äußerung von Fragen und Anregungen sollte auch über Internetplattform möglich sein	Ja	Thema des Mobilitätsmanagements, siehe Homepage des Kreises Bergstraße
12.	Berücksichtigung des Freizeitverkehrs im NVP	Ja	

Bergstraße: Heppenheim, Starkenburg-Gymnasium, 06.05.2013

Anregung		im NVP berücksichtigt	Begründung
1.	Übergangstarif RMV-VRN ist ein Problem, kein Durchlösen zwischen Darmstadt und Mannheim möglich	Nein	Nicht Gegenstand des NVP
2.	Als Langzeitperspektive Vorschlag Nutzen-Kosten-Analyse für die Verlängerung der Straßenbahn von Alsbach Richtung Bensheim	Nein	Nicht Gegenstand des NVP
3.	Kritik über Fehlen einer Informationsstelle über beide Tarife (RMV, VRN)	Ja	Thema des Mobilitätsmanagement
4.	Vor einigen Jahren wurde über die Weiterführung der Stadtbahn von Alsbach nach Zwingenberg diskutiert. Warum wurde diese Diskussion nicht weitergeführt?	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; Negatives Votum des Magistrats der Stadt Zwingenberg aus dem Jahr 2007
5.	Wie ist zukünftig die Qualität des Schülerverkehrs bei geringeren Schülerzahlen?	Ja	Definition Mindestbedienstandards Schülerverkehr vgl. Abb. 28
6.	Ist zukünftig eine Veränderung der Schulzeiten notwendig?	Offen	Einzelfallprüfung
7.	Linie 667 Heppenheim – Fürth. Anschluss aus Richtung Darmstadt schlecht. Übergang nur 2 Minuten	Ja	Prüfauftrag einer Anschlussoptimierung ohne Beeinträchtigung der Anschlüsse in/aus Richtung Mannheim/Heidelberg
8.	Linie 669: Taktkonzept zur Bahn in Heppenheim ändern von Minute „37“ auf Minute „0“	Nein	Vermeidung von Parallelverkehr zur Linie 643
9.	Vitrinen in Wald-Michelbach enthalten keine Fahr- und Linienpläne. Warum ist das so und wer ist zuständig?	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; Zuständigkeit bei Verkehrsunternehmen und Kommune
10.	Bereits im NVP 1996 wurde für das Lautertal ein hohes ÖPNV Potential festgestellt. Das gilt auch für Wald-Michelbach. Umgesetzt wurde aber gar nichts. Warum?	Nein	Angebotsausweitung erfolgte im Rahmen der Neuvergabe der Linienbündel „Odenwald Nord“ bzw. „Odenwald Süd“
11a.	Anbindung Jugendherberge Starkenburg an Stadtbus Heppenheim	Nein	Nicht Gegenstand des NVP
11b.	Anbindung touristischer Ziele in Bensheim (Schloss Auerbach und Fürstenlager)	Nein	Nicht Gegenstand des NVP
12.	Signaltechnische Bevorrechtigung an folgenden Kreuzungen wünschenswert: Kreuzung B38/L3099 in Fürth, Kreuzung B3/B47 Ritterplatz Bensheim. In Heppenheim die Knotenpunkte „Post“, Lehrstraße/Friedrich-Ebert-Straße, Gräffstraße/Walter-Rathenau-Straße/Ludwigstraße sowie Kettelerstraße/Darmstädter Straße	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger
13.	Neuer Haltepunkt der Main-Neckar-Bahn am Schulzentrum Bensheim	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
14.	Einsatz von Schnellbussen	Ja	geprüft
15.	Muss das Mindestfahrtenangebot auf alle Verkehrstage verteilt sein?	Ja	Definition Bedienungsstandards Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge im Anforderungsprofil
16.	NVP muss Ideen und Maßnahmen für bessere Umsteigebeziehungen in Weinheim benennen	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; kommunale Angelegenheit der Stadt Weinheim (Rhein-Neckar-Kreis)
17.	Sicherstellung einer ausreichenden ländlichen Bedienung	Ja	Definition Bedienungsstandards Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge im Anforderungsprofil
18.	Qualität der Ruftaxi-Systeme	Ja	Kenntnisnahme; Ruftaxi in kommunaler Eingenregie; Angebot in Orientierung an Linienbusverkehren
19.	Bürgerbusse im Kreis Bergstraße	Ja	Thema des Mobilitätsmanagements
20.	Anschluss der Linien 675 und 676 mit der DB am Bahnhof Bensheim	Ja	Einzelfallprüfung der Anschlüsse; Linie 675 Ausbildungsverkehr; Linie 676 Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge

Odenwald: Fürth, Heinrich-Böll-Schule, 30.04.2013

Anregung		im NVP berücksichtigt	Begründung
1.	Verbesserung des Angebots auf der Linie 665	Ja	Linie 665 gehört Grundnetz 1. Ordnung an, Angebotsverbesserung bereits erfolgt bei Neuvergabe des Linienbündels „Odenwald Nord“
2.	Durchbindung Weschnitztalbahn nach Mannheim?	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
3.	Beteiligung Firmen an ÖPNV-Kosten (Job-Ticket)?	Ja	Thema des Betrieblichen Mobilitätsmanagement
4.	Anbindung Käfertal (Firma ABB u.a.) an Schienenverkehr, da Potential aus dem Weschnitztal	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
5.	Forderung nach weiteren Haltepunkten auf der Weschnitztalbahn in Mörlenbach und Rimbach (wichtig für Schülerverkehr)	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP; Prüfung im Rahmen Neuvergabe Dieselnetz Südwest
6.	Keine Änderung der Bedienungsqualität der Linie 681 Aschbach (keine Geschäfte, Steigungen), da hoher Anteil älterer Bürgerinnen und Bürger. Wenn möglich sogar Anpassung an lokale Situation	Ja	Prüfauftrag ob Beibehaltung der gegenwärtigen Situation
7.	Für die Linie 685 gab es Aktion mit Verteilung eines Taschenfahrplanes. Aktion sollte wiederholt werden, da Werbung für ÖPNV	Nein	Nicht Gegenstand des NVP, sondern bei der Neuvergabe von Linienbündeln nach Wettbewerb (Erstellung eines Fahrplanheftes und eines Liniennetzplans durch das Verkehrsunternehmen)
8.	Wunsch nach besserer Anbindung von Wald-Michelbach an den Odenwaldkreis	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; im NVP Odenwaldkreis 2012 ebenfalls nicht enthalten
9.	Forderung nach Überarbeitung der Tarifstruktur in Wald-Michelbach: Richtung Weinheim derzeit 3 bzw. 4 Waben	Nein	Nicht Gegenstand des NVP; vgl. Entscheidung der beteiligten kommunalen Gremien 1998
10.	Kritik an fehlenden Haltestellen- und Fahrplaninformationen beim Ruftaxi. Wie sieht Zukunft beim Ruftaxi aus, da angeblich in Wald-Michelbach das System in Frage gestellt wird (nicht rentabel)	Ja	Formulierung Vorgaben für Haltestellenausstattung im Anforderungsprofil; Angebotsgestaltung Ruftaxi nicht Gegenstand des NVP sondern kommunale Angelegenheit
11.	Gibt es Entwicklungsachsen im Neckartal und zum Neckartal hin?	Ja	Achse Wald-Michelbach – Hirschhorn Grundnetz 2. Ordnung
12.	Im Bereich Bahnhof Fürth ist Bebauung geplant, die einer zukünftigen Erweiterung von Bahn und Bus möglicherweise im Weg stehen werden	Nein	Nicht Gegenstand des NVP, sondern kommunaler Bebauungspläne
13.	Spätverbindungen aus Richtung Darmstadt, Mannheim und Heidelberg nach Bensheim fehlen. Letzte Fahrt 23.16 Uhr, was für junge Leute unattraktiv ist	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
14.	Echtzeitdaten sollen im Kreis Bergstraße zukünftig auf Handy angezeigt werden können. Anschluss an bereits vorhandene Systeme von RMV herstellen	Nein	Thema von Kooperation der Verkehrsunternehmen bei Datenaustausch
15.	Fehlende Anschlusssicherung, da keine Kommunikation der Buslinien untereinander	Ja	Verbesserung durch die Einrichtung von ITF-Knoten
16.	In vielen Bussen fehlen akustische/optische Haltestellenanzeigen	Ja	Anforderungsprofil nennt Standards für die Fahrgastinformation, zitiert die Vorgaben aus Vergabeunterlagen
17.	NVP muss Qualitätsstandards definieren und diese müssen auch überprüft werden (Qualitätsmanagement)	Ja	Anforderungsprofil nennt Standards für die Qualitätsstandards, zitiert die Vorgaben aus Vergabeunterlagen
18.	Anregung: Grundtaktmodell einrichten, das auf ITF basiert und von dem nur im Schülerverkehr abgewichen wird	Ja	ITF-Konzept für den Kreis Bergstraße
19.	Verlegung des Taktes der Weschnitztalbahn um 30 Min zur Anschlusssicherung	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
20.	Linie 685: Anschlüsse in Hirschhorn sonntags verbessern (Bus 2 Std. Takt, Zug 1 Std. Takt)	Ja	sofern Kostenübernahme durch Kostenträger

Anregung		im NVP berücksichtigt	Begründung
21.	Linie 681: Anschlüsse zur DB in Weinheim verbessern. Derzeit Übergang nur 2 Min. (Übergang zu kurz für Angabe im Fahrplan)	Ja	sofern umlaufbedingt möglich; Hauptlastrichtung Mannheim
22.	Linie 681: Schließung Taktlücke in Grasellenbach zwischen 12 und 15 Uhr	Ja	sofern Kostenübernahme durch Kostenträger; Bedienstandards gemäß Definition für Grundnetz 1. Ordnung sehen es vor
23.	Nicht nur Liniensteckbriefe der einzelnen Linien erstellen, sondern die Fahrpläne auf Anschlüsse überprüfen	Ja	Anschlussbeziehungen in Liniensteckbriefen berücksichtigt
24.	Einige Schüler aus Bonsweiher möchten das Überwald-Gymnasium besuchen, aber es besteht keine direkte/geeignete Busverbindung zwischen Wald-Michelbach und Bonsweiher. Kann diese Vebindung zukünftig eingerichtet werden?	Nein	kein wirtschaftliches Angebot möglich; Schule nicht nächstgelegener Standort gemäß § 161 HSchG
25.	Forderung nach integralen Taktknoten, damit Anschlüsse an zentralen Orten funktionieren. Anschlusssicherung muss ein zentrales Ziel im NVP sein	Ja	In NVP übernommen
26.	Linie 667 über Fahrenbach führen	Nein	Parallelverkehr mit SPNV ist zu vermeiden
27.	Weschnitztalbahn: Taktknoten in Mörlenbach	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP; lastrichtungsbezogene Anschlüsse bereits derzeit vorhanden
28.	Ausbau der Achse Heppenheim – Wald-Michelbach	Nein	Streckenführung geändert über Mörlenbach, keine Bedienung Rimbachs
29.	CarSharing-Angebot (Stationen) endet derzeit in Weinheim. Da CarSharing Thema im neuen NVP ist die Frage, was konkret im Weschnitztal vorgesehen ist	Ja	Allgemeine Aussagen zum Thema getroffen, Detailbetrachtung nicht Gegenstand des NVP
30.	Forderung nach Taktknoten in Weinheim aufgrund der derzeit schlechten Anschlüsse	Nein	SPNV nicht Gegenstand des Lokalen NVP Kreis Bergstraße, Stadtverkehr in kommunaler Regie der Stadt Weinheim, Große Kreisstadt im baden-württembergischen Rhein-Neckar-Kreis
31.	Die Verbindung Mannheim – Rimbach sollte abends nach 20 Uhr im 30-Min-Takt bedient werden	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
32.	Gibt es für die Zukunft Pläne, die Weschnitztalbahn zu elektrifizieren? Dies wäre eine nachhaltige Maßnahme. Flügelbetrieb ab Weinheim möglich	Nein	SPNV nicht Gegenstand des NVP
33.	Verbesserung der Verbindung von Fürth in den Odenwaldkreis (Durchbindung nach Erbach)	Nein	Nicht Gegenstand des NVP, Zuständigkeit bei OREG
34.	Hat der Odenwaldkreis Interesse an einer Verbindung von Erbach nach Fürth?	Nein	Nicht Gegenstand des NVP, Zuständigkeit bei OREG
35.	Verbesserung der Fahrgastinformation mit Angabe der Fahrtzeiten	Nein	Nicht Gegenstand des NVP
36.	Infoveranstaltungen zu Funktionsweise des ÖPNV	Ja	Thema des Kommunalen Mobilitätsmanagements
37.	Mobilitätszentrale fehlt	Ja	Thema des Kommunalen Mobilitätsmanagements

8. Standard für Haltestellenschilder im VRN

1. Ziele

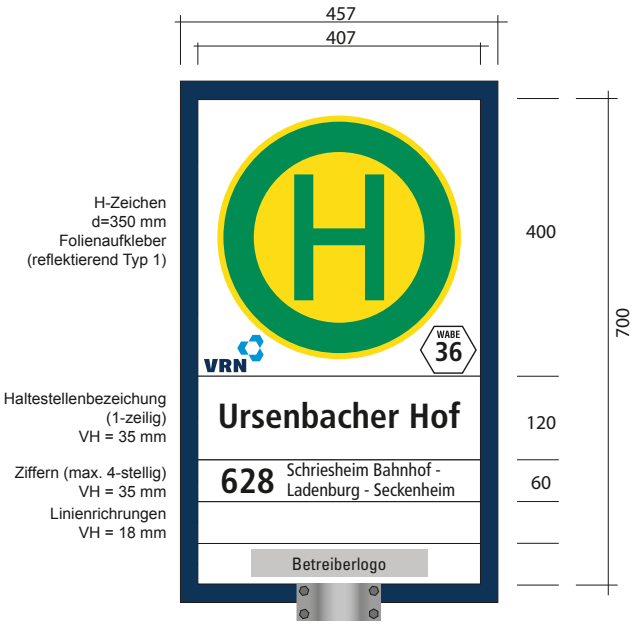
1.1 Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
1.2 Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

2. Verpflichtende Elemente

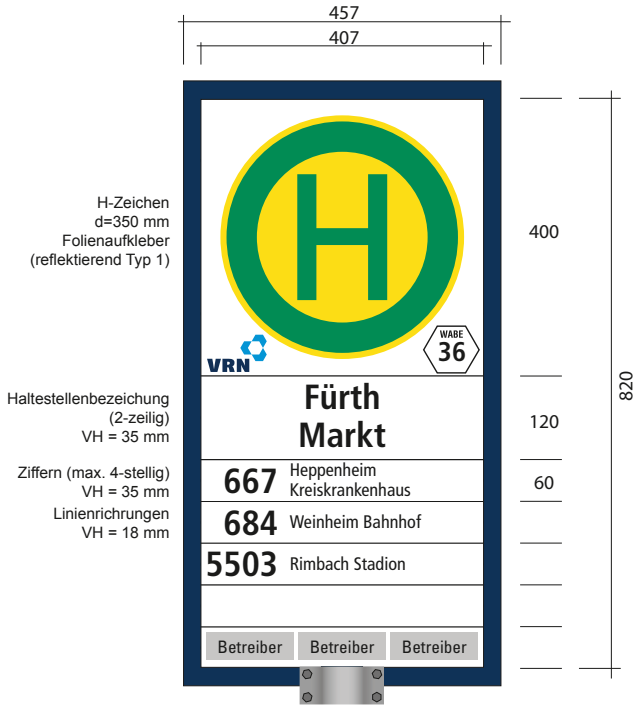
Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens reflektierend Typ 1 außerhalb geschlossener Ortschaft
2.2 Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch von beiden Seiten einsehbare Fahrgastinformation.
2.3 Aktuelles Verbundlogo in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens
2.4 Wabennummer/-nummern der Haltestelle in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens. Graphische Ausgestaltung gemäß Mustervorlage.
2.5 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35 mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120 mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig.
2.6 Bei zwei und mehr Linien an einer Haltestelle ist pro Linie des Regelverkehrs ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z. B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschild für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60mm hoch sein.
2.7 Nach der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein Freiblech vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können,
2.8 Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihrem Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind.
2.9 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.
2.10 Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu kann rechts neben der Liniennummer bzw. links des Fahrtzieltextes das im VRN übliche Ruftaxilogo zusätzlich aufgebracht werden. Als Betreiber ist nicht das Taxiunternehmen, sondern der Konzessionsinhaber, i.d.R. also die Gebietskörperschaft, die den Ruftaxiverkehr bestellt, zu verstehen.

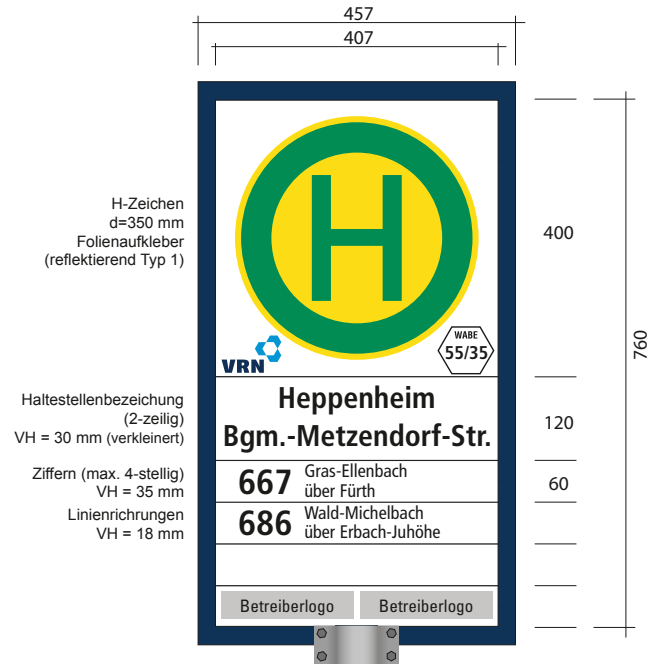
1.1 Wechselschildsystem



1.2 Wechselschildsystem



1.3 Wechselschildsystem



FARBANGABEN

Rahmen-/Mastfarbe
RAL 5013 Kobaltblau

Schildeinheiten
RAL 9006 Verkehrsweiß

Schriftfarbe
RAL 9005 Tiefschwarz

Logo VRN
RAL 5013 Kobaltblau
RAL 5012 Lichtblau

SCHRIFTART

Frutiger 57 Condensed
Frutiger 67 Bold Condensed

BESCHRIFTUNG

Siebdruck

MASSSTAB

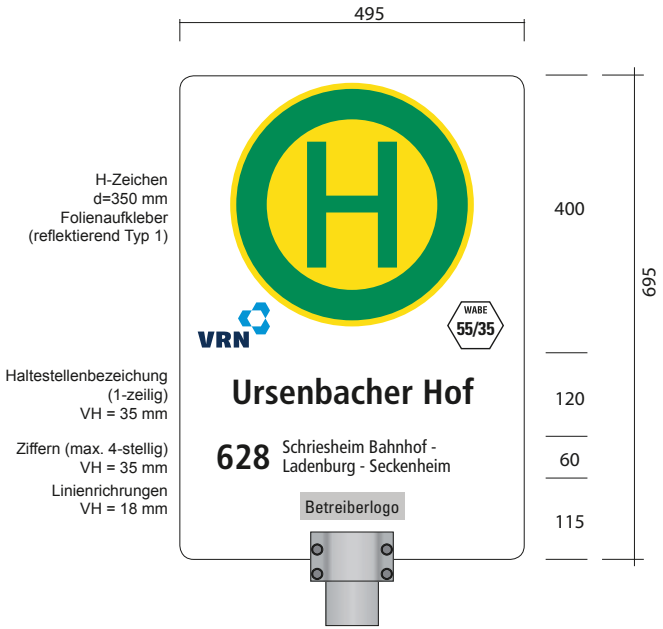
1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen

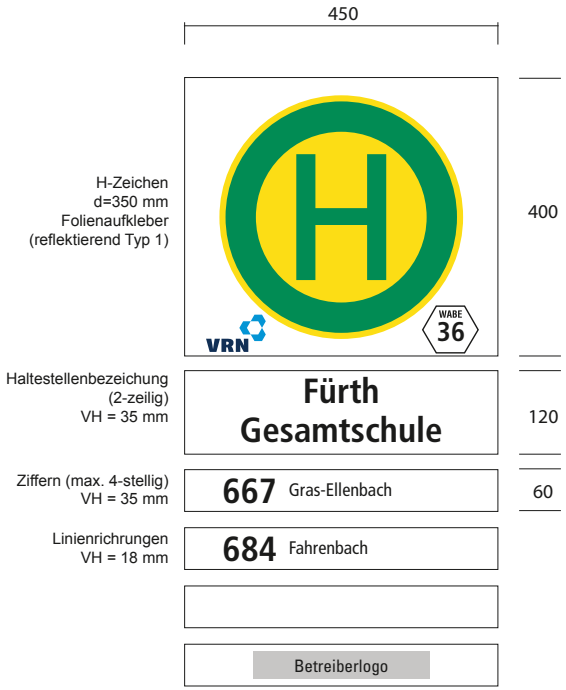
Hauptbahnhof:	Hbf
Bahnhof:	Bf.
...straße:	...str.
...-Straße	...-Str.

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)

2.1 Kompaktschild



3.1 Wechselschildsystem Einzelschilder



FARBANGABEN

Rahmen-/Mastfarbe

RAL 5013 Kobaltblau

Schildeinheiten

RAL 9006 Verkehrsweiß

Schriftfarbe

RAL 9005 Tiefschwarz

Logo VRN

RAL 5013 Kobaltblau

RAL 5012 Lichtblau

SCHRIFTART

Frutiger 57 Condensed

Frutiger 67 Bold Condensed

BESCHRIFTUNG

Siebdruck

MASSSTAB

1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen

Hauptbahnhof:	Hbf
Bahnhof:	Bf.
...straße:	...str.
...-Straße	...-Str.

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)

3. Optionale Elemente

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

3.1 Falls keine konkrete Farbvorstellung des Schildhalters besteht empfehlen wir die RAL-Farben der Mustervorlage. Es gibt jedoch keine harten Farbvorgaben seitens des VRN.
3.2 Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
3.3 Folienaufkleber des H-Zeichens reflektierend innerhalb geschlossener Ortschaft
3.4 Linienrichtungen können mit einem „über"-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.

4. Namenskonvention

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellennamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z.B. „Mitte", „Markt", „Rathaus" etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Im Annex wird eine Liste von gängigen Abkürzungen geführt, die einheitlich Anwendung finden sollen (z.B. Str., Hbf).

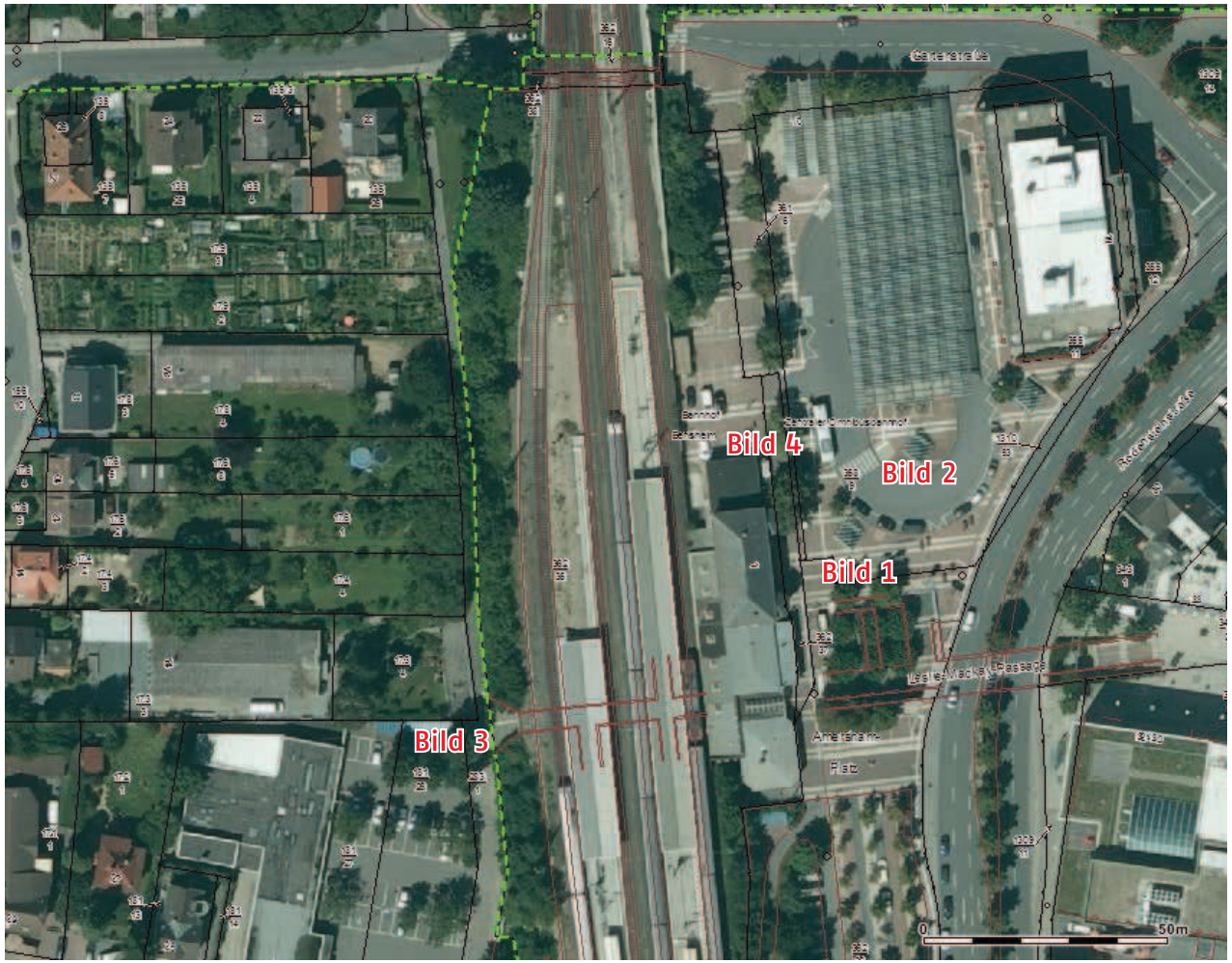
Zum schnelleren Verständnis wurden beispielhaft einige Musterhaltestellen graphisch entwickelt, diese befinden sich im Anhang.

9. Beispiel Verknüpfungspunkte

Der Bahnhof Bensheim ist der wichtigste Verknüpfungspunkt im Kreis Bergstraße als Halt des EC/IC-Fernverkehrs und Treffpunkt von SPNV (RB, RE), Regional- und Stadtbus. Mit ca. 2.000 Umsteigern pro Werktag erweist sich das Umsteigeaufkommen zwischen den genannten ÖV-Systemen entsprechend hoch.

Der Bahnhof befindet sich in zentraler Innenstadtlage in Verlängerung der Fußgängerzone. Der Zugang zum Bahnhof aus dem Stadtzentrum (Fußgängerzone) erfolgt umwege- und barrierefrei über eine Straßenunterführung. Diese ist ausreichend breit dimensioniert, verfügt über Tageslichteinfall, eine Rampe für Mobilitätsbehinderte und Radfahrer und eine taktile Führung für Sehbehinderte (Bild 1).

Bild 1: Zugang Stadtzentrum – Bahnhof Ostseite



Übersicht Bahnhof Bensheim – Quelle: Geo-Informationssystem (GIS) Kreis Bergstraße

Der Bahnhof Bensheim ist der wichtigste Verknüpfungspunkt im Kreis Bergstraße als Halt des EC/IC-Fernverkehrs und Treffpunkt von SPNV (RB, RE), Regional- und Stadtbus. Mit ca. 2.000 Umsteigern pro Werktag erweist sich das Umsteigeaufkommen zwischen den genannten ÖV-Systemen entsprechend hoch.

Der Bahnhof befindet sich in zentraler Innenstadtlage in Verlängerung der Fußgängerzone. Der Zugang zum Bahnhof aus dem Stadtzentrum (Fußgängerzone) erfolgt umwege- und barrierefrei über eine Straßenunterführung. Diese ist ausreichend breit dimensioniert, verfügt über Tageslichteinfall, eine Rampe für Mobilitätsbehinderte und Radfahrer und eine taktile Führung für Sehbehinderte (Bild 1).
Der bahnhofnahe ZOB liegt in einer Entfernung von ca. 50 m zum Bahnhofsgebäude und den Zugängen zu den Bahnsteigen, wodurch somit nur kurze Umsteigewege zurückzulegen sind. Die Bahnhofsgebäude und der ZOB sind auf direktem Weg über eine mit Zebrastreifen gesicherte Querungsstelle verbunden, die barrierefrei ausgestattet ist (Tastkante für Blinde, Nullabsenkung für Rollstuhl und Kinderwagen).

Die Fahrradabstellanlagen sind sicher und ohne Umweg zu erreichen. Sie liegen in kurzer Distanz zu den Bahnsteigzugängen, sind überdacht und bieten mit Rahmenbügeln eine komfortable Abstellmöglichkeit. Zusätzlich werden – ebenfalls in kurzer Distanz zu den Zugängen – noch zahlreiche abschließbare Fahrradboxen auf beiden Zugangsrichtungen angeboten. Wünschenswert wären darüber hinaus noch Schließfächer und eine Möglichkeit, Akkus von Pedelecs aufladen zu können.

Zwischen ZOB und Bahnhofszugang informiert eine Dynamische Fahrgastinformation die Umsteiger über aktuelle Abfahrtszeiten (Bild 4). Wünschenswert wäre eine Ergänzung um Echtzeitinformationen auch zu den Regional- und Stadtbussen.

Bild 2: Zugang ZOB – Bahnhof barrierefrei

Bild 3: abschließbare Fahrradboxen direkt neben Bahnhofszugang Westseite

Bild 4: Dynamische Fahrgastinformation am ZOB

Impressum

Herausgeber:

Kreis Bergstraße – Der Kreisausschuss
Gräffstraße 5 · 64646 Heppenheim

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Verantwortlich für den Inhalt:

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße

Volkhard Malik, Geschäftsführer VRN GmbH

Beschlossen durch den
Kreistag des Kreises Bergstraße:
16. Dezember 2013

Konzeption und Karten:

Team red
Almstadtstr. 7 · 10119 Berlin

Projektbearbeitung
Prof. Dr. Volker Stölting
Bernd Schönfuß
Martina Hertel

Kreis Bergstraße – Der Kreisausschuss
Gräffstraße 5 · 64646 Heppenheim
Fachbereich ÖPNV

Projektbearbeitung
Reinhold Bickelhaupt
Brigitte Tampe

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

Projektbearbeitung
Christian Wühl
Markus Heeren
Johannes Froese

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

Druck:

N. N.