

***Nahverkehrsplan
Landkreis
Bad Dürkheim
2019***



***Nahverkehrsplan
Landkreis
Bad Dürkheim
2019***





Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7
2. Vorgehen	8
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes	9
3.1 Regionalverkehre	9
Bündel „Grünstadt“	9
Bündel „Rheinpfalz“	9
Bündel „Neustadt“	10
3.2 Stadtverkehr	10
Bündel „Bad Dürkheim“	10
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	11
4.1 Ziele des Aufgabenträgers	11
4.2 Netzhierarchie	11
4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	13
4.4 Demografische Entwicklung im Landkreis Bad Dürkheim	14
4.5 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	15
4.6 Achsenkonzept	29
5. Angebotskonzeption	32
5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV	32
5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	35
5.3 Barrierefreiheit	38
5.4 Verknüpfungspunkte	45
5.5 Mobilitätsmanagement	48
5.6 Ergänzende Mobilität	49

6. Umsetzung	51
6.1 Schwerpunkte der Weiterentwicklung	51
6.2 Schienenverkehr	51
6.3 Einrichtung Schnellbuslinie	51
6.4 Neuorganisation der Linie 483	52
6.5 Multimodale Mobilitätsangebote	52
6.6 Fahrgastkommunikation	52
6.7 Zusammenspiel zwischen Nahverkehrsplanung und kommunaler Verkehrsplanung	52
7. Anhang	53
7.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004	54
7.2 Kategorisierung der Bushaltestellen	55
7.3 Schülerverflechtungen der weiterführenden Schulen (Stand: Schuljahr 2018/2019)	67
7.4 Liniensteckbriefe Status Quo	82
7.5 Liniensteckbriefe Zielkonzept	116
7.6 Anforderungsprofil	117
7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN	121

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: SPNV-Angebot im Landkreis Bad Dürkheim	32
Tabelle 2: Formen der Mobilitätseinschränkung	39
Tabelle 3: P+R/ B+R im Landkreis Bad Dürkheim	47
Tabelle 4: Maßnahmenprogramm Nahverkehrsplan 2004	54
Tabelle 5: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung	66
Tabelle 6: Erschließungsstandards	117
Tabelle 7: Mindestfahrtenangebot	118
Tabelle 8: Bedienungsstandards	118
Tabelle 9: Anforderungen an Haltestellenausstattung	119
Tabelle 10: Abkürzungen	126

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan	8	Abbildung 21: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen im Landkreis Bad Dürkheim (Betrachtung Richtungshaltestellen)	40	Abbildung 36: Realschule plus Lambrecht	71
Abbildung 2: Netzhierarchie	11	Abbildung 22: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen im Landkreis Bad Dürkheim (Betrachtung Richtungshaltestellen)	41	Abbildung 37: Siebenpfeiffer-Realschule plus und Fachoberschule Haßloch	72
Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung	12	Abbildung 23: Prozess zur Schaffung barrierefreier Haltestellen	42	Abbildung 38: IGS Deidesheim-Wachenheim, Standort Deidesheim	73
Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	13	Abbildung 24: Der Busbahnhof in Bad Dürkheim zeigt wesentliche Mängel im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit	42	Abbildung 39: IGS Deidesheim-Wachenheim, Standort Wachenheim	74
Abbildung 5: Reisezweck im Landkreis Bad Dürkheim von Mo. – Fr. im ÖPNV und SPNV (Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr im Kreisgebiet)	13	Abbildung 25: Beispiel für Haltestellenausbau nach VRN-Kriterien (Wachenheim, Bahnhof)	42	Abbildung 40: Carl-Orff-Realschule plus Bad Dürkheim	75
Abbildung 6: Analyse Nutzerverhalten im Landkreis Bad Dürkheim	14	Abbildung 26: Haltestellenpriorisierung	43	Abbildung 41: Hannah-Arendt-Gymnasium Haßloch	76
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Bad Dürkheim nach Altersgruppen	15	Abbildung 27: Notwendigkeit barrierefreier Haltestellenausbau nach Haltestellenkategorisierung (Betrachtung Haltestelle)	43	Abbildung 42: IGS Grünstadt	77
Abbildung 8: Auspendler aus dem südlichen Teilraum ..	17	Abbildung 28: Haltestellenkategorisierung nach Gemeinden und Städten	44	Abbildung 43: Käthe-Kollwitz-Schule Grünstadt (Förderschule)	78
Abbildung 9: Einpendler in den südlichen Teilraum	18	Abbildung 29: Anforderungen P+R-/ B+R-Anlagen	46	Abbildung 44: Gottlieb-Wenz-Schule Haßloch	79
Abbildung 10: Auspendler aus Bad Dürkheim	19	Abbildung 30: Intermodale und multimodale Mobilität ...	49	Abbildung 45: Förderschule Limburgschule Bad Dürkheim	80
Abbildung 11: Einpendler nach Bad Dürkheim	20	Abbildung 31: Fahrradverleihstation „VRN-nextbike“ in Speyer	50	Abbildung 46: Hans-Zulliger-Schule Grünstadt	81
Abbildung 12: Auspendler aus dem nördlichen Teilraum ..	21	Abbildung 32: Beispiel für eine Mobilstation mit Fahrrad-/ Pedelec-Verleih, Carsharing und Aufladestation (Offenburg, Messe)	50	Abbildung 47: Wechselschildsystem (Standard)	122
Abbildung 13: Einpendler in den nördlichen Teilraum	22	Abbildung 33: Leininger-Gymnasium Grünstadt	68	Abbildung 48: Wechselschildsystem (Standard)	123
Abbildung 14: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Schienennetz	24	Abbildung 34: Werner-Heisenberg-Gymnasium Bad Dürkheim	69	Abbildung 49: Kompaktschild (Ausnahme)	123
Abbildung 15: Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz	25	Abbildung 35: Realschule plus Weisenheim am Berg	70	Abbildung 50: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)	124
Abbildung 16: Schulstandorte Landkreis Bad Dürkheim ..	26			Abbildung 51: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)	124
Abbildung 17: Potenzialanalyse im Landkreis Bad Dürkheim	28				
Abbildung 18: Achsenkonzept Landkreis Bad Dürkheim ..	30				
Abbildung 19: Achsenkonzept Landkreis Bad Dürkheim (Zielkonzept/ Handlungsbedarf)	31				
Abbildung 20: Fahrplannetzgrafik SPNV	34				



Abkürzungsverzeichnis

Abk	Abkürzung	i. d. R.	in der Regel	So./ FT.	Sonn- und Feiertage
Abs.	Absatz	IGS	Integrierte Gesamtschule	sog.	sogenannte
a. d. W.	an der Weinstraße	ILS	Institut für Landes- und Entwicklungsforschung GmbH	SRL	SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.
AST	Anrufsammeltaxi	ITF	Integraler Taktfahrplan	VdK	Sozialverband VdK Deutschland e.V.
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände	k. A.	keine Angabe	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	Krhs.	Krankenhaus	Str.	Straße
B+R	Bike+Ride	LU	Ludwigshafen	STVG	Straßenverkehrsgesetz
Bf.	Bahnhof	Min.	Minute	STVO	Straßenverkehrsordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr	MIV	Motorisierter Individualverkehr	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	Mo. – Fr.	Montag bis Freitag	SVZ	Schwachverkehrszeit
bspw.	beispielsweise	NRW	Nordrhein-Westfalen	tlw.	teilweise
bzgl.	bezüglich	NVG	Nahverkehrsgesetz	u. a.	unter anderem
bzw.	beziehungsweise	NVP	Nahverkehrsplan	u. ä.	und ähnlichen
ca.	circa	NVZ	Normalverkehrszeit	usw.	und so weiter
DB	Deutsche Bahn	o. ä.	oder ähnlich	UV	Ultraviolettstrahlung
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	v. a.	vor allem
d. h.	das heißt	ÖV	Öffentlicher Verkehr	vgl.	vergleiche
DIN	Deutsches Institut für Normung	P+R	Park+Ride	VG	Verbandsgemeinde
ggf.	gegebenenfalls	PBefG	Personenbeförderungsgesetz	VLL	Verkehrsbetriebe Leininger Land-Eistal- Bus GmbH
etc.	et cetera	Pl.	Platz	VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
EW	Einwohner	RB	Regionalbahn	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
gem.	gemäß	PKW	Personenkraftwagen	z. B.	zum Beispiel
ggü.	gegenüber	RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung	ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd
GmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung	RE	Regionalexpress	ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar
Hbf.	Hauptbahnhof	RHB	Rhein-Haardtahn	z. T.	zum Teil
HVZ	Hauptverkehrszeit	S-Bahn	Stadtschnellbahn	zw.	zwischen
Hst.	Haltestelle	Sch.	Schule		
		Sa.	Samstag		

1. Einleitung

An einem Werktag sind im Landkreis Bad Dürkheim etwa 30.000 Fahrgäste mit Bussen und Bahnen unterwegs. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeitzielen. 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 (auch peripheren) Schule, und Personen ohne unmittelbare PKW-Verfügbarkeit erwarten eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger, als auch für den Fahrgast „bezahlbar“ bleiben. 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 straßengebundenen ÖPNV stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne (NVP) auf. Diese müssen die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen, und beschreiben die angestrebte Entwicklung im ÖPNV.

Die aktuellen Nahverkehrspläne müssen jedoch noch einen Schritt weitergehen. Der Mobilitätsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs und der Bedeutungsverlust des PKW-Besitzes bei den Jüngeren, aktuell vorrangig in den Großstädten, sind die großen Schlagworte.

Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) 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 Inhalte, wie Mobilitätsmanagement, die Einbeziehung anderer Verkehrsmittel und neue Mobilitätskonzepte, ergänzt.

Der NVP-Gutachter attestiert im Landkreis Bad Dürkheim einen bereits heute entsprechend der erkennbaren Bedürfnisse „ausreichend“ ausgebauten ÖPNV. Nach dem novellierten PBefG soll mittelfristig eine „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV realisiert werden¹. Das Ziel, diese bis 2022 zu erreichen, kann jedoch mit den absehbaren finanziellen und personellen Ressourcen noch nicht realisiert werden.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernahm 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. Des Weiteren legt er für bestimmte Elemente verbindliche Regelungen fest.

¹ Zu beachten ist, dass der Landkreis nicht für den Haltestellenausbau an Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen zuständig ist.



2. Vorgehen

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Soll der ÖV als Konkurrenz zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen.

Neben den bisherigen Inhalten werden im 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 ÖV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie Carsharing oder Mieträder wie VRNnextbike ergänzen den ÖV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt.

Die Erstellung dieser neuen Generation des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- ▶ Bilanzierung des NVP 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts
- ▶ Planung der vollständigen Barrierefreiheit
- ▶ Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV
- ▶ Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung
- ▶ Entwicklung ergänzender Bausteine
- ▶ Betrachtung sämtlicher Verkehrsarten

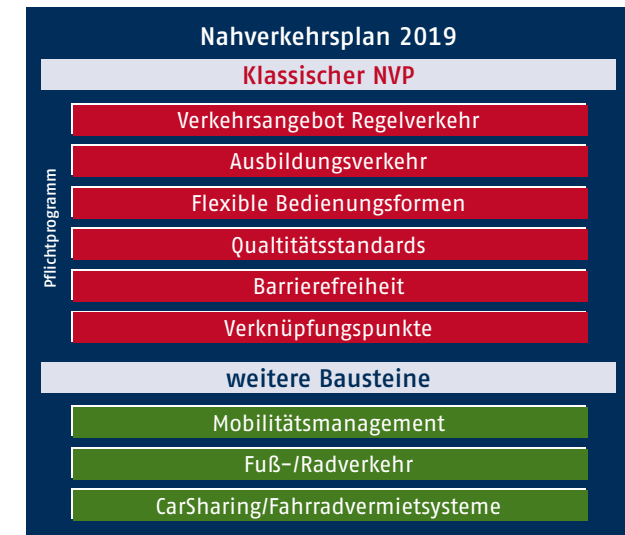


Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes

3.1 Regionalverkehre

Bündel „Grünstadt“

Allgemeines

Die Linien im Linienbündel „Grünstadt“ verkehren außer im Kreis Bad Dürkheim noch in den Städten Frankenthal, Worms und Ludwigshafen sowie im Donnersbergkreis, im Rhein-Pfalz-Kreis und in den Kreisen Kaiserslautern und Alzey-Worms. Betrieben werden die Buslinien von der Verkehrsbetriebe Leiningerland Eistal-Bus GmbH².

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 451: Grünstadt – Offstein – Heppenheim – Worms
- ▶ Linie 452: Grünstadt – Weisenheim am Berg – Freinsheim – Weisenheim am Sand – Frankenthal
- ▶ Linie 453: Bad Dürkheim – Weisenheim am Berg – Grünstadt
- ▶ Linie 454: Grünstadt – Altleiningen – Hettenleidelheim – Neuleiningen – Grünstadt
- ▶ Linie 455: Grünstadt – Obrigheim – Bockenheim – Quirnheim – Eisenberg
- ▶ Linie 457: Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Ramsen – Enkenbach
- ▶ Linie 458: Hönningen – Altleiningen – Hettenleidelheim – Eisenberg
- ▶ Linie 459: Altleiningen – Kirchheim – Bobenheim – Weisenheim am Berg – Kallstadt

- ▶ Linie 460: Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach – Kirchheim – Grünstadt
- ▶ Linie 461: Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Gerolsheim – Großkarlbach – Grünstadt
- ▶ Linie 471: Grünstadt Bahnhof – Asselheim – Bahnhof
- ▶ Linie 472: Grünstadt Bahnhof (Friedrich-Ebert-Str.) – Sausenheim – Bahnhof
- ▶ Linie 473: Ringlinie Bahnhof – Krankenhaus – Bahnhof
- ▶ Linie 474: Ringlinie Bahnhof – Gewerbegebiet (Globus) – Bahnhof
- ▶ Linie 476: LU BASF – Grünstadt – Eisenberg – Kirchheim-bolanden
- ▶ Linie 477: Grünstadt Schülerverkehr Dekan-Ernst-Grundschule
- ▶ Linie 497: Bad Dürkheim Tours
- ▶ Linie 498: Burgunder Tours
- ▶ Linie 499: Riesling Tours

Die Linien 471 bis 474 bilden das Angebot im Stadtverkehr Grünstadt in Eigenverantwortung der Stadt, währenddessen die restlichen Linien das regionale Linienangebot absichern. Auf der Linie 476 von Ludwigshafen nach Kirchheim-bolanden kommt ein Schnellbus zum Einsatz.

Betriebsaufnahme – Resümee

Nach der europaweiten Ausschreibung des Linienbündels Grünstadt übernahmen ab dem 15.12.2013 die Verkehrsbetriebe Leiningerland-Eistal-Bus GmbH (VLL) die Verantwortung für den Linienverkehr rund um Grünstadt³. Die Buslinien und deren Fahrplan blieben im Wesentlichen so

erhalten. Änderungen finden sich hauptsächlich bei der Ausweitung des Fahrtenangebotes auf den Linien 453, 454, 460, 461 und 473⁴. Der Stadtbus Grünstadt bedient mit den Linien 472 und 473 zusätzlich die zentrumsnahen Haltestellen „Ringgasse“ und „Weinstraßencenter“.

Bündel „Rheinpfalz“

Allgemeines

Der Betrieb des Linienbündels „Rheinpfalz“ wurde bis zum 13.06.2015 durch die BRN Busverkehr Rhein-Neckar-GmbH gewährleistet. Zum 14.06.2015 wurde das Linienbündel von der PalatinaBus GmbH übernommen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 482: Freinsheim/ Gerolsheim – Lamsheim – Maxdorf
- ▶ Linie 483: Bad Dürkheim – Wachenheim – Ellerstadt – Birkenheide
- ▶ Linie 571: Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch
- ▶ Linie 573: Speyer – Mechttersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch
- ▶ Linie 574: (Geinsheim –) Haßloch – Meckenheim – Deidesheim/ Forst
- ▶ Linie 580: Ludwigshafen – Dannstadt – Assenheim – Rödersheim – Meckenheim – Deidesheim – Ruppertsberg
- ▶ Linie 586: Schifferstadt – Iggelheim – Böhl – Hochdorf – Assenheim – Gronau – Rödersheim – Meckenheim

² Verkehrsverbund Rhein-Neckar Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Grünstadt (Stand 15.12.2013) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/broschur_gruenstadt_web.pdf [Zugriff 09.02.2016]

³ Kreisverwaltung Bad http://www.kreis-bad-duerkheim.de/kv_bad_duerkheim/B%C3%BCrgerservice/Eintr%C3%A4ge?bstype=l&bsid=75810 [Zugriff 09.02.2016]

⁴ Verkehrsverbund Rhein-Neckar Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Grünstadt (Stand 15.12.2013) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/broschur_gruenstadt_web.pdf [Zugriff 09.02.2016]

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachbericht zur Umsetzung des Linienbündelkonzeptes



Betriebsaufnahme – Resümee

Die Übernahme des Linienbündels „Rheinpfalz“ durch die PalatinaBus GmbH hat verschiedene umfangreiche Änderungen auf folgenden Linien mit sich geführt⁵:

- ▶ Teilung der Linie 482 in Maxdorf
- ▶ Teilung der Linie 483 in Birkenheide
- ▶ Linie 484 als Zubringerverkehr zur Rhein-Haardtbahn
- ▶ Kürzung der Linie 571
- ▶ Neueinrichtung der Linie 573
- ▶ Neustrukturierung der Linie 574
- ▶ Neustrukturierung der Linie 580
- ▶ Neueinrichtung der Linie 586

Nach anfänglichen Problemen nach der Betriebsaufnahme (insbesondere Pünktlichkeit und Schulverkehr) besteht in der Zwischenzeit eine hohe Qualitätserfüllung.

Bündel „Neustadt“

Allgemeines

Das Linienbündel Neustadt wurde in drei Lose aufgeteilt. Los 1 übernahm die PalatinaBus GmbH. Diese betreibt die Linien 500 bis 510 (außer Linie 502). Für den Landkreis Bad Dürkheim ist die Linie 510 relevant. Die Lose 2 und 3 wurden von der Fa. Imfeld (Landstuhl) übernommen. Diese betreibt die Linie 502 sowie die Linien 511 bis 517. Die für den Landkreis Bad Dürkheim relevanten Linien sind die Linien 512 und 517.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 510: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Haßloch
- ▶ Linie 512: Neustadt – Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst
- ▶ Linie 517: Neustadt – Lambrecht – Esthal/Elmstein – Iggelbach – (Johanniskreuz)

Betriebsaufnahme – Resümee

Die Linie 510 bedient im Landkreis Bad Dürkheim lediglich die Gemeinde Haßloch. Sie beinhaltet einen Teil des bisherigen Angebotes der Linie 513. Die Fahrten zwischen Haßloch, Meckenheim und Deidesheim wurden von der Linie abgetrennt und werden künftig als Linie 571 im Linienbündel Rhein-Pfalz weitergeführt. Im Linienbündel Neustadt verbleiben die Fahrten zwischen Haßloch und Neustadt über Lachen-Speyerdorf, die künftig der Linie 510 zugewiesen werden. Dabei erhält die Linie eine neue Taktlage, die in Haßloch einen Anschluss zu den S-Bahnen nach Ludwigshafen/ Mannheim schafft.

Die im Los 3 für den Landkreis Bad Dürkheim relevanten Linien sind die Linien 512 und 517, welche von der Fa. Imfeld betrieben werden. Die Linie 512 verkehrt stündlich im Abschnitt Forst – Königsbach und halbstündlich im Abschnitt Königsbach – Neustadt Hbf. Das Angebot der Linie 517 wurde auf einen 60-Minuten-Takt mit Verdichterfahrten eingekürzt. Zentraler Verknüpfungspunkt ist Lambrecht mit Anschlüssen an die S- und Regionalbahnen.

3.2 Stadtverkehr

Bündel „Bad Dürkheim“

Allgemeines

Das Linienbündel „Bad Dürkheim“ wird eigenwirtschaftlich durch die Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH betrieben. Das Linienbündel besteht aus Stadtbuslinien und dient der Feinerschließung der Stadt Bad Dürkheim.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 485: Bad Dürkheim – Grethen – Hausen – Hardenburg – Isenach – Ruheforst
- ▶ Linie 486: Bad Dürkheim – Seebach – Rudolf-Bart-Siedlung
- ▶ Linie 487: Bad Dürkheim – Trift – Gewerbegebiet
- ▶ Linie 488: Bad Dürkheim – Sonnenwende – Lindemannsruhe

Betriebsaufnahme – Resümee

Die bis zum 30.06.2020 laufende Genehmigung des Linienbündels wurde von der Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH übernommen. Neben den Stadtbussen verkehren weitere fünf Ruftaxi-Linien im Stadtraum Bad Dürkheim.

⁵ Verkehrsverbund Rhein-Neckar Fahrplanbroschüren zum Linienbündelstart, Rheinpfalz (Stand April 2015) http://www.vrn.de/mam/vrn/service/dokumente/2015_fahrplanbroschuere_rheinpfalz_web.pdf [Zugriff 09.02.2016]

4. Grundlage der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger – aus seiner planerischen Sicht – die „ausreichende Verkehrsbedienung“ fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele im Landkreis Bad Dürkheim:

- ▶ Der Landkreis Bad Dürkheim versteht den ÖPNV als integrierten Bestandteil des Umweltverbundes mit Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Die Förderung und der Ausbau des ÖPNV sollen auch zum Vorteil der anderen umweltfreundlichen Verkehrsmittel dienen.
- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine sichere, häufige, berechenbare, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- ▶ Neue Instrumente der Nahverkehrsplanung 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 auf den Hauptrelationen eine wahrnehmbare und nutzbare 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 erhalten, gepflegt, stabilisiert und ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten sind optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien sicherzustellen. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit entsprechend der Spielräume des Kreishaushaltes Rechnung tragen.
- ▶ 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 Haltepunkte des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden.
- ▶ Die Zugangsstellen zum SPNV und zum ÖPNV sollen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.
- ▶ Der Kreis verfolgt das langfristig angelegte Ziel der Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Bis 2022 soll in jedem Ort mit mehr als 300 Einwohnern grundsätzlich mindestens eine Haltestelle barrierefrei umgebaut werden. Träger der Maßnahmen an Haltestellen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- ▶ Alle Nahverkehrsangebote im Kreisgebiet sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden. Alternative Angebote dürfen den ÖPNV nicht negativ beeinflussen.

4.2 Netzhierarchie

Die unter Kapitel 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln.

Abbildung 2 stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes- und Regionalplanung, dar. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des verbundweiten Verkehrsmodells, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt, in die Netzentwicklung mit einbezogen.

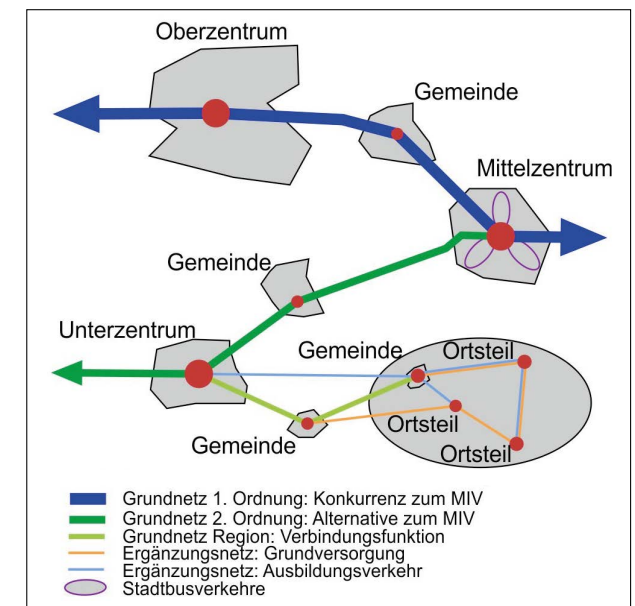


Abbildung 2: Netzhierarchie

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können Anteile von 20 % und mehr im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden.

Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden. Die SPNV-Achsen sind in der Regel Bestandteil des Grundnetzes.

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

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

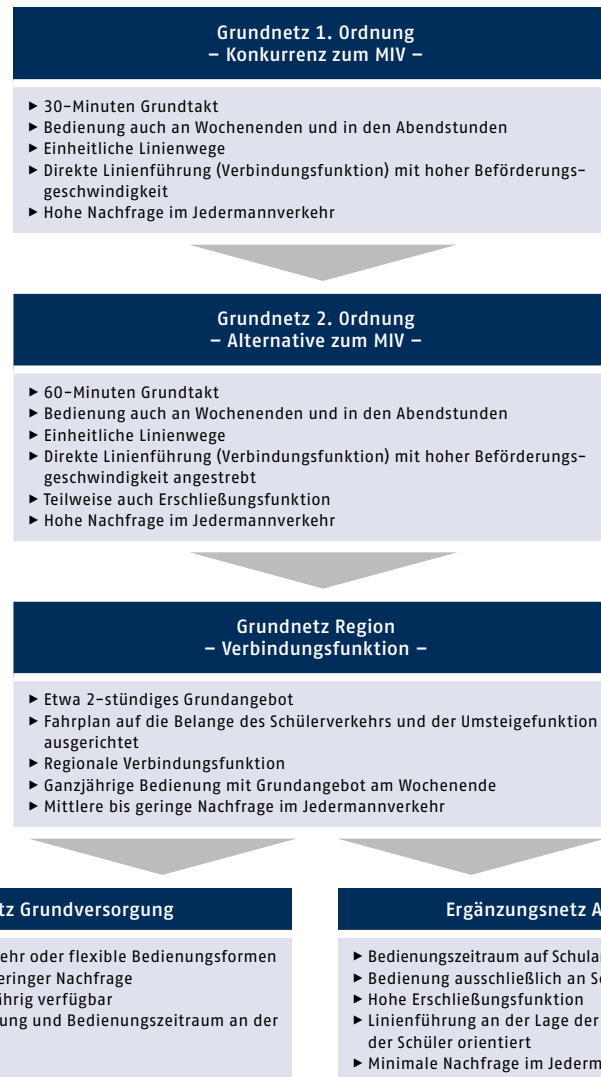


Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung

In dünn besiedelten Räumen sind durchgängig vertaktete Angebote aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

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

Das **Er ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen

Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr, aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Die Angebote im Ergänzungsnetz Grundversorgung sollen nicht parallel zu den Verbindungen der übergeordneten Netze vorgehalten werden. Bei der Planung und Einrichtung von Bürgerbusverkehren ist zwingend darauf zu achten, dass diese nicht in Konkurrenz zu anderen ÖPNV-Angeboten verkehren.

Es existieren eigenständige Stadtverkehre in Grünstadt und Bad Dürkheim. Diese Stadtverkehre erfüllen die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzen das SPNV-Netz und regionale ÖPNV-Netz.

4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten sicherzustellen. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden. Je nach Alter, Berufstätigkeit sowie körperlichen und sensorischen Einschränkungen haben die Fahrgäste unterschiedliche Anforderungen und Ansprüche an den ÖPNV.

Die Nutzergruppen lassen sich daher in die Segmente „Jedermannverkehr“, „Ausbildungsverkehr“ und „Daseinsvorsorge“ unterteilen. Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“, welche auf den ÖPNV angewiesen sind. Während beim Ausbildungsverkehr die direkte Beförderung der Schüler zu den Schulen im Mittelpunkt steht, sind Verkehre der Daseinsvorsorge auf die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen ausgerichtet.

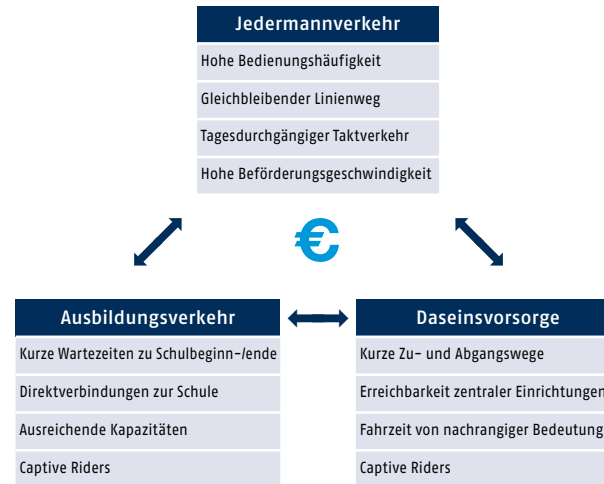


Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Da Ausweichmöglichkeiten auf den MIV bei diesen beiden Segmenten nicht oder kaum vorhanden sind, spielen längere Fahrzeiten im ÖPNV in der Kundenwahrnehmung eine untergeordnete Rolle. Sowohl im Ausbildungsverkehr als auch bei der Daseinsvorsorge können kaum Neukunden gewonnen werden.

Beim Jedermannverkehr ist eine freie Wahl zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln vorhanden, da in diesem Segment häufig ein Pkw verfügbar ist. Denn nur Personen, die in ihrer Verkehrsmittelwahl frei sind, können als Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden.

In allen Nutzergruppen besitzt das Thema Barrierefreiheit eine große Bedeutung. Die Gruppe der mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Personen ist in allen drei Segmenten wiederzufinden.

Die folgende Abbildung zeigt die Nachfragesegmente des ÖV von Montag bis Freitag im Landkreis Bad Dürkheim. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 53 % den größten Anteil ein⁶. Der Jedermannverkehr ist als durchschnittlich zu bewerten, insbesondere die Einkaufswege nehmen mit 8 % nur einen geringen Anteil ein.

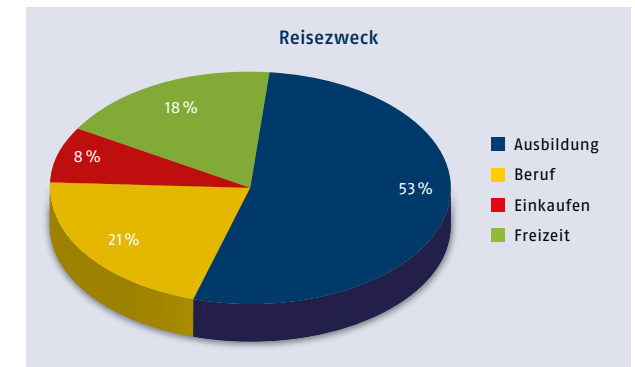


Abbildung 5: Reisezweck im Landkreis Bad Dürkheim von Mo. - Fr. im ÖPNV und SPNV (Quell-/ Zielverkehr und Binnenverkehr im Kreisgebiet)

⁶ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Quell-Ziel-Matrix, 04.05.2015

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

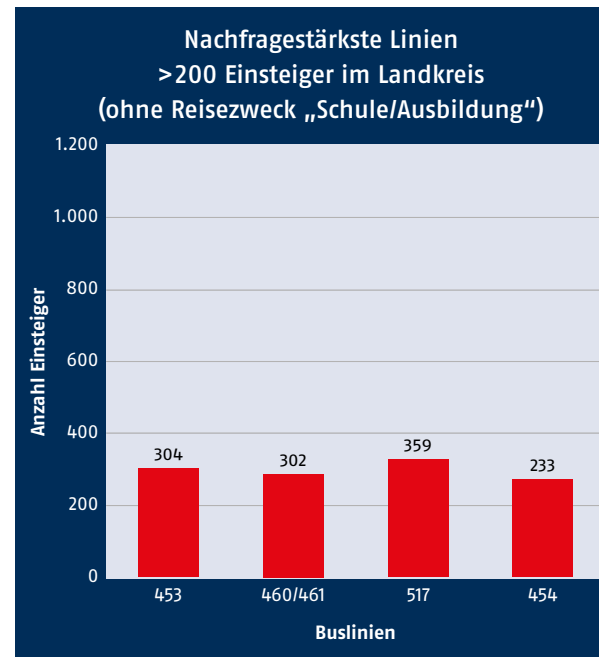
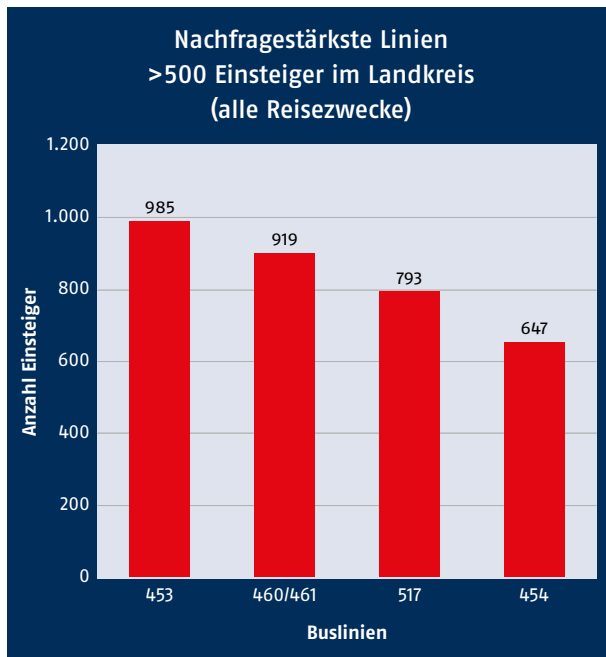


Abbildung 6: Analyse Nutzerverhalten in Landkreis Bad Dürkheim

4.4 Demografische Entwicklung im Landkreis Bad Dürkheim

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Die verstärkte Alterung der Gesellschaft wird durch regionale Wanderungsbewegungen überlagert, welche zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führen.

Langfristige Bevölkerungsprognose im Landkreis

Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Jahr 2016 die Wohnungsflächenbedarfsprognose aktualisiert. Datengrundlage bildet die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aus 2014.

Die Prognose mit Basisjahr 2012 liefert die derzeit aktuellsten Prognosedaten für die Region Rhein-Neckar. Im Jahr 2015 betrug die Bevölkerungsanzahl im Landkreis Bad Dürkheim rund 132.200 Einwohner⁷. Bis 2020 wird eine weitgehend konstante Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Bis ins Jahr 2030 wird ein Zuwachs von rund 1 % gegenüber dem Basisjahr 2012 erwartet.

⁷ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035), Landkreis Bad Dürkheim, 2014

Diese Bevölkerungsentwicklung tritt im Landkreisgebiet nicht in allen Altersgruppen gleich ein. Während für die Altersgruppen der 20–40-Jährigen eine relativ stabile Bevölkerungsentwicklung vorhergesagt wird, ist eine rückläufige Entwicklung insbesondere bei den unter 20-Jährigen sowie in der Gruppe der 40–60-Jährigen zu erwarten. Eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme wird in der Gruppe der Senioren ab 60 Jahren stattfinden.

So wächst die Bevölkerungsgruppe der Senioren bis 2030 um nahezu 60 % an, während in der Bevölkerungsgruppe der Schüler und Auszubildenden ein Rückgang von 12 % erwartet wird (siehe Abbildung 7).

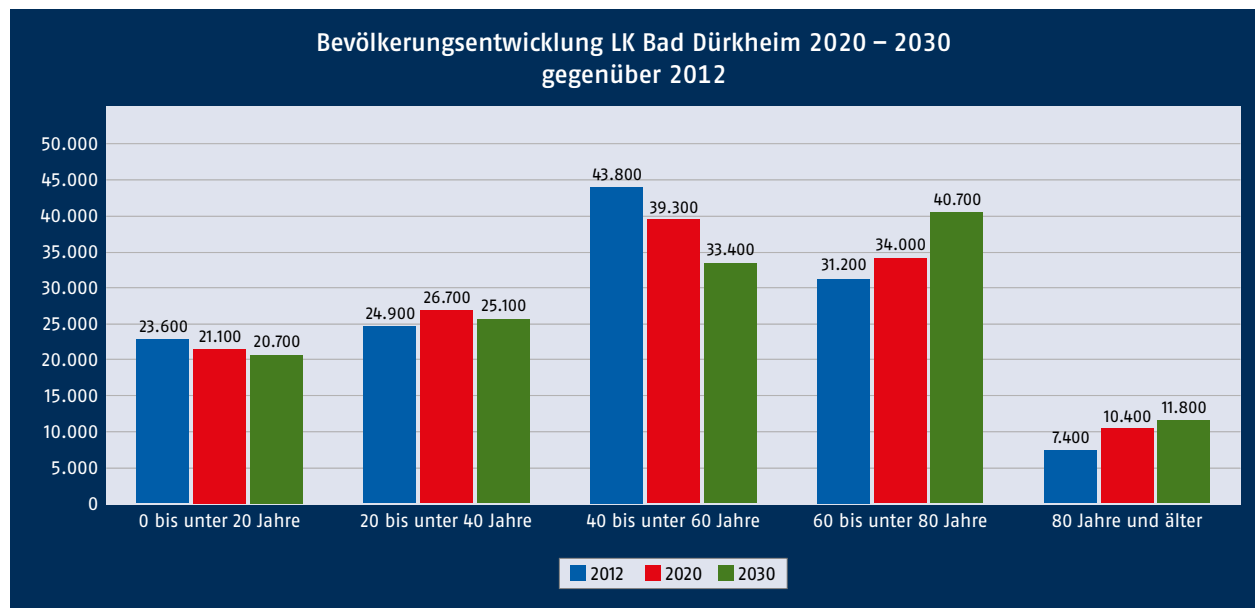


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Bad Dürkheim nach Altersgruppen⁸

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Diese demografischen Entwicklungen und Strukturveränderungen haben mittel- und langfristig Auswirkungen auf den ÖPNV. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr⁹ widerspiegeln, da mit dem Rückgang gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Die ältere Bevölkerung ist jedoch stärker als früher durch eine PKW-Affinität geprägt.

Der Schülerverkehr wird trotz des demografischen Wandels weiterhin einen großen Anteil der Fahrgäste stellen. Durch Verlagerungen der Schülerströme in Verbindung mit der freien Schulwahl sind sogar höhere Aufwendungen im Ausbildungsverkehr möglich.

4.5 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Zentralität und räumliche Lage

Der Landkreis Bad Dürkheim ist gegliedert in drei verbandsfreie Städte und Gemeinden mit einer mittelzentralen Funktion sowie fünf Verbandsgemeinden mit insgesamt 45 Ortsgemeinden. Die Kreisstadt Bad Dürkheim stellt den Verwaltungssitz des Landkreises dar.

Durch die Lage in der verdichteten Randzone ist der Landkreis Bad Dürkheim eng mit den nahegelegenen Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim verflochten.

⁸ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035), Landkreis Bad Dürkheim, 2014

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Pendlerströme

Im Gebiet des Landkreises Bad Dürkheim waren zum 30.06.2015 insgesamt 30.590 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet¹⁰.

Mit rund 30.900 Auspendlern ist der Auspendleranteil verglichen mit den Einpendlern (14.890) mehr als doppelt so hoch¹¹. Ein positives Einpendlersaldo verzeichnen die Städte

- ▶ Bad Dürkheim
 - ▶ Einpendler: 5.080
 - ▶ Auspendler: 3.660
- ▶ Grünstadt
 - ▶ Einpendler: 3.840
 - ▶ Auspendler: 2.820
- ▶ Neidenfels
 - ▶ Einpendler: 250
 - ▶ Auspendler: 200
- ▶ Altleiningen
 - ▶ Einpendler: 380
 - ▶ Auspendler: 370

Alle übrigen Gemeinden weisen mehr Auspendler als Einpendler auf.

Die Arbeitsschwerpunkte Ludwigshafen am Rhein mit 9.130 Auspendlern, Mannheim mit 4.280 Auspendlern, Neustadt an der Weinstraße mit 2.940 Auspendlern, Frankenthal (Pfalz) mit 1.530 Auspendlern und Speyer mit 1.000 Auspendlern stellen die bedeutsamsten Pendlerziele außerhalb des Landkreises dar¹².

Nennenswerte Einpendlerströme existieren aus Neustadt (1.960 Einpendler), Ludwigshafen am Rhein (800 Einpendler) und Eisenberg (Pfalz) (650 Einpendler).

Die bedeutsamsten Pendlerzielorte im Landkreis Bad Dürkheim befinden sich in den verbandsfreien Städten Bad Dürkheim mit rund 5.540 und Grünstadt mit 4.260 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmern (Stand 30.06.2014). Binnenpendlerbewegungen sind hauptsächlich in/aus den Städten Bad Dürkheim und Grünstadt erkennbar.

Kreisstadt Bad Dürkheim

Bad Dürkheim ist durch ausgeprägte Auspendlerströme in Richtung Ludwigshafen am Rhein (1.230 Auspendler) und Mannheim (680 Auspendler) gekennzeichnet. Alle anderen Relationen liegen unter 200 Auspendlern. Bei den Einpendlern dominiert Neustadt an der Weinstraße mit 590 Pendlern.

Gemeinden im Teilraum „nördliches Landkreisgebiet“

Mit insgesamt 14.000 Auspendlern und 5.900 Einpendlern herrscht im Teilraum ein ausgeprägter Überschuss an Beschäftigten gegenüber den vorhandenen Arbeitsplätzen. Zwar stellt Grünstadt einen attraktiven Arbeitsplatzstandort dar und weist erhöhte Einpendlerzahlen auf, jedoch ist auch in den anderen Gemeinden im Teilraum die Auspendlerdynamik als hoch einzustufen.

Starke Auspendlerströme sind nach Ludwigshafen mit ca. 4.160 Auspendlern sowie Mannheim mit 2.090 Auspendlern, Bad Dürkheim mit 1.300 und Frankenthal mit 1.320 Auspendlern erkennbar.

Weitere Auspendler- sowie Einpendlerbewegungen sind in/aus dem Fremdenverkehrsort Eisenberg zu erkennen.

Gemeinden im Teilraum „südliches Landkreisgebiet“

Der Teilraum ist geprägt von starken Auspendlerbewegungen mit 17.550 Auspendlern gegenüber 8.990 Einpendlern. Die Kreisstadt Bad Dürkheim weist hingegen mit 3.660 Auspendlern und 5.080 Einpendlern ein positives Einpendlersaldo auf, was auf eine starke Wirtschaftsstruktur hindeutet. Starke Auspendlerströme sind in östlicher Richtung nach Ludwigshafen und Mannheim vorhanden. Die Einpendlerströme nach Bad Dürkheim sind intensiv ausgeprägt und stark vernetzt, markante Einpendlerströme mit über 1.250 Einpendlern sind von Neustadt erkennbar.

Fazit

Im Landkreis Bad Dürkheim besteht ein starker Auspendlerüberschuss, insbesondere in Richtung Ludwigshafen am Rhein und Mannheim. Nur in den Städten Bad Dürkheim und in Grünstadt ist ein Einpendlerüberschuss festzustellen. Für den ÖV bedeutet diese Pendlersituation ausgeprägte Lastrichtungen früh in Richtung Ludwigshafen am Rhein und Mannheim und nachmittags aus dieser Richtung. Stark ausgeprägt sind auch die Pendlerströme in/aus Richtung Neustadt an der Weinstraße, wobei hier die Einpendler in das Kreisgebiet gegenüber den Auspendlern stärker hervortreten (Verhältnis Aus- zu Einpendlern 60 : 40). Die Pendlerverflechtungen nach Frankenthal und nach Speyer sind signifikant schwächer.

¹⁰ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Regionaldaten, Stand 30.06.2015 <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/detailInfo.aspx?topic=16383&id=3150&key=07332&l=1> [Zugriff 27.09.2016]

¹¹ ebenda

¹² Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Rheinland-Pfalz, Stichtag 30.06.2015

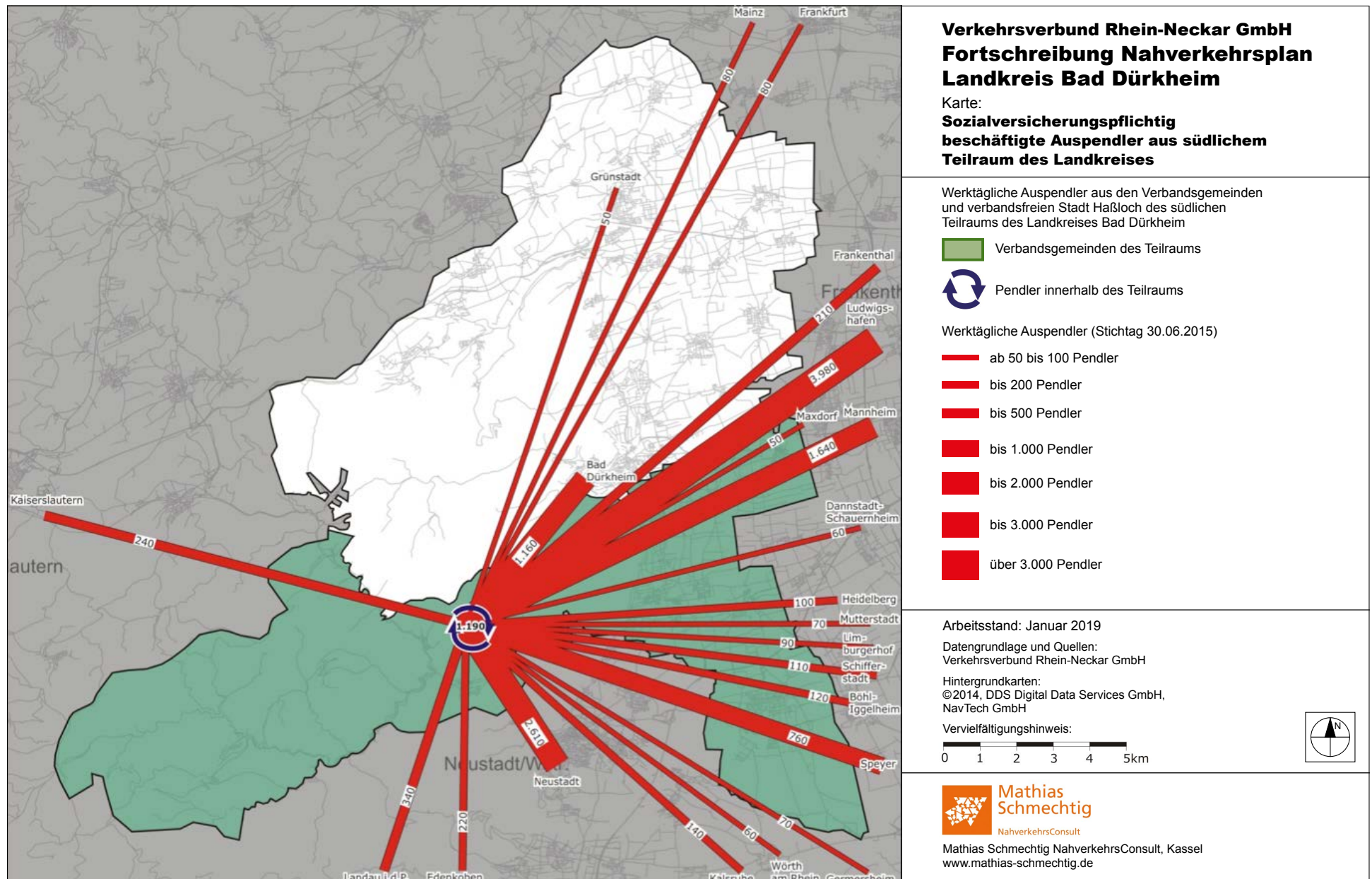


Abbildung 8: Auspendler aus dem südlichen Teilraum

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

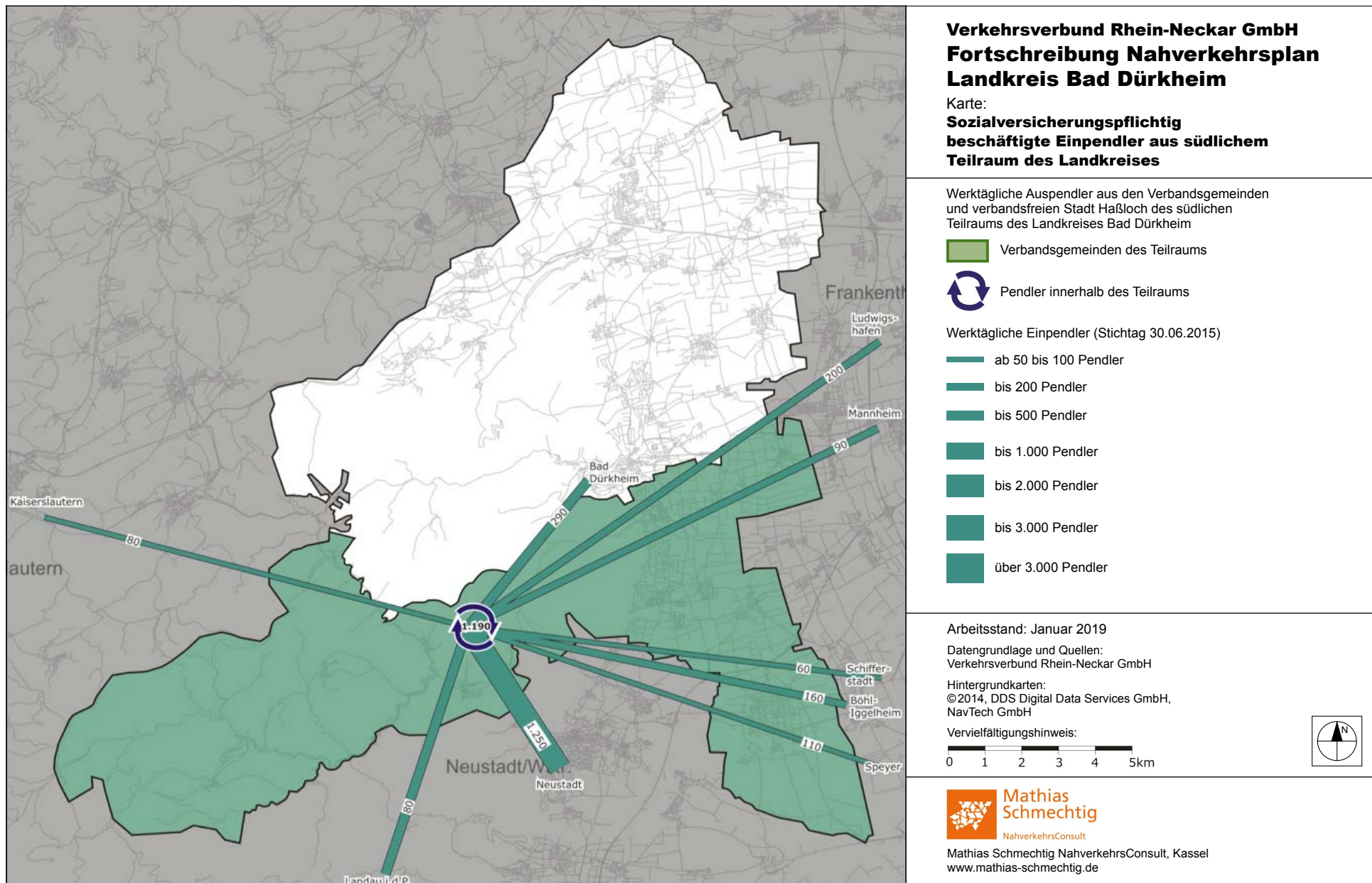


Abbildung 9: Einpendler in den südlichen Teilraum

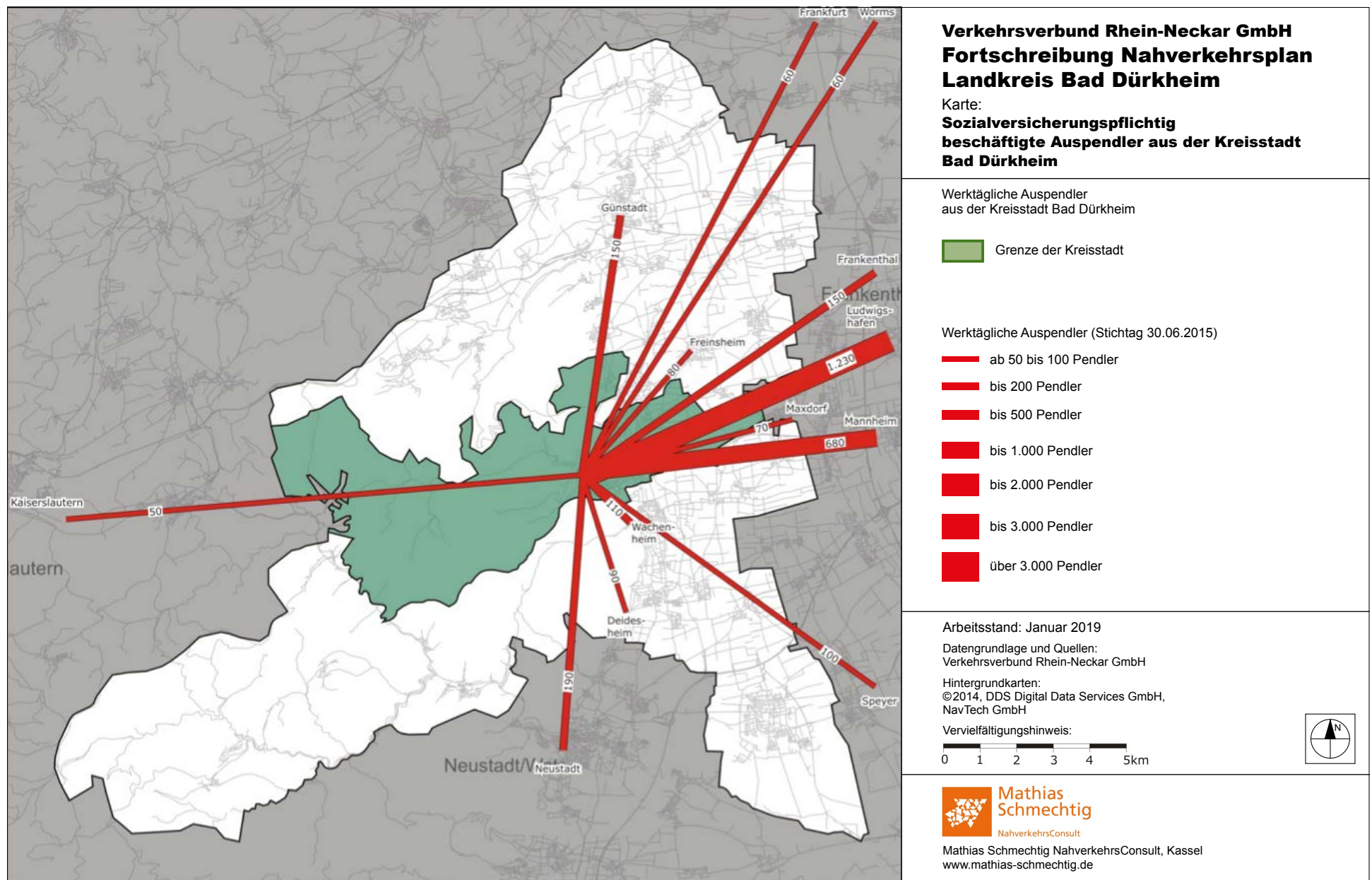


Abbildung 10: Auspendler aus Bad Dürkheim

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

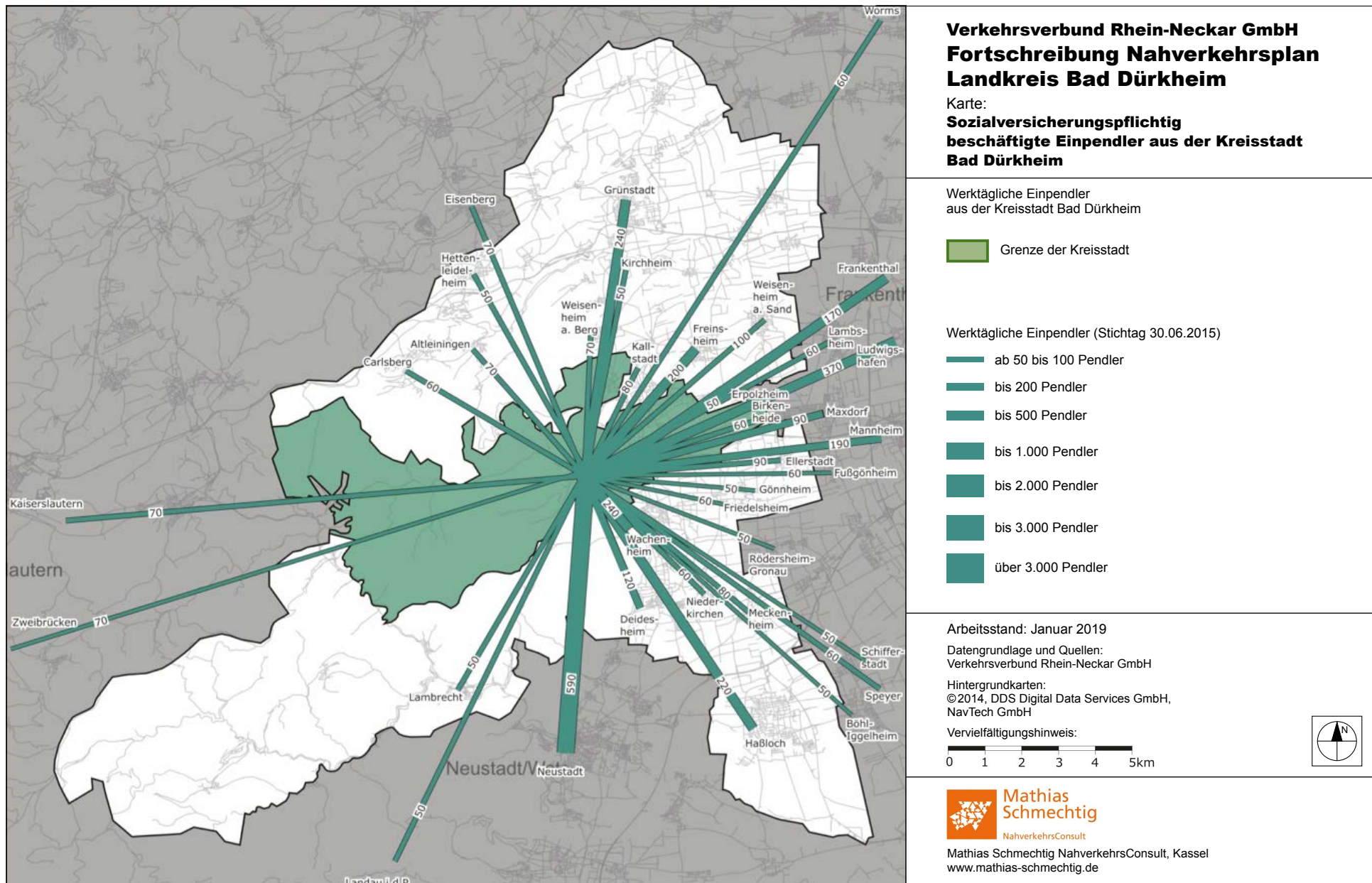


Abbildung 11: Einpendler nach Bad Dürkheim

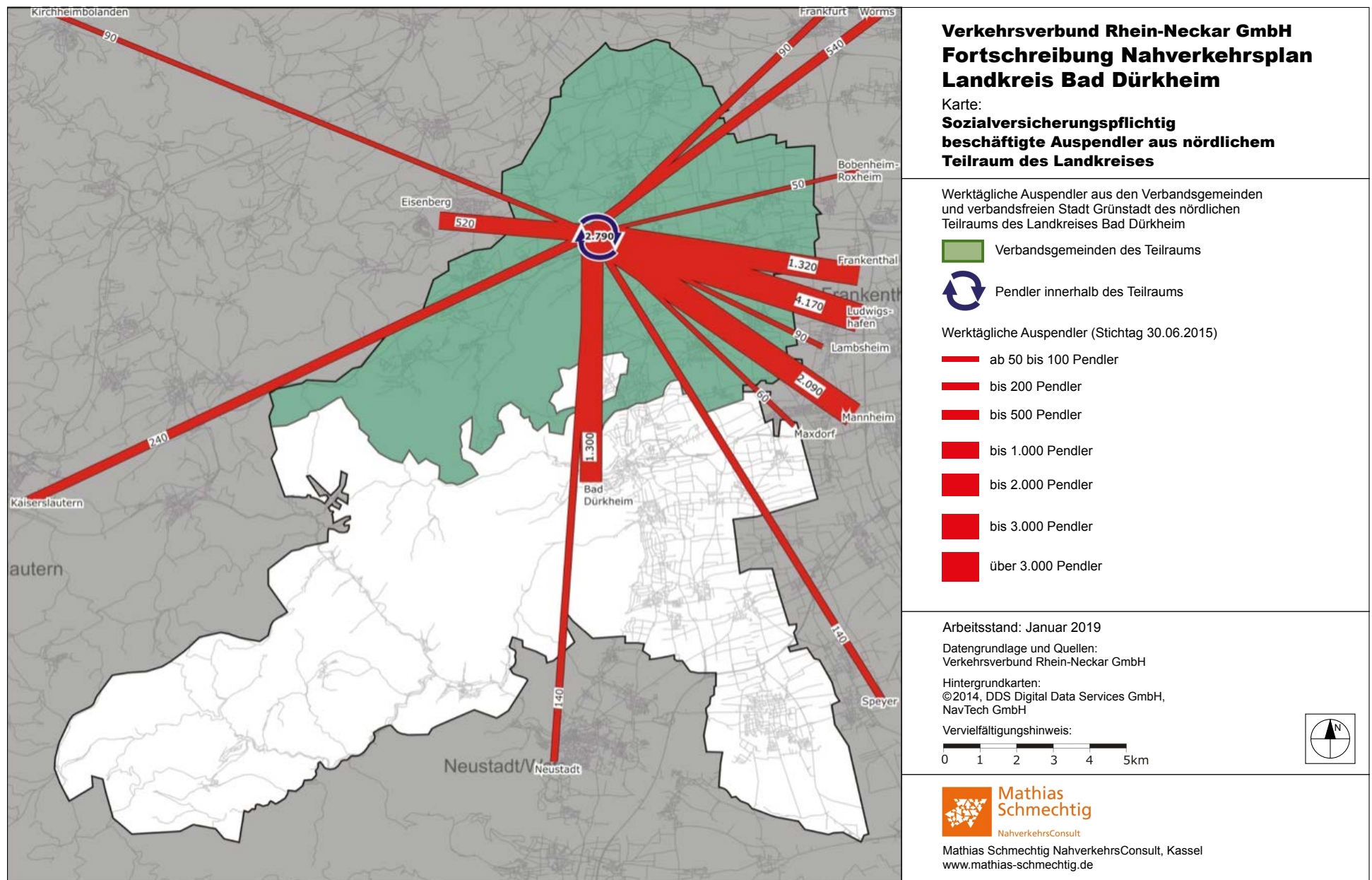


Abbildung 12: Auspendler aus dem nördlichen Teilraum

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

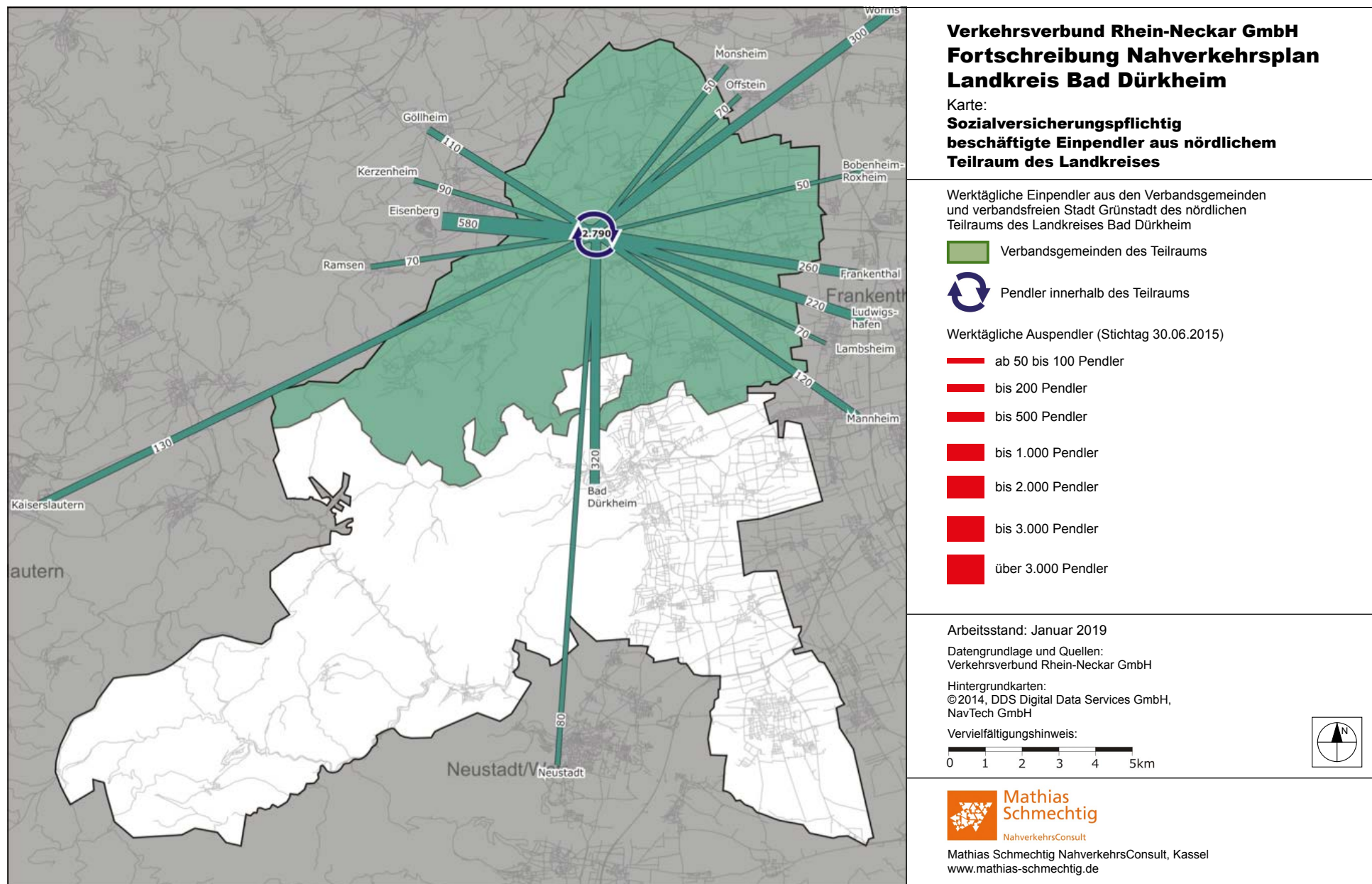


Abbildung 13: Einpendler in den nördlichen Teilraum

Verkehrsnachfrage

Im Landkreis Bad Dürkheim finden pro Werktag ca. 29.600 Fahrten im ÖPNV und SPNV statt. Rund 10.100 Fahrten (ca. 34 %) sind Binnenverkehr, welche innerhalb des Landkreises stattfinden. 19.500 Fahrten (ca. 66 %) haben hingegen ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Landkreises¹³. Bei den Reisezwecken besitzen die Ausbildungswege mit 53 % den höchsten Anteil.

Verkehrsnachfrage SPNV

Wie in der Abbildung 14 ersichtlich ist, besteht auf den S-Bahn-Linien S1 und S2 eine sehr hohe Nachfrage. Die Regionalbahn R45 auf den Abschnitt von Neustadt bis Grünstadt über Bad Dürkheim ist durch eine mittlere Nachfrage gekennzeichnet, während auf dem Abschnitt Grünstadt – Monsheim eine geringe Nachfrage vorhanden ist. Die Regionalbahn R46 ist im Abschnitt Eiswoog – Freinsheim gering ausgelastet, eine erhöhte Nachfrage ist erst auf der Strecke zwischen Freinsheim – Frankenthal vorhanden.

Die Rhein-Haardtbahn (Linien 4A und 9) zwischen Bad Dürkheim und Mannheim über Ludwigshafen verfügt über eine hohe Nachfrage.

Teilraumspezifische Fahrgastnachfrage

Teilraum nördliches Landkreisgebiet

Im nördlichen Teilraum nutzen werktags insgesamt ca. 11.200 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger), am Samstag ca. 4.200 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) und an Sonn- und Feiertagen 3.600 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) den ÖPNV und SPNV.

Teilraum südliches Landkreisgebiet

Insgesamt nutzen im südlichen Teilraum am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ ca. 18.400 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger), am Samstag ca. 9.400 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) und an Sonn- und Feiertag ca. 7.700 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) den ÖPNV und SPNV.

Im südlichen Teilraum ist die ÖPNV-Nachfrage damit erheblich größer als im nördlichen Teilraum. Dies ist durch die höhere Einwohnerzahl sowie die Stadt Bad Dürkheim und deren „Verkehrserzeugung“ begründet.

Im südlichen Teilraum sind keine dominanten Nachfrage-Relationen im Busverkehr vorhanden. Lediglich die Verbandsgemeinde Lambrecht (Pfalz) und Relation Haßloch – Deidesheim weisen erhöhte Streckenbelastungen auf.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

Aufgrund der freien Schulwahl der weiterführenden Schulen sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete wichtig. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung des Ausbildungsverkehrs. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte erfasst (siehe Abbildung 16, S. 26).

¹³ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Quell-Ziel-Matrix

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

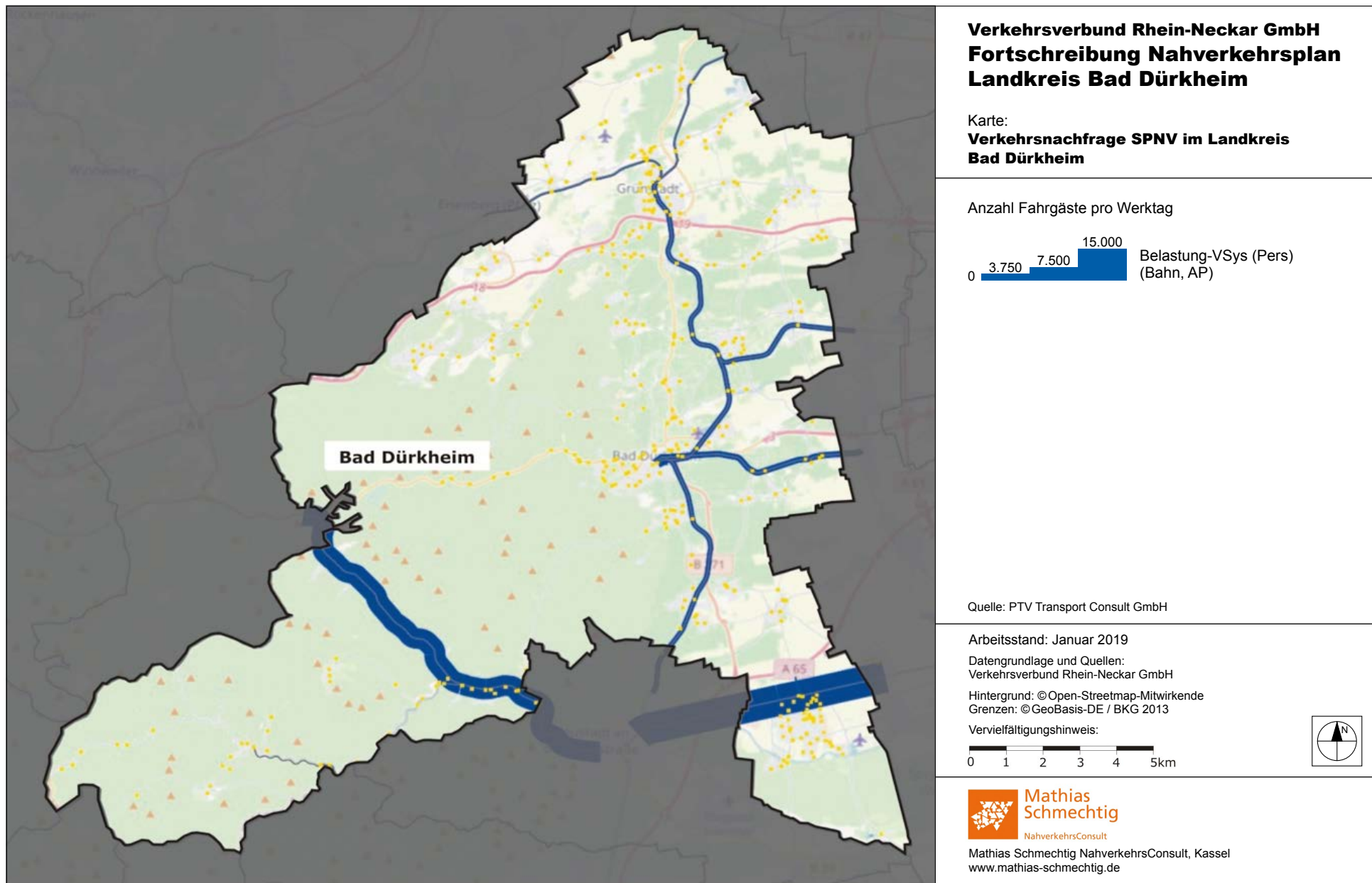


Abbildung 14: werktägliche Verkehrsnachfrage im Schienennetz

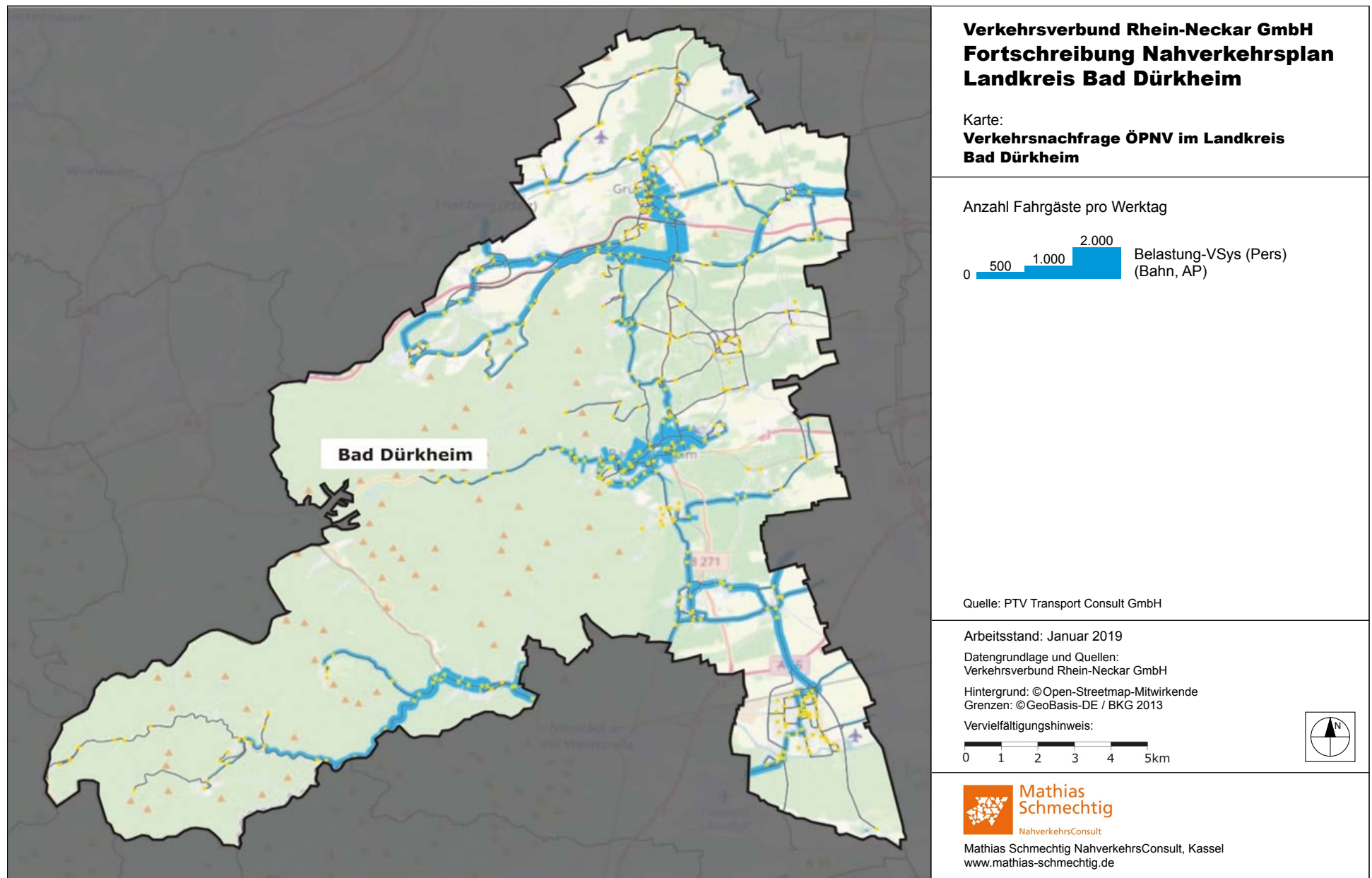


Abbildung 15: werktägliche Verkehrsnachfrage im Busnetz

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

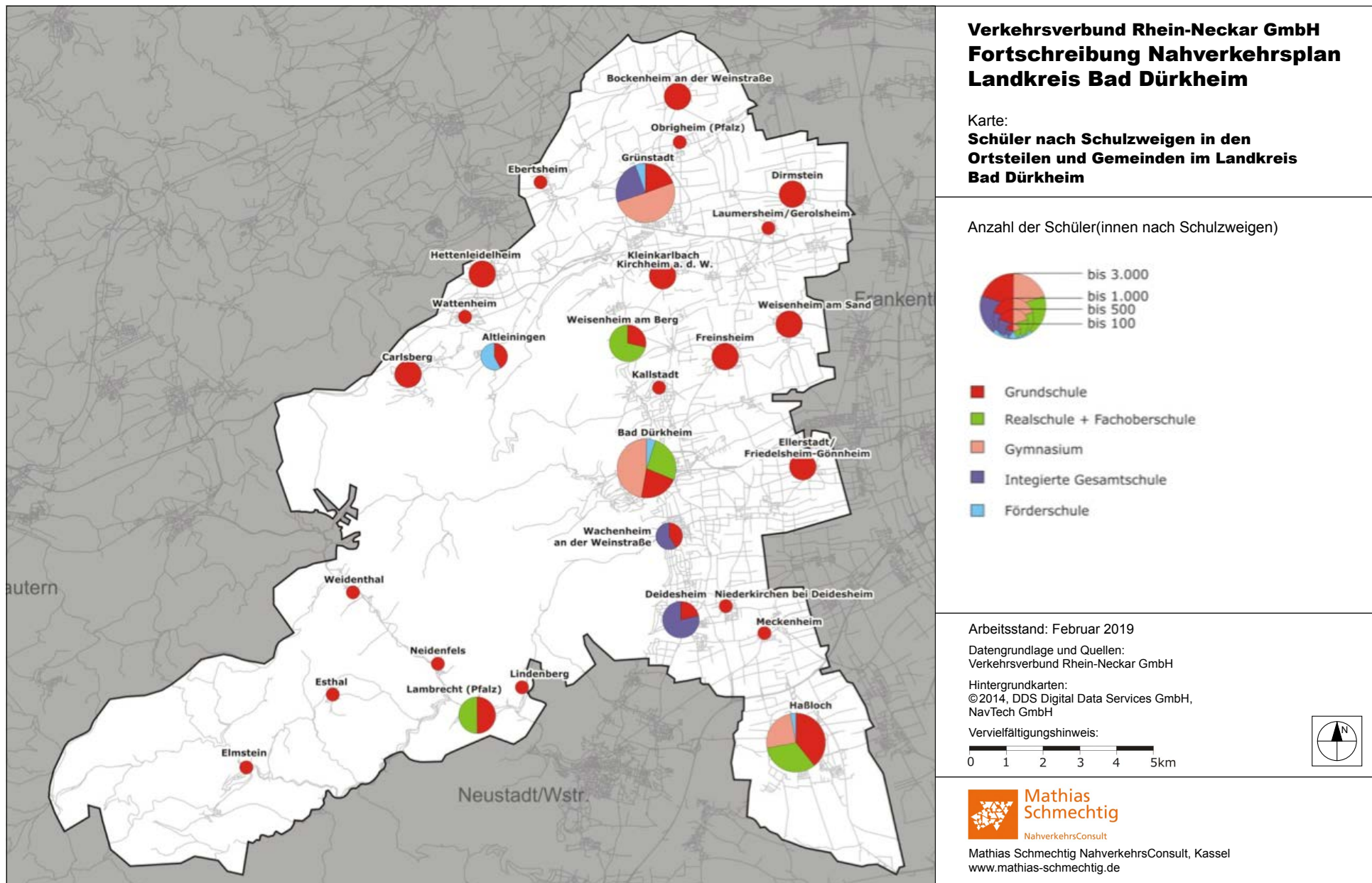


Abbildung 16: Schulstandorte Landkreis Bad Dürkheim

Potenzialanalyse

Bei den ersten beiden Generationen der Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielsetzungen des Kreises Bad Dürkheim soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten.

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

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

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

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde ein Verkehrsmodell herangezogen, welches die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV abbildet. Für den ÖPNV ist in dem Verkehrsmodell ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt. Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch für den MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet.

Teilraum nördliches Landkreisgebiet

Generell zeigt der nördliche Teilraum vergleichsweise überdurchschnittliche ÖV-Anteile.

Im Korridor der Regionalbahn R45 wird ein Anteil von 20 % erreicht. Diese verbindet wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises wie Grünstadt, Freinsheim und Bad Dürkheim sowie wichtige Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises wie Neustadt und Monsheim. Die R46 zwischen Frankenthal und Eiswoog weist einen geringeren Modal Split-Anteil von rund 10 % auf. Sie stellt eine bedeutende Verbindung zwischen Grünstadt und Frankenthal dar.

Die Regionalbuslinien 460 und 461, welche durch gegenseitige Überlagerung einen annähernden 30-Minuten-Takt erzielen, sind mit rund 10 % Modal-Split-Anteil die stärksten Regionalbuslinien im Teilraum.

Teilraum südliches Landkreisgebiet

Der südliche Teilraum zeigt einen sehr hohen ÖV-Anteil im Jedermannverkehr von über 20 % auf den Linien S1 und S2.

Darüber hinaus zeigt der Teilraum eine starke Nord-Süd-Achse im Bereich Bad Dürkheim mit einem ÖV-Anteil von 20 % im Jedermannverkehr. Diese Achse ist geprägt von der Regionalbahn R45 von Neustadt über Bad Dürkheim nach Grünstadt. Weiterhin besitzt der Korridor von Bad Dürkheim nach Ludwigshafen (Linien 4 und 9) einen überdurchschnittlichen Anteil (über 20 %).

Fazit

Die nachfragestarken Achsen im ÖV-Netz des Landkreises Bad Dürkheim werden weitgehend abgedeckt und ausreichend bedient, sodass kein größerer Handlungsbedarf zum Aufbau neuer Verbindungen besteht.

Um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern, soll in der Verbandsgemeinde Wachenheim ein „Verbandsgemeindebus“ verkehren. Mit der Einrichtung einer Schnellbusverbindung von Deidesheim in den Mannheimer Norden soll auf die zu erwartenden Verkehrsprobleme durch den kontrollierten Rückbau bei gleichzeitigem bzw. anschließendem Neubau der Hochstraßen in Ludwigshafen reagiert werden.

Perspektivisch soll die Einrichtung einer S-Bahn-Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen – Mannheim erfolgen.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

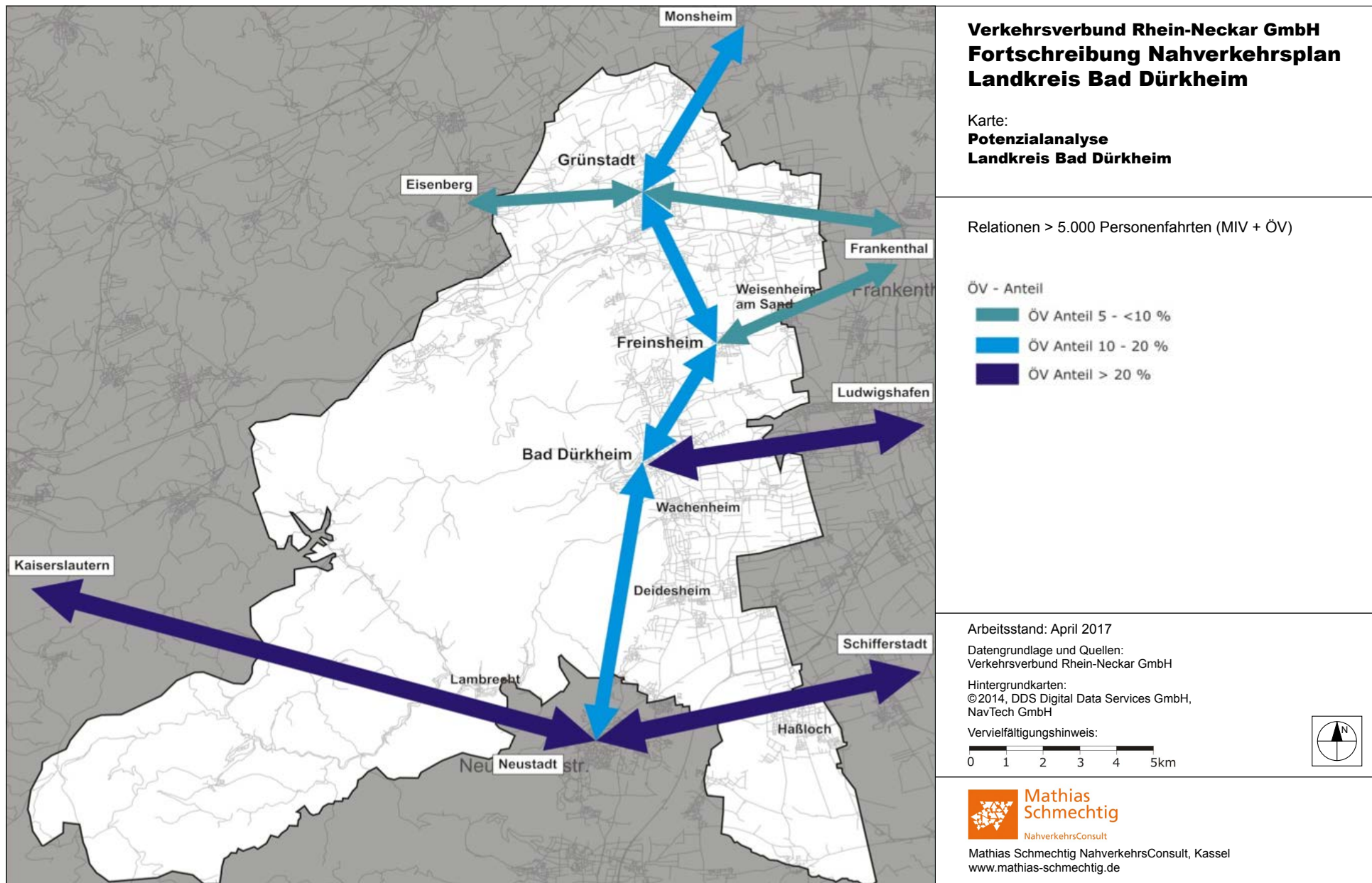


Abbildung 17: Potenzialanalyse im Landkreis Bad Dürkheim



4.6 Achsenkonzept

Die Netzstruktur im Landkreis Bad Dürkheim wird stark vom SPNV-Netz geprägt. Es existieren sowohl eine markante Nord-Süd-Achse mit den Regionalbahnen R45 und R46 sowie zwei West-Ost-Achsen mit den S-Bahnen S1 und S2 sowie der RHB. Neben den Hauptachsen bestehen Nebenachsen, welche eine kleinteiligere Erschließung sichern. Ergänzungsverkehre, welche auf die Grundversorgung in ländlicheren Räumen ausgelegt sind, existieren hauptsächlich um Grünstadt.

Hieraus lässt sich ein ÖPNV-Achsenkonzept entwickeln. Hauptachsen 1. Ordnung umfassen größtenteils die Strecken des SPNV:

- ▶ Kaiserlautern – Neustadt – Haßloch – Schifferstadt – Ludwigshafen (S1, S2)
- ▶ Mannheim – Ludwigshafen – Maxdorf – Fußgönheim – Bad Dürkheim (RHB 4A/9)
- ▶ Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim – Grünstadt
- ▶ Dirmstein – Frankenthal
- ▶ Frankenthal – Freinsheim – Grünstadt

Nebenachsen 2. Ordnung umfassen folgende SPNV – und Bus-Achsen:

- ▶ Grünstadt – Eiswoog (R46)
- ▶ Lambrecht – Frankeneck – Esthal – Elmstein
- ▶ Haßloch – Meckenheim (– Niederkirchen – Ruppertsberg) – Deidesheim
- ▶ Bad Dürkheim – Weisenheim am Berg – Bobenheim – Kleinkarlbach – Grünstadt
- ▶ Hettenleidelheim – Tiefenthal – Neuleiningen – Grünstadt
- ▶ Grünstadt – Obrigheim – Worms
- ▶ Grünstadt – Dirmstein
- ▶ Grünstadt – Monsheim
- ▶ Grünstadt – Hettenleidelheim – Carlsberg – Altleiningen

Die Achse „Region“ umfasst die Bus-Achse:

- ▶ Grünstadt und Leiningerland

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

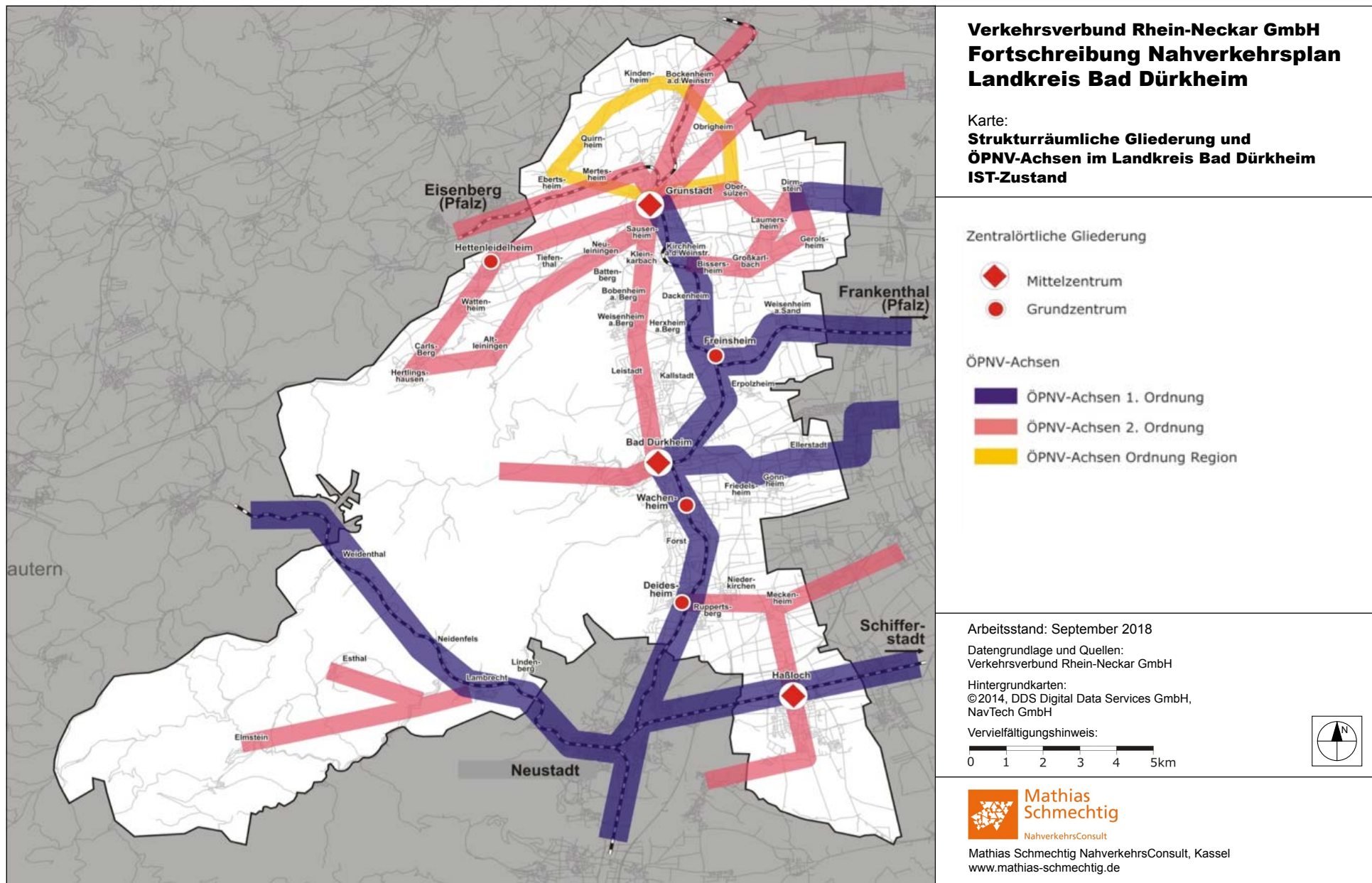


Abbildung 18: Achsenkonzept Landkreis Bad Dürkheim

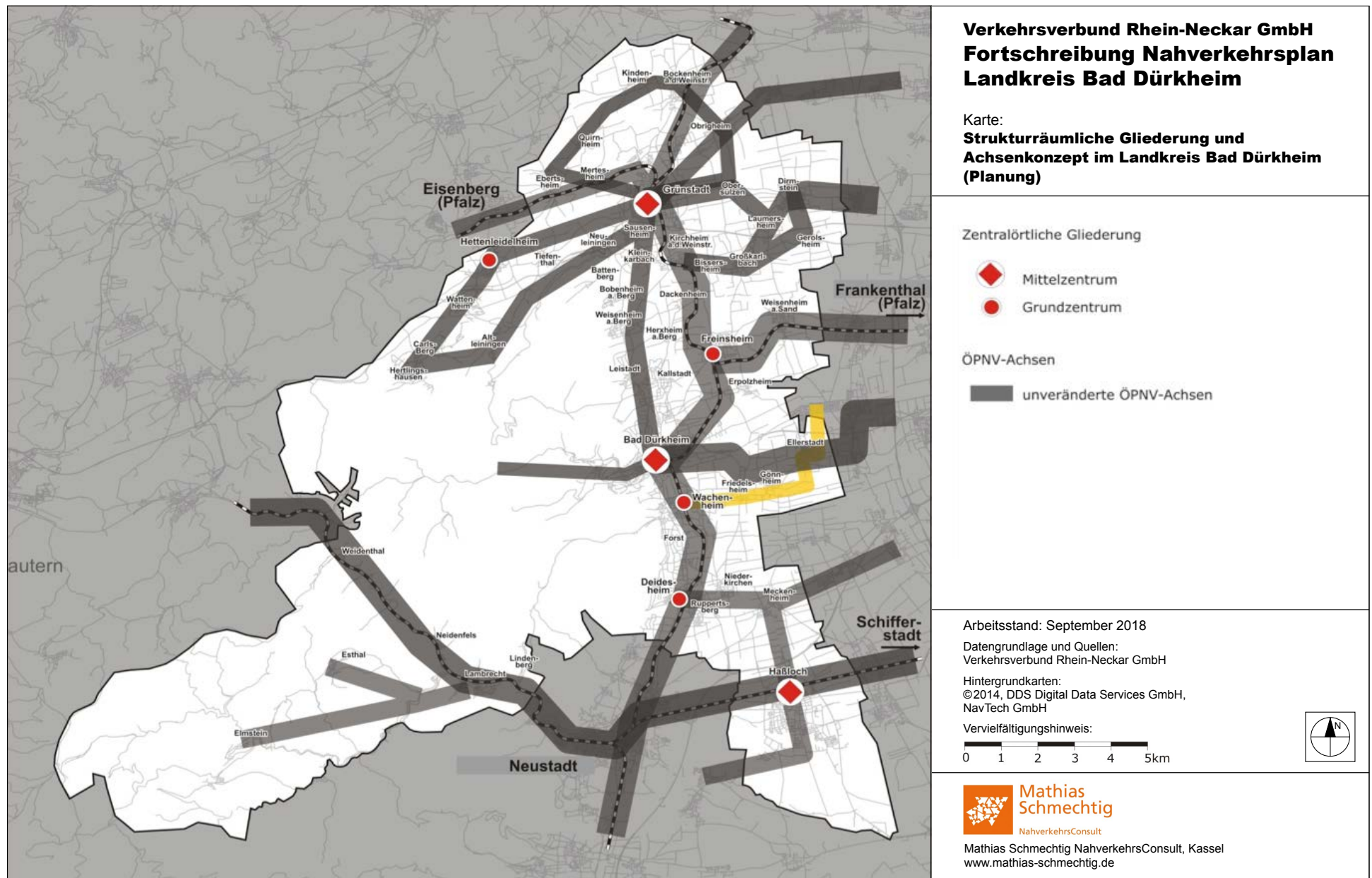


Abbildung 19: Achsenkonzept Landkreis Bad Dürkheim (Zielkonzept/ Handlungsbedarf)



5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der ÖV soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖV. Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) NVG die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten.

Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt in Rheinland-Pfalz bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die zu zwei kommunalen Zweckverbänden zusammengeschlossen sind. Für das Gebiet des VRN ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) zuständig. Da sich das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt.

Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher.

Wesentliche Verbesserungen im SPNV konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Fahrzeugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z. T. mit den Oberzentren der benach-

Name	Streckenführung	Grundtakt			Zielhorizont
		Mo. – Fr.	Samstag	So. und FT.	
R45	Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim – Grünstadt – Monsheim	30/60-Minuten-Takt	30/60-Minuten-Takt	30/60-Minuten-Takt	umgesetzt
R46	Eiswoog – Ramsen – Grünstadt – Frankenthal	60-Minuten-Takt	≈ 30-Minuten-Takt	≈ 30-Minuten-Takt	umgesetzt
S1/S2	Homburg – Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Mosbach/Osterburken	≈ 30-Min.-Takt	≈ 30-Minuten-Takt	≈ 30-Minuten-Takt	umgesetzt
RHB 4A/9	Mannheim – Ludwigshafen – Maxdorf – Bad Dürkheim	20-Minuten-Takt	20/40-Minuten-Takt	20/40-Minuten-Takt	umgesetzt

Tabelle 1: SPNV-Angebot im Landkreis Bad Dürkheim

barten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet. Aufbauend auf dem „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2025/ 2030“ entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert und moderat ausgebaut werden kann.

Bis zu diesem Zeitpunkt sollen:

- ▶ der Großteil der Stationen barrierefrei ausgebaut,
- ▶ noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt, bzw. die umsteigefreien Verbindungen (z. B. Neustadt/ Wörth – Strasbourg) eingerichtet sein
- ▶ sowie im Optimalfall auf den nicht elektrifizierten Strecken in der West- und Südpfalz ab Dezember 2023 Fahrzeuge mit Energiespeicher/ Oberleitung verkehren und damit die heutige Dieseltechnologie ersetzen.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat damals alle Erwartungen bezüglich der Nachfrage übertroffen. Grundlagen dieser positiven Entwicklung waren neben der deutlich höheren Pünktlichkeit das attraktive Wagenmaterial sowie der barrierefreie Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard.

Die auf der West-Ost-Achse verkehrenden Linien S1 und S2 bieten seitdem halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen sowie Mannheim und Heidelberg.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/ 2) wurden zum Dezember 2016 durch die SPNV-Aufgabenträger neu ausgeschrieben.

Der Gewinner der Ausschreibung (DB Regio Südwest) wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignten S-Bahn-Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren die Leistungen in Baden-Württemberg nun ebenfalls halbstündlich. Darüber hinaus wurden auch die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht, um beispielsweise im Zuge des kontrollierten Rückbaus bei gleichzeitigem bzw. anschließendem Neubau der Hochstraße in Ludwigshafen mehr Kapazitäten auf der Schiene bieten zu können.

Ebenfalls Bestandteil des Vergabeloses 1 war die Integration der BASF-Verkehre von Kaiserslautern/ Neustadt, bzw. Wörth/ Gernersheim/ Speyer in die BASF. Die Strecke Ludwigshafen Hbf. – Ludwigshafen BASF wird elektrifiziert, so dass S-Bahnen die heute dort verkehrenden Dieseltriebwagen ersetzen können. Die Betriebsaufnahme erfolgte Ende 2018.

Die Strecken der 2. Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar sollen die bestehenden Linien der 1. Baustufe sinnvoll zu einem Gesamtnetz ergänzen.

Hierzu wurden bereits die Stationen entlang der Strecke Ludwigshafen – Mainz S-Bahngerecht ausgebaut. Im Rahmen des sogenannten Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar Ausschreibung soll diese Strecke ab Ende 2021 mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgt ein Vorlaufbetrieb mit redesignten Fahrzeugen (ab 12/ 2017) die den Fahrzeugen des Loses 1 entsprechen und somit einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Als weitere Streckenverlängerung soll die derzeit stillgelegte Strecke Homburg – Zweibrücken als Verlängerung der S1 in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden. Hierzu sind umfassende Ausbaumaßnahmen an der Strecke notwendig, da diese seit 1991 von der Natur zurückerobert wurde. Die aktuellen Planungen für dieses Projekt gehen von einer Betriebsaufnahme nicht vor 2021 aus.

Seit Juni 2018 verkehrt die R44 zwischen Mannheim und Mainz als S6 und ist damit Bestandteil der S-Bahn Rhein-Neckar.

Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wurde das sogenannte „Dieselnetz Südwest“ in Betrieb genommen. Zum Einsatz kommen seitdem neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an den vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen. In Frankenthal entstand mit dem Haltepunkt Süd zudem eine neue barrierefreie und betrieblich stabile Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste aus Richtung Freinsheim mit Fahrziel Mannheim. Alle Linien des Netzes stellen an allen Wochentagen als Mindeststandard ein verlässliches Angebot im Stundentakt sicher, das auf dem Abschnitt zwischen Neustadt und Grünstadt zum Halbstundentakt verdichtet wird. Absehbar zum Fahrplanwechsel 2021 kann im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofes in Kirchheim auch in der Relation Frankenthal – Grünstadt ein 30-Minuten-Takt eingerichtet werden. Gleichzeitig ist dann vorgesehen, die Linie Monsheim – Grünstadt bis nach Frankenthal durchzubinden, so dass der bisher notwendige Umstieg in Grünstadt entfallen würde.

Rhein-Haardtbahn (RHB)

Seit 2016 fährt die RHB unter einem neuen Verkehrsvertrag. Das bisher bestehende Grundangebot wird seitdem vom SPNV-Aufgabenträger (ZSPNV Süd) mitfinanziert. Damit einhergehend wurde der Fahrplan seit Juni 2016 um eine Expresslinie 9 ergänzt, die unter Auslassung kleinerer Halte einen schnellen Anschluss an den Fernverkehrsknoten in Mannheim sicherstellt. Bis 2020 wird die Strecke grundlegend instandgesetzt, so dass beispielsweise die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise erhöht werden kann. Bereits umgesetzt ist der barrierefreie Ausbau aller Stationen.

5. Angebotskonzeption

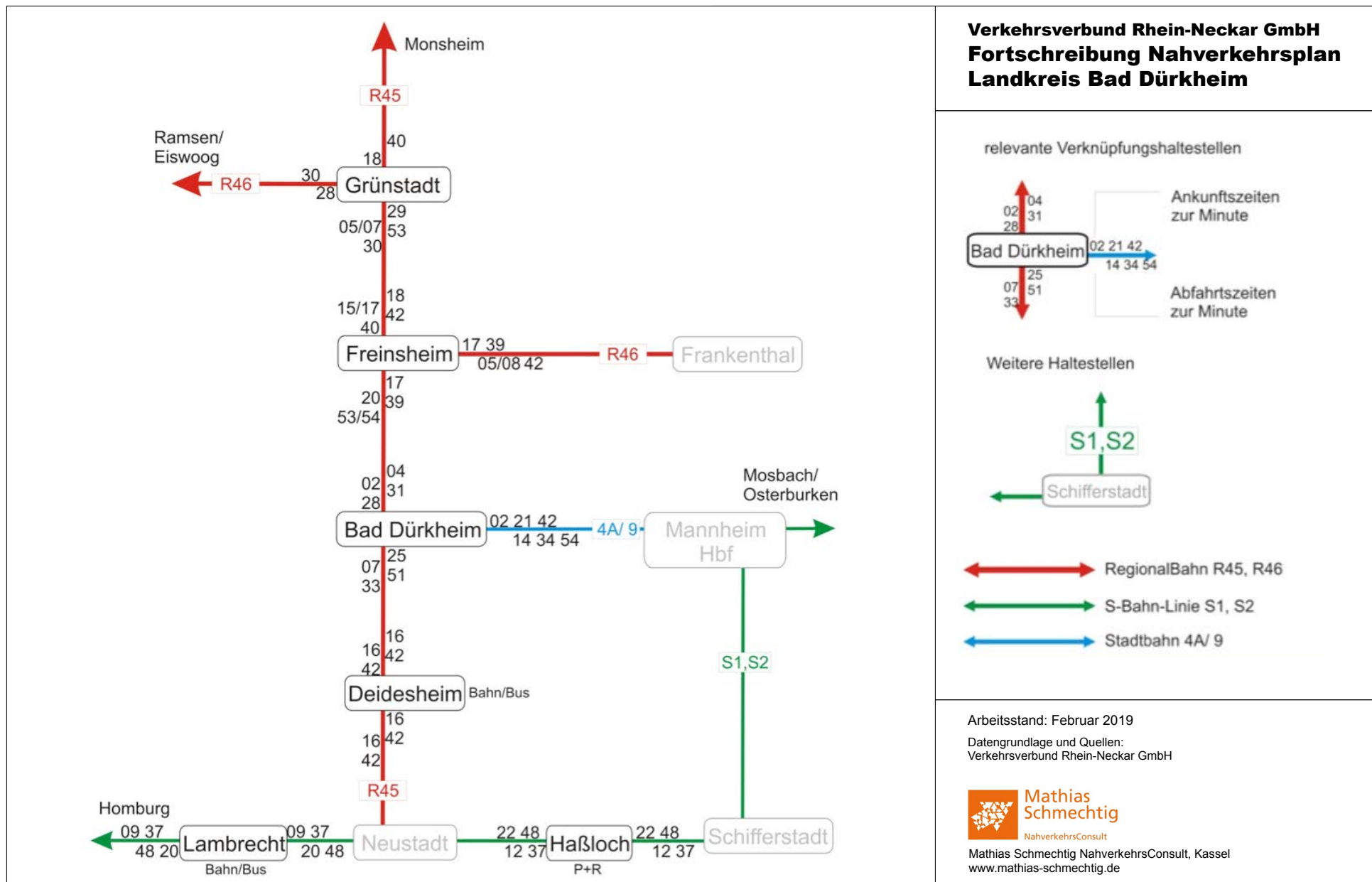


Abbildung 20: Fahrplannetzgrafik SPNV

5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Regionalbusverkehr

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In ihr legt der Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 PBefG fest. Die Festlegung des Grundnetzes orientiert sich an der Potenzialanalyse.

Im **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben PKW-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln („Choice Riders“). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist.

Grundnetz 1. Ordnung:

- ▶ Linie 460+461 (Grünstadt – Frankenthal)

Im **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiges Angebot bereitgestellt werden. Die Mindestbedienung stellt ein durchgängiger Stundentakt dar.

Grundnetz 2. Ordnung:

- ▶ Linie 451 (Grünstadt – Worms)
- ▶ Linie 453 (Bad Dürkheim – Grünstadt)
- ▶ Linie 454 (Grünstadt – Hettenleidelheim – Altleiningen)
- ▶ Linie 457 (Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg)

- ▶ Linie 460, 461 (Grünstadt – Dirmstein – Großkarlbach – Frankenthal)

- ▶ Linie 510 (Neustadt – Haßloch)

- ▶ Linie 512 (Neustadt – Königsbach – Forst)

- ▶ Linie 517 (Neustadt – Lambrecht – Elmstein/ Esthal)

- ▶ Linie 571 (LU – Meckenheim – Haßloch)

- ▶ Linie 574 (Haßloch – Ruppertsberg)

- ▶ Linie 580 (Ruppertsberg – LU)

Das **Grundnetz Region** orientiert sich an den Belangen des Schülerverkehrs. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt.

Grundnetz Region:

- ▶ Linie 455 (Grünstadt – Kindenheim – Eisenberg)

Das **Ergänzungsnetz „Grundversorgung“** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs gewährleisten.

Ergänzungsnetz Grundversorgung:

- ▶ Linie 475 (VG Freinsheim)
- ▶ Linie 476 (LU – Kirchheimbolanden)

- ▶ Linie 483 (Wachenheim – Ellerstadt – Birkenheide/ Bad Dürkheim)¹⁴

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Im Ausbildungsverkehr lassen sich kaum noch zusätzliche Potenziale erschließen.

Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr:

- ▶ Linie 452 (Grünstadt – Weisenheim am Sand – Frankenthal)

- ▶ Linie 458 (Höningen – Carlsberg – Eisenberg)

- ▶ Linie 459 (Kallstadt – Weisenheim am Berg – Altleiningen)

- ▶ Linie 477 (Grünstadt)

- ▶ Linie 482 (Maxdorf – Freinsheim)

- ▶ Linie 573 (Speyer – Haßloch)

Wochenendverkehr:

- ▶ Linie 497 (Bad Dürkheim – Limburggrüne – Bad Dürkheim)

- ▶ Linie 498 (Bad Dürkheim – Bockenheim)

- ▶ Linie 499 (Bad Dürkheim – Hambacher Schloss)

¹⁴ Einrichtung der Linie zum 12.08.2019



Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Das Regionalbusnetz wird weitgehend beibehalten. Es wird durch den Verbandsgemeindebus Wachenheim und die Schnellbuslinie Deidesheim – Mannheimer Norden ergänzt.

451

Die Regionalbuslinie 451 fährt zwischen Grünstadt und Worms über Offstein und Heppenheim. Sie verkehrt im 60-Minuten-Takt und ist in Grünstadt und Worms mit dem SPNV verknüpft.

452

Die Regionalbuslinie 452 ist auf den Schulverkehr ausgerichtet und weist keinen einheitlichen Linienweg auf.

453

Die Regionalbuslinie 453 verbindet die Mittelzentren Bad Dürkheim und Grünstadt. Die Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit. Sie bietet in Grünstadt Verknüpfungen an die R45 und R46 sowie in Bad Dürkheim an die R45 und 4A/ 9. Die Linie ist im IST-Achsenkonzept als ÖPNV-Achse 2. Ordnung kategorisiert.

454

Die Regionalbuslinie 454 bindet die Verbandsgemeinde Leiningerland an das Mittelzentrum Grünstadt an. Sie verkehrt stündlich auf dem Abschnitt Grünstadt – Sausenheim – Neuleiningen – Altleiningen und zweistündlich nordwestlich der Verbandsgemeinde. Eine Verknüpfung erfolgt in Grünstadt an die R46. Die Linie ist im IST-Achsenkonzept als ÖPNV-Achse zwischen Grünstadt und Altleiningen als „Grundnetz 2. Ordnung“ eingeordnet.

455

Die Regionalbuslinie 455 erschließt den nördlichen Bereich der Verbandsgemeinde Leiningerland. Sie verkehrt im 120-Minuten-Takt von Grünstadt über Bockenheim – Kindenheim bis nach Eisenberg. Anschluss hat sie in Grünstadt an die R46 nach Frankenthal.

457

Die Regionalbuslinie 457 verkehrt auf der Strecke Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Ramsen – Enkenbach (Verknüpfung mit R65 nach Kaiserslautern). Die Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt mit Bedienungslücken zwischen Eisenberg und Enkenbach am Vormittag.

458

Die Linie 458 ist eine reine Schulverkehrslinie, welche auf die Erschließung der Verbandsgemeinde Leiningerland an das Schulzentrum Eisenberg ausgerichtet ist. Sie verkehrt hauptsächlich zu den Schulanfangs- und -endzeiten.

459

Die Linie 459 ist eine reine Schulverkehrslinie, welche in der Verbandsgemeinde Leiningerland verkehrt und die Grundschule Kallstadt sowie die „Realschule plus“ Weisenheim am Berg bedient.

460/461

Die Linien 460/461 binden Grünstadt an die kreisfreie Stadt Frankenthal an. Zusätzlich wird der Abschnitt Frankenthal – Oppau – Ludwigshafen BASF mit Einzelfahrten am Tag bedient. Zwischen Frankenthal und Dirmstein besteht ein durchgängiger 30-Minuten-Takt. Die Linien sind im IST-Achsenkonzept eine ÖPNV-Achse 1. Ordnung.

475

Die Bürger-Bus-Linie 475 fährt in der Verbandsgemeinde Freinsheim. Es finden am Verkehrstag „Montag – Freitag“ jeweils zwei Fahrten statt.

476

Die Schnellbuslinie 476 fährt derzeit zwischen Ludwigshafen und Kirchheimbolanden. Sie ist auf die Arbeitszeiten der BASF ausgerichtet und weist keinen einheitlichen Linienweg auf. Sie verkehrt morgens zwischen 05 – 06 Uhr sowie nachmittags zwischen 14 – 18 Uhr.

477

Die Linie 477 ist eine reine Schulverkehrslinie, die lediglich innerhalb des Stadtgebietes Grünstadt verkehrt und auf die Dekan-Ernst-Grundschule ausgerichtet ist.

482

Die Linie 482 ist eine reine Schulverkehrslinie. Sie dient der Erschließung der Verbandsgemeinde Freinsheim mit Anbindung an das Schulzentrum Maxdorf. Die Linie verkehrt hauptsächlich zu den Schulanfangs- und -endzeiten.

483

Die Linie 483 wird zum 12.08.2019 in Betrieb genommen und verkehrt zwischen Wachenheim und Ellerstadt, teilweise bis nach Bad Dürkheim. Die Linie wird im 60-Minuten-Takt bedient, mit Anschluss an die Linie 4A/ 9 in/ aus Richtung Ludwigshafen sowie an die R45 in/ aus Richtung Neustadt.

497-499

Die Linie 497 als „Bad Dürkheim Tours“, die Linie 498 als „Burgunder Tours“ und die Linie 499 als „Riesling Tours“ verkehren nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (in der Saison Mai bis Oktober). Sie führen rund um und durch Bad Dürkheim entlang der ältesten Wein-Touristik-Route. Als Cabrio-Doppeldeckerbusse dienen diese Linien rein dem Freizeit- und Tourismusverkehr.

510

Die Regionalbuslinie 510 verbindet die zwei Mittelzentren Neustadt und Haßloch. Sie verkehrt im 60-Minuten-Takt und ist in Haßloch mit dem SPNV verknüpft.

512

Die Linie 512 bindet die Verbandsgemeinde Deidesheim an Neustadt an. Zwischen Neustadt bis Königsbach wird ein 30-Minuten-Takt erreicht, ab Königsbach bis Forst wird das Angebot auf einen 60-Minuten-Takt reduziert. Zusätzlich wird der Abschnitt Forst – Wachenheim mit einer Einzelfahrt am Tag bedient. Die Linie ist in Neustadt mit der S1 und in Deidesheim mit der R45 verknüpft.

517

Die Linie 517 dient der Erschließung der Verbandsgemeinde Lambrecht. Sie verkehrt im 60-Minuten-Takt mit teilweiser Verdichtung und ist mit der S1 in Lambrecht verknüpft. Die Linie ist im IST-Achsenkonzept eine ÖPNV-Achse der 2. Ordnung.

518

Die Linie 518 ist eine reine Freizeitlinie und dient der Anbindung des Holiday Parks. Sie verkehrt lediglich zwischen Haßloch Bahnhof und Freizeitpark ohne weitere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Es finden nur an ausgewählten Sommer- und Herbsttagen stündliche Fahrten (teilweise mit Bedienungslücken) statt.

571

Die Regionalbuslinie 571 fährt derzeit zwischen Ludwigshafen und Haßloch über Meckenheim. Sie wird im 60-Minuten-Takt bedient. In Haßloch bestehen Anschlüsse an den SPNV und in Meckenheim Anschluss an die 580 im Richtungsverkehr.

573

Die Linie 573 ist eine reine Schulverkehrslinie, die zwischen Speyer und Haßloch verkehrt und auf die weiterführenden Schulen in Haßloch im Kreis Bad Dürkheim ausgerichtet ist.

574

Die Regionalbuslinie 574 bindet das Mittelzentrum Haßloch an die Verbandsgemeinde Deidesheim an und verkehrt im 60-Minuten-Takt.

580

Die Regionalbuslinie 580 bindet die Verbandsgemeinde Deidesheim an Ludwigshafen an. Sie fährt im 60-Minuten-Takt und ist vor allem an den Morgen- und Nachmittagsstunden auf die Arbeitszeiten der BASF ausgerichtet. Eine Verknüpfung erfolgt in Meckenheim auf die Linie 571.

Stadtbusverkehr

Im Landkreis Bad Dürkheim verkehren in den Städten Grünstadt und Bad Dürkheim Stadtverkehre. Sie dienen der Feinerschließung der Städte und ihrer Ortsteile und stellen die Verbindung zum Stadtzentrum und zu den Verknüpfungspunkten sicher.

Der Stadtbus in Grünstadt besteht aus den Linien 471 – 474. Die Linien verkehren mit Klein- und Midibussen von montags bis samstags im 60-Minuten-Takt (Linien 471 und 474) bzw. im 120-Minuten-Takt (Linie 472 und 473). Sonntags wird kein Angebot bereit gestellt¹⁵.

Der Stadtverkehr in Bad Dürkheim wird von den Stadtwerken Bad Dürkheim betrieben. Er besteht aus den Linien 485 – 488 und wird von den Ruftaxilinen 4971 – 4973 ergänzt. Die Linie 485 verkehrt im 60-Minuten-Takt zwischen Bad Dürkheim und den Ortsteilen Grethen, Hausen und Hardenburg. Die Linie 486 mit einem Bedienungsangebot im 60-Minuten-Takt und die Linie 487 sind reine Stadtbuslinien, welche innerhalb der Kernstadt verkehren. Die Linie 488 bindet den Ortsteil Leistadt an die Kernstadt mit Einzelfahrten an¹⁶. Die Ruftaxi-Verkehre verkehren nachts von 21 – 03 Uhr mit Einzelfahrten.

¹⁵ Verkehrsbetriebe Leiniger Land – Eistal-Bus GmbH, 2011

¹⁶ Verkehrsverbund Rhein-Neckar; Stadtverkehr Bad Dürkheim, 2015 http://www.sw-duerkheim.de/images/bad_duerkheim/swd_themenpunkte/nahverkehr/fahrplan_14062015.pdf [Zugriff 28.09.2016]



Daseinsvorsorge

Aufgrund der geringen Nutzungsdichte und damit verbundenen geringen Verkehrserzeugung ist im Landkreis Bad Dürkheim unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Vorhaltung eines Bedienungsangebotes in dichter Taktfolge nicht flächendeckend möglich.

Um ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKW gewährleisten zu können, ist zumindest ein Grundangebot vorzusehen, welches die Erreichbarkeit der Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, absichert.

Neben dem herkömmlichen Linienverkehr gewinnen vor allem flexible Bedienungsangebote wie Ruftaxis zunehmend an Bedeutung. Diese Bedarfsverkehre können auch als Richtungsbandbetriebe bzw. als Flächenbetrieb eingesetzt werden.

Ruftaxis ergänzen das Fahrplanangebot in ländlich geprägten Bereichen, in denen vor allem am Abend und/ oder Wochenende aufgrund der geringen Nachfrage aus wirtschaftlichen Gründen nur ein geringes bis kein Angebot bereitgestellt werden kann.

Ruftaxiangebote befinden sich im Landkreis Bad Dürkheim auf den folgenden Linien¹⁷:

Tagesverkehr

- ▶ Verbandsgemeinde Freinsheim: Ruftaxilinie 4974
- ▶ Haßloch: Ruftaxilinie 5916
- ▶ Wachenheim: Ruftaxilinen 4988,
- ▶ Hochdorf-Assenheim – Gönheim: Ruftaxilinie 5955

Spät- / und Wochenendverkehr

- ▶ Verbandsgemeinde Leiningerland: Ruftaxilinie 4965
- ▶ Bad Dürkheim: Ruftaxilinen 4971, 4972, 4973
- ▶ Neustadt – Verbandsgemeinde Deidesheim/ Wachenheim – Bad Dürkheim: Ruftaxilinie 4987
- ▶ Verbandsgemeinde Lambrecht: Ruftaxilinie 5911
- ▶ Meckenheim – Haßloch: Ruftaxilinie 5917

Trotz grundsätzlicher Erfüllung der Mindestbedienungsstandards bestehen Defizite in bestimmten Wegerelationen:

- ▶ Dackenheim (VG Freinsheim):
 - ▶ Mo. – Fr.: unzureichende Bedienung (3 Fahrtenpaare) nach Freinsheim, Grünstadt
 - ▶ Sa., So/ Ft.: kein Bedienungsangebot nach Freinsheim, Grünstadt

- ▶ Battenberg (Pfalz) (VG Leiningerland):
 - ▶ Mo. – Fr.: geringes Bedienungsangebot (6/8 Fahrtenpaare) nach Grünstadt mit Umstieg in Kleinkarlsbach
 - ▶ Sa., So/ Ft.: kein Bedienungsangebot nach Grünstadt

Kindenheim und Quirnheim besitzen Samstag und Sonntag keine Verbindung nach Grünstadt (Hintergrund: angepasste Bedienung aufgrund fehlender Nachfrage).

5.3 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. 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.“

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch ausschließlich für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.

¹⁷ Landkreis Bad Dürkheim https://www.kreis-bad-duerkheim.de/kv_bad-duerkheim/B%C3%BCrgerservice/Dienstleistungen%20A-Z/?bsinst=0&bstype=l_get&bsparam=75822 [Zugriff 01.03.2016]

¹⁸ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behinderten-gerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter.

Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, somit auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte und blinde Menschen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen oder Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung. Für diese ist der ÖPNV zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung auffindbar, zugänglich und nutzbar zu machen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar gegensätzlich, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegeketten durchgängig barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist. Hierbei ist das Zusammen-

Mobilitätseingeschränkte Menschen				
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne		
reisebedingt	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck	
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen	
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern	
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen	
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden	
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter	
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen	
Sprachbehinderte Menschen	Lernbehinderte Menschen		Ortsunkundige Menschen	
			Menschen mit temporären Einschränkungen	
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien	
			Sprachunkundige Menschen	
Psychisch behinderte Menschen		altersbedingt	Ältere Menschen	
			Kleinkinder	

Tabelle 2: Formen der Mobilitätseinschränkung

spiel von baulicher Infrastruktur, ÖPNV-Fahrzeugen, Informations- und Kommunikationsgestaltung sowie Betrieb und Dienstleistung unabdingbar¹⁹.

Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Der VRN hat deshalb als Unterstützung zur Umsetzung der Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet²⁰. Dort sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss 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 Gestaltung barrierefreier Haltestellen wird durch die bauliche Umgebung, betrieblichen Erfordernissen sowie der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt²¹.

Im Landkreis Bad Dürkheim werden größtenteils Niederflerfahrzeuge eingesetzt, sodass die Barrierefreiheit fahrzeugseitig aufgrund von Kneeling und Klapprampen gewährleistet wird. Mit Kneeling kann ein Absenken des Fahrzeuges um 7 – 9 cm erreicht werden, sodass mit Ergänzung eines ent-

¹⁹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 3

²⁰ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016

²¹ ebenda, Seite 8

²² Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 9

5. Angebotskonzeption

sprechenden Hochbordes zwischen 18 und 24 cm ein nahezu stufenfreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann. Ergänzend zum Kneeling kommen manuell bedienbare Klapprampen zum Einsatz, wodurch vor allem Rollstuhlfahrern ein barrierefreier Zustieg ermöglicht wird²³. Lediglich auf Regionalbuslinien mit reinem Schülerverkehr ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen eingeschränkt vorhanden.

Bewertung der Ist-Situation

Fokussiert wird bei der Bewertung der Haltestellenausstattung auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle, insbesondere mit den Kriterien Erreichbarkeit/ Zugänglichkeit der Haltestelle, Ausgestaltung und Höhe des Hochbordes sowie Ausstattung der Haltestelle mit taktilen Leitsystemen (Bodenindikatoren).

Herauszustellen ist, dass im Landkreis Bad Dürkheim ein unzureichender barrierefreier Ausbau der Haltestellen vorzufinden ist. Von insgesamt 554 Richtungshaltestellen sind lediglich die zwei Haltestellen Haßloch „Badepark“ und Asselheim „Im Battenbühl“ (insgesamt 2 Richtungshaltestellen) barrierefrei unter dem Gesichtspunkt der oben aufgeführten Kriterien ausgebaut. Barrierefrei umgebaut wurden zwischenzeitlich die Haltestellen am Bf Wachenheim (siehe Abbildung 25) sowie Quirnheim-Boßweilerhof.

Zielsetzung für einen barrierefreien Zustieg von Haltestellen ins Fahrzeug ist, den Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestellenkante so gering wie möglich zu halten.

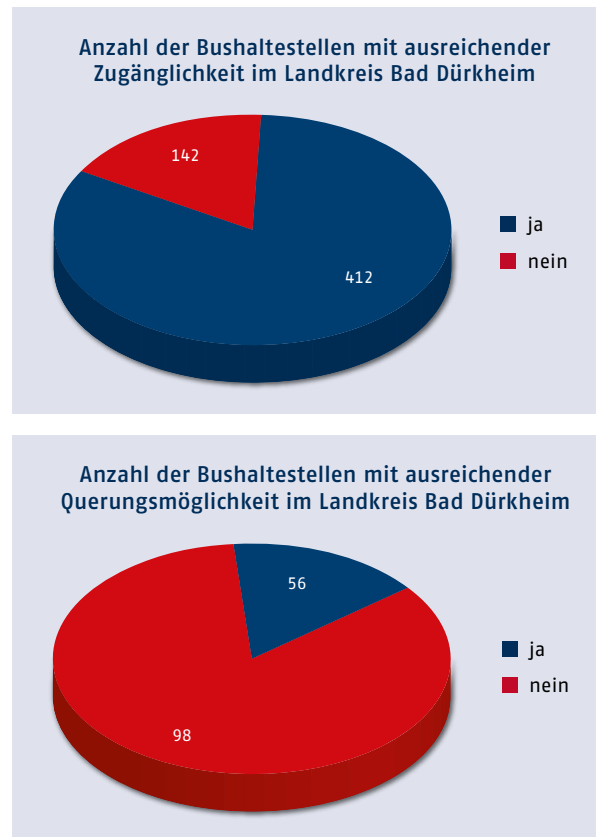


Abbildung 21: Barrierefreie Zugangsmöglichkeit an Bushaltestellen im Landkreis Bad Dürkheim (Betrachtung Richtungshaltestellen)

Der stufenfreie Ein- und Ausstieg ist weiterhin von diversen Faktoren abhängig:

Fahrzeugtyp: je nach Fahrzeugtyp (Standardlinienbus, Midi-bus, Sprinter etc.) ist sowohl die Fahrzeuglänge als auch die Fahrzeughöhe ausschlaggebend für die Höhe des Bordes. So ist bei Kleinbussen aufgrund ihrer meist nach außen schwenkenden Türen eine Bordsteinhöhe von maximal 18 cm möglich.

Haltestellenform und Umfeld: Bordsteinhöhen größer 18 cm verursachen beim Überstreichen des Bordes Schäden am Fahrzeug. Der VRN empfiehlt deshalb eine Bordsteinhöhe von 18 cm in seinem Leitfaden als Standard. Allerdings sind Bordhöhen von mindestens 21 cm die Voraussetzung, damit Rollstuhlfahrer ohne Rampeneinsatz ein- und ausfahren können. Bordsteinhöhen von 21 cm empfehlen sich in Verbindung mit der Ausbildung als Buskaps vorrangig bei stark frequentierten Haltestellen oder Haltestellen, welche regelmäßig von Rollstuhlfahrern genutzt werden²³.

Größe der Aufstellfläche: Die Fahrgastaufenthaltsfläche, auch Aufstellfläche genannt, darf die Rangierfläche von 1,5 x 1,5 m nicht unterschreiten, damit sie für alle Fahrgäste uneingeschränkt nutzbar ist. Eine Aufstellfläche unter 1,5 m ist nicht rollstuhlgeeignet, zwischen 1,5 – 2,5 m ist eine Bordsteinhöhe von 21 oder 24 cm erforderlich, um einen stufenlosen Zugang ohne Rampeneinsatz gewährleisten zu können. Bei einer Fläche ab 2,5 m sind auch Bordsteinhöhen ab 18 cm zulässig, da auch unter Verwendung einer Klapprampe noch genügend Rangierfläche für den Rollstuhlfahrer besteht²⁴.

²³ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 17

²⁴ Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, 2016, Seite 18

²⁵ Haltestellenkataster, Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2015

Aufstellflächen unter 1,5 m sind im Landkreis vor allem in Bad Dürkheim, Altleinigen, Freinsheim, Grünstadt, Weisenheim (Sand) und Weisenheim (Berg) vorzufinden²⁵.

Im Landkreis Bad Dürkheim verfügten im Herbst 2015 lediglich die Haltestellen „Badepark“ in Haßloch, Grünstadt „Friedrich-Ebert-Straße (Bf.)“, Asselheim „Im Battenbühl“, Grünstadt „Bahnhof“ und Carlsberg „Sonnenberg“ eine Bordsteinhöhe von mind. 18 cm. Besonders negativ fällt hierbei die Kreisstadt Bad Dürkheim auf, wo keine entsprechende Bordsteinhöhe vorzufinden ist (maximale Bordsteinhöhe von 15 cm an der Haltestelle „Altenheim“).

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) als visuelle und akustische Unterstützung der herkömmlichen Fahrgastinformationen sind im Status Quo im gesamten Landkreis lediglich integriert an Fahrkartenautomaten der rnv vorhanden.

Eine ausreichende Zugänglichkeit der Haltestellen durch abgesenkte Bordsteine oder Rampen ist bei knapp 75 % der Haltestellen gewährleistet, Überquerungsmöglichkeiten an Haltestellen wie Fußgängerampeln oder Fußgängerüberwege sind hingegen bei 90 % der Haltestellen nicht vorhanden. Besonders negativ fallen hierbei zentrumsnahe Haltestellen in Ortschaften größer 3.000 Einwohner sowie Haltestellen in Schul- und Bahnhofsnähe auf. Eine gute Zugänglichkeit besitzen hauptsächlich die Haltestellen in den drei verbandfreien Städten Bad Dürkheim, Grünstadt und Haßloch.

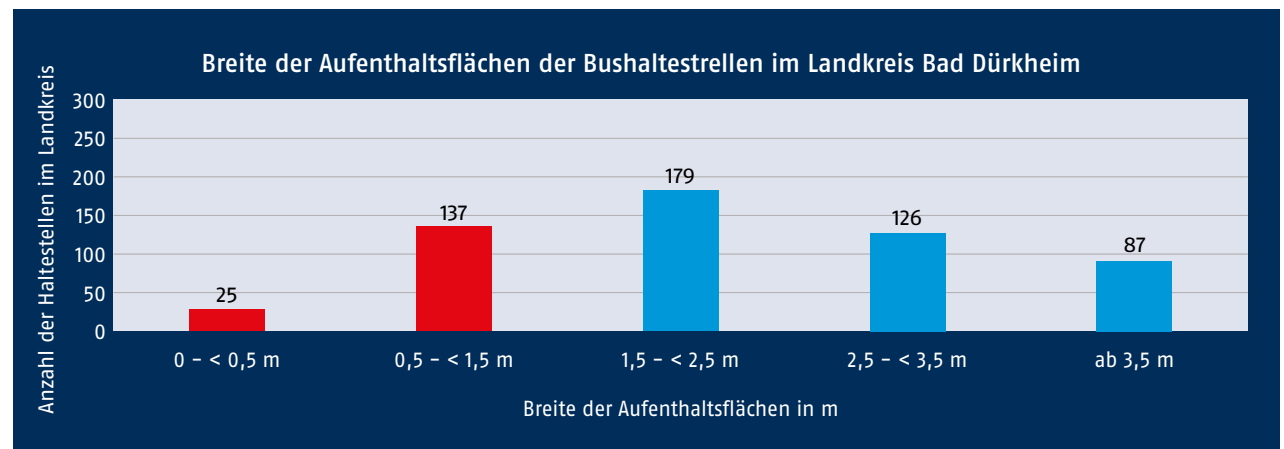
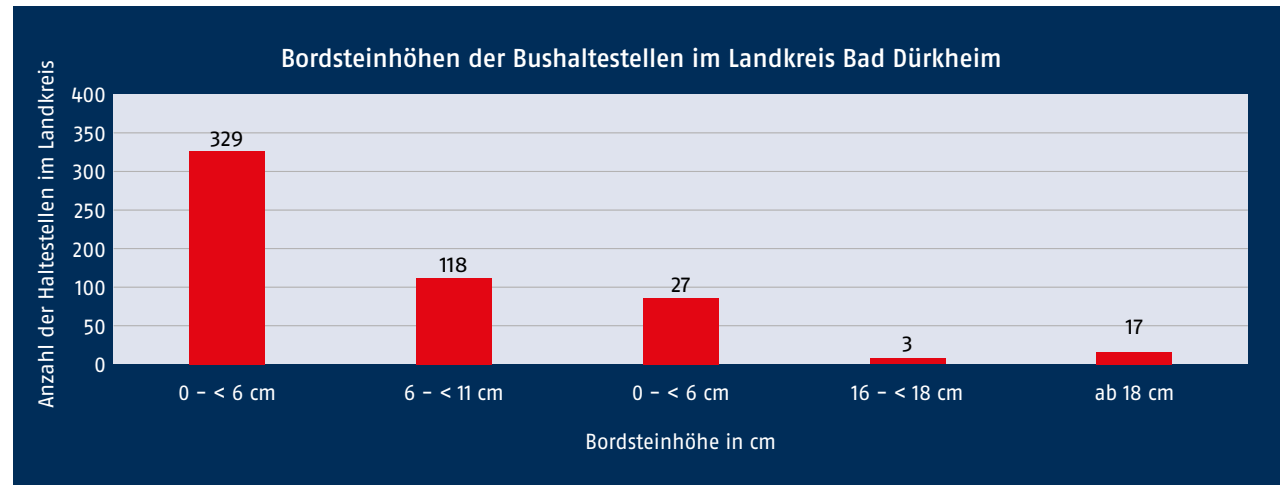


Abbildung 22: Breite der Aufenthaltsflächen und Bordsteinhöhe der Haltestellen im Landkreis Bad Dürkheim (Betrachtung Richtungshaltestellen)

5. Angebotskonzeption

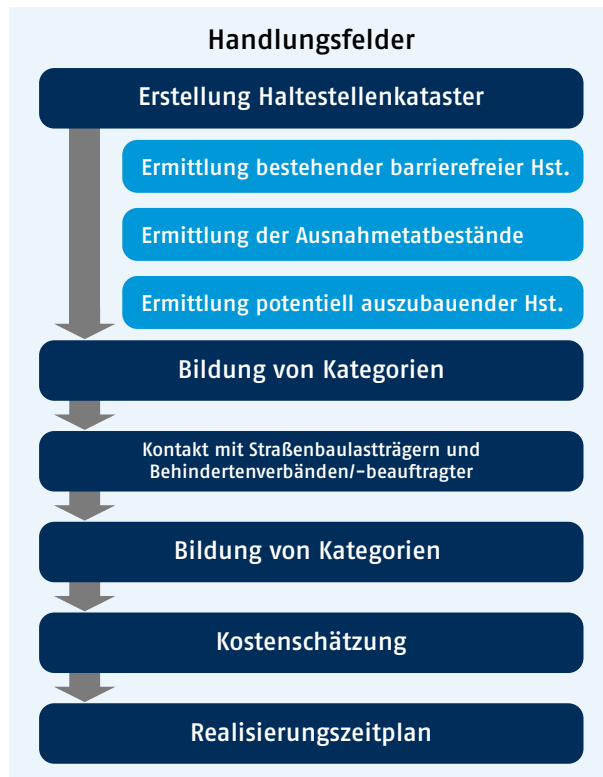


Abbildung 23: Prozess zur Schaffung barrierefreier Haltestellen

Kategorisierung der Haltestellen (Bewertung des Handlungsbedarfes)

Für den erforderlichen barrierefreien Ausbau der Haltestellen hat der VRN eine verbundweite einheitliche Systematik zur Kategorisierung von Haltestellen erstellt.

Auf Basis der im Herbst 2015 in Bad Dürkheim im Rahmen der NVP-Bearbeitung durchgeführten Bestandsaufnahme der Haltestellenausstattung erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen unter Ansatz der VRN-Parameter:

- ▶ Nachfrage (Ein- und Aussteiger),
- ▶ Lage der Haltestelle im Ort,
- ▶ Netzhierarchie,
- ▶ Umsteigemöglichkeiten und
- ▶ relevante Einrichtungen.

Nach Bewertung der Haltestellen unter den gegebenen Parametern lassen sich die Haltestellen in vier Kategorien einstufen:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau

Die haltestellenweise Kategorisierung ist im Anhang unter Nr. 6.2 zu finden (Hinweis: ohne Ruftaxi-Haltestellen).



Abbildung 24: Der Busbahnhof in Bad Dürkheim zeigt wesentliche Mängel im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit.



Abbildung 25 Beispiel für Halstellenausbau nach VRN-Kriterien (Wachenheim, Bahnhof)²⁶

Priorisierung des Haltestellenausbaus

Auf Grundlage dieser Haltestellenkategorisierung im Hinblick auf den Handlungsbedarf erfolgt im Nahverkehrsplan die Haltestellenpriorisierung, welche den zeitlichen Rahmen für den angestrebten barrierefreien Ausbau festlegt. Ziel ist die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle für alle im Regelverkehr bedienten Ortsteile.

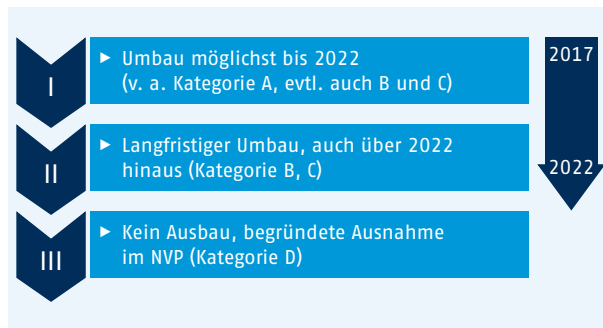


Abbildung 26: Haltestellenpriorisierung

Haltestellenkataster

Das aufgebaute Haltestellenkataster ist vom Aufgabenträger dauerhaft zu pflegen und zu aktualisieren. Es kann auch als Controllinginstrument hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus genutzt werden.

Haltestellenkategorisierung für Notwendigkeit barrierefreien Haltestellenausbaus

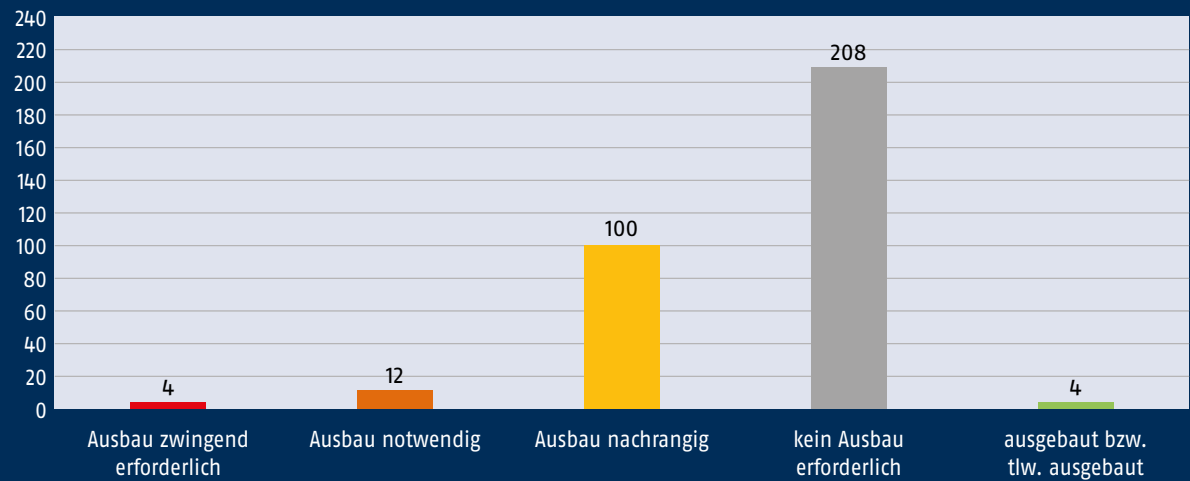


Abbildung 27: Notwendigkeit barrierefreien Haltestellenausbaus nach Haltestellenkategorisierung (Betrachtung Haltestelle²⁷)

²⁷ entspricht allen Richtungs- und Einzelhaltestellen eines Haltestellenamens.

5. Angebotskonzeption

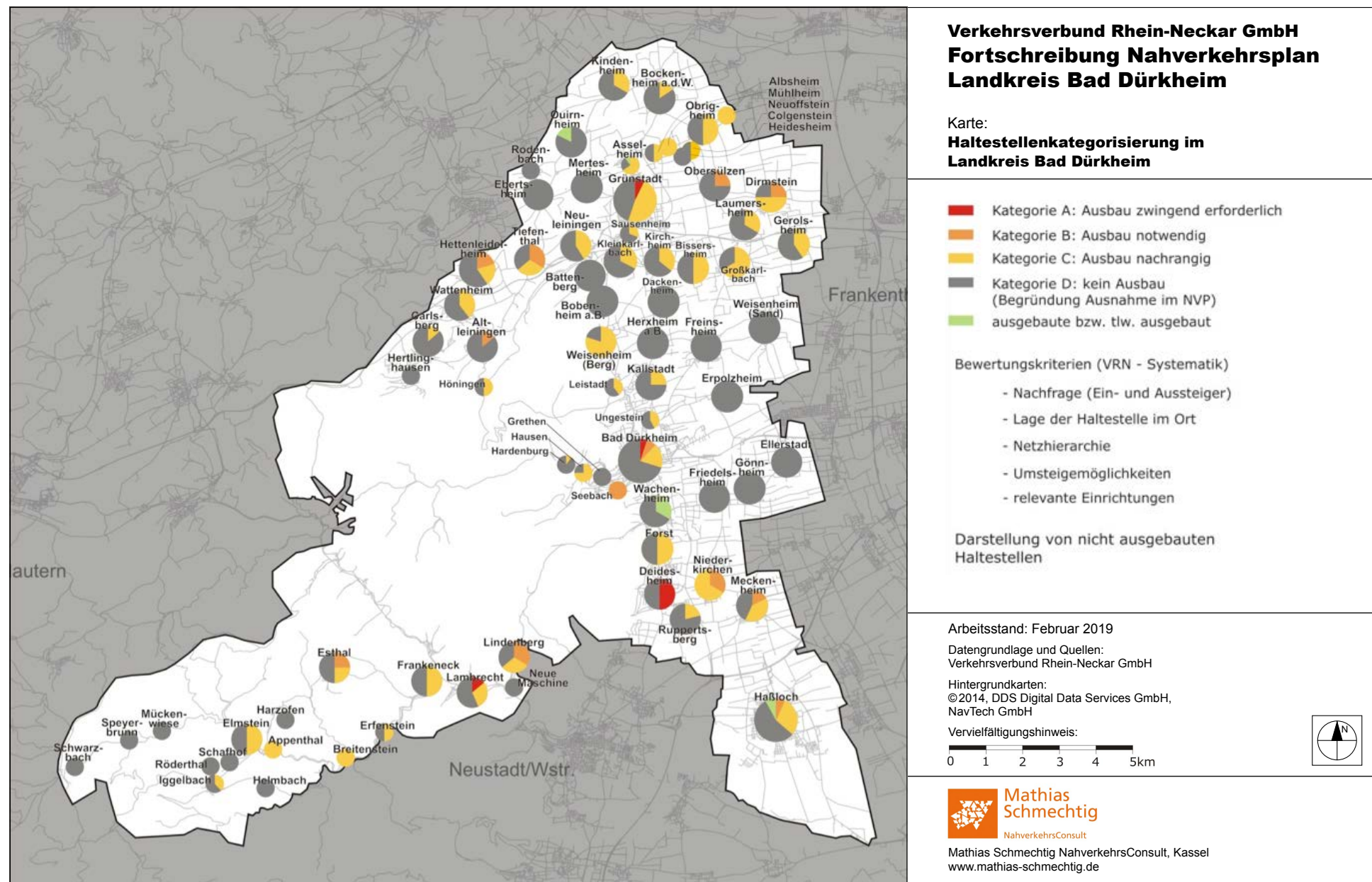


Abbildung 28: Haltestellenkategorisierung nach Gemeinden und Städten

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-Gebiet 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 der Oberzentren von MIV-Verkehr zu entlasten und CO₂-Emissionen und 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 Fußwege-

netz 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

- ▶ Bad Dürkheim Bf.
- ▶ Grünstadt Bf.
- ▶ Haßloch Bf.
- ▶ Freinsheim Bf.
- ▶ Lambrecht Bf.
- ▶ Deidesheim

Park+Ride/ Bike+Ride im Landkreis Bad Dürkheim

Der Neu- und Ausbau solcher Anlagen erfordert hohe Investitionen, sodass im Vorfeld eine Ermittlung des Bedarfs- und Kapazitätsanspruches vorzunehmen ist. Grundsätzlich orientiert sich die Dimensionierung von P+R- und B+R-Anlagen

am bestehenden Bedarf, wobei auch zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Ggf. sind Zwischenlösungen zur Abdeckung eines temporären Bedarfs im Kontext mit dem Projekt „Ludwigshafen City West“ erforderlich.

Der VRN hat in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R- und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt. Dieser gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen. Auf dieser Grundlage wurde im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung im Oktober 2015 das aktuelle P+R- und B+R-Angebot sowie dessen Nachfrage an den Verknüpfungspunkten ermittelt. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 3 dargestellt.

Park+Ride

Die im Oktober vorgenommene Erfassung im Landkreis zeigt, dass an mehreren Verknüpfungspunkten keine, als solche ausgewiesenen bzw. bewirtschafteten, P+R-Anlagen vorhanden sind:

- ▶ Bad Dürkheim-Trift
- ▶ Deidesheim
- ▶ Grünstadt Nord
- ▶ Kirchheim a. d. Weinstraße
- ▶ Wachenheim a. d. Weinstraße

An mehreren Verknüpfungspunkten sind im Nahbereich Parkplätze vorhanden, die für P+R-Nutzer grundsätzlich nutzbar sind (z. B. Bad Dürkheim-Trift, Grünstadt-Nord und Wachenheim).

5. Angebotskonzeption

In Haßloch, Lambrecht und Neidenfels beträgt die Auslastung 100 %. Hier besteht, bis auf Haßloch²⁸, ein Handlungsbedarf zur Erweiterung der Kapazitäten.²⁹ Bei den meisten anderen Anlagen liegt der Auslastungsgrad zwischen 50 und 80 %.

Die P+R-Stellplätze in den Orten Bockenheim a. d. Weinstraße, Grünstadt und Asselheim sind nur gering belegt.

In den Orten Lambrecht und Neidenfels ist über einen Ausbau der P+R-Stellplätze nachzudenken, da hier eine hundertprozentige Auslastung festzustellen ist. Bei allen P+R-Anlagen ist der Zuweg zum Bahnsteig barrierefrei gestaltet. Die Stellplätze sind bei allen Anlagen befestigt, der Zustand sowie die Sauberkeit sind als ausreichend einzustufen, lediglich in Asselheim ist keine Beleuchtung der Anlage vorzufinden, was das Sicherheitsempfinden erheblich beeinträchtigen kann.

Für die RHB-Strecke sind im Landkreisgebiet weitere Park-and-Ride-Kapazitäten in Bad Dürkheim-Ost, Gönheim und Ellerstadt-Ost vorgesehen.

Bike+Ride

Die Belegung der B+R-Anlagen ist generell unterdurchschnittlich. Rund die Hälfte der B+R-Anlagen im Landkreis zeigt eine Kapazitätsauslastung von unter 35 %. Lediglich in Deidesheim, Erpolzheim, Haßloch, Freinsheim, Wachenheim a. d. Weinstraße und Weidenthal ist eine nennenswerte Nutzung vorhanden.

P+R-Anlagen	B+R-Anlagen
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleiß (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Überdachung sowie rahmenabschließbare Fahrradständer als Standard
markierte Stellplätze	gute Einsehbarkeit der Anlagen
übersichtliche Verkehrsführung der Anlagen	möglichst direkte Länge an den Bahnsteigen
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	Fahrradboxen/Sammel-schließanlagen (zwingend erforderlich) bei mehr als 50 Stellplätzen
	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben/Kindersitz etc.)

Abbildung 29: Anforderungen P+R-/ B+R-Anlagen

Vor allem in Erpolzheim wird die Kapazitätsgrenze deutlich überschritten, sodass erhöhtes „Wildparken“ (85 % Wildparker) vorzufinden ist. Hier ist der Ausbau der B+R-Anlage notwendig. Die Stellplätze sind bei allen Anlagen mit Vorderradhalter ausgestattet, teilweise mit rahmenabschließbaren Fahrradständern.

Fahrradboxen sind in

- Bockenheim a. d. Weinstraße
 - Ebertsheim
 - Freinsheim
 - Haßloch
 - Weidenthal
 - Lambrecht
- vorzufinden.

Weiterhin ist eine Einrichtung von 32 Fahrradboxen in Wachenheim erfolgt.

Fahrradboxen schützen die Fahrräder vor Witterungseinflüssen und bieten höheren Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl, sind jedoch generell mit einem erhöhten Kosten- und Wartungsaufwand verbunden. Zustand und Sauberkeit sind bei allen B+R-Anlagen ausreichend, lediglich in Asselheim ist derzeit ein unzureichender Zustand vorzufinden.

²⁸ In der Zwischenzeit erfolgte eine Erweiterung der P+R-Kapazitäten.

²⁹ P+R-Anlagen in Haßloch wurden zum aktuellen Stand ausgebaut

Zuwegung Fußverkehr

Für die Attraktivität und die Erreichbarkeit des ÖPNV hat die Qualität des Fußweges zur Verknüpfungshaltestelle einen besonderen Stellenwert.

Der Großteil der Fahrgäste kommt zu Fuß zur Einstiegs- haltestelle³⁰. Um die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV zu fördern, stellt der Fußweg zur Haltestelle eine besondere Herausforderung dar. Neben der Wegelänge zur Haltestelle ist die Minimierung von Umwegen, d. h. sichere und direkte Wegführung aus allen Zugangsrichtungen zur Haltestelle, unabdingbar. Der gefahrlose Haltestellenzugang mit Überquerungsanlagen ist genauso wichtig wie die Vermeidung von sogenannten Angsträumen, welche uneinsehbar, dunkel und unübersichtlich erscheinen. Mit dem Anspruch an barrierefreie Haltestellen muss auch der Weg zur Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden.

Zuwegung Radverkehr

Wie auch beim Fußverkehr gibt es für den Radverkehr bestimmte Anforderungen an den Weg zur Haltestelle. Wesentlich sind die Kriterien Wegelänge, Umwege und Sicherheit. Der Bau von Radverkehrswegen bis zur Haltestelle trägt zu mehr Sicherheit für Radfahrer bei. Die Bereitstellung von B+R-Anlagen an Verknüpfungshaltestellen ist wünschenswert und bei großen Verknüpfungspunkten zwingend erforderlich.

Verknüpfungspunkte	Park+Ride-Anlagen			Bike+Ride-Anlagen		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebote	Auslastung		Angebote	Auslastung	
Bad Dürkheim	–	–	P5	29	21 %	B3
Bad Dürkheim Trift	–	–	P4	–	–	B4
Bockenheim a.d. Weinstr.	14	0 %	P3	40 (davon 9 Fahrradboxen)	5 %	B3
Deidesheim	–	–	P4	50	80 %	B1
Ebertsheim	24	58 %	P1	20 (davon 5 Fahrradboxen)	10 %	B3
Erpolzheim	–	–	P4	20	185 % (aufgrund "Wildparkerei")	B2
Freinsheim	51 (davon 4 Behindertenplätze)	67 %	P1	80 (davon 12 Fahrradboxen)	73 % (aufgrund "Wildparkerei")	B1
Weisenheim am Sand	18	67 %	P1	80	34 %	B3
Asselheim	8	38 %	P3	20	5 % (aufgrund "Wildparkerei")	B3
Grünstadt Nord	–	–	P5	20	0 %	B3
Grünstadt	60 (davon 4 Behindertenplätze)	38 %	P3	56	21 %	B3
Haßloch	150 (davon 2 Behindertenplätze)	100 %	P2	40 (davon 8 Fahrradboxen)	53 % (aufgrund "Wildparkerei")	B1
Herxheim am Berg	9	44 %	P1	30	0 %	B3
Kirchheim a.d. Weinstr.	–	–	P4	72	4 %	B3
Lambrecht	63 (davon 1 Behindertenplatz)	100 %	P2	24	4 %	B3
Neidenfels	13 (davon 2 Behindertenplätze)	100 %	P2	20	10 %	B3
Obrigheim-Albsheim	4 (davon 1 Behindertenplatz)	75 %	P1	10	20 %	B3
Wachenheim a.d. Weinstr.	–	–	P4	132 (davon 32 Fahrradboxen)	52 % (aufgrund "Wildparkerei")	B1
Weidenthal	29	93 %	P2	28 (davon 15 Fahrradboxen)	64 %	B1

Legende

P1/B1	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P2/B2	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, potenziell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3/B3	P+R/B+R-Anlagen vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4/B4	keine P+R/B+R-Anlagen vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P5/B5	keine P+R/B+R-Anlagen vorhanden, potenziell Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

³⁰ Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und Fuss e.V. <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf> [Zugriff 09.02.2016]

Tabelle 3: P+R/ B+R im Landkreis Bad Dürkheim



5.5 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement dient der Förderung des Umweltverbundes und somit der Reduzierung des MIV mit dem Ziel, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten.³¹

Das Mobilitätsmanagement gliedert sich in die sogenannten „weichen“ und „harten“ Maßnahmen, welche sich durch ihre unterschiedlichen Eingriffsintensitäten und Ausprägungen unterscheiden lassen.

Die „weichen“ Maßnahmen konzentrieren sich auf Information, Kommunikation, Organisation und Services und fördern die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zugunsten des Umweltverbundes. An erster Stelle versteht man hierbei die Beratungs- und Informationsverbreitung über das Internet und Beratungsstellen.

„Harte Maßnahmen“ hingegen sind i. d. R. mit Um- und Ausbaumaßnahmen verbunden, welche ein verbessertes Bedienungs- und/ oder Erschließungsangebot bereitstellen sollen, jedoch auch mit hohen Kosten verbunden sind. Die beste Wirkung wird durch das Zusammenspiel von „weichen“ Maßnahmen und „harten“ Infrastrukturmaßnahmen erreicht.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Die entscheidende Herausforderung für die Aufgabenträger liegt in der dauerhaften Realisierung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes. Dieses muss einerseits die Mobili-

tätsbedürfnisse erfüllen, andererseits an dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit angemessen sein. Maßnahmen im Bereich „Kommunales Mobilitätsmanagement“ beziehen sich häufig auf die Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten wie beispielsweise die Fahrradvermietung sowie die gemeinschaftliche Nutzung von PKWs wie Carsharing oder Car-Pooling (Mitfahrzentralen). Die Kommunikation dieser Maßnahmen erfolgt mithilfe von Aktionen und Kampagnen, welche sich zumeist auf bestimmte Zielgruppen fokussieren.

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Beratung und Unterstützung bei der Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts verantwortlich.

Beispiele für kommunales Mobilitätsmanagement im Landkreis Bad Dürkheim

Ein wesentlicher Bestandteil des kommunalen Mobilitätsmanagements sind Mobilitätszentralen, welche eine individuelle Mobilitätsberatung vor Ort ermöglichen und Informationen und Dienstleistungen in Bezug auf Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln. Zum bestehenden Zeitpunkt sind Mobilitätszentralen im Landkreis Bad Dürkheim nicht vorhanden, eine Errichtung in Bad Dürkheim, Lambrecht und Grünstadt wird jedoch angestrebt.

Neben Beratungen und Informationsweitergaben in Bezug auf Mobilitätsangebote, ist ein weiteres wesentliches Ziel des kommunalen Mobilitätsmanagements die Reduzierung des MIV-Aufkommens durch Carsharing, Mitfahrzentralen und Ruftaxis.

Weitere mögliche Handlungsfelder im Landkreis:

- ▶ Ausbau des Radwegenetzes sowie die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten
- ▶ Ausrichtung von Angeboten auf bestimmte Zielgruppen, um somit auf die Kundenwünsche effizienter eingehen zu können:
 - ▶ Einführung von Schnuppertickets und Informationspaketen für Neubürger;
 - ▶ Informations- und Schulungsangebote (z. B.: Thema Tarif, Fahrkartensortiment, Fahrplanlesen) für Senioren, um diesen eine selbständige und selbstbestimmte Teilhabe im ÖPNV zu erleichtern³².

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit dem Ansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeiten Unternehmen Mobilitätskonzepte für ihre Mitarbeiter, die dazu beitragen sollen, den MIV-Anteil zu reduzieren und auf andere Mobilitätsträger zu verlagern. Ziel ist, eine nachhaltigere Mobilität der Mitarbeiter zu entwickeln.

Um ein effektives Mobilitätsmanagement realisieren zu können, sind verschiedene Analysen erforderlich. Umbaumaßnahmen wie die Erweiterung der Fahrradabstellanlagen sind vom jeweiligen Betrieb zu übernehmen. Bei weiteren Vorhaben, die den ÖPNV betreffen, sind die Kommunen und Verkehrsunternehmen einzubeziehen, welche beratende, begleitende und koordinierende Funktionen einnehmen.

Die wohl geläufigsten Maßnahmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement sind die Förderung der Fahrradnut-

³¹ ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=201&Itemid=7 [Zugriff 01.03.2016]

³² Nachhaltiger Nahverkehr, Beiträge des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz, Band 1, S. 82, 84

zung durch das Ausbauen von Fahrradabstellanlagen sowie die Nutzung von Fahrradverleihsystemen.

Maßnahmen zu Fahrradförderung sind Mitarbeiterrabatte beim örtlichen Fahrradhändler oder die Nutzung von Firmenrädern³³. Auch die Förderung zur Nutzung des ÖPNV mithilfe von Schnuppertickets oder Zuschüsse zum Jobticket ist eine wirksame Maßnahme. Hierbei ist jedoch eine gut ausgebaute ÖPNV-Anbindung Voraussetzung. Fahrgemeinschaften aber auch die Förderung von Elektroautos durch Einrichtung bevorzugter Parkplätze sind weitere Maßnahmenansätze.

Beispiele für betriebliches Mobilitätsmanagement im Landkreis Bad Dürkheim

Im Energie- und Klimakonzept der Stadt Grünstadt werden Ziele und Maßnahmen festgelegt, welche zur Reduzierung des MIV beitragen sollen. Hierbei werden vor allem:

- ▶ Kampagnen in Unternehmen zur Nutzung vorhandener Mitfahrbörsen für Berufspendler,
- ▶ Dienstfahrräder für Kommunalverwaltungen,
- ▶ Kampagnen für Gesundheit durch Radfahren in Kooperation mit Krankenkassen,
- ▶ und Kurse in energiesparender Fahrweise, insbesondere für die Zielgruppe der beruflichen Pkw-Vielfahrer vorgeschlagen³⁴.

5.6 Ergänzende Mobilität

Das intermodale und multimodale Mobilitätsverhalten³⁵ nimmt sukzessive an Bedeutung zu. Flexible, wirtschaftliche und umweltbewusste Alternativen oder Ergänzungen zum MIV werden am Mobilitätsmarkt gefragter.

Ein attraktiver und effizienter ÖPNV setzt daher auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und -systeme und kombiniert den ÖPNV mit dem MIV. Um intermodal handeln zu können, sind Verknüpfungspunkte erforderlich, welche das Umsteigen der Verkehrsteilnehmer zwischen verschiedenen Fahrzeugen, Linien oder Verkehrssystemen ermöglichen. Ziel ist hierbei die Integration von SPNV, ÖPNV, MIV sowie Fahrradverkehr und Zufußgehen. Park+Ride (P+R) oder Bike+Ride (B+R), aber auch Carsharing sowie Taxi sind hierbei die gängigsten Formen einer integrativen und nachhaltigen Mobilität.

Vor allem Park+Ride oder Bike+Ride dienen als Bindeglied zwischen MIV bzw. Fahrrad und dem ÖPNV/ SPNV und gewährleisten eine Reduzierung von parkenden Fahrzeugen in Ballungsgebieten sowie die Erhöhung des Anteils des ÖPNV vor allem am Berufsverkehr.

Durch die Bereitstellung von P+R- sowie B+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten kann den Fahrgästen, welche nicht im unmittelbaren Umfeld einer Haltestelle wohnen, mit dem PKW und Fahrrad ein attraktiver Zugang zum ÖPNV gewährleistet werden. Während P+R-Anlagen meist an SPNV-Ver-

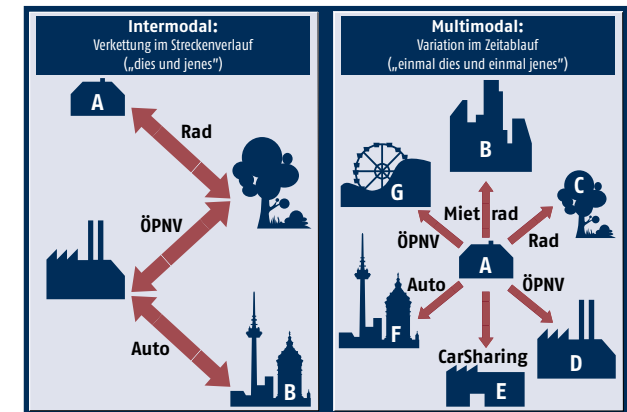


Abbildung 30: Intermodale und multimodale Mobilität

knüpfungspunkten vorzufinden sind, um den Parkdruck in den Innenstädten zu minimieren, können B+R-Anlagen sowohl an Stadträndern als auch in der Innenstadt zum Tragen kommen und sowohl an ÖPNV- als auch SPNV-Verknüpfungspunkten angeordnet sein. Konkrete Standorte bedürfen bzgl. der Potenziale und der Kosten noch einer detaillierten Untersuchung.

Um die Akzeptanz und Nutzung von solchen Anlagen zu fördern, sind wesentliche Standardanforderungen zu beachten, damit die Attraktivität für den Nutzer erhalten bleibt und Neunutzer aufgefangen werden können.

³³ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Von Wegen – Nachhaltige Mobilität in Betrieben, 2014 http://www.mobilprofit.de/global/images/cms/VonWegen_Broschuere.pdf [Zugriff 01.03.2016]

³⁴ Stadtwerke Grünstadt, Energie- und Klimakonzept für Grünstadt, Endbericht, 2013 http://www.gruenstadt.de/sv_gruenstadt/Wirtschaft/Energie%20&%20Klimakonzept/Endbericht%20Gr%C3%BCnstadt_2013-02-06.pdf, Seite 53 [Zugriff 19.09.2016]

³⁵ Während intermodale Mobilität verschiedene Verkehrsträger, wie Pkw, ÖPNV und Fahrrad innerhalb einer Reisekette verknüpft, werden bei der multimodalen Mobilität verschiedene Verkehrsmittel je nach Anspruch und Ziel verwendet.

5. Angebotskonzeption

Carsharing

Carsharing ist die gemeinschaftliche, kurzzeitige Nutzung von PKWs in vorwiegend städtischen Räumen. Es erlaubt anders als konventionelle Autovermietungen, ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen. Somit wird auch ohne eigenen PKW gewährleistet, dass Ziele erreicht werden können, welche durch den ÖPNV zeitlich begrenzt oder gar nicht erreichbar sind.

Bestehende ÖPNV-Angebote können in Kombination mit Carsharing-Systemen eine Effektivitätssteigerung erzielen und werden sowohl multimodal als auch intermodal sinnvoll ergänzt. Carsharing ist im Landkreis Bad Dürkheim derzeit nicht vorhanden.

Fahrradvermietung

Der VRN als Mobilitätsverbund ist federführend beim Auf- und Ausbau von Fahrradvermietungssystemen. Ziel dieser Fahrradvermietungssysteme ist in erster Linie die Verbesserung der Nahmobilität sowie die Erweiterung der Mobilitätskette im intermodalen und multimodalen Kontext.

Fahrradvermietungssysteme stellen wichtige Verknüpfungen zum ÖPNV dar. Sie sind stationsbasierte Systeme mit One-Way-Funktionen, welche selbstständig mit der Benutzung von Kundenkarte, Smartphone, etc. ausgeliehen werden können. Standorte von Fahrradvermietungssystemen sind neben nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen, an wichtigen Einkaufs-, Verwaltungs-, Freizeit- und Tourismusorten, Bildungsstätten, großen Gewerbe-/ Bürostandorten sowie kulturellen Veranstaltungsorten einzurichten.



Abbildung 31: Fahrradverleihstation „VRN-nextbike“ in Speyer

Fahrradmietsysteme, wie sie in der Zwischenzeit im VRN-Gebiet u. a. in Bensheim, Bürstadt, Heidelberg, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim, Speyer und Worms eingerichtet wurden (VRNnextbike-Mieträder), sind auch für den Kreis Bad Dürkheim zu prüfen. Dies gilt insbesondere auch für die Vermietung von E-Bikes an den Verknüpfungspunkten. Die Standorte von einzelnen Fahrrad-Ausleihanlagen können Ausgangspunkt zur Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen sein, an denen die Verfügbarkeit mehrerer Verkehrsmittel zusammengeführt wird.

Hinzu kommt, dass in der Beurteilung einer ÖV-Wegstrecke in die Oberzentren durch die an allen oberzentralen S-Bahn-Haltestellen befindlichen VRNnextbike-Stationen ein Umsteigevorgang eingespart werden kann.

Mitfahrzentralen/ Carpooling

Mitfahrzentralen nehmen die vermittelnde Funktion zur Herstellung von Fahrgemeinschaften ein. Sie ermöglichen PKW-Besitzern freie Sitzplätze bei sowieso stattfindenden Autofahrten anzubieten. Mithilfe von Smartphone und Social-media-Plattformen können somit unbekannte Personen mit teilweise unterschiedlichen Reisegründen eine neue Fahrgemeinschaft bilden.

Diese umweltfreundliche Maßnahme ist gerade in ländlichen Gebieten mit unzureichenden ÖPNV-Angeboten auszuweiten/anzubieten. Durch die Gründung des Pendlerportals MITFAHREN.RLP, welche eine Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz ist, kann innerhalb von Rheinland-Pfalz Carpooling stattfinden³⁷.



Abbildung 32: Beispiel für eine Mobilstation mit Fahrrad-/ Pedelec-Verleih, Carsharing und Aufladestation (Offenburg, Messe)

³⁷ <http://www.mitfahren.rlp.de/> [Zugriff 19.09.2016]

6. Umsetzung

6.1 Schwerpunkte der Weiterentwicklung

Zur Entlastung der Städte und Regionen vom MIV und zur Verringerung der Schadstoffemissionen sowie auch im Hinblick auf die Maßnahmen an der Hochstraße in Ludwigshafen (kontrollierter Rückbau bei gleichzeitigem bzw. anschließendem Neubau) muss im ÖV-Netz eine stärkere Vernetzung entwickelt werden. Aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Bad Dürkheim kann die Einrichtung von zusätzlichen Schnellverkehren auf Schiene und Straße zwischen Haardt und Rhein diesen Ansatz wirkungsvoll unterstützen.

Der Radverkehr muss im Mobilitätsverbund eine verstärkte Berücksichtigung finden. Um im Landkreis Bad Dürkheim verstärkt MIV-Anteile auf das Fahrrad verlagern zu können, strebt der Landkreis die Einrichtung von hochwertigen Radwegeverbindungen an (Radschnellwege/ Rad-Pendler-Routen).

Mit diesen Radwegen sollen möglichst störungsarme Verbindungen geschaffen werden, so dass die Reisegeschwindigkeit mit dem Rad merklich erhöht werden kann. Hierzu sollen insbesondere die Anbindungen an die Industrie- und Gewerbezentren verbessert werden.

Die wesentlichen Achsen sind

- ▶ Grünstadt – Worms/ Frankenthal,
- ▶ Bad Dürkheim – Ludwigshafen,
- ▶ Neustadt – Haßloch – Ludwigshafen,
- ▶ Grünstadt – Bad-Dürkheim – Neustadt – Landau.

Die Anbindung dieser Radwegeverbindungen an das ÖV-Netz ist von besonderer Bedeutung. Vorzusehen ist an diesen Punkten die Einrichtung von intermodalen Verknüpfungen.

6.2 Schienenverkehr

Eine weitere Beschleunigung des Schienenverkehrs zwischen dem Bereich „Weinstraße“ und dem Zentrum der Metropolregion ist mittel- bis langfristig denkbar.

Allerdings kann diese nur in Abstimmung mit den übrigen die Rhein-Haardtbahn tragenden Institutionen erfolgen und setzt die Realisierung entsprechender Fahrzeugbeschaffungen und/ oder Infrastrukturmaßnahmen voraus.

Die RHB verkehrt im Landkreisgebiet schnell, sobald sie jedoch das Stadtgebiet von Ludwigshafen erreicht, gehen bei Weiterführung als reguläre Stadtbahnlinie 4/4A Reisezeitvorteile wieder verloren. Dagegen beträgt die Fahrzeit der Expresslinie 9 im Abschnitt zwischen Bad Dürkheim und Mannheim Hauptbahnhof 42 Minuten und ist somit neun Minuten schneller als die Fahrten der Linie 4/4A. Nach Zugang zusätzlicher, aktuell von rnv bereits bestellter Stadtbahnfahrzeuge ist in Verbindung mit der Verdichtung des Stadtbahnangebots in Ludwigshafen im Zuge der Baumaßnahmen an der Hochstraße Nord vorgesehen, die derzeit stündlichen Expressfahrten innerhalb von Ludwigshafen im Berufsverkehr auf einen 20-Minuten-Takt zu verdichten.

Eine weitere denkbare Lösung stellt aus Sicht des Landkreises ein zweigleisiger Ausbau von Neustadt über Bad Dürkheim, Freinsheim, Frankenthal nach Ludwigshafen/ Mannheim dar. Bei Einsatz neuer Batteriefahrzeuge, die sich auf vorhandenen elektrifizierten Strecken nachladen, könnte sich eine Elektrifizierung des zweigleisigen Ausbaus möglicherweise als entbehrlich erweisen.

6.3 Einrichtung Schnellbuslinie

Der Kreisausschuss hat am 27.08.2018 die Einrichtung einer „Pendler-Schnellbuslinie“ aus dem Bereich der beiden Verbandsgemeinden Deidesheim und Dannstadt-Schauernheim über die Autobahn (A 61/ A 6) nach Mannheim-Nord mit Anschlüssen vom/ an den vorhandenen ÖPNV in Dannstadt und Mannheim-Luzenberg beschlossen. Bei dieser Linie handelt es sich um ein völlig neues Angebot zur Erschließung von Fahrgastpotenzialen, die bisher kein passendes ÖV-Angebot vorfinden und bindet Orte und Arbeitsplatzschwerpunkte mit nennenswertem Fahrgastpotenzial an.

Vorgesehen sind vier Fahrtenpaare montags bis freitags, morgens zwischen 5:45 Uhr und 8:45 Uhr und am Nachmittag zurück zwischen 14:15 Uhr und 17:15 Uhr.



6.4 Neuorganisation der Linie 483

Die Linie 483 soll mit dem Ziel, eine ausreichende Verkehrsbedienung innerhalb der Verbandsgemeinde Wachenheim sicherzustellen, mit einem dreijährigen Probebetrieb neu organisiert werden. Neben zusätzlich erforderlich werdenden Schulfahrten soll ein verbessertes Angebot im Linienverkehr für die Verbandsgemeinde Wachenheim mit der Anbindung in Ellerstadt an die „Rhein-Haardtbahn“ (rnh-Linien 4A und 9) montags bis freitags zwischen 8 Uhr und 19 Uhr sowie Fahrten zum Einkaufszentrum Bad Dürkheim-Bruch geschaffen werden. Der Ruftaxiverkehr auf der Achse Wachenheim – Ellerstadt wird während des Bedienungszeitraumes der Linie 483 nicht aufrecht erhalten. Der Ruftaxi-Innerortsverkehr von Wachenheim bleibt erhalten. Bei einem beabsichtigten Einsatz eines Bürgerbusses muss eine mindestens halbstündlich versetzte Einsatzzeit zu den Busfahrtrouten beachtet werden.

6.5 Multimodale Mobilitätsangebote

In Zusammenarbeit mit dem VRN sollen in den Städten und Gemeinden multimodale Angebote, wie Carsharing- und Fahrradverleih-Angebote bzgl. ihrer Potenziale und ihrer Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Insbesondere die weitere räumliche Ausweitung des VRNnextbike-Angebotes aus den Groß- und Mittelstädten in das Kreisgebiet zur Schaffung eines wirksamen Netzes an Verleihstationen wird als zielführend bewertet. Favorisiert werden sollte hierbei das VRNnextbike Angebot in den beiden Städten Bad Dürkheim und Grünstadt sowie in der Gemeinde Haßloch.

6.6 Fahrgastkommunikation

Alle Verknüpfungspunkte sollten aus Sicht des Landkreises mit Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) nach dem aktuellen „Stand der Technik“ ausgestattet werden.

6.7 Zusammenspiel zwischen Nahverkehrsplanung und kommunaler Verkehrsplanung

Die Ausgestaltung des ÖPNV, und damit die Nahverkehrsplanung, bewegt sich nicht im „luftleeren Raum“. Fördernde bzw. bremsende Maßnahmen für die Verkehrsmittel PKW, Fahrrad und zu Fuß beeinflussen die Nutzung des ÖPNV.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind grundsätzlich ein wirksamer Ansatz zur verträglichen Abwicklung des MIV. Die negativen Auswirkungen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf den Busverkehr müssen auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und/oder Komforteinbußen führen, sollen vermieden werden. In Tempo-30-Zonen sind zur Gewährleistung einer harmonischen Fahrt die Busstrecken vorfahrtberechtigt auszuweisen.



7. Anhang

- 7.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004
- 7.2 Kategorisierung der Bushaltestellen
- 7.3 Schülerverflechtungen der weiterführenden Schulen (Stand: Schuljahr 2018/ 2019)
- 7.4 Liniensteckbriefe Status Quo
- 7.5 Liniensteckbriefe Zielkonzept
- 7.6 Anforderungsprofil
- 7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN



7.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004

Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Begründung
Stadt-/Ortsverkehr – Bad Dürkheim				
485	bessere Vertaktung	A	ja	
486, 487, 488	Ausdehnung der Betriebszeiten am Samstag	B	nein	Linie 487: keine Bedienung am Wochenende vorhanden
Stadt-/Ortsverkehr – Bad Grünstadt				
471 – 474	Fortführung des Stadtbusverkehrs Grünstadt	A	ja	
regionaler Busverkehr				
460, 461	Erweiterung im Spätverkehr	B/C	ja	Linie 460: Fr. und Sa. Spätfahrten vorhanden
	neue Buslinie im Bereich Neustadt Hbf. – Kurpfalzpark – Wachenheim	A/B	nein	Linie vom Betreiber des Kurpfalzparkes nicht gewünscht
Ruftaxi-Verkehre				
5916 Haßloch	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	A	nein	
	Erweiterung im Spät- und Wochenendverkehr nach Meckenheim	A	ja	siehe 5917
	Verknüpfung mit dem Mittelhaardter-Ruftaxi	B	nein	
Norden des Landkreises	Einrichtung Nacht-Ruftaxi	B	ja	Linien 4965, 4973
4971 – 4972 Bad Dürkheim	Änderung und Ausdehnung der Nacht-Ruftaxi-Fahrten	C	ja	
	Verknüpfung mit dem Mittelhaardter-Ruftaxi	C	nein	
4987 Freinsheim	Ausdehnung Mittelhaardter-Ruftaxi bis Freinsheim und Weisenheim a. S.	B	nein	
4974, 458 Freinsheim	Fortführung Ruftaxi und Bürgerbus	A	ja/nein	Fortführung nur auf Linien 4974
4974 Freinsheim	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	nein	
4988 Ruftaxi VBG Wachenheim	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	ja	
5911 Ruftaxi Lambrecht	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	nein	ausschließlich Nachtverkehr (Mo. – Fr. zusätzl. 23 Uhr)
5917 Ruftaxi Meckenheim	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	ja	

Tabelle 4: Maßnahmenprogramm Nahverkehrsplan 2004

7.2 Kategorisierung der Bushaltestellen

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Altleiningen	Altleiningen	Bildstock		D	III	SGF, PL
Altleiningen	Altleiningen	Burgblick		D	III	L, SGF
Altleiningen	Altleiningen	Feuerwehr		B	I	
Altleiningen	Altleiningen	Schule		D	III	SV
Altleiningen	Altleiningen	Sportplatz		D	III	SGF, PL
Altleiningen	Altleiningen	Tal Höninger Straße		D	III	L, SGF
Altleiningen	Höningen	Ort		C	II	
Altleiningen	Höningen	Waldparkplatz		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Altenheim		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Altes Schwimmbad		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Am Ebersberg		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Am Falltor		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Amtsplatz		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Annaberg		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Auf der Judenhut		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Bahnhof		A	I	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Bau 2000		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Berufsschule		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Bruchstraße Ost		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Bruchstraße West		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Campingplatz		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Dorfplatz		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Dornhecke		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Drei Mühlen		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Großes Fass		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Gustav-Kirchhoff-Str.		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Kanalstraße		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Krankenhaus		B	I	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Langer Wingert		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Limburggrüne		D	III	EF (nur Sa, So), PL

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Mozartstraße		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Nonnengarten		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Philipp-Krämer-Ring		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Riesenfass		D	III	EF (nur Sa, So), PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Rudolf-Bart-Siedlung		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Rustengut		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Salierschule		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Salinenstraße		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Schulzentrum Trift		D	III	SV
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Seebacher Str.		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Silz Parkplatz		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Sonnenwende		C	II	
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Triftweg		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Vigilienstraße		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Villa Rustica		D	III	PL, EF (nur Sa, So)
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Wellsring		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Grethen	Herzogweiher/Pfalzmuseum		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Grethen	Mitte		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Grethen	Schindtal		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Hardenburg	Abzw. Isenach B 37		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Hardenburg	Abzw. Saupferch		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Hardenburg	Alte Schmelz		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Hardenburg	Kirche		C	III	
Bad Dürkheim	Hardenburg	Ost		D	III	SGF
Bad Dürkheim	Hardenburg	Papierfab. Cordier		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Hardenburg	Ruheforst		D	III	SGF, EF (nur Sa, So)
Bad Dürkheim	Hardenburg	Sägewerk		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Hardenburg	Schleipen		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Hardenburg	Waldschlüssel		D	III	L
Bad Dürkheim	Hardenburg	West		D	III	SGF, PL

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Bad Dürkheim	Hardenburg	Wolfental		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Hausen	Abzw. Eppental		C	II	
Bad Dürkheim	Hausen	Abzw. Gaistal		C	II	
Bad Dürkheim	Hausen	Haseneck		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Hausen	Mitte		C	II	
Bad Dürkheim	Leistadt	Gemeindehaus		C	II	
Bad Dürkheim	Leistadt	Kirche		C	II	
Bad Dürkheim	Leistadt	Lindemannsruhe		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Leistadt	Lochacker		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Leistadt	Weilach		D	III	L, SGF
Bad Dürkheim	Seebach	Seebach		B	I	
Bad Dürkheim	Ungstein	Gänseweide		D	III	
Bad Dürkheim	Ungstein	Gemeindehaus		C	II	
Bad Dürkheim	Ungstein	Herrenberg		D	III	SGF, PL
Bad Dürkheim	Ungstein	Honigsäckel		C	II	
Bad Dürkheim	Ungstein	Raiffeisen		D	III	SGF
Battenberg (Pfalz)	Battenberg (Pfalz)	Ort		D	II	SGF
Bissersheim	Bissersheim	Friedhof		D	III	SGF, PL
Bissersheim	Bissersheim	Siegel		C	II	
Bobenheim am Berg	Bobenheim am Berg	Winzer		D	III	SGF, PL
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Bahnhof		C	II	
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Haus der Weinstr.		D	III	EF (nur Sa, So), PL
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Mitte		D	III	SGF
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Neuhäusel		D	III	SGF, PL
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Schule		D	III	SV
Bockenheim (Weinstraße)	Bockenheim (Weinstraße)	Winzerschänke		D	III	SGF
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Brunnenstraße		D	III	SGF, PL
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Finkenhof		D	III	L, SGF
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Gartenstraße		D	III	SGF
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Leißlinger Platz		C	II	

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Linienstraße		D	III	SGF, PL
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Neuhof		D	III	PL
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Schule		D	III	SV, SGF
Carlsberg (Pfalz)	Carlsberg (Pfalz)	Sonnenberg		D	III	SGF, PL
Carlsberg (Pfalz)	Hertlingshausen	Hertlingshausen		D	III	SGF
Dackenheim	Dackenheim	Gemeindehaus		D	II	SV
Dackenheim	Dackenheim	Kirchheimerstraße		D	III	SGF
Deidesheim	Deidesheim	Bahnhof		A	I	
Deidesheim	Deidesheim	Grundschule		D	III	SV
Dirmstein	Dirmstein	Kirche		C	II	
Dirmstein	Dirmstein	Ost		C	II	
Dirmstein	Dirmstein	Schule		B	I	
Dirmstein	Dirmstein	Siedlung		D	III	SGF, PL
Ebertsheim	Ebertsheim	Friedhof		D	III	SGF
Ebertsheim	Ebertsheim	Kreuzung		D	III	PL, EF (nur Sa, So)
Ebertsheim	Ebertsheim	Schule		D	III	SGF
Ebertsheim	Rodenbach	Rodenbach		D	III	SGF
Ellerstadt	Ellerstadt	Akaziensiedlung		D	III	SGF, PL
Ellerstadt	Ellerstadt	Feuerwehr/ Kreissparkasse		D	III	SGF, PL
Ellerstadt	Ellerstadt	Ost		D	III	SGF, PL
Ellerstadt	Ellerstadt	Raiffeisen		D	III	L, SGF
Elmstein	Appenthal	Appenthal		D	III	L, SGF
Elmstein	Breitenstein	Breitenstein		C	III	
Elmstein	Elmstein	Friedhof		D	III	SGF
Elmstein	Elmstein	Schule		D	III	L, SGF
Elmstein	Harzofen	Naturfreundehaus		D	III	SGF, EF (nur Sa, So)
Elmstein	Harzofen	Ofen		D	III	SGF, PL
Elmstein	Helmbach	Flockerzi		D	III	SGF, PL
Elmstein	Iggelbach	Mitteleiche		D	III	SGF, EF, PL
Elmstein	Iggelbach	Ort		C	II	

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Elmstein	Iggelbach	Zimmerplatz		D	III	SGF, PL
Elmstein	Mückenwiese	Mückenwiese		D	III	SGF
Elmstein	Rödenthal	Rödenthal		D	III	SGF, EF, PL
Elmstein	Schafhof	Schafhof		D	III	L, SGF
Elmstein	Schwarzbach	Abzweigung		D	III	SGF, EF, PL
Elmstein	Schwarzbach	Ort		D	III	SGF, EF
Elmstein	Schwarzbach	Unterdorf		D	III	SGF, EF
Elmstein	Speyerbrunn	Ghs. Pfälzer Wald		D	III	SGF, EF
Elmstein	Speyerbrunn	Abzw. Erlenbach		D	III	SGF, EF
Erpolzheim	Erpolzheim	Kirche		D	II	SV
Erpolzheim	Erpolzheim	Winzergenossenschaft		D	III	SV, SGF
Esthal	Erfenstein	Laubscher		C	II	
Esthal	Erfenstein	Schlossschänke		D	III	SGF
Esthal	Esthal	Feuerwehrschulheim		D	III	L, SGF
Esthal	Esthal	Gemeindeplatz		B	I	
Esthal	Esthal	Ortsein- / ausgang		C	II	
Esthal	Esthal	Sportplatz		D	III	L, SGF
Forst (Weinstraße)	Forst (Weinstraße)	Sportplatz		C	II	
Forst (Weinstraße)	Forst (Weinstraße)	Waage		D	III	SGF
Frankeneck	Frankeneck	Abzw.		D	III	L
Frankeneck	Frankeneck	Alte Post/ Schule		D	III	SGF
Frankeneck	Frankeneck	Bahnhof		C	II	
Frankeneck	Frankeneck	Firma Kemmeter		D	III	L, SGF
Frankeneck	Frankeneck	Goßler		C	II	
Frankeneck	Frankeneck	Sattelmühle		C	II	
Freinsheim	Freinsheim	Bahnhof		D	III	SGF
Freinsheim	Freinsheim	Post		D	II	SGF
Freinsheim	Freinsheim	Siedlung		D	III	SGF
Friedelsheim	Friedelsheim	Beck		D	III	SV
Friedelsheim	Friedelsheim	Winzergenossenschaft		D	II	SV

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Gerolsheim	Gerolsheim	Gartenstraße		D	III	SV
Gerolsheim	Gerolsheim	Mitte		C	II	
Gerolsheim	Gerolsheim	Ost		D	III	SGF
Gerolsheim	Gerolsheim	Siedlung		C	II	
Gerolsheim	Gerolsheim	Untergasse		D	III	SGF, PL
Gönnheim	Gönnheim	Waage		D	II	SV
Großkarlbach	Großkarlbach	Bahnhof		C	II	
Großkarlbach	Großkarlbach	Kirche		C	II	
Großkarlbach	Großkarlbach	Osterberg		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Asselheim	Abzw. Bockenheim		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Abzw. Eisenberg		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Asselheim	Dorfanger		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Drosselweg		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Im Battenbühl	X			
Grünstadt	Asselheim	Kappelstraße		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Meisenweg		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Pfortmühle		C	II	
Grünstadt	Asselheim	Siedlung		D	III	L, SGF
Grünstadt	Grünstadt	Albsheimer Weg		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Grünstadt	Bahnhof		A	I	SGF, PL
Grünstadt	Grünstadt	Colgensteiner Weg		D	III	SV, SGF
Grünstadt	Grünstadt	Dekan-Ernst-Schule		D	III	SV, SGF
Grünstadt	Grünstadt	Depot		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Didier		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Friedhof/ Freibad		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Grünstadt	Friedrich-Ebert-Straße (Bf.)		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Globus		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Heiner		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Industriegebiet		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Krankenhaus		C	II	

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Grünstadt	Grünstadt	Kreuzerweg		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Mozartstraße		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Nordring		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Grünstadt	Obersülzer Straße		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Peterspark		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Rathaus		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Richard-Wagner-Str.		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Ringgasse		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Sausenheimer Straße		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Schulzentrum		D	III	SV
Grünstadt	Grünstadt	Stadthaus		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Theodor-Storm-Straße		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Tiefenthaler Straße		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Turnhalle		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Uhlandstraße/ Sportplatz		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Verbandsgemeinde		D	III	SGF
Grünstadt	Grünstadt	Weinstraßencenter		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Westring		D	III	SGF
Grünstadt	Sausenheim	Bärenbrunnenstraße		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Sausenheim	Kalkerde		D	III	SGF
Grünstadt	Sausenheim	Michel		C	II	
Grünstadt	Sausenheim	Ortsmitte		C	II	
Grünstadt	Sausenheim	Raiffeisenstraße		D	III	SGF
Grünstadt	Sausenheim	Trifelsstraße		D	III	SGF, PL
Grünstadt	Sausenheim	Wellpappe		D	III	L, SGF
Haßloch	Haßloch	Albert-Einstein-Straße		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Apostolische Kirche		D	III	SGF
Haßloch	Haßloch	Badepark	X			
Haßloch	Haßloch	Bahnhof		B	I	
Haßloch	Haßloch	Bismarckstraße		D	III	SGF

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Haßloch	Haßloch	Christuskirche		C	II	
Haßloch	Haßloch	Ernst-Reuter-Schule		D	III	SGF
Haßloch	Haßloch	Fabrikstraße		D	III	SGF, EF
Haßloch	Haßloch	Gemeindewerke		C	II	
Haßloch	Haßloch	Grohe		C	II	
Haßloch	Haßloch	Hauck		D	III	SGF, PL
Haßloch	Haßloch	Holiday Park		D	III	L, SGF
Haßloch	Haßloch	Im Wachtelschlag		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Parkstraße		C	II	
Haßloch	Haßloch	R.-Bosch-Straße		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Raiffeisenstraße		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Rathausplatz		C	II	
Haßloch	Haßloch	Realschule		D	III	SV
Haßloch	Haßloch	Richard-Wagner-Str.		C	II	
Haßloch	Haßloch	Rotkreuzhaus		C	II	
Haßloch	Haßloch	Schachtelgraben		C	II	
Haßloch	Haßloch	Schillerschule		D	III	SV
Haßloch	Haßloch	Storchen		D	III	SGF
Haßloch	Haßloch	Wehlachsiedlung		D	III	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Bohnenstiel		D	III	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Weber		D	II	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Winzer		D	III	EF (nur Sa, So), PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Brunnenwiesenstraße		D	III	SGF, PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Poststraße		D	III	SGF, PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Schule		D	III	SV
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Tiefenthaler Straße		B	I	
Grünstadt	Grünstadt	Globus		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Heiner		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Industriegebiet		C	II	
Grünstadt	Grünstadt	Krankenhaus		C	II	

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Haßloch	Haßloch	Christuskirche		C	II	
Haßloch	Haßloch	Ernst-Reuter-Schule		D	III	SGF
Haßloch	Haßloch	Fabrikstraße		D	III	SGF, EF
Haßloch	Haßloch	Gemeindewerke		C	II	
Haßloch	Haßloch	Grohe		C	II	
Haßloch	Haßloch	Hauck		D	III	SGF, PL
Haßloch	Haßloch	Holiday Park		D	III	L, SGF
Haßloch	Haßloch	Im Wachtelschlag		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Parkstraße		C	II	
Haßloch	Haßloch	R.-Bosch-Straße		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Raiffeisenstraße		D	III	SV, SGF
Haßloch	Haßloch	Rathausplatz		C	II	
Haßloch	Haßloch	Realschule		D	III	SV
Haßloch	Haßloch	Richard-Wagner-Str.		C	II	
Haßloch	Haßloch	Rotkreuzhaus		C	II	
Haßloch	Haßloch	Schachtelgraben		C	II	
Haßloch	Haßloch	Schillerschule		D	III	SV
Haßloch	Haßloch	Storchen		D	III	SGF
Haßloch	Haßloch	Wehlachsiedlung		D	III	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Bohnenstiel		D	III	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Weber		D	II	SV
Herxheim am Berg	Herxheim am Berg	Winzer		D	III	EF (nur Sa, So), PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Brunnenwiesenstraße		D	III	SGF, PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Poststraße		D	III	SGF, PL
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Schule		D	III	SV
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Tiefenthaler Straße		B	I	
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Turnhalle		C	II	
Kallstadt (Weinstraße)	Kallstadt (Weinstraße)	Immengarten		D	III	SGF, PL
Kallstadt (Weinstraße)	Kallstadt (Weinstraße)	Kirche		C	II	
Kallstadt (Weinstraße)	Kallstadt (Weinstraße)	Schule		D	III	SV

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Kallstadt (Weinstraße)	Kallstadt (Weinstraße)	Weinstraße		D	III	EF (nur Sa, So)
Kindenheim	Kindenheim	Mitte		D	III	SGF
Kindenheim	Kindenheim	Schneider		C	II	
Kindenheim	Kindenheim	Untere Hauptstraße		D	III	SGF, PL
Kirchheim (Weinstraße)	Kirchheim (Weinstraße)	Bahnhof		C	II	
Kirchheim (Weinstraße)	Kirchheim (Weinstraße)	Im Bügen		D	III	SGF
Kirchheim (Weinstraße)	Kirchheim (Weinstraße)	Ort		D	III	SGF
Kirchheim (Weinstraße)	Kirchheim (Weinstraße)	Pfeiffer		C	II	
Kirchheim (Weinstraße)	Kirchheim (Weinstraße)	Schule		D	III	SV
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Abzw. Battenberg		D	III	L, SGF
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Flurystraße		C	II	
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Hübel		D	III	SV, SGF
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Mitte		C	II	
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Schule		D	III	SV
Kleinkarlbach	Kleinkarlbach	Unterführung		D	III	SGF, PL
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Bahnhof		A	I	
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Fabrikstraße		D	III	SGF
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Gendarmerie		C	II	
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Häusling		D	III	SGF, PL
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Ratskeller		C	II	
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Realschule plus		D	III	SV
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Sporthalle		D	III	SV, SGF
Laumersheim	Laumersheim	Kirche		C	II	SGF, PL
Laumersheim	Laumersheim	Nord		D	III	SGF, PL
Laumersheim	Laumersheim	Schule		D	III	SV
Lindenberg (Pfalz)	Lindenberg (Pfalz)	Färberei Maier		D	III	SGF, PL
Lindenberg (Pfalz)	Lindenberg (Pfalz)	Gemeindeplatz		B	I	
Lindenberg (Pfalz)	Lindenberg (Pfalz)	Lambrechter Weg		C	II	
Lindenberg (Pfalz)	Neue Maschine	Abzweigung		D	III	SGF, PL
Lindenberg (Pfalz)	Neue Maschine	Unterführung		D	III	SGF, PL

Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Böhler Straße		B	I	
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Heerstraße		D	III	SGF
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Ost		D	III	SGF, PL
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Rödersheimer Straße		C	II	
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Sportplatz		D	III	L, SGF
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	Süd		C	II	
Meckenheim (Pfalz)	Meckenheim (Pfalz)	West		C	II	
Mertesheim	Mertesheim	Bahnhof		D	III	SGF
Niederkirchen (Deidesheim)	Niederkirchen (Deidesheim)	Denkmal		C	II	
Niederkirchen (Deidesheim)	Niederkirchen (Deidesheim)	Kirche		B	I	
Niederkirchen (Deidesheim)	Niederkirchen (Deidesheim)	Winzer		C	II	
Neuleiningen	Neuleiningen	Kreuz		C	II	
Neuleiningen	Neuleiningen	Maihof		D	III	L, SGF
Neuleiningen	Neuleiningen	Malzfabrik		D	III	L, SGF
Neuleiningen	Neuleiningen	Schelmenäcker		C	II	
Neuleiningen	Neuleiningen-Tal	Tal		D	III	SGF, PL
Obersülzen	Obersülzen	Abzw. Obrigheim		D	III	SGF
Obersülzen	Obersülzen	Heidesheimer Straße		D	III	SGF, PL
Obersülzen	Obersülzen	Post		B	I	
Obrigheim (Pfalz)	Albsheim	Brücke		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Albsheim	Schule		D	III	SV
Obrigheim (Pfalz)	Colgenstein	Kindergarten		D	III	SGF
Obrigheim (Pfalz)	Heidesheim	Bahnhof		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Heidesheim	Hauptstraße		D	III	SGF
Obrigheim (Pfalz)	Mühlheim	Linde		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Neuoffstein	Südzucker		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Obrigheim (Pfalz)	Bahnhof		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Obrigheim (Pfalz)	Goethestraße		D	III	SV, SGF
Obrigheim (Pfalz)	Obrigheim (Pfalz)	Jahnstraße		C	II	
Obrigheim (Pfalz)	Obrigheim (Pfalz)	Neue Seitenstraße		D	III	SGF

7. Anhang



Stadt / Ort	Ortsteil	Haltestelle	barrierefreier Ausbau	Kategorisierung (Stand 01/ 2018) Bewertung nach VRN-Systematik	Priorisierung	Begründung (Erläuterung am Tabellenende)
Quirnheim	Boßweiler	Boßweilerhof	B			
Quirnheim	Quirnheim	Abzw. Gewerbepark		D	III	L, SGF
Quirnheim	Quirnheim	Gewerbepark		D	III	L, SGF
Quirnheim	Quirnheim	Ort		D	II	SGF
Quirnheim	Quirnheim-Tal	Tal		D	III	SGF, PL, SV
Ruppertsberg	Ruppertsberg	Hohe Burg		C	II	
Ruppertsberg	Ruppertsberg	Im Schloßgarten		D	III	SV
Ruppertsberg	Ruppertsberg	Pfalzblick		D	III	EF (nur Sa, So), PL
Ruppertsberg	Ruppertsberg	Pfälzer Hof	X			
Ruppertsberg	Ruppertsberg	Winzer		D	III	SGF, PL
Tiefenthal (Pfalz)	Tiefenthal (Pfalz)	Krone		B	I	
Tiefenthal (Pfalz)	Tiefenthal (Pfalz)	Nackter Weg		C	II	
Tiefenthal (Pfalz)	Tiefenthal (Pfalz)	Weedstraße		D	III	SV
Wachenheim (Weinstraße)	Wachenheim (Weinstraße)	Bahnhof	B			
Wachenheim (Weinstraße)	Wachenheim (Weinstraße)	Rathaus		D	II	EF (nur Sa, So)
Wachenheim (Weinstraße)	Wachenheim (Weinstraße)	Oberstnest		D	III	SV
Wattenheim (Pfalz)	Wattenheim (Pfalz)	Hetschmühle		D	III	L, SGF
Wattenheim (Pfalz)	Wattenheim (Pfalz)	Oberdorf		C	II	
Wattenheim (Pfalz)	Wattenheim (Pfalz)	Unterdorf		D	III	SGF
Weisenheim (Berg)	Weisenheim (Berg)	Abzw. Kirchheim		C	II	
Weisenheim (Berg)	Weisenheim (Berg)	Bobenheimer Straße		C	II	
Weisenheim (Berg)	Weisenheim (Berg)	Gemeindehaus		C	II	
Weisenheim (Berg)	Weisenheim (Berg)	Leistadter Straße		C	II	
Weisenheim (Berg)	Weisenheim (Berg)	Schule		D	III	SV
Weisenheim (Sand)	Weisenheim (Sand)	Bahnhof		D	III	SV
Weisenheim (Sand)	Weisenheim (Sand)	Lamsheimer Straße		D	III	SGF
Weisenheim (Sand)	Weisenheim (Sand)	Mitte		D	II	SGF
Weisenheim (Sand)	Weisenheim (Sand)	Westring		D	III	SV, SGF

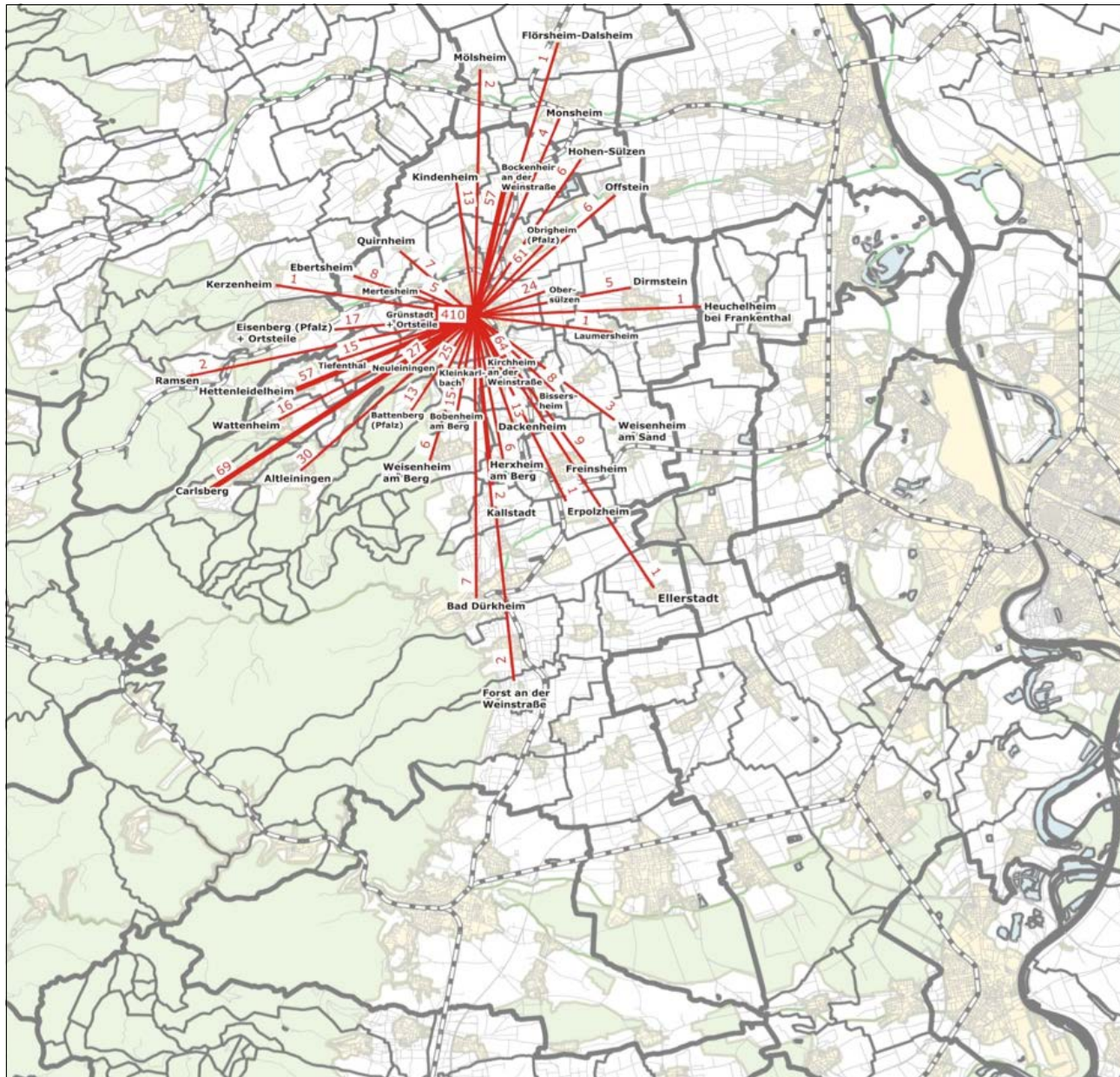
Erläuterungen

B: Haltestellen wurden in den letzten Jahren umgebaut; X: Haltestellen wurden in den letzten Jahren umgebaut, entspricht jedoch nicht vollständig den festgelegten Kriterien der Barrierefreiheit, SV: Bedienung ausschließlich im Schülerverkehr; SGF: sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb Schulverkehrs; L: Lage außerhalb Bebauung; PL: periphere Lage; EF: Einzelfahrten

Tabelle 5: Haltestellenkategorisierung und -priorisierung



7.3 Schülerverflechtungen der weiterführenden Schulen (Stand: Schuljahr 2018/2019)



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Leininger-Gymnasium Grünstadt



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
© 2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 33: Leininger-Gymnasium Grünstadt

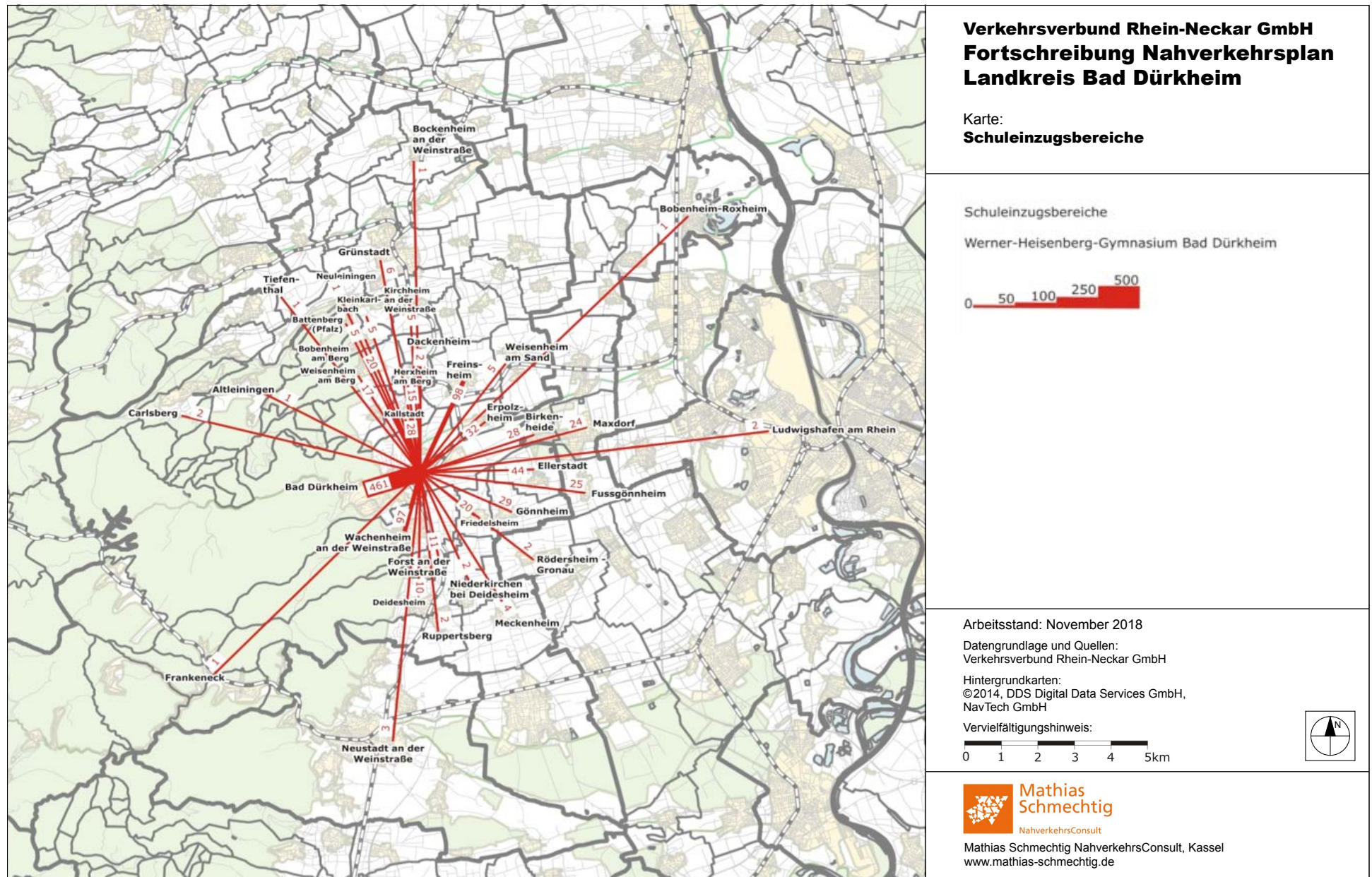
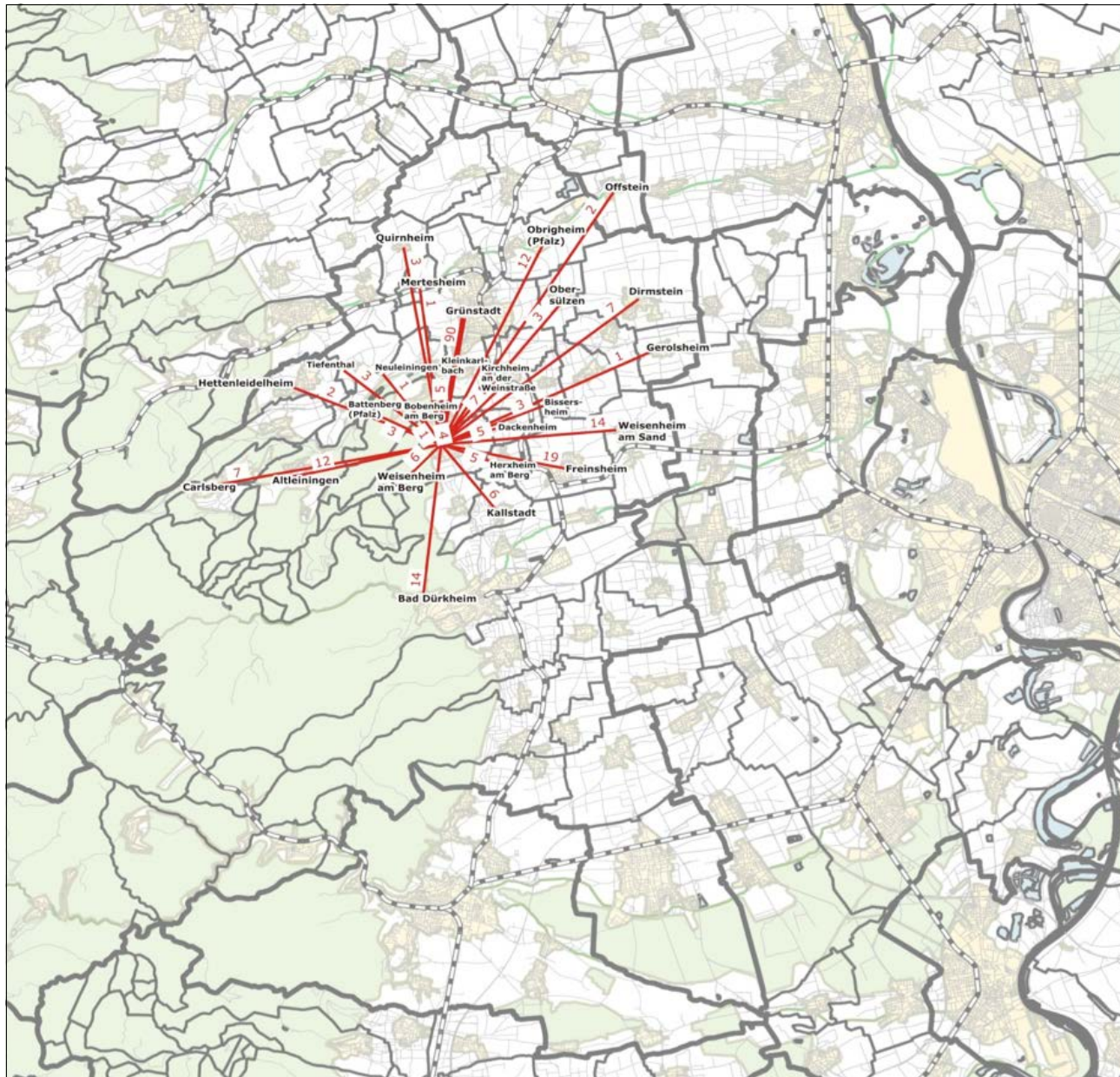


Abbildung 34: Werner-Heisenberg-Gymnasium Bad Dürkheim



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Realschule plus in Weinheim am Berg



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
© 2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 35: Realschule plus Weinheim am Berg

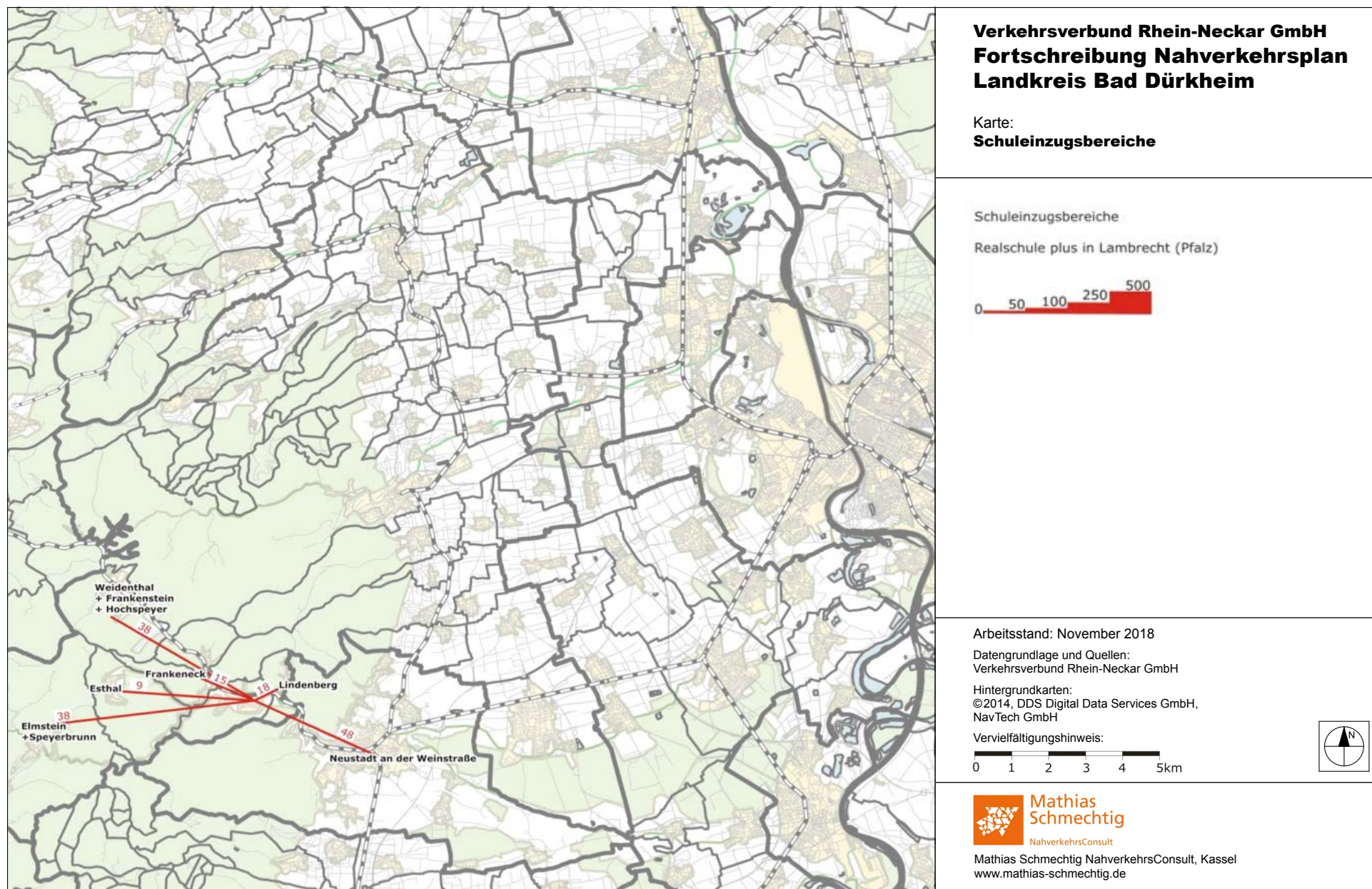
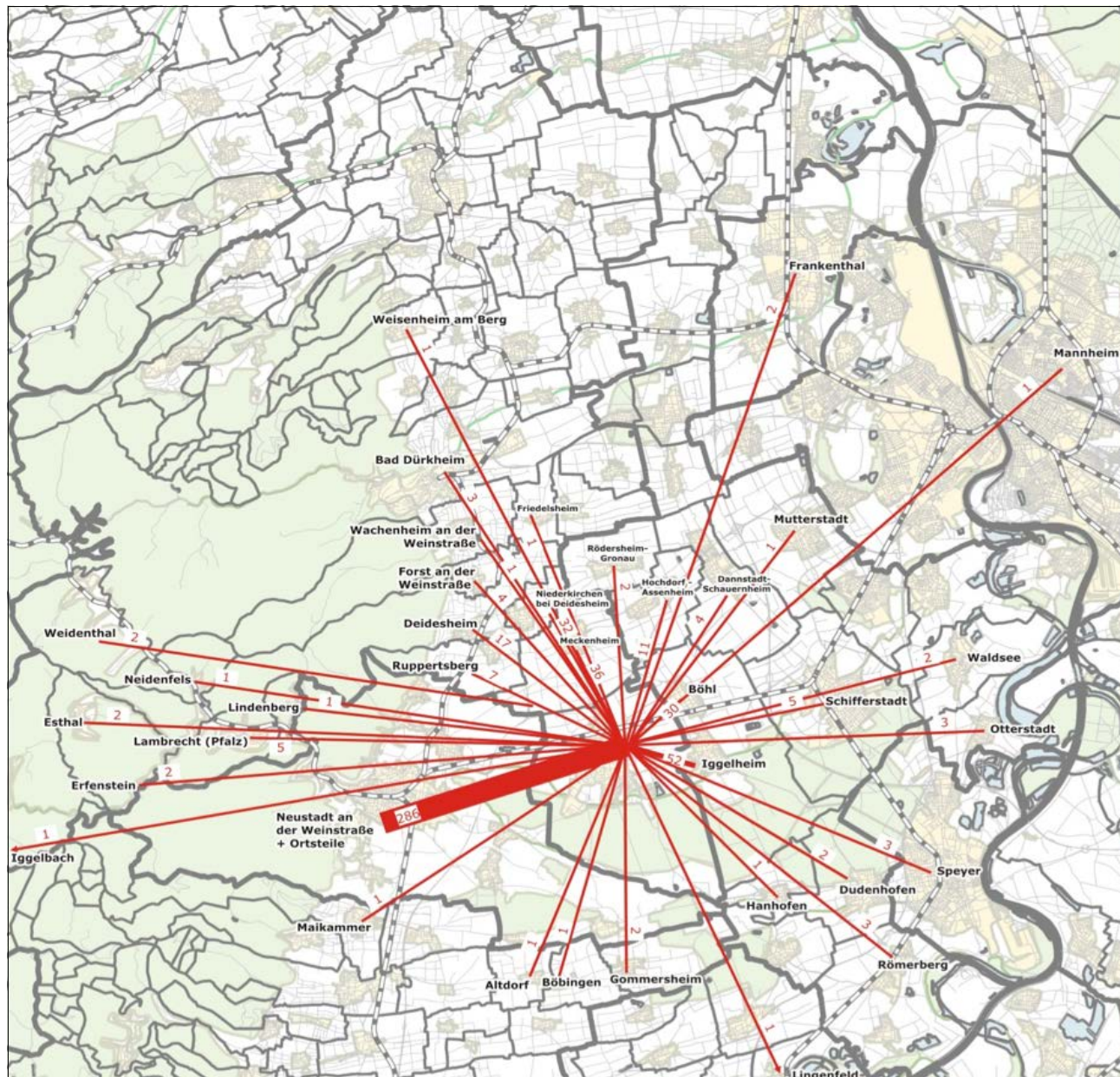


Abbildung 36: Realschule plus Lambrecht



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Siebenpfeiffer-Realschule plus und Fachschule Haßloch



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
© 2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:



**Mathias
Schmechtig**

NahverkehrsConsult

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 37: Siebenpfeiffer-Realschule plus und Fachoberschule Haßloch

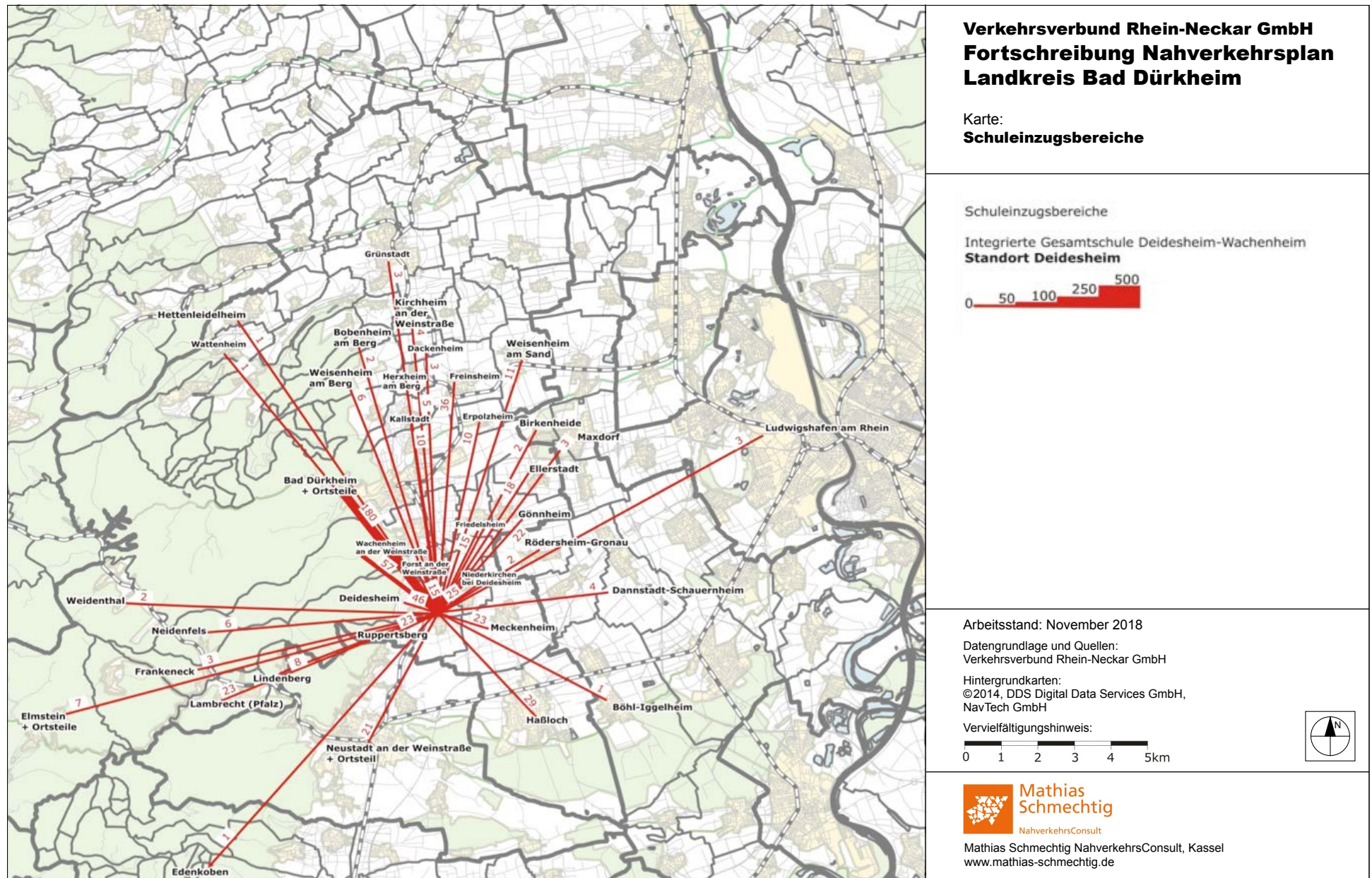


Abbildung 38: IGS Deidesheim-Wachenheim, Standort Deidesheim

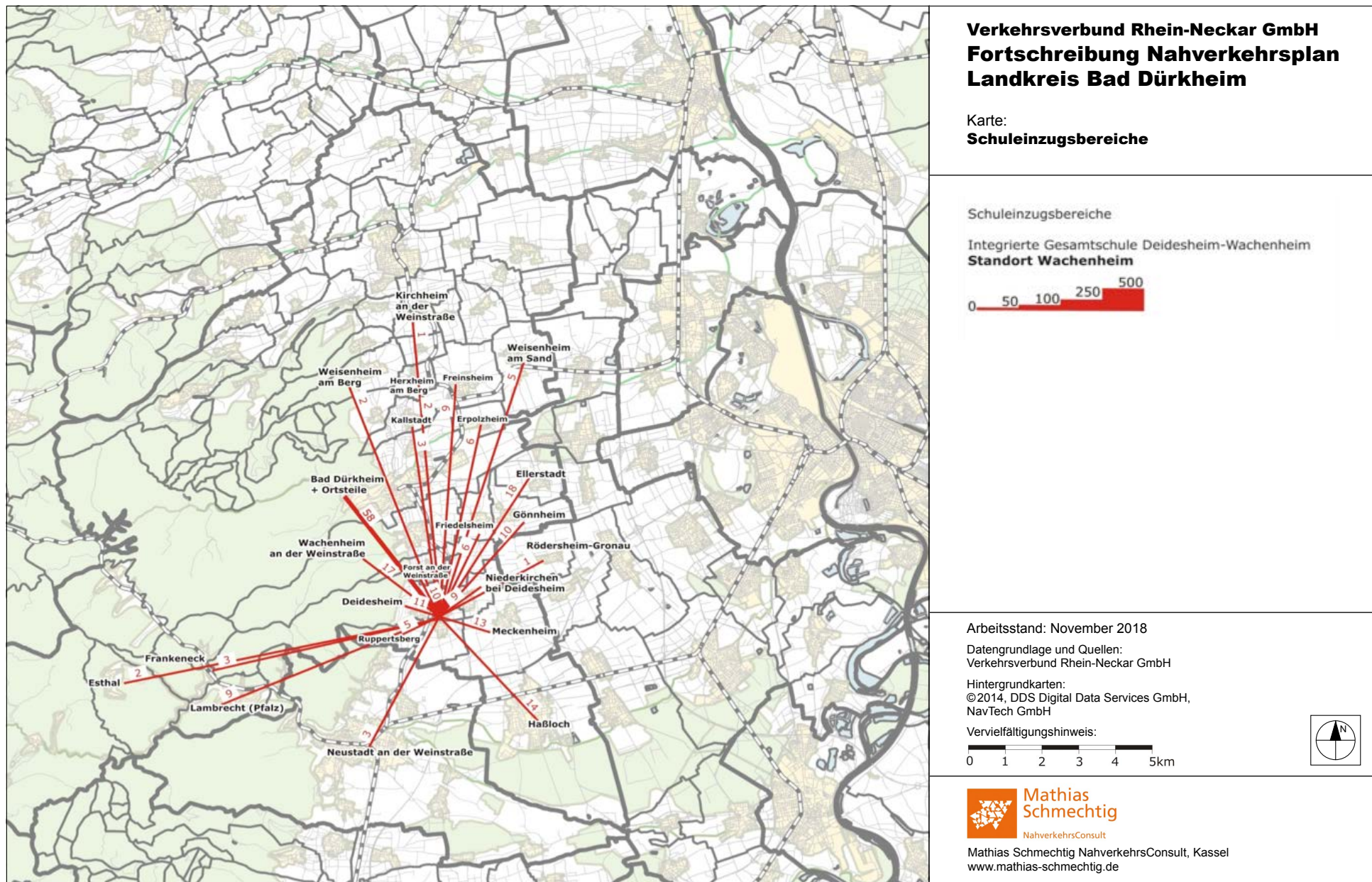


Abbildung 39: IGS Deidesheim-Wachenheim, Standort Wachenheim

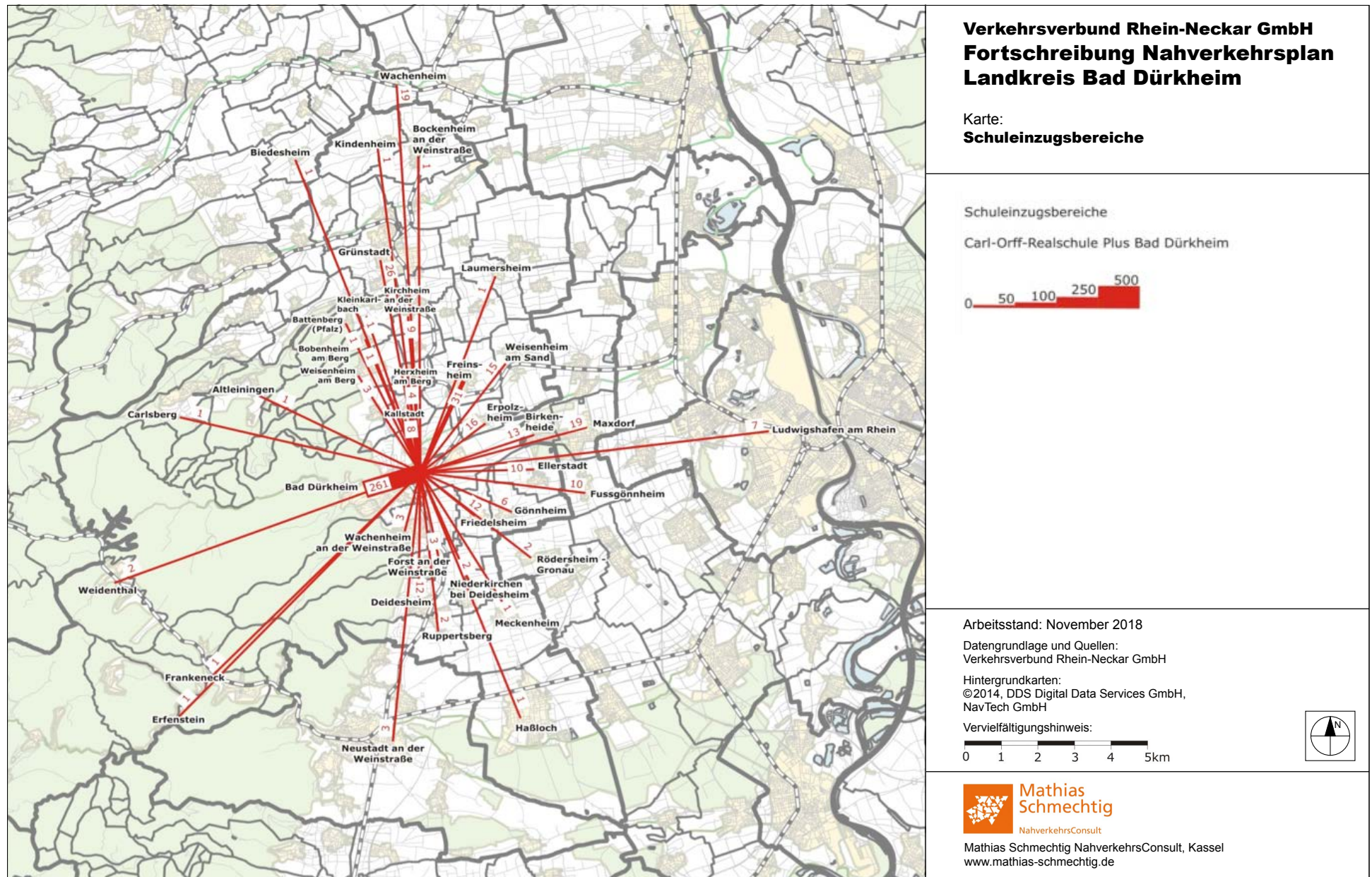
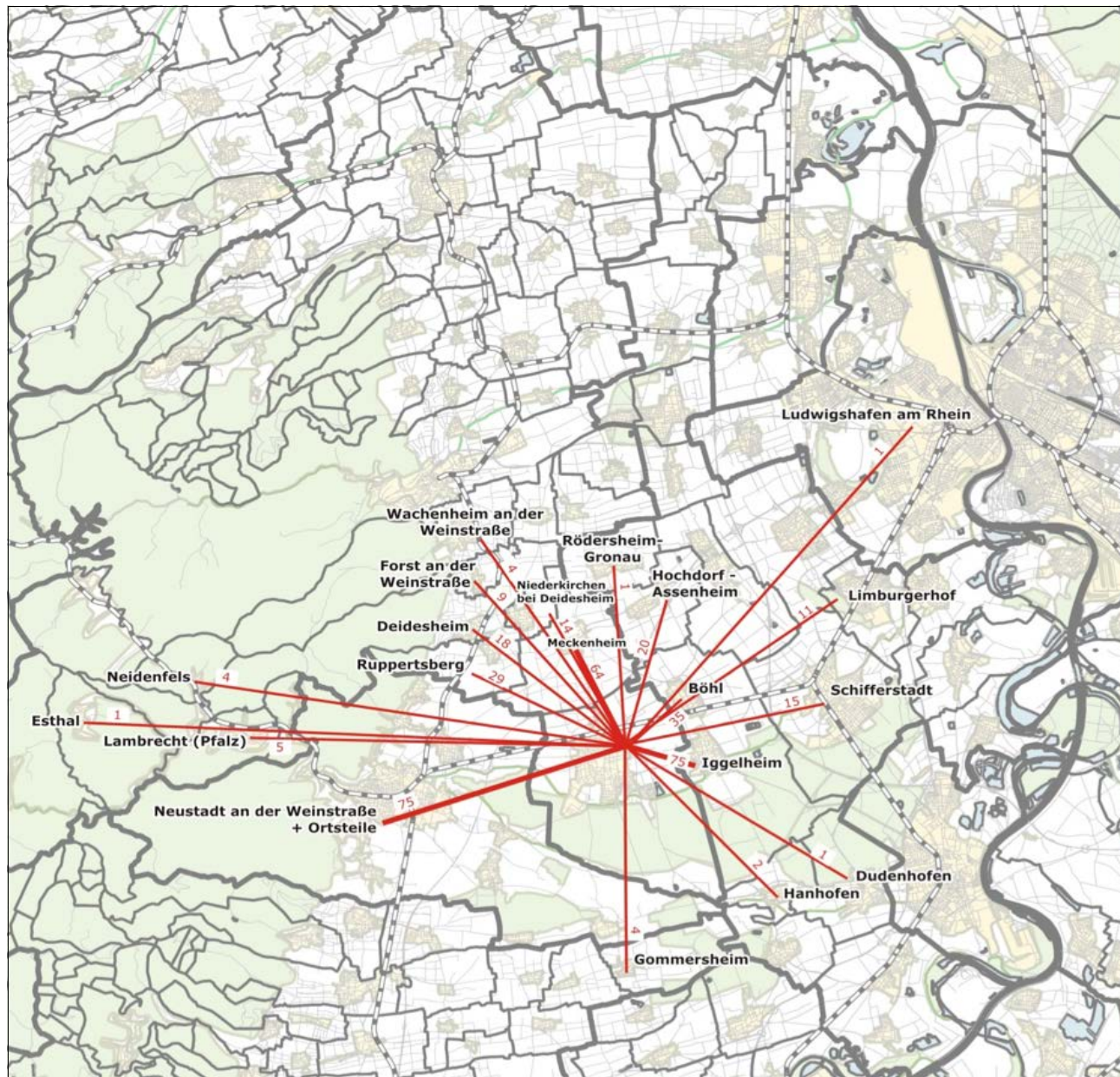


Abbildung 40: Carl-Orff-Realschule plus Bad Dürkheim



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Hannah-Arendt-Gymnasium Haßloch



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:

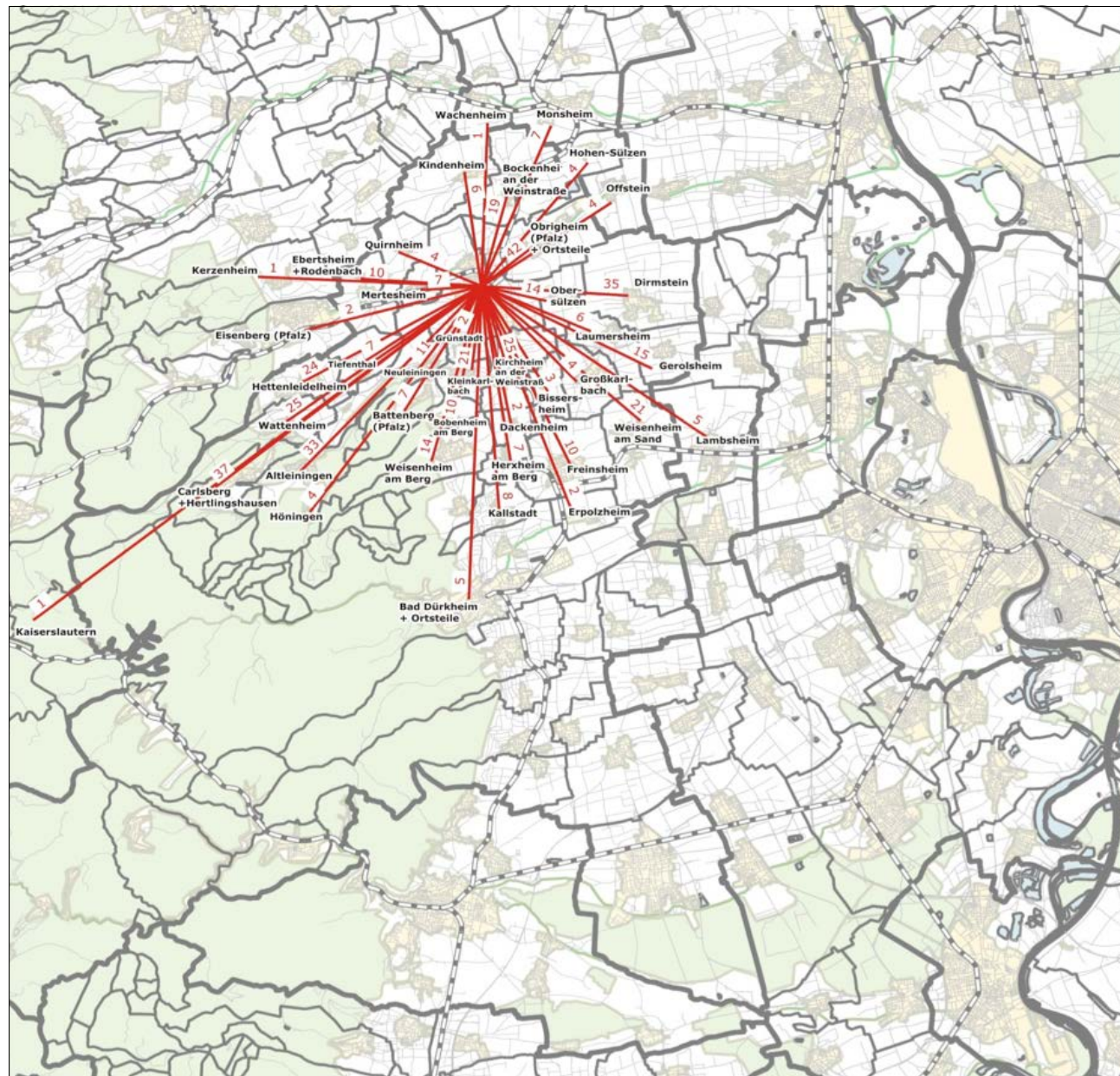


**Mathias
Schmechtig**

NahverkehrsConsult

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 41: Hannah-Arendt-Gymnasium Haßloch



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Integrierte Gesamtschule Grünstadt



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

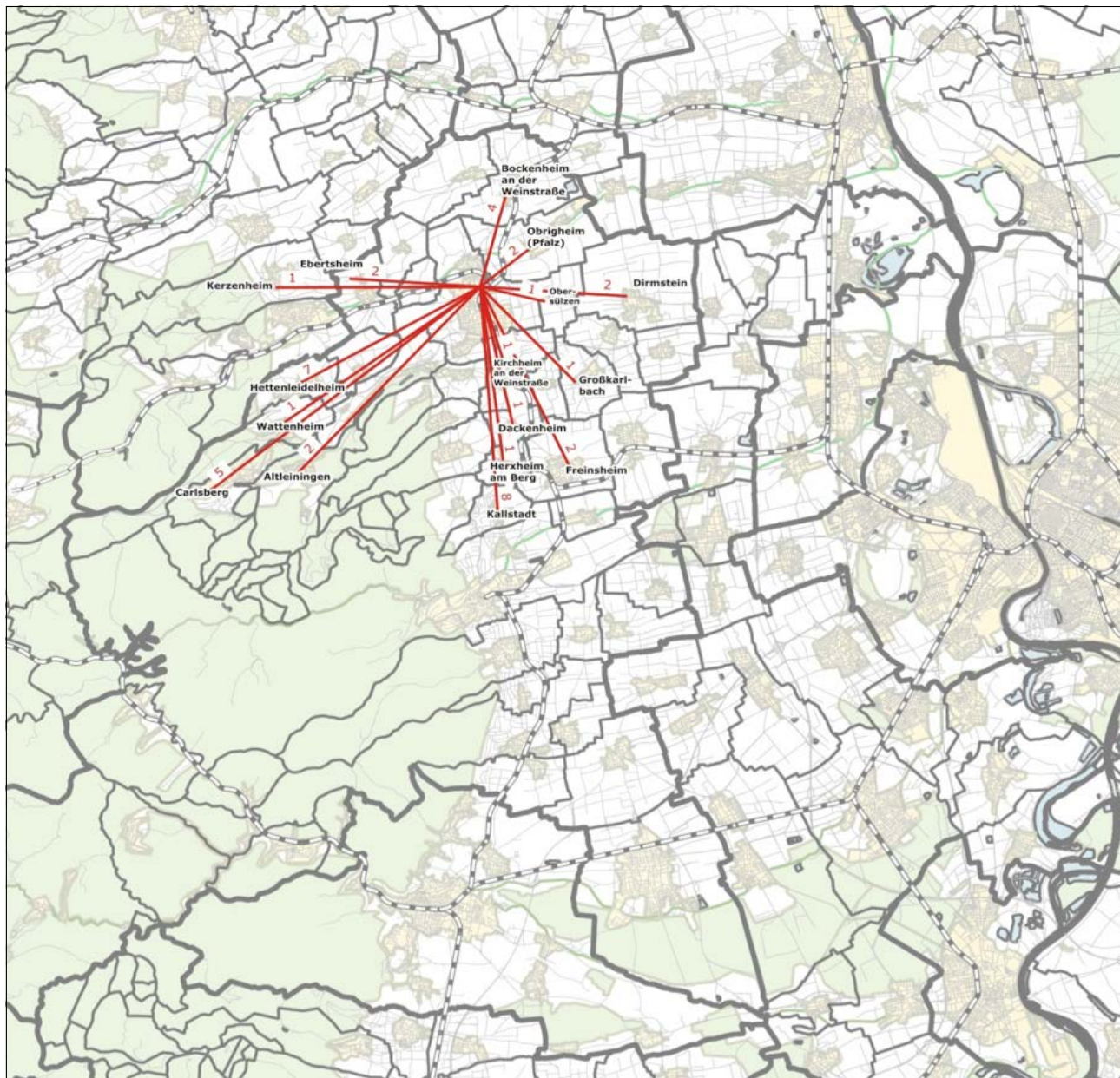
Vervielfältigungshinweis:



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 42: IGS Grünstadt



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Käthe-Kollwitz-Schule SFL Grünstadt



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
©2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 43: Käthe-Kollwitz-Schule Grünstadt (Förderschule)

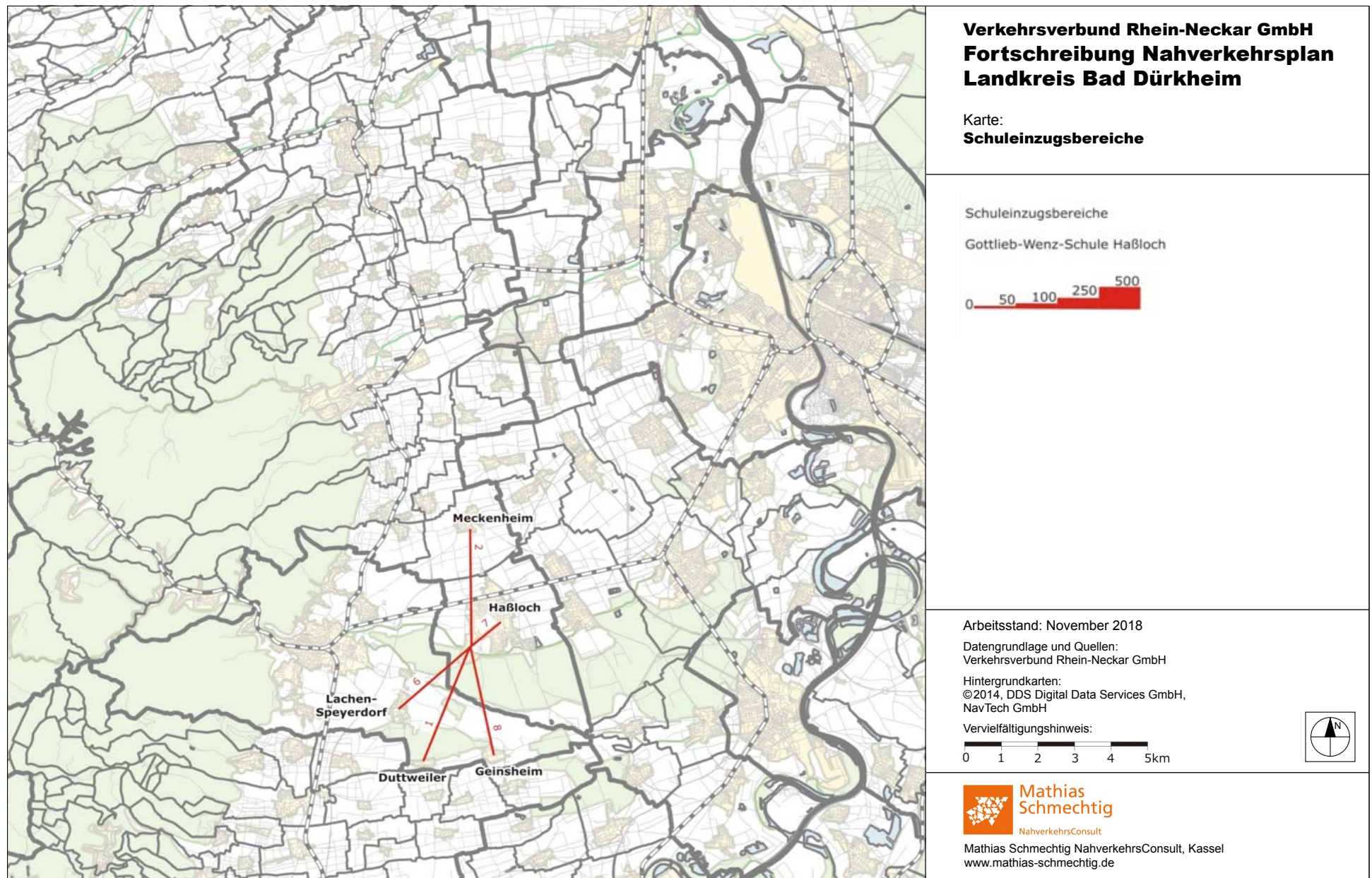
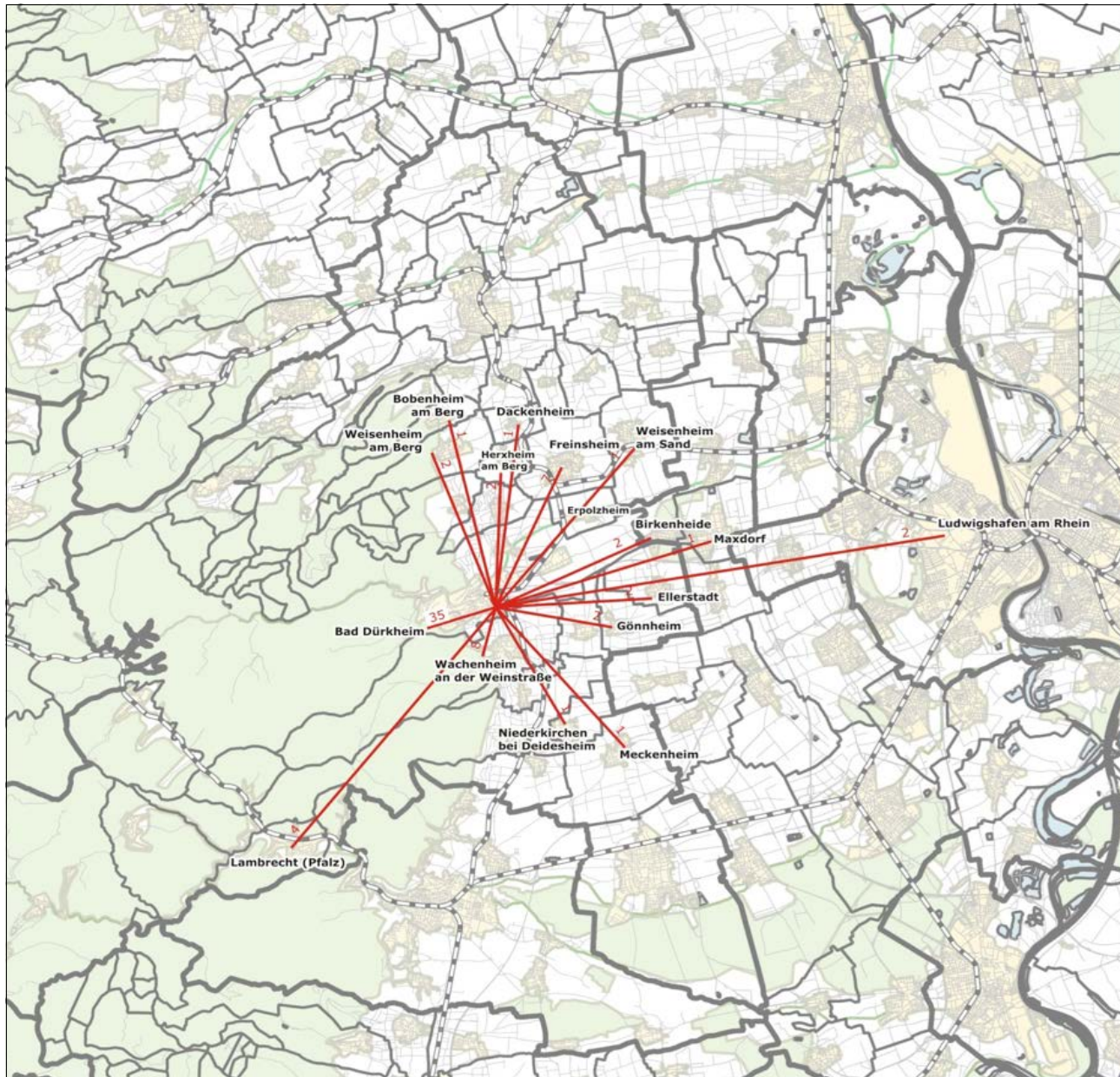


Abbildung 44: Gottlieb-Wenz-Schule Haßloch



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Karte:
Schuleinzugsbereiche

Schuleinzugsbereiche

Limburgschule SFL Bad Dürkheim



Arbeitsstand: November 2018

Datengrundlage und Quellen:
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Hintergrundkarten:
© 2014, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

Vervielfältigungshinweis:



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Abbildung 45: Förderschule Limburgschule Bad Dürkheim

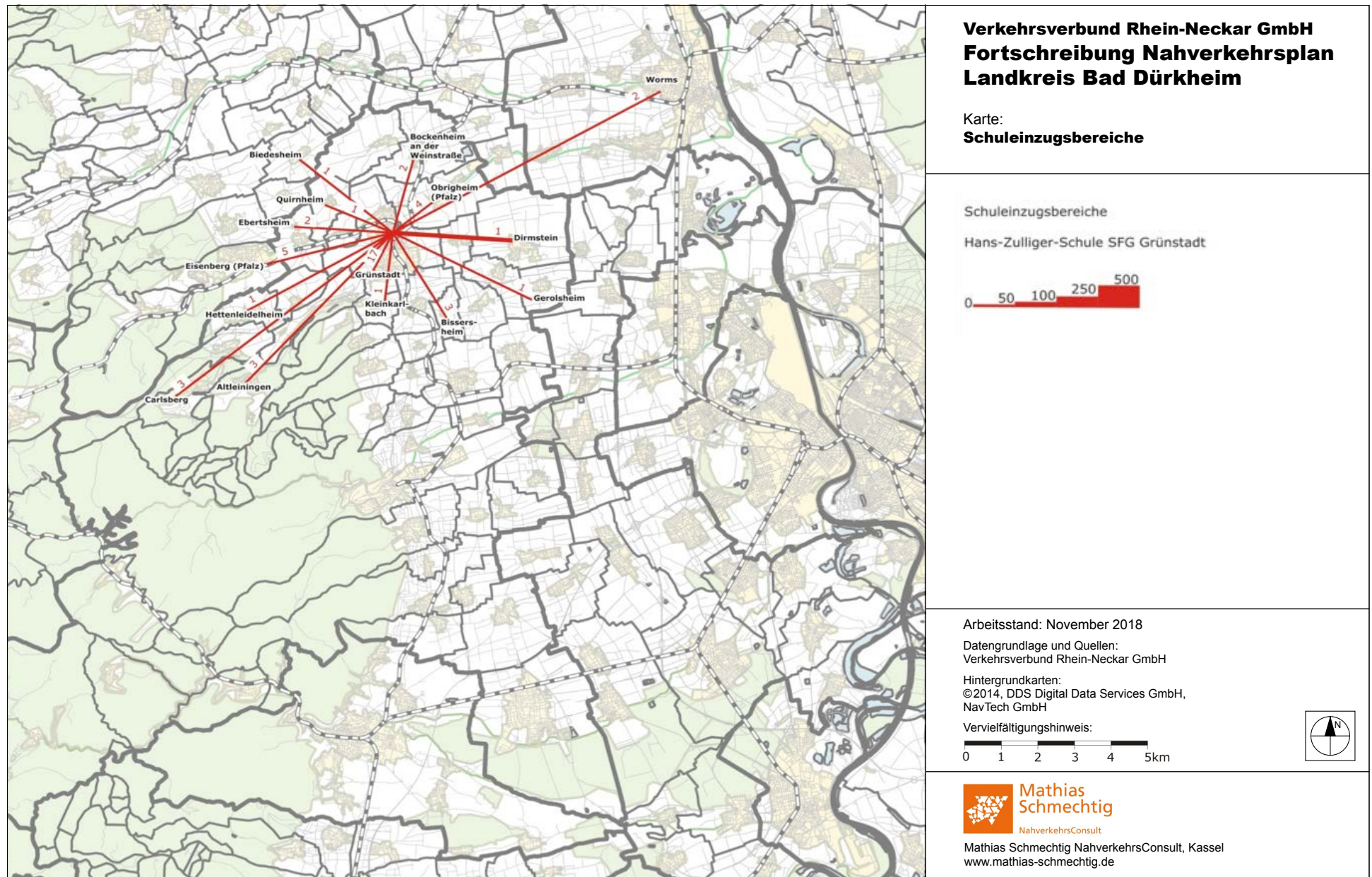


Abbildung 46: Hans-Zulliger-Schule Grünstadt



7.4 Liniensteckbriefe Status Quo

	451					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Offstein – Heppenheim – Worms					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	04:30 – 20:30	05:15 – 21:30	07:00 – 19:30	07:30 – 20:30	12:45 – 19:30	13:30 – 20:15
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung	60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	22 Fahrten	21 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.
	Obrigheim Bf.	Obrigheim Bf.	Obrigheim Bf.	Obrigheim Bf.	Obrigheim Bf.	Obrigheim Bf.
	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	244.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 65 %)					

	452					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Weisenheim/ Berg – Freinsheim – Weisenheim/ Sand – Frankenthal (Hin-Richtung) Weisenheim/ S. – Dackenheim – Weisenheim/ B. (Rück-Richtung)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	04:15 – 14:15	07:00 – 17:00				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, Kleinbus (nicht barrierefrei) zur Ferienzeit					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	18.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈96 %)					

7. Anhang



	453					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Weisenheim am Berg – Grünstadt					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	06:00 – 21:30	05:15 – 20:30	08:30 – 20:15	07:45 – 19:30	10:00 – 20:15	09:15 – 19:30
Taktfolge	60 Min., tlw. Verdichtung	60 Min., tlw. Verdichtung	60 Min.	60 Min.	120 Min., tlw. Verdichtung 60 Min.	120 Min., tlw. Verdichtung 60 Min.
Fahrten	37 Fahrten	31 Fahrten	11 Fahrten	11 Fahrten	7 Fahrten	8 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, tlw. Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	236.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 25 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 25 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 70 %)					
Anmerkung	In Weisenheim/ Berg ist aus Sicht des Aufgabenträgers die Nutzung der Hauptstraße für die Linienführung erforderlich.					

	454					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Altleiningen – Hettenleidelheim – Neuleiningen – Grünstadt („Leininger Ring“)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	04:45 – 21:45	06:00 – 20:45	06:00 – 20:00	07:15 – 18:45	10:45 – 19:30	09:45 – 20:30
Taktfolge	Stündlich tlw. Verdichtung, Altleiningen – Grün- stadt: 120 Min.	Stündlich tlw. Verdichtung, Altleiningen – Grün- stadt: 120 Min.	Stündlich Altleiningen – Grün- stadt: 120 Min.	Stündlich Altleiningen – Grün- stadt: 120 Min.	Kein Takt	Kein Takt
Fahrten	27 Fahrten	19 Fahrten	11 Fahrten	10 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, tlw. Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	279.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 20 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 14 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 65 %)					
Anmerkung	Befahrung der Gartenstraße in Carlsberg ist für eine ausreichende Erschließung notwendig					

7. Anhang



	455					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Obrigheim – Bockenheim – Quirnheim – Eisenberg					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 19:00	04:45 – 19:00				
Taktfolge	120 Min., tlw. Verdichtung auf stündlichen Takt	120 Min., tlw. Verdichtung auf stündlichen Takt				
Fahrten	18 Fahrten	23 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	-	-	-	-
	Heidesheim Bf.	Heidesheim Bf.	-	-	-	-
	Bockenheim Bf.	Bockenheim Bf.	-	-	-	-
	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB	Worms Hbf./ ZOB
Fahrzeugstandard	Niederflurbus, tlw. Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	172.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 14 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 15 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 81 %)					

	457					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Ramsen – Enkenbach					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 19:45	04:30 – 20:00	07:30 – 18:00	08:00 – 19:00		
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung 13–17 Uhr; 120 Min. am Vormittag	60 Min. mit tlw. Verdichtung 12–17 Uhr; 120 Min. am Vormittag	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	21 Fahrten	24 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	–	–
	Enkenbach Bf.	Enkenbach Bf.	Enkenbach Bf.	Enkenbach Bf.	–	–
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	245.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 81 %)					



	458					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Höningen – Altleiningen – Carlsberg – Hettenleidelheim – Eisenberg					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	06:30 – 08:15	07:15 – 17:30				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	5 Fahrten	9 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	37.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag	An Ferientagen 1 Fahrt pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 94 %)					
Anmerkung	Befahrung der Gartenstraße in Carlsberg ist für eine ausreichende Erschließung notwendig					

	459					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Altleiningen – Neuleiningen – Kirchheim – Kleinkarlbach – Bobenheim – Weisenheim – Kallstadt (Hin-Richtung) Weisenheim – Neuleiningen – Altleiningen – Carlsberg – Kallstadt (Rück-Richtung)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	07:45 – 08:15	12:00 – 16:30				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	3 Fahrten	7 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	17.000 km					
Besonderheiten	Reine Schulfahrten	Reine Schulfahrten				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (100 %)					
Anmerkung	Befahrung der Gartenstraße in Carlsberg ist für eine ausreichende Erschließung notwendig					

7. Anhang



	460					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach – Kirchheim – Grünstadt					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:45 – 19:45	05:45 – 20:00	08:00 – 20:45	07:00 – 18:00	10:00 – 18:45	11:15 – 20:00
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Lücken; Vormittag 120 Min.	60 Min. mit tlw. Lücken; Vormittag 120 Min.	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	13 Fahrten	18 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	–	–	–	–
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	162.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 10 Fahrten pro Tag Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	An Ferientagen 14 Fahrten pro Tag Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 58 %)					

	461					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Frankenthal – Dirmstein – Gerolsheim – Großkarlbach – Grünstadt					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	06:00 – 21:15 (freitags 01:15)	04:45 – 19:00 (freitags 00:30)	06:15 – 01:15	04:45 – 00:30	12:00 – 20:45	09:15 – 18:00
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung	60 Min., vormittags unregelmäßiger Takt mit Lücken	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	24 Fahrten	25 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	Ludwigshafen BASF	–	–
	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.	Frankenthal Hbf.
	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.	Grünstadt Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	253.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen	Einzelfahrten zwischen Frankenthal – Ludwigshafen		
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 69 %)					
Anmerkungen	Einrichtung zwei neuer Haltestellen in Dirmstein: Ortseingang Dirmstein von Gerolsheim kommend am Altersheim (Gerolsheimer Str.) sowie im Bereich der Hauptstraße 27/29					

7. Anhang



	471				
Linienbündel	„Grünstadt“				
Konzessioniert bis	09.12.2023				
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH				
Linienverlauf	Grünstadt Bahnhof – Asselheim – Bahnhof (Friedrich–Ebert–Str.)				
Netzebene	Stadt- und Umlandverkehr				
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	09:00 – 18:30		09:00 – 13:30		
Taktfolge	60 Min.		60 Min.		
Fahrten	10 Fahrten		5 Fahrten		
Verknüpfungspunkte					
	Grünstadt Bf.		Grünstadt Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurbus (Kleinbus)				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	18.000 km				
Besonderheiten					
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 52 %)				

	472				
Linienbündel	„Grünstadt“				
Konzessioniert bis	09.12.2023				
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH				
Linienverlauf	Grünstadt Bahnhof (Friedrich-Ebert-Str.) – Sausenheim – Bahnhof				
Netzebene	Stadt- und Umlandverkehr				
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	10:30 – 18:45		10:30 – 12:45		
Taktfolge	120 Min.		Kein Takt		
Fahrten	5 Fahrten		2 Fahrten		
Verknüpfungspunkte					
	Grünstadt Bf.		Grünstadt Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurbus (Kleinbus)				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	11.000 km				
Besonderheiten					
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 45 %)				



	473				
Linienbündel	„Grünstadt“				
Konzessioniert bis	09.12.2023				
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH				
Linienverlauf	Ringlinie Bahnhof – Krankenhaus – Bahnhof				
Netzebene	Stadt- und Umlandverkehr				
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	09:30 – 17:45		09:30 – 13:45		
Taktfolge	120 Min.		120 Min.		
Fahrten	5 Fahrten		3 Fahrten		
Verknüpfungspunkte					
	Grünstadt Bf.		Grünstadt Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurbus				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	6.000 km				
Besonderheiten					
Nachfrage hauptsächlich	Erledigungen (50 %)				

	474				
Linienbündel	„Grünstadt“				
Konzessioniert bis	09.12.2023				
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH				
Linienverlauf	Ringlinie Bahnhof – Gewerbegebiet (Globus) – Bahnhof				
Netzebene	Stadt- und Umlandverkehr				
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 20:30		09:45 – 16:30		
Taktfolge	60 Min.		60 Min. mit Lücken zw.12:00 – 15:00 Uhr		
Fahrten	12 Fahrten		6 Fahrten		
Verknüpfungspunkte					
	Grünstadt Bf.		Grünstadt Bf.		
Fahrzeugstandard	Niederflurbus (Kleinbus)				
Bus-km-Aufwand pro Jahr	16.000 km				
Besonderheiten					
Nachfrage hauptsächlich	Erledigungen (58 %)				

7. Anhang



	475					
Linienbündel	BürgerBus Verbandsgemeinde Freinsheim					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	09:00 – 10:15	10:15 – 11:30				
Taktfolge	Einzelfahrt	Einzelfahrt				
Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Kleinbus					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit (100 %)					

	476					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	LU BASF – Grünstadt – Eisenberg – Kirchheimbolanden					
Netzebene	Regionalbus, Schnellbus					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	14:45 – 18:00	05:45 – 06:45				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	Mo-Do: 7 Fahrten nur Fr: 8 Fahrten	4 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	106.000 km					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Beruf (66 %); Ausbildung (34 %)					
Anmerkung	Befahrung der Gartenstraße in Carlsberg ist für eine ausreichende Erschließung notwendig					

7. Anhang



	477					
Linienbündel	„Grünstadt“					
Konzessioniert bis	09.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt Schulzentrum – Dekan-Ernst-Grundschule – Bahnhof					
Netzebene	Schülerverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	07:45 – 16:15	12:00 – 13:15				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	Mo. – Do.: 3 Fahrten Mo. – Fr.: 2 Fahrten	2 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	–	–	–	–	–	–
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	3.000 km					
Besonderheiten	Nur an Schultagen in Rhld.-Pfalz	Nur an Schultagen in Rhld.-Pfalz				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (98 %)					

	482					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Maxdorf – Lambsheim – Gerolsheim/ Freinsheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	13:00 – 16:30	06:45 – 07:45				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	9 Fahrten	4 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	21.000 km					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (100 %)					

7. Anhang



	483					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Birkenheide / (Bad Dürkheim, Gewerbegebiet Bruch) – Ellerstadt – Wachenheim – Bad Dürkheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	07:00 – 18:30	07:30 – 19:00	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Taktfolge	60 Min.	60 Min. mit Lücken zw. 08:00–12:00 Uhr				
Fahrten	17 Fahrten	15 Fahrten (Mo. – Do.) 14 Fahrten (Fr.)				
Verknüpfungspunkte						
	Ellerstadt, Ost	Ellerstadt, Ost				
	Wachenheim Bf.	Wachenheim Bf.				
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	70.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 12 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 11 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (100 %)					
Anmerkung	Betriebsaufnahme 12.08.2019					



	485					
Linienbündel	„Bad Dürkheim“					
Konzessioniert bis	30.06.2020					
Konzessionsinhaber	Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Grethen – Hausen – Hardenburg – Isenach – Ruheforst					
Netzebene	Stadt- und Umlandverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	05:45 – 19:00	06:00 – 19:15	08:30 – 17:30	09:00 – 18:00	10:45 – 18:00	11:15 – 18:30
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt
Fahrten	16 Fahrten	17 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	122.000 km					
Besonderheiten	Einzelfahrten zwischen Hardenburg Waldschlössel – Abzw. Isenach B37	Einzelfahrten zwischen Hardenburg Waldschlössel – Abzw. Isenach B37				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (59 %)					



	486					
Linienbündel	„Bad Dürkheim“					
Konzessioniert bis	30.06.2020					
Konzessionsinhaber	Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Seebach – Rudolf-Bart-Siedlung					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:45	06:15 – 20:00	08:15 – 18:45	08:15 – 19:00	09:00 – 17:00	09:15 – 17:15
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtung zw. 11:00 – 14:00 Uhr	60 Min. mit Verdichtung zw. 11:00 – 14:00 Uhr	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt
Fahrten	17 Fahrten	17 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	27.000 km					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (51 %)					



	487					
Linienbündel	„Bad Dürkheim“					
Konzessioniert bis	30.06.2020					
Konzessionsinhaber	Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Trift – Gewerbegebiet					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	06:30 – 18:15	06:45 – 18:30				
Taktfolge	120 Min., unregelmäßig	120 Min., unregelmäßig				
Fahrten	10 Fahrten	10 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	-	-	-	-
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	23.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 9 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 8 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (52 %)					



	488					
Linienbündel	„Bad Dürkheim“					
Konzessioniert bis	30.06.2020					
Konzessionsinhaber	Stadtwerke Bad Dürkheim GmbH					
Linienverlauf	Bad Dürkheim – Sonnenwende – Lindemannsruhe					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	08:30 – 18:45	08:45 – 19:00	07:45 – 16:15	08:00 – 17:00	09:45 – 16:15	10:15 – 17:00
Taktfolge	60 Min. mit Lücken zw. 12–14 Uhr	60 Min. mit Lücken zw. 8 – 10 Uhr und 12 – 15 Uhr	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt
Fahrten	10 Fahrten	10 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.	Bad Dürkheim Bf.
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	45.000 km					
Besonderheiten	Einzelfahrten zwischen Sonnenwende – Lindemannsruhe	Einzelfahrten zwischen Sonnenwende – Lindemannsruhe				
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit (42 %)					



Wochenendtour	497				
Linienbündel					
Konzessioniert bis	31.10.2020				
Konzessionsinhaber	Fa. BVZ Busverkehr Zipper GmbH				
Linienverlauf	Bad Dürkheim Tours: Bad Dürkheim – Kallstadt – Hardenburg – Limburgruine – Bad Dürkheim				
Netzebene	Stadtverkehr				
Bedienungsstandards	Montag – Freitag	Samstag		Sonntag	
	Kein Betrieb	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa		11:00 – 17:00		11:00 – 17:00	
Taktfolge		120 Min.		120 Min.	
Fahrten		4 Fahrten		4 Fahrten	
Verknüpfungspunkte					
	-	-		-	
Fahrzeugstandard					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	5.000 km				
Besonderheiten					
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (52 %)				



Wochenendtour	498					
Linienbündel						
Konzessioniert bis	31.10.2020					
Konzessionsinhaber	Fa. BVZ Busverkehr Zipper GmbH					
Linienverlauf	Burgunder Tours: Bockenheim – Bad Dürkheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa			10:15 – 16:00	13:15 – 19:00	10:15 – 16:00	13:15 – 19:00
Taktfolge			Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten			2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	7.000 km					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Nur Sa. und So./ Feiertage: Freizeit (100 %)					



Wochenendtour	499					
Linienbündel						
Konzessioniert bis	31.10.2020					
Konzessionsinhaber	Fa. BVZ Busverkehr Zipper GmbH					
Linienverlauf	Riesling Tours: Bad Dürkheim – Hambacher Schloss					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa			11:15 – 18:00		11:15 – 18:00	
Taktfolge			Einzelfahrten		Einzelfahrten	
Fahrten			4 Fahrten		4 Fahrten	
Verknüpfungspunkte						
	–		–		–	
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	6.000 km					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Nur Sa. und So./ Feiertage: Freizeit (99 %)					

7. Anhang



	510					
Linienbündel	„Neustadt“					
Konzessioniert bis	31.12.2022					
Konzessionsinhaber	PalatinaBus					
Linienverlauf	Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Haßloch					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	07:00 – 19:30	07:45 – 19:00	09:00 – 17:30	09:30 – 18:00		
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	13 Fahrten	12 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	-	-
	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	107.000 km					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (37 %)					

	512					
Linienbündel	„Neustadt“					
Konzessioniert bis	11.12.2022					
Konzessionsinhaber	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt – Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	05:45 – 24:00	05:00 – 23:30	07:00 – 0:00	07:30 – 23:30	09:00 – 21:15	09:00 – 22:00
Taktfolge	Neustadt – Königsbach: 30 Min. Königsbach – Deidesheim: 60 Min.	Neustadt – Königsbach: 30 Min. Königsbach – Deidesheim: 60 Min.	Neustadt – Deidesheim Bf.: 60 Min. Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 120 Min.	Neustadt – Deidesheim Bf.: 60 Min. Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 120 Min.	Neustadt – Deidesheim Bf.: 60 Min. Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 120 Min.	Neustadt – Deidesheim Bf.: 60 Min. Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 120 Min.
Fahrten	Neustadt – Königsbach: 31 Fahrten Königsbach – Deidesheim: 21 Fahrten	Neustadt – Königsbach: 36 Fahrten Königsbach – Deidesheim: 22 Fahrten	Neustadt – Deidesheim Bf.: 16 Fahrten Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 6 Fahrten	Neustadt – Deidesheim Bf.: 15 Fahrten Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 6 Fahrten	Neustadt – Deidesheim Bf.: 12 Fahrten Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 5 Fahrten	Neustadt – Deidesheim Bf.: 12 Fahrten Deidesheim Bf. – Forst Sportplatz: 5 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.
	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	232.000 km					
Besonderheiten	Neustadt – Königsbach: An Ferientagen 29 Fahrten pro Tag; freitags 2 Fahrten stündlich zw. 22 – 0 Uhr Königsbach – Deidesheim: An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag	Neustadt – Königsbach: An Ferientagen 33 Fahrten pro Tag; freitags 1 Fahrt stündlich zw. 23 – 0 Uhr Königsbach – Deidesheim: An Ferientagen 19 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (47 %)					
Anmerkung	Zum Fahrplanwechsel Dezember 2019 wird geplant, die Buslinie 512 von Neustadt (L516) kommend in Ruppertsberg über die Hauptstraße, Haagweg und Im Schloßgarten zu führen. Prüfauftrag: Optimierung bzw. Anpassung der Umstiege/ Wartezeit der Linie 512 durch geänderte Linienführung (ohne Haardt) und verbesserte Erschließung von Ruppertsberg.					

7. Anhang



	517					
Linienbündel	„Neustadt“					
Konzessioniert bis	11.12.2022					
Konzessionsinhaber	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt – Lambrecht – Esthal/ Elmstein – Iggelbach – (Johanniskreuz)					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:15 – 21:30 (freitags 23:36)	05:00 – 20:45	07:45 – 23:30	07:30 – 23:30	08:30 – 21:30	09:30 – 22:00
Taktfolge	60 Min. mit Verdichtungen	60 Min. mit Verdichtungen	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	38 Fahrten	42 Fahrten	15 Fahrten	15 Fahrten	17 Fahrten	16 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.	Helmbach Bf.	Helmbach Bf.	Neustadt Hbf.	Neustadt Hbf.
	Lambrecht Bf.	Lambrecht Bf.	Lambrecht Bf.	Lambrecht Bf.	Lambrecht Bf.	Lambrecht Bf.
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	475.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 32 Fahrten pro Tag; freitags 1 Fahrt stünd- lich zw. 22 – 0 Uhr	An Ferientagen 32 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (61 %)					



	518					
Konzessioniert bis	27.03.2025					
Konzessionsinhaber	Fa. Holiday-Park GmbH					
Linienverlauf	Haßloch Bf. – Holiday Park					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	09:30 – 17:30	11:45 – 18:30	09:30 – 21:30	11:45 – 23:30	09:30 – 21:30	11:45 – 23:35
Taktfolge	60 Min. mit Lücken	60 Min. mit Lücken	60 Min. mit Lücken	60 Min. mit Lücken	60 Min. mit Lücken	60 Min. mit Lücken
Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten	12 Fahrten	14 Fahrten	11 Fahrten	13 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	keine Daten					
Besonderheiten						
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit (96 %)					

7. Anhang



	571					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalantinaBus					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	07:00 – 20:30	05:45 – 20:00	07:15 – 20:15	07:00 – 19:45		
Taktfolge	60 Min. mit tlw. Verdichtung	60 Min. mit tlw. Verdichtung	60 Min.	60 Min.		
Fahrten	20 Fahrten	19 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten		
Verknüpfungspunkte						
	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	-	-
	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	-	-
	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	-	-
Fahrzeugstandard	Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	287.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 16 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 18 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (58 %)					



	573					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalantinaBus					
Linienverlauf	Speyer – Mechttersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch					
Netzebene						
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienungszeitraum etwa	07:15 – 14:00	Mo-Do: 06:45–16:30 Fr.: 06:45–13:30				
Taktfolge	Kein Takt	Kein Takt				
Fahrten	7 Fahrten	Mo-Do: 7 Fahrten Fr.: 6 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Speyer ZOB		-	-	-	-
			-	-	-	-
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	25.000 km					
Besonderheiten	Reiner Schulverkehr	Reiner Schulverkehr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (≈ 99 %)					

7. Anhang



	574					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalantinaBus					
Linienverlauf	(Geinsheim –) Haßloch – Meckenheim – Deidesheim					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb	Kein Betrieb
Bedienzeitraum etwa	06:15 – 19:00	05:45 – 18:30				
Taktfolge	60 Min., tlw. unregelmäßig	kein Takt				
Fahrten	17 Fahrten	21 Fahrten				
Verknüpfungspunkte						
	Haßloch Bf.	Haßloch Bf.	-	-	-	-
	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Größtenteils Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	129.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 13 Fahrten pro Tag	An Ferientagen 12 Fahrten pro Tag				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (98 %)					
Anmerkung	Zum Fahrplanwechsel Dezember 2019 wird die Buslinie 574 von Meckenheim kommend in Ruppertsberg über den Haagweg und Im Schloßgarten geführt.					

	580					
Linienbündel	„Rheinpfalz“					
Konzessioniert bis	14.06.2025					
Konzessionsinhaber	PalantinaBus					
Linienverlauf	Ludwigshafen – Dannstadt – Assenheim – Meckenheim – Deidesheim – Ruppertsberg					
Netzebene	Regionalverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück		
Bedienzeitraum etwa	05:00 – 23:45 (freitags 01:30)	03:30 – 22:30 (freitags 00:30)	05:30 – 01:30	03:30 – 23:30	05:30 – 23:30	03:30 – 21:30
Taktfolge	60 Min., tlw. Über- lagerung ≈30 Min.	60 Min., tlw. Über- lagerung ≈30 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	43 Fahrten	41 Fahrten	19 Fahrten	16 Fahrten	11 Fahrten	9 Fahrten
Verknüpfungspunkte						
	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.	Mundenheim Bf.
	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG	Dannstadt VG
	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.	Deidesheim Bf.
Fahrzeugstandard	Größtenteils Niederflurbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	543.000 km					
Besonderheiten	An Ferientagen 38 Fahrten pro Tag; freitags 2 Fahrten stündlich zw. 23:30 – 01:30 Uhr	An Ferientagen 39 Fahrten pro Tag; freitags 1 Fahrt zw. 22:45 – 23:30 Uhr				
Nachfrage hauptsächlich	Ausbildung (53 %)					



7.5 Liniensteckbriefe Zielkonzept

Die Liniensteckbriefe Status Quo (siehe 7.4) entsprechen den Liniensteckbriefen Zielkonzept, da im Nahverkehrsplan keine verbindlichen Änderungen im Verkehrsangebot vorgesehen sind.

Änderungen bzw. die Neuorganisation der Linie 483 sowie die Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen Deidesheim und Mannheim werden im Kapitel 6 ausführlich beschrieben.

7.6 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 Verbindungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Landkreis überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse angepasst.

Erschließungsqualität

Eine ausreichende Erschließungsqualität berücksichtigt, dass alle Schwerpunkte des Bedarfs durch den ÖPNV erschlossen werden. Um die Erschließung im definierten Einzugsradius um jede Haltestelle zu gewährleisten, müssen fußläufige Verbindungen gegeben sein. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Als Standard der Daseinsvorsorge wird eine Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 300 Einwohnern angestrebt.

SPNV-Stationen werden neben dem Fußweg auch vermehrt mit dem Radverkehr und MIV erschlossen (siehe P+R und B+R), wodurch ein Einzugsradius von 3.000 m als gerechtfertigt angesehen wird. Bei Stadtverkehren und Angeboten der Daseinsvorsorge vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als angemessen.

fußläufiger Einzugsbereich in m	
SPNV	1.000 m/3.000 m*
Bus	600 m
Stadtbus	300 m/200 m**
* Fahrrad ** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten	

Tabelle 6: Erschließungsstandards

Bei Schwerpunkten mit Einrichtungen hoher Bedeutung der Daseinsvorsorge wie z. B. Einkaufseinrichtungen oder Krankenhäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst gering 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.

Verbindungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV bestimmen und für ein attraktives Nahverkehrssystem grundlegend sind.

Aufgrund der Festlegung der definierten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes erfolgt eine Differenzierung des ÖPNV-Angebotes mit entsprechenden Bedienungsqualitäten. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die kontinuierlich stark nachgefragten Verbindungen des Busverkehrs erschlossen.

In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Zur Sicherstellung dieses hochwertigen Bedienungsangebotes sind im Grundnetz 1. Ordnung werktags Taktfahrpläne einzurichten sowie am Wochenende und Feiertagen ein angemessenes Angebot bereitzustellen. In der Schwachverkehrszeit können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Dabei ist sicherzustellen, dass stets eine ausreichende Beförderungskapazität zur Verfügung steht.

Auf dem „Grundnetz 2. Ordnung“ und „Grundnetz Region“ soll im ÖPNV ebenfalls ein hochwertiges, jedoch aufgrund der geringen Nachfragepotenziale ein begrenzteres Angebot, bereitgestellt werden. Sie dienen vermehrt der Verbindung von Kreisregionen sowie der Schließung von Verbindungslücken. Hierbei werden die Belange des Schülerverkehrs stärker mit einbezogen sowie mindestens ein Grundangebot im Jedermannverkehr geschaffen.

In Bereichen der auffällig schwachen Nachfrage und geringen Nutzungsdichte sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Diese Angebote fallen in Bezug auf 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 zu begrüßen.

7. Anhang

Einwohnerzahl der Gemeinde	Fahrtenpaare pro Tag (Mo. – Fr.)
ab 300 Einwohner	2 – 3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle 7: Mindestfahrtenangebot

Für das Grundnetz 2. Ordnung, Grundnetz Region sowie Verbindungen zur Daseinsvorsorge sollen folgende Mindestzahlen der Fahrtenpaare in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl relevant sein:

Die Bedienungsstandards sind in der Tabelle 8 dargestellt.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen dienen dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum ÖPNV-System und sind somit ein Aushängeschild für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie die Lage und Erreichbarkeit bestimmen im wesentlichen Maße die Entscheidung des Kunden auch den öffentlichen Verkehr zu nutzen. 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.

	Montag – Freitag					Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Fahrten- folge NVZ	Fahrten- folge HVZ	Fahrten- folge SVZ	Bedienungs- zeitraum	Takt- kernzeit	Fahrten- folge	Bedienungs- zeitraum	Fahrten- folge	Bedienungs- zeitraum
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
Grundnetz Region	bedarfsorientiert (siehe Tabelle Mindestfahrtenangebot)			06:00 – 20.00	bedarfs- orientiert	Mind. 3 Fahrten- paare	08:00 – 14:00	–	–
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahr- tenpaare/ Woche	–	–	08:00 – 20:00	08:00 – 18:00	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert
Schülerverkehr	bedarfs- orientiert	–	–	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	–	–	–	–
Stadtverkehr									
Stadtverkehr	60-Min- Takt	60-Min- Takt	60-Min- Takt	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert	bedarfs- orientiert
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)									

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 8: Bedienungsstandards

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.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. So richten sich die Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Haltestellen an den grundlegenden Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit aus, während bei Regional-Express-Halten ein höherer Standard anzusetzen ist.

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausrüstung. Bei bedeutsamen und nachfragestarken Verbindungen ist diese Grundausrüstung zu erweitern.

Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung sicherzustellen, jedoch kann hierbei aufgrund der geringen Nachfragepotenziale dem Aspekt der Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

- ▶ Wechselsystem mit Einzelelementen für:
 - ▶ Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
 - ▶ Haltestellenbezeichnung
 - ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
 - ▶ aktuelles VRN-Logo
 - ▶ VRN-Wabennummer
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/ DIN A3
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/ DIN A3 hoch
- ▶ Bodenmontage durch Bodenhülse

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen mit einem Fahnen-Muster sind in Kapitel 7.7 (Abb. 47 – 51) dargestellt.

Bei allen Haltestellenkategorien hat sich die jeweilige Ausstattung an den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren und ist ggf. anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im jeweiligen Einzelfall zu prüfen.

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus				flexible Bedienungs- formen
	Regional- Expres	Regional- /S-Bahn / Stadtbahn *	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	
Bus/SPNV						Bus/Bus (hohe Umstei- gerwerte)	Bus/Bus (niedrige Um- steigerwerte)			
Aufenthalt/Warten										
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)	(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Information										
Stationsschild (SPNV)	x	x								
Haltestellenschild			x	x	x	x	x	x	(x)	
dynamische Fahrgastinformation	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)		
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)		(x)		x	(x)
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tarifinformation	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)		
Wegeleitsystem	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle /Station	x	x		(x)	(x)	x	(x)			
Sicherheit										
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
Notrufsäulen/Notrufmöglichkeit	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	
Videoüberwachung	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Barrierefreiheit										
niveaugleicher Einstieg	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x	
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55/76	55/76	30	30	30	18/21	18/21	18/21	18/21	
taktile Bodenindikatoren	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Service										
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
Gepäckschließfächer	x									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter/Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x					
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)				
B+R-Anlage	x	x	(x)	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			
Car-Sharing-Station	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietsystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

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

Tabelle 9: Anforderungen an Haltestellenausstattung



Für die Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sicheren und sauberen Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbindlich einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgelegten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbindlich einheitlich zu gewährleisten. Im Zuge der Ausschreibungsverfahren kann auf Basis der dann jeweils geltenden technischen Standards der Einsatz von alternativen Antriebsformen im Einzelfall geprüft werden.

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 definieren Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B können für Verstärkerfahrten im Ausbildungsver-

kehr zum Einsatz kommen. Fahrzeuge der Kategorie A müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z. B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige, u. a.). Die ausführlichen Darstellungen der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (www.vrn.de) wieder.

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, Eingengungen, 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.

7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN

Ziele

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

Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

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

- ▶ Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes.
- ▶ Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o. ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
- ▶ **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens.
- ▶ 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. Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobalt-blau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.
- ▶ Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z. B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), **sind aber in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen**. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellename, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60 mm hoch sein.
- ▶ Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.
- ▶ Auf dem abschließenden unteren Ein-schubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
- ▶ Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxilogo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- ▶ Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- ▶ Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- ▶ Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 wird prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

7. Anhang



Abbildung 47: Wechselschildsystem (Standard)

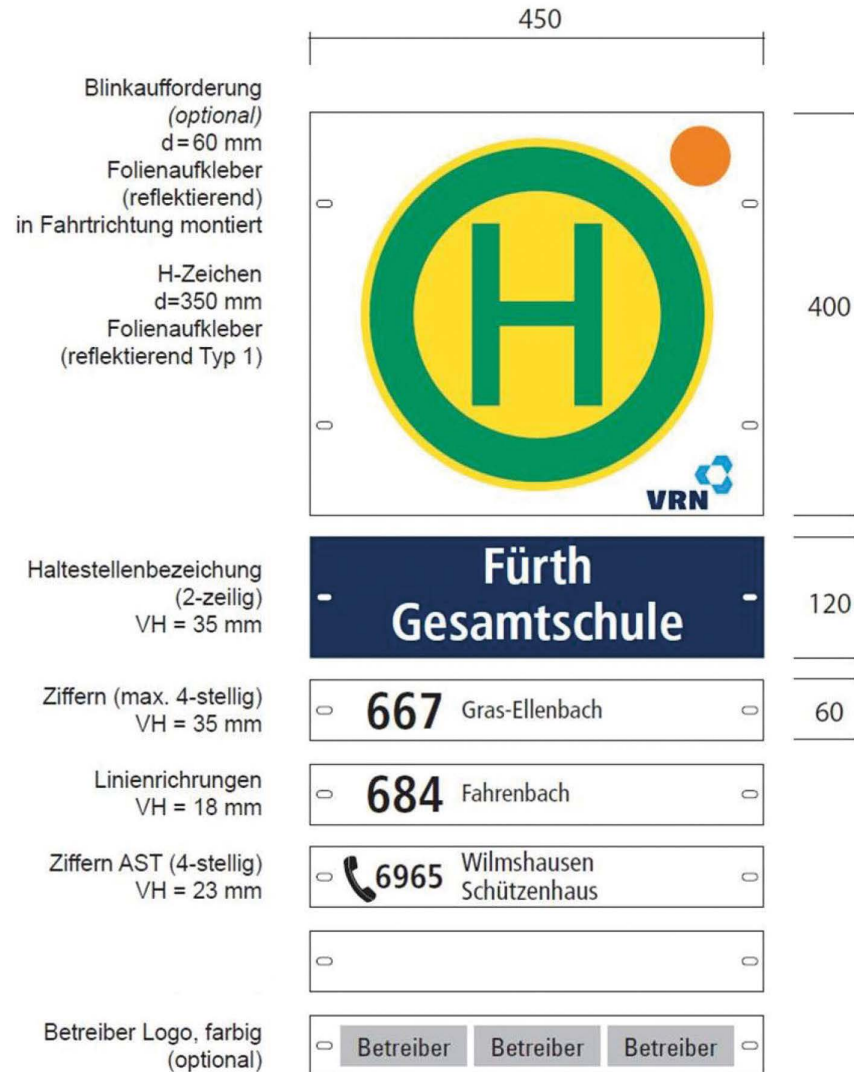


Abbildung 48: Wechselschildsystem (Standard)

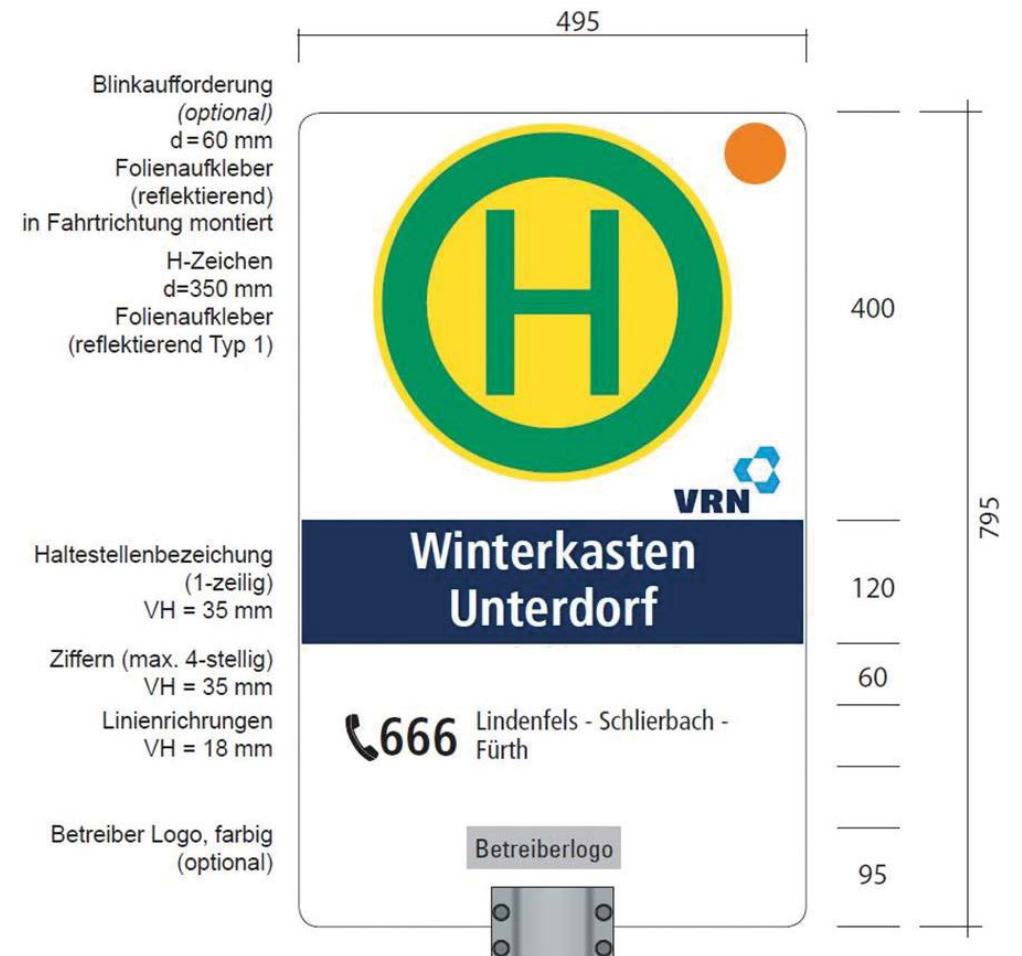


Abbildung 49: Kompaktschild (Ausnahme)

7. Anhang



Abbildung 50: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)

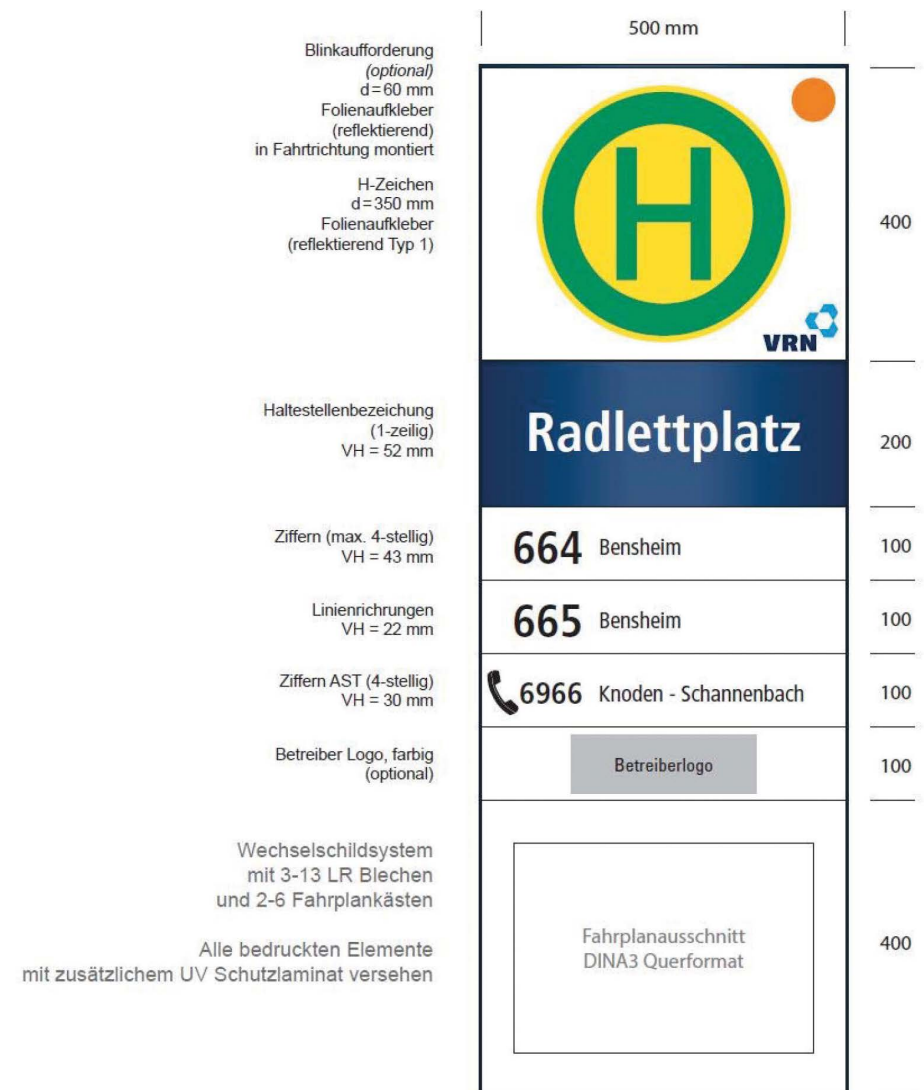


Abbildung 51: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)

Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen

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



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

- ▶ Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
- ▶ Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

Namenkonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden. Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z. B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungs-

strukturen keine Querstraßen, z. B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z. B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe). Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit.

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



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

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellenamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z. B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/ Stadtteilen vor (z. B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

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

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

Tabelle 10: Abkürzungen

**Aufgabenträger:**

Landkreis Bad Dürkheim
Philipp-Fauth-Straße 11
67098 Bad Dürkheim

Landrat Hans-Ulrich Ihlenfeld
Ute Brunner

Auftraggeber:

VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar
B1, 3-5
68159 Mannheim

Geschäftsführer Volkhard Malik
Dipl.-Ing Markus Heeren

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 • 67373 Dudenhofen

