



Nahverkehrsplan für den Rhein-Neckar-Kreis 2017

***Nahverkehrsplan
für den
Rhein-Neckar-Kreis
2017***



Vorwort zum Nahverkehrsplan 2017

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan hat der Rhein-Neckar-Kreis gemeinsam mit der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) GmbH sowie der PTV Transport Consult GmbH die wesentliche Grundlage für die Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erarbeitet. Dieses im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg verankerte Instrument bildet die Basis für die Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis.

Vor dem Hintergrund des bislang gültigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2004 gehört der aktuelle Nahverkehrsplan zur dritten Generation von Nahverkehrsplänen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Als Ergebnis der Umsetzung der ersten beiden Generationen stellt der vorliegende Nahverkehrsplan fest, dass sich der ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis auf einem hohen Niveau bewegt. Hieraus lässt sich der Schluss ziehen, dass sich zentrale Projekte der Vergangenheit, insbesondere die Einführung und Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzepts, bewährt haben.

Betrachtet man die ständigen Veränderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV, sei es rechtlicher oder gesellschaftlicher Natur, wird klar, dass sich auch die Nahverkehrsplanung stetig weiter entwickeln muss. Weitere Aspekte, die hierzu beitragen, sind beispielsweise das geänderte Verhalten der Nutzer des ÖPNV oder die Weiterentwicklung technischer Möglichkeiten. Der Rhein-Neckar-Kreis geht an dieser Stelle den vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar eingeschlagenen Weg hin zum so genannten Mobilitätsverbund mit. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wurde ein Zwischenschritt auf dem Weg hin zum Mobilitätsverbund getan.

Im Nahverkehrsplan legt der Rhein-Neckar-Kreis die Ziele fest, die er als ÖPNV-Aufgabenträger im Zuge der Umsetzung erreichen möchte. Der Rhein-Neckar-Kreis verfolgt im Rahmen des Handlungsfelds Klimaschutz das übergeordnete strategische Ziel, die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen durch die Kreiseinwohner zu stärken.

In diesem Sinne ist es ein zentrales Anliegen, durch die Sicherstellung einer bedarfsdeckenden Nahverkehrsbedienungs kurz- sowie mittel- und langfristig möglichst vielen Einwohnern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten, um damit kreisweit eine Steigerung der Anteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr zu erreichen.

Konstant hohe Nutzerzahlen werden nämlich dazu beitragen, dass der ÖPNV für die kommunalen Haushalte wirtschaftlich abbildbar bleibt. Vor dem Hintergrund, dass auch der ÖPNV-Bereich von den allgemeinen Kostensteigerungen nicht verschont bleiben wird sowie angesichts des Verschwindens eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen, liegt ein besonderes Augenmerk des Rhein-Neckar-Kreises darauf, ein für die kommunalen Haushalte finanzierbares ÖPNV-Angebot im Rahmen wettbewerblicher Vergaben zu ermöglichen.

Eine weitere Zielsetzung, die auch in den gesetzlichen Grundlagen der Nahverkehrsplanung verankert ist, besteht in der Verbesserung der barrierefreien Nutzung des ÖPNV.

Um diese dargestellten Ziele innerhalb seiner Laufzeit zu erreichen, beinhaltet der Nahverkehrsplan zum einen konkrete Maßnahmenvorschläge und zum anderen diverse abstrakte Anknüpfungspunkte für entsprechende Umsetzungsmaßnahmen. Die aufgrund dieses Nahverkehrsplans möglichen Maßnahmen eröffnen den Rahmen, um den sich verändernden rechtlichen, demographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen auf vielfältige Art und Weise Rechnung zu tragen.

Neben der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im engeren Sinn werden hierbei ergänzende Ansatzpunkte im Rahmen des Mobilitätsverbunds aufgezeigt. Auch hier werden der Rhein-Neckar-Kreis sowie die VRN GmbH mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen den Städten und Gemeinden die notwendige Unterstützung bieten.

Als eines der hier zu bearbeitenden Handlungsfelder sieht der Rhein-Neckar-Kreis die Verknüpfung der Verkehrsmittel an, denn ein intelligentes Vorgehen in diesem Bereich bietet enormes Potenzial zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Im Sinne einer multimodalen Mobilität wird künftig die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen. Neben dem klassischen ÖPNV betrachtet der Nahverkehrsplan deshalb auch individuelle Verkehrsträger, die das private Auto ergänzen oder sogar verdrängen können, beispielsweise den Radverkehr oder auch entsprechende Angebote des Car- und Bike-Sharing mit den damit verbundenen organisatorischen sowie infrastrukturellen Herausforderungen. Die VRN GmbH verfügt diesbezüglich im Rahmen des Mobilitätsmanagements, sei es in kommunaler oder betrieblicher Hinsicht, bereits über ein umfassendes Portfolio möglicher Handlungsansätze.



Im Bereich der klassischen ÖPNV-Angebote finden Prüfaufträge für neue oder ausgeweitete Verbindungen Eingang in den Nahverkehrsplan, die genau dort ansetzen, wo im Rahmen einer umfassenden planerischen Analyse Potenziale für den ÖPNV gesehen werden. Ergänzend berücksichtigt der Nahverkehrsplan auch alternative Betriebsformen, wie beispielsweise Bürgerbusse oder Ruftaxen. In den Randlagen des Kreisgebiets legt der Rhein-Neckar-Kreises großen Wert auf die Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie Verkehrsverbänden, um den ÖPNV auch durch kreisgrenzenübergreifende Verkehrsangebote attraktiv zu gestalten.

Die Unterstützung der Städte und Gemeinden durch den Rhein-Neckar-Kreis sowie die VRN GmbH bei der Suche nach passenden individuellen Lösungen wird durch den vorliegenden Nahverkehrsplan damit sowohl im Bereich des klassischen ÖPNV als auch bei der Weiterentwicklung zum Mobilitätsverbund sichergestellt.

Um die im Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises erbrachten ÖPNV-Leistungen in wirtschaftlicher Form darstellen zu können, werden unter anderem auch Möglichkeiten geprüft, um für bestimmte Maßnahmen von entsprechenden Förderprogrammen, wie beispielsweise dem vom Land Baden-Württemberg aufgelegten Förderprogramm „Regio-buslinien“, zu profitieren.

Ganz im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität der Kreiseinwohner wird der Rhein-Neckar-Kreis im Zuge anstehender Neuvergaben unter Berücksichtigung der aktuell zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten alternative Antriebsformen im ÖPNV prüfen.

Im Hinblick auf die Zielsetzung zur Barrierefreiheit beinhaltet der Nahverkehrsplan ein umfassendes Kategorisierungs- und Priorisierungskonzept, das in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden aufgestellt wurde und diese in die Lage versetzt, weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Über die im Nahverkehrsplan festgelegten konkreten und abstrakten Maßnahmen hinaus, wird sich der Rhein-Neckar-Kreis öffentlichkeitswirksam an der Publizierung der Maßnahmen im ÖPNV sowie im Mobilitätsverbund beteiligen, um möglichst viele Kreiseinwohner von der Qualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu überzeugen.

Die beschriebenen Zielsetzungen und Maßnahmen werden im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, der VRN GmbH und den Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Angebots und der Qualität im ÖPNV sowie im Mobilitätsverbund führen.

Über die konkreten Prüfaufträge hinaus ermöglicht der vorliegende Nahverkehrsplan in diesem Rahmen die gezielte Weiterentwicklung von ÖPNV sowie multimodaler individueller Mobilität im Rhein-Neckar-Kreis. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass unterschiedliche Ansatzpunkte dieses Nahverkehrsplans entsprechend miteinander verknüpft werden können. Der Rhein-Neckar-Kreis und die VRN GmbH werden auch bei der Koordinierung und Umsetzung solcher kombinierter Lösungen in beratender Form zur Verfügung stehen.

Gerade deshalb ist es eine der zentralen Aufgaben in den nächsten Jahren, die bisherigen positiven Entwicklungen im ÖPNV weiter voran zu treiben sowie die Etablierung des Mobilitätsverbunds unter Berücksichtigung der sich stetig verändernden Rahmenbedingungen aktiv zu unterstützen.

Stefan Dallinger
L a n d r a t



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	9	4. Grundlagen der Angebotskonzeption	23	7. Anhang	89
2. Vorgehen	10	4.1 Ziele des Aufgabenträgers	24	7.1 Anforderungsprofil	90
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004	11	4.2 Netzhierarchie	25	7.2 Dialog und Beteiligungsprozess	94
3.1 Einführung/Ausgangssituation	11	4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	30	7.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN	95
3.2 Bündel Heidelberg–Ost	11	4.4 Demografischer Wandel	30	7.4 Übersicht P+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)	100
3.3 Bündel Leimen	12	4.5 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	34	7.5 Übersicht B+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)	101
3.4 Bündel St. Leon–Rot – Sandhausen	12	5. Angebotskonzeption	61	7.6 Liniensteckbriefe Ist (Stand 2017)	102
3.5 Bündel Neckargemünd	13	5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV	61	7.7 Liniensteckbriefe Ziel–Zustand	102
3.6 Bündel Wiesloch – Walldorf	14	5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	65	7.8 Ergebnisse der Kategorisierung und Priorisierung der Bushaltestellen	103
3.7 Bündel Stadtverkehr Eberbach	15	5.3 Barrierefreiheit	70		
3.8 Bündel Stadtverkehr Weinheim	15	5.4 Verknüpfungspunkte	73		
3.9 Bündel Ladenburg – Schriesheim	16	5.5 Mobilitätsmanagement	77		
3.10 Bündel Sinsheim–Nord	17	5.6 Ergänzende Mobilität	80		
3.11 Bündel Sinsheim–Süd	17	6. Umsetzung	86		
3.12 Bündel Stadtverkehr Hockenheim	18	6.1 Prüfaufträge für angebotsseitige Maßnahmen	86		
3.13 Bündel Schwetzingen – Hockenheim	18	6.2 Investive Maßnahmen	86		
3.14 Straßenbahnlinien	19	6.3 Vergabe/Linienbündelung	87		
3.15 RUFTAXI–Verbindungen	20	6.4 Qualitätssicherung	87		
3.16 Verknüpfungspunkte (P+R und B+R)	21	6.5 Bürgerbeteiligung	88		
3.17 Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen	21				
3.18 Übersicht zu den einzelnen Linienbündeln	22				



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur Nahverkehrspläne im VRN	10	Abbildung 16: Einpendler Planungsraum Südwest	37	Abbildung 31: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Südwest	52
Abbildung 2: Planungsräume Rhein-Neckar-Kreis für den Nahverkehrsplan	23	Abbildung 17: Auspendler Planungsraum Südwest	38	Abbildung 32: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Südwest	53
Abbildung 3: Netzhierarchie	25	Abbildung 18: Einpendler Planungsraum Ost	39	Abbildung 33: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Ost	54
Abbildung 4: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Nordwest	26	Abbildung 19: Auspendler Planungsraum Ost	40	Abbildung 34: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Ost	55
Abbildung 5: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Südwest	27	Abbildung 20: Verkehrsnachfrage SPNV Montag-Freitag Rhein-Neckar-Kreis	42	Abbildung 35: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Ost	56
Abbildung 6: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Ost	28	Abbildung 21: Verkehrsnachfrage SPNV Samstag Rhein-Neckar-Kreis	43	Abbildung 36: Schulstandorte	57
Abbildung 7: Grundsätze der Bedienung – Netzhierarchie	29	Abbildung 22: Verkehrsnachfrage SPNV Sonntag Rhein-Neckar-Kreis	44	Abbildung 37: Mögliche Achsen für Regiobuslinien entsprechend dem Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg	58
Abbildung 8: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	30	Abbildung 23: Gesamtfahrgastzahlen an Wochentagen unterschieden nach Teilräumen	45	Abbildung 38: Ergebnis Potenzialanalyse Rhein-Neckar-Kreis	59
Abbildung 9: Reisezwecke im Rhein-Neckar-Kreis	30	Abbildung 24: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Montag bis Freitag ...	46	Abbildung 39: SPNV-Strecken im baden- württembergischen VRN-Gebiet	62
Abbildung 10: Einwohnerzahlen in den Gemeinde- hauptorten und Ortsteilen	31	Abbildung 25: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Samstag	46	Abbildung 40: Ladenburg – Heddeshheim – Großsachsen ..	65
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Neckar-Kreis nach Altersgruppen ..	32	Abbildung 26: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Sonntag	46	Abbildung 41: Maßnahme Sinsheim – Walldorf	66
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen im Rhein-Neckar-Kreis	33	Abbildung 27: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Nordwest ..	48	Abbildung 42: Maßnahme Sinsheim – Mosbach	67
Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen im Rhein-Neckar-Kreis	33	Abbildung 28: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Nordwest	49	Abbildung 43: Maßnahme Schwetzingen – Walldorf	67
Abbildung 14: Einpendler Planungsraum Nordwest	35	Abbildung 29: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Nordwest	50	Abbildung 44: Maßnahme Speyer – Hockenheim – Walldorf	68
Abbildung 15: Auspendler Planungsraum Nordwest	36	Abbildung 30: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Südwest ...	51	Abbildung 45: Maßnahme Bammental – Leimen	69
				Abbildung 46: Barrierefreiheit im SPNV	71



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 47: Prioritäten des barrierefreien Haltestellen- ausbaus im Rhein-Neckar-Kreis	72
Abbildung 48: Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen	73
Abbildung 49: Ergebnis der Erhebung der P+R- und B+R-Plätze im Rhein-Neckar-Kreis	74
Abbildung 50: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer	76
Abbildung 51: Intermodal / Multimodal	80
Abbildung 52: Potenzial für Fahrradverleihsysteme	81
Abbildung 53: Potenzial für Carsharing	81
Abbildung 54: Entwicklungspotenzial „Nördlich des Neckartals“	82
Abbildung 55: Entwicklungspotenzial für VRNnextbike in der Kurpfalz	83
Abbildung 56: Entwicklungspotenzial für VRNnextbike im „Neckartal“ und in der „Region südlich Heidelberg“	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzung von RUFTAXI-Verbindungen	20	Tabelle 12: Investive Maßnahmen für die Verknüpfungsfunktion	86
Tabelle 2: Linienbündel im Rhein-Neckar-Kreis	22	Tabelle 13: Investive Maßnahmen für die SPNV-Infrastruktur	87
Tabelle 3: Bevölkerung in den Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises am 31.12.2015	31	Tabelle 14: Auswahl an Anliegen der Bürger, die in den NVP aufgenommen wurden	88
Tabelle 4: Geplante Gewerbegebiete	41	Tabelle 15: Einzugsbereiche für ausgesuchte Gebietstypen und Verkehrsmittel	90
Tabelle 5: SPNV-Strecken im Rhein-Neckar-Kreis	63	Tabelle 16: Bedienungsstandards	91
Tabelle 6: Vorgehen zur Schaffung barrierefreier Haltestellen im Rhein-Neckar-Kreis	72	Tabelle 17: Mindestzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl	91
Tabelle 7: Kategorien und Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Rhein-Neckar-Kreis (Grundannahme: im Schnitt 2 Haltepositionen pro Haltestelle)	73	Tabelle 18: Standards Haltestellenausstattung	93
Tabelle 8: Ergebnis Handlungsbedarf für P+R	75	Tabelle 19: Übersicht P+R-Plätze (Erhebung März 2016)	100
Tabelle 9: Ergebnis Handlungsbedarf für B+R	75	Tabelle 20: Übersicht B+R-Plätze (Erhebung März 2016)	101
Tabelle 10: P+R/B+R an den neuen S-Bahn-Stationen	75		
Tabelle 11: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen	86		

1. Einleitung

Im Rhein-Neckar-Kreis nutzen an Werktagen etwa 150.000 Fahrgäste den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeit Zwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne PKW eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne auf. Diese sollen die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen und die angestrebte Entwicklung im ÖPNV beschreiben. Die aktuellen Nahverkehrspläne müssen jedoch noch einen Schritt weitergehen. Der Mobilitätsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Multimodalität, demographische Veränderungen, Energie und der Bedeutungsverlust des PKW besonders bei Jüngeren sind die großen Schlagworte. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZVRN) 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 Verkehrsbedienungen – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Unter diesen Bedingungen hat der Rhein-Neckar-Kreis gemeinsam mit der VRN GmbH und der PTV Transport Consult GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet. Der vorliegende Nahverkehrsplan setzt den bereits langfristig eingeschlagenen guten Weg des Rhein-Neckar-Kreises fort. So wurde in der letzten Fortschreibung eine Vielzahl von Maßnahmen definiert und im Zuge der Vergabe der Linienbündel zwischenzeitlich umgesetzt.

Die PTV Transport Consult GmbH als Gutachter attestiert dem Rhein-Neckar-Kreis einen gut an die jeweilige Raumstruktur angepassten ÖPNV auf hohem Niveau. Auf den Hauptachsen bestehen schon heute regelmäßige Taktverkehre. Dieses Angebot soll mit dem Ziel eines Integralen Taktfahrplans weiter ausgebaut werden.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt bei dieser Fortschreibung in der weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNV im Kreisgebiet. Besondere Berücksichtigung finden hier die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen. Ein wesentlich neuer Aspekt ist dabei die im novellierten Personenbeförderungsgesetz 2013 festgelegte Zielbestimmung für das Erreichen einer Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022.

Erstmals wurde bereits zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die breite Öffentlichkeit mit einbezogen. Mit der Internetplattform „Mobilität im Kreis“ hat der Rhein-Neckar-Kreis die Möglichkeit eröffnet, aus erster Hand zu dem Thema Nahverkehrs- und Mobilitätsplanung informiert zu werden und sich direkt und einfach einzubringen. So hatten die Einwohnerinnen und Einwohner des Rhein-Neckar-Kreises, die Städte und Gemeinden, die Vertreter von Verbänden und Organisationen sowie die Unternehmen und Arbeitgeber die Möglichkeit, Ideen und

Vorschläge zur künftigen Nahverkehrsplanung einzubringen. Wer keine Möglichkeit hatte sich online zu beteiligen, konnte seine Anregungen selbstverständlich schriftlich dem Rhein-Neckar-Kreis zusenden.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernimmt die VRN GmbH auch dieses Mal 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 der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies trifft insbesondere auf die Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen zu, da so Insellösungen vermieden werden.

Ein besonderer Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde auf die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen gelegt. Deshalb sind nach Möglichkeit die Maßnahmen durch ein Finanzierungskonzept und durch Verantwortlichkeiten für die Umsetzung ergänzt. Im Interesse der Attraktivitätssteigerung und des effizienten Mittelsatzes ist das vorgeschlagene ÖPNV-Konzept von den Verantwortlichen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zielstrebig umzusetzen.



2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit 616 PKW pro 1.000 Einwohner (Stand 2016)¹ verfügt die weit überwiegende Zahl der Haushalte im Rhein-Neckar-Kreis über einen PKW. Soll der ÖPNV als Konkurrenz zum PKW erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. Die bisherigen Nahverkehrspläne im VRN legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog zu erfüllen. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird ein zusätzliches Kriterium eingeführt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potenziale festzustellen und daraus planerische Vorschläge abzuleiten.

Neben dieser methodischen Neuerung werden in den aktuellen Nahverkehrsplänen 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 dieses Bedürfnis jenseits des eigenen PKW gestillt werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote über den reinen Nahverkehr hinaus wie Sharing-Angebote oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖPNV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher mithilfe von weiteren Elementen ausgebaut.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Kreisgebiet und Erreichung des im PBefG festgelegten Ziels eines barrierefreien ÖPNV, wird ein Fokus auf die barrierefreie Ausstattung und Erreichbarkeit des ÖPNV gelegt. Ein Schwerpunkt ist hierbei vor allem die entsprechende Umbaunotwendigkeit von Haltestellen. Hierzu wurden die Grundlagen für ein Haltestellenkataster mit der Erfassung der bisherigen Ausstattung der Haltestellen sowie für eine Kategorisierung der Haltestellen und Priorisierung von Ausbaumaßnahmen erarbeitet.

Abbildung 1 zeigt die Struktur der Nahverkehrspläne im VRN in der aktuellen Fortschreibung.



Abbildung 1: Struktur Nahverkehrspläne im VRN

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistische Berichte Baden-Württemberg: Kraftfahrzeuge in Baden-Württemberg 2016, S. 2

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004

3.1 Einführung/Ausgangssituation

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan für den Rhein-Neckar-Kreis wurde vom Kreistag des Rhein-Neckar-Kreises in seiner Sitzung am 02.03.2004 einstimmig verabschiedet. Als weiteren Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschloss der Kreistag am 26.07.2005 ein Bündelungskonzept, welches zur Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabe der Verkehre die Buslinien im Kreis in Linienbündel einteilte. Ergänzend wurde die ursprünglich auf 2008 begrenzte Gültigkeit des Planes regelmäßig verlängert, da nach Vorlage der für den ÖPNV relevanten EU-Verordnung 1370/07 in einer auf Verbundebene abgestimmten Vorgehensweise die Novellierung der nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen abzuwarten war.

Als Grundlage für einen kontrollierten Übergang in den Wettbewerb waren darüber hinaus die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Als Aufgabenträger und zuständige Behörde hat der Rhein-Neckar-Kreis hierzu eine Vereinbarung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) abgeschlossen. Danach bedient er sich der Unterstützung der beim Zweckverband geschaffenen Stabsstelle „Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe“, welche auf Verbundebene die Vergabeverfahren für die Aufgabenträger abwickelt.

Diese vorbereitenden Schritte eröffneten den Weg in den Wettbewerb im ÖPNV. Nach Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Verkehrslinien in den Linienbündeln wurden die Bündel für einen Zeitraum von jeweils acht Jahren in wettbewerblichen Verfahren im Rahmen von Ausschreibungen oder Genehmigungswettbewerben vergeben. Im Rhein-Neckar-Kreis erfolgte dies in einer ersten Vergaberunde im Zeitraum von 2006 bis 2012.

Zusätzlich bietet der Wettbewerb die Möglichkeit, im gesamten Landkreis bzw. im Gebiet eines Verkehrsverbundes

einheitliche Qualitätsstandards einzuführen. Dies hat zur Folge, dass im Rhein-Neckar-Kreis nach Abschluss der Vergabeverfahren

- ▶ im Regelverkehr nur noch Niederflurfahrzeuge mit einem maximalen Durchschnittsalter von höchstens sechs Jahren eingesetzt werden,
- ▶ Vorgaben zur Ausstattung, Wartung und zu den Umweltstandards, sowie zur Sauberkeit der Fahrzeuge einzuhalten sind,
- ▶ die Information und der Komfort für die Fahrgäste einheitlich geregelt sind
- ▶ und Anforderungen an das Fahrpersonal, den Fahrbetrieb, den Vertrieb der Fahrausweise, die Lichtsignal-Bevorzugung, die Fahrradmitnahme oder das Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen erfüllt werden müssen.

Des Weiteren wurden die Schülerverkehre grundsätzlich in die ausgeschriebenen und umgesetzten Fahrplankonzepte integriert.

Hinsichtlich der Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes und den Ergebnissen der Vergabe der ersten Runde wird der nachfolgende Sachstandsbericht abgegeben. Sofern diese vorliegen, werden auch die Ergebnisse der laufenden zweiten Vergaberunde der Linienbündel kurz skizziert. Mit der Mitte des Jahres 2020 auslaufenden Genehmigung für das Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim wird diese zweite Vergaberunde nach dem derzeitigen Sachstand abgeschlossen sein.

Insgesamt kann auf Basis der Bilanzierung festgestellt werden, dass die im letzten Nahverkehrsplan enthaltenen

betrieblichen und investiven Maßnahmen aufgenommen und größtenteils auch umgesetzt wurden. Darüber hinaus wurden den jeweils aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung tragend weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet geprüft und umgesetzt.

3.2 Bündel Heidelberg-Ost

Allgemeines

Im Linienbündel Heidelberg-Ost wurden 2006 in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar zwei Buslinien zusammengefasst, welche die Kreisgemeinden Heiligkreuzsteinach, Neckargemünd, Schönau und Wilhelmsfeld an das Oberzentrum Heidelberg anbinden und eine umsteigefreie Verbindung von den genannten Städten und Gemeinden zum Bismarckplatz bzw. bei der Linie 34 zum Hauptbahnhof herstellen. Des Weiteren durchfahren diese Linien das Stadtgebiet von Heidelberg vollständig auf einer Ost-West-Achse und stellen dadurch zusätzlich direkte Verbindungen zu den am westlichen Rand der Stadt gelegenen Stadtteilen Wieblingen und Pfaffengrund her. Im Übrigen übernimmt die Linie 35 zusätzliche Aufgaben für mobilitätseingeschränkte Nutzer der Stiftung Rehabilitation, da sie die Einrichtungen der Stiftung in Neckargemünd und in Heidelberg-Wieblingen miteinander verbindet.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 34: Heidelberg-Pfaffengrund – Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf. – Wilhelmsfeld – Heiligkreuzsteinach – Schönau-Altneudorf
- ▶ Linie 35: Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg-Bismarckplatz – Heidelberg-Schlierbach – Neckargemünd



Betriebsaufnahme – Resümee

Die Vergabe der beiden Buslinien erfolgte 2006 nach einem Genehmigungswettbewerb, den ein Konsortium aus der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH und der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH gewonnen hat. Genehmigt wurde ein eigenwirtschaftlicher Betrieb, was keine Kostenbeteiligung von den Kreisgemeinden zur Folge hatte.

Durch die Neuvergabe konnte das Angebot auf der Linie 34 in Tagesrandlagen und am Wochenende verbessert werden. Des Weiteren wurde die Linie 35 in Heidelberg-Wieblingen bis zur Walldorfschule verlängert und der Halbstundentakt auf den Sonntagmorgen ausgeweitet.

Im Zuge der im Jahr 2014 anstehenden Neuvergabe des Linienbündels Heidelberg-Ost wurde die Entscheidung getroffen, die Aufgabenträgerschaft für die Linien 34 und 35 im Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf die Stadt Heidelberg zu übertragen. Die Linien konnten somit zum Winterfahrplanwechsel 2014 in das Buslinienbündel Heidelberg integriert werden. Das Linienbündel Heidelberg wird durch das Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV GmbH) betrieben.

3.3 Bündel Leimen

Allgemeines

Das Linienbündel Leimen umfasst im Wesentlichen den Stadtverkehr Leimen, daneben aber auch Regionallinien im Raum Wiesloch, Leimen, Gaiberg und Heidelberg. Nach Zustimmung der betroffenen Städte und Gemeinden erfolgte die europaweite Ausschreibung im Februar 2007, wobei zwei optionale Zusatzleistungen für die Ortsbusse Nußloch und Sandhausen enthalten waren.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 723: Leimen – Nußloch – Wiesloch
- ▶ Linie 724: Schnellbus Wiesloch – Nußloch – Heidelberg
- ▶ Linie 725: Ortsbus Sandhausen, Lebenshilfe – Schillerstr. – Rathaus – St. Ilgen, Bf
- ▶ Linie 751: Leimen – St. Ilgen – Bahnhof – Fasanerie – Leimen
- ▶ Linie 757: Heidelberg – Leimen – Gaiberg – Schatthausen
- ▶ Linie 758: Leimen – Fasanerie – St. Ilgen – Probsterwald – Sandhausen
- ▶ Linie 759: Nußloch – Sandhausen, Schulzentrum – St. Ilgen

Betriebsaufnahme – Resümee

Die Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN GmbH) war als Sieger der Ausschreibung hervorgegangen und sorgt seit Ende 2007 für einen reibungslosen Betrieb. Zusätzlich zu dem bisherigen Angebot wurden mit den Linien 725 und 759 für Nußloch und Sandhausen Ortsbusse eingerichtet und damit auch eine Maßnahme des Nahverkehrsplanes (N1–19) umgesetzt. Die neuen Buslinien dienen der Ortserschließung von Nußloch und Sandhausen und stellen des Weiteren für beide Gemeinden den Anschluss an die S-Bahn in St. Ilgen her. Im Übrigen wurde noch der Takt auf der Linie 723 zu Spitzenzeiten verdichtet.

Die zweite Vergaberunde

Die zweite Vergaberunde des Linienbündels Leimen erfolgte gemeinsam mit dem Linienbündel St. Leon-Rot – Sandhausen. Dabei wurden für jedes der beiden Linienbündel

getrennte Lose gebildet. Weitere Ausführungen hierzu finden sich unter Kapitel 3.4.

3.4 Bündel St. Leon-Rot – Sandhausen

Allgemeines

Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn in Kirchheim im Dezember 2006 mussten die Regionalbuslinien im Südraum des Rhein-Neckar-Kreises auf der Achse St. Leon-Rot – Sandhausen – Heidelberg neu geordnet werden. Hinzu kam, dass hier unterschiedliche Verkehrsgesellschaften tätig waren und auch dadurch ein Koordinierungsbedarf entstand. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar erarbeitete hierfür eine Linienneukonzeption, die nach Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und den betroffenen Städten und Gemeinden in 2007 Grundlage für den Aufruf zu einem Genehmigungswettbewerb war.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 719: St. Leon-Rot – Bf., Rot-Malsch
- ▶ Linie 720: Heidelberg, Bismarckplatz – Heidelberg, Hbf. – Sandhausen – Walldorf – Rot – St. Leon
- ▶ Linie 721: Heidelberg, Technologiepark – Sandhausen – Walldorf – Walldorf, HDM
- ▶ Linie 722: Sandhausen – Heidelberg-Kirchheim, Rathaus

Betriebsaufnahme – Resümee

Den Wettbewerb gewann die ehemalige Firma Werner, eine Tochterfirma des damals im Bus- und Bahnbereich tätigen Abellio-Konzerns, welche das beste und darüber hinaus



eigenwirtschaftliche Angebot vorgelegt hat. Das neue Konzept enthielt auf der Linie 722 deutlich mehr Leistungen. Des Weiteren wurden mit der Linie 721 Direktverbindungen zum Neuenheimer Feld in Heidelberg geschaffen sowie die Wohn-, Gewerbegebiete und der Bahnhof Wiesloch-Walldorf halbstündlich erschlossen.

Zusätzlich zu dem ausgeschriebenen Linienkonzept wurde Ende 2011 eine neue Linie 729 zwischen dem Bahnhof Neuulßheim und dem Bahnhof Rot-Malsch eingerichtet. Zusammen mit der bereits bestehenden Linie 719 wurde damit auf der Relation St. Leon und Bahnhof Rot-Malsch eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt erreicht und eine Maßnahme des Nahverkehrsplanes (N1-33) umgesetzt.

Im Frühjahr 2015 traten bei diesem Linienbündel erhebliche Probleme in der Bedienung durch das zuständige Verkehrsunternehmen auf, welches letztlich in Insolvenz geriet. In Zusammenarbeit mit der Vergabestelle des Verkehrsverbundes wurde ein Notfahrplan erstellt sowie eine Notvergabe vorbereitet und durchgeführt. Danach übernahm am 30. März 2015 die BRN GmbH bis zum Laufzeitende im Dezember 2015 den Verkehr.

Zweite Vergaberunde bei den Linienbündeln Leimen und St. Leon-Rot/Sandhausen

Die beiden Linienbündel Leimen und St. Leon-Rot – Sandhausen wurden in der zweiten Vergaberunde in einem gemeinsamen Wettbewerbsverfahren in zwei getrennten Losen ausgeschrieben. Die in der ersten Vergaberunde ausgearbeiteten Fahrplankonzepte wurden weiterentwickelt und den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Im Linienbündel Leimen (Los 1) wurden insbesondere die Linien 758 (zeitweise Verlängerung des Linienwegs bis Sandhausen Nord) und 759 (Taktverdichtung) verbessert.

Im Linienbündel St. Leon-Rot – Sandhausen (Los 2) wurden die Linien 719 und 729 zusammengelegt sowie durch eine Anpassung des Fahrwegs in Heidelberg auf der Linie 720 für mehr Fahrplanstabilität gesorgt.

Im Zuge der Vorbereitung des Ausschreibungsverfahrens wurde der Ortsbus Sandhausen (Linie 725) vom Linienbündel Leimen in das Linienbündel St. Leon-Rot – Sandhausen überführt.

Die BRN GmbH ging als Sieger des Ausschreibungsverfahrens hervor und betreibt beide Linienbündel seit dem Winterfahrplanwechsel 2015. Das vorgenannte Unternehmen bedient somit weiterhin das Linienbündel Leimen und hat ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 auch das Linienbündel St. Leon-Rot – Sandhausen übernommen.

3.5 Bündel Neckargemünd

Allgemeines

Über Neckargemünd als Zentralort verkehren einige Regionalbuslinien, die den Odenwald und den Kraichgau mit Heidelberg verbinden. Der Verkehrsverbund entwarf für die Ausschreibung des Linienbündels zum Dezember 2008 ein Verkehrskonzept, bei dem der von der S-Bahn angefahrene Bahnhof Neckargemünd als Rendezvouspunkt für die Mehrzahl der Linien des Bündels dient. Zusätzlich war eine neue Linie 753 vorgesehen, die gleichsam als Stadtbuslinie die Stadtteile Dilsberg, Kleingemünd und Mückenloch mit dem Hauptort von Neckargemünd und dem dortigen Bahnhof verbindet.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 735: Heidelberg – Neckargemünd – Neckarsteinach – Schönau – Heiligkreuzsteinach

- ▶ Linie 743: Meckesheim – Mönchzell – Lobenfeld – Waldwimmersbach
- ▶ Linie 752: Heidelberg – Neckargemünd – Dilsberg – Mückenloch
- ▶ Linie 753: Mückenloch – Dilsberg – Neckargemünd – Kleingemünd
- ▶ Linie 754: Heidelberg – Neckargemünd – Waldwimmersbach – Schönbrunn
- ▶ Linie 755: Heidelberg – Neckargemünd – Waldhilsbach – Bammental – Sinsheim
- ▶ Linie 817: Grein – Darsberg – Neckarsteinach

Betriebsaufnahme – Resümee

Das Vergabeverfahren wurde von der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH gewonnen, die einen eigenwirtschaftlichen Antrag mit zusätzlich 100.000 Mehrkilometern einschließlich der neuen Stadtbuslinie in Neckargemünd vorlegte und zum Dezember 2008 den Betrieb aufnahm. Zusammen mit dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz in Neckargemünd waren mit dem neuen Linienkonzept noch weitere verschiedene verkehrliche Verbesserungen verbunden. So erhielt Waldhilsbach durch den neuen Linienweg eine schnellere Verbindung nach Neckargemünd bzw. Heidelberg, Kleingemünd konnte stündlich an die S-Bahn angebunden werden und die Feste Dilsberg wurde wieder durch den Linienverkehr angefahren. Erstmals erhielten Waldwimmersbach, Lobenfeld und Mönchzell mit der Linie 743 eine direkte Verbindung zum S-Bahn-Anschluss in Meckesheim, womit eine weitere Maßnahme des Nahverkehrsplanes (N1-32) umgesetzt worden war. Zusätzlich wurde auf den Regionalbuslinien der Wochenend- und Abendverkehr ausgeweitet.



Nach der Betriebsaufnahme kam es anfangs zu verschiedenen Problemen, die sich insbesondere auf die Beförderung der Schüler zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten erstreckten. Die Beschwerden und Anregungen wurden in verschiedenen Besprechungen zusammen mit dem Betreiber erörtert und konnten weitgehend ausgeräumt werden.

Zweite Vergaberunde

Der Konzessionsvertrag für das Linienbündel endete im Dezember 2016. Nach der Durchführung des wettbewerblichen europaweiten Ausschreibungsverfahrens wurde das Linienbündel Neckargemünd zum Winterfahrplanwechsel 2016 neu vergeben. Damit konnte eine rechtzeitige Inbetriebnahme des Linienbündels nach dem Wettbewerb sichergestellt werden. Das Fahrplankonzept wurde im Zuge der Vorbereitung des Ausschreibungsverfahrens überprüft und entsprechend den aktuellen Gegebenheiten weiterentwickelt. Hierbei wurde auf der Linie 754 ein tagesdurchgängiger Studentakt realisiert sowie Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans ergriffen. Die Linie 735 wurde ebenfalls aufgewertet, somit gibt es in den Abendstunden ein ausgeweitetes Fahrplanangebot zum Steinachtal. Durch eine geänderte Linienführung der 753 wird der Stadtteil Kleingemünd besser erschlossen. Daneben wurde der Nachtverkehr auf der Linie 755 partiell angepasst und auf die parallel verkehrende S-Bahn im Elsenz- und Schwarzbachtal abgestimmt.

Nach dem Ergebnis des durchgeführten Vergabeverfahrens hat sich kein Betreiberwechsel ergeben, sodass das Linienbündel Neckargemünd weiterhin von der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH betrieben wird.

3.6 Bündel Wiesloch – Walldorf

Allgemeines

Dieses Bündel beinhaltet den bereits bestehenden Stadtverkehr Wiesloch – Walldorf und verschiedene Regionalverkehre, die u.a. die S-Bahn-Haltepunkte Bahnhof Wiesloch-Walldorf und Bahnhof Rot-Malsch miteinander verbinden. Außerdem werden die Schulverkehre zu den benachbarten Schulzentren Mingolsheim und Östringen sichergestellt und der „Brückenschlag“ nach Angelbachtal im Raum Sinsheim gewährleistet. Des Weiteren haben sich die Städte und Gemeinden über Angebotslücken verständigt, welche die Anbindung der Stadtteile Frauenweiler, Malschenberg und eine bessere Erschließung des Neubaugebietes Märzwiesen in Rauenberg betreffen und diese bei der Neuvergabe zum Dezember 2008 mit ausgeschrieben.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 701: Wiesloch-Walldorf, Bf. – Frauenweiler – Malschenberg – Rauenberg
- ▶ Linie 702: Wiesloch-Walldorf, Bf. – Wiesloch – Dielheim – Horrenberg – Balzfeld – Tairnbach – Mühlhausen – Rettigheim – Malsch – Rot – Rot-Malsch, Bf.
- ▶ Linie 703: Wiesloch-Walldorf, Bf. – Wiesloch – Rauenberg – Rotenberg – Mühlhausen – Eichtersheim – Michelfeld – Waldangelloch
- ▶ Linie 705: St. Leon – Rot – HDM – Wiesloch-Walldorf, Bf. – Wiesloch – Malschenberg – Malsch – Rettigheim – Östringen
- ▶ Linie 706: Walldorf, IKEA – Wiesloch-Walldorf, Bf. – Wiesloch

- ▶ Linie 707: Schatthausen – Baiertal – Wiesloch – Wiesloch-Walldorf, Bf. – Walldorf Industriegebiet
- ▶ Linie 708: Wiesloch – Wiesloch-Walldorf, Bf. – Walldorf, Schwimmbad
- ▶ Linie 709: Wiesloch-Walldorf, Bf. – Frauenweiler – Ringstraße – Wiesloch, PZN

Betriebsaufnahme – Resümee

Im Rahmen der im Auftrag des Rhein-Neckar-Kreises durch die VRN GmbH durchgeführten europaweiten Ausschreibung hatte die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEAG) die Konzession für den Stadtverkehr Wiesloch-Walldorf sowie für die regionalen Buslinien 701, 702, 703 und 705 im Wettbewerb gewonnen.

Der Rhein-Neckar-Kreis hat in Absprache mit den betroffenen Kommunen den Zuschlag auf ein umfangreiches Nebenangebot erteilt, welches gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan einige zusätzliche Angebotsverbesserungen beinhaltet. So wurde die erheblich aufgewertete Linie 703, die seither im Studentakt von Waldangelloch durch das Angelbachtal ohne Umstieg bis zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf verkehrte, in der Hauptverkehrszeit durch Schnellbusse vom Bahnhof Wiesloch-Walldorf direkt nach Rauenberg, Mühlhausen und Eichtersheim verdichtet. Des Weiteren entstand eine stündliche Verbindung zwischen dem Bahnhof Wiesloch-Walldorf, dem Standort MLP in Wiesloch und dem Schulzentrum Wiesloch sowie eine direkte Anbindung der Gemeinden St. Leon-Rot, Malsch und Rettigheim an den Bahnhof Wiesloch-Walldorf.

Gegenstand des Wettbewerbs war auch die neue Linie 701 von Rauenberg im Neubaugebiet Märzwiesen über Malschenberg und Frauenweiler zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf. Dadurch wurde eine Busverbindung zwischen Rauenberg



und dem Ortsteil Malschenberg geschaffen sowie Malschenberg und Frauenweiler erhielten eine direkte Busverbindung an die S-Bahn.

Auch wirtschaftlich hatte sich das Wettbewerbsverfahren für den Rhein-Neckar-Kreis bzw. die finanzierenden Städte und Gemeinden rentiert, denn der Zuschussbedarf für den Gesamtverkehr sank erheblich.

Im Jahr 2013 wurde in diesem Linienbündel die Buslinie 794 Schatthausen – Mauer neu eingeführt. Durch die Umsteigeverbindung in Schatthausen in die Linie 707 wird der „Brückenschlag“ vom Elsenztal zum Rheintal realisiert. In Ansätzen kann diese Verbindung als Ersatz für die im Ergänzungsnetz des Nahverkehrsplans vorgesehene Direktverbindung von Meckesheim zum Gewerbegebiet Wiesloch-Walldorf (N1-3) angesehen werden.

Zweite Vergaberunde

Im Zuge der zweiten Vergaberunde wurde das Linienbündel Wiesloch – Walldorf für den Betriebsstart zum Winterfahrplanwechsel 2016 neu vergeben. Neben den üblichen punktuellen Optimierungen wurde das Betriebskonzept der Linie 702 grundlegend überplant, mit dem Ziel die Anschlusssituationen auf die S-Bahn an den Haltepunkten Wiesloch/Walldorf und Rot/Malsch zu verbessern und auf den Relationen Wiesloch – Balzfeld und Tairnbach – Rot-Malsch einen Halbstundentakt einzuführen. In diesem Zuge wurde auch die Linie 704 zur Anbindung von Mühlhausen-Rettigheim an den Bahnhof Rot-Malsch neu eingeführt, mit gleichzeitiger Erschließung des Gewerbegebietes in Mühlhausen. Die Linie 794 wurde durch 3 Fahrtenpaare ergänzt, um bestehende Angebotslücken zu schließen. Die Linien 791, 792 und 793 dienen überwiegend dem Schülerverkehr innerhalb Wieslochs sowie zur Gesamtschule in Mühlhausen und zum Schulzentrum in Östringen.

An Samstagen wurde das Fahrplanangebot auf den Linie 707 und 709 in den Abendstunden ausgeweitet.

Neu hinzugekommen ist auf der Linie 703 (702) eine Nachtfahrt von Freitag auf Samstag, bzw. von Samstag auf Sonntag, um den Nachtverkehr am Wochenende von der S-Bahn in Wiesloch-Walldorf, Bahnhof aufzunehmen.

Nach dem Ergebnis des durchgeführten Vergabeverfahrens hat sich kein Betreiberwechsel ergeben, sodass das Linienbündel Wiesloch/Walldorf weiterhin von der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) betrieben wird.

3.7 Bündel Stadtverkehr Eberbach

Allgemeines

Der Stadtverkehr Eberbach erschließt den Zentralort im Inneren und verbindet darüber hinaus die verschiedenen Stadtteile mit dem Hauptort. Die Verkehre sind dabei auf die Haltestelle Eberbach Bf. mit dem Anschluss zur S-Bahn ausgerichtet.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 801: Eberbach, Bf. – Brockenhof – Ledigsberg
- ▶ Linie 802: Eberbach, Bf. – Hohenstaufenstraße – Eberbach-Nord – Eberbach, Bf.
- ▶ Linie 803: Eberbach, Bf. – Rockenau, Seniorenstift – Eberbach, Bf.
- ▶ Linie 804: Eberbach, Bf. – Böser Berg – Igelsbach – Böser Berg – Eberbach, Bf.

▶ Linie 805: Eberbach, Bf. – Holdergrund – Neuer Markt – Eberbach, Bf.

▶ Linie 806: (Langenthal) – Hirschhorn – Brombach – Hirschhorn – (Langenthal)

Betriebsaufnahme – Resümee

Der Stadtverkehr Eberbach wurde 2008 an die Stadtwerke Eberbach direkt vergeben. Die notwendigen Voraussetzungen für eine Direktvergabe wurden nach der am 03.12.2007 veröffentlichte EU-Verordnung erfüllt, denn die Stadtwerke stehen unter vollständiger Kontrolle der Stadt und dürfen sich nach dem Örtlichkeitsprinzip nicht am Wettbewerb außerhalb der Stadt beteiligen. Zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde das Linienbündel Eberbach erneut direkt an die Stadtwerke Eberbach vergeben.

3.8 Bündel Stadtverkehr Weinheim

Allgemeines

Der frühere Stadtverkehr der Stadt Weinheim war durch ein „Radialsystem“ gekennzeichnet, bei dem alle Stadtbuslinien am Zentralen Omnibusbahnhof „Dürreplatz“ beginnen und enden. Zeitgleiche Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen im Sinne eines „Rendezvous-Anschlusses“ wurden damals nicht angeboten. Der Stadtverkehr Weinheim beinhaltet des Weiteren die regionalen Verkehrslinien zu der im Norden von Weinheim gelegenen Stadt Hemsbach und der Gemeinde Laudendach.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 631: Weinheim, Dürreplatz – Hemsbach – Sulzbach-West



- ▶ Linie 632: Weinheim, Dürreplatz – Hemsbach – Laudenbach
- ▶ Linie 633: Weinheim, Dürreplatz – Kreiskrankenhaus – Weststadt
- ▶ Linie 634: Weinheim, Dürreplatz – Stahlbad – Weststadt
- ▶ Linie 635: Weinheim, Dürreplatz – Miramar – Ofling – Waid
- ▶ Linie 636: Weinheim, Dürreplatz – Lützelsachsen – Großsachsen
- ▶ Linie 637: Weinheim Dürreplatz – Lützelsachsen – Ritschweier
- ▶ Linie 638: Weinheim, Dürreplatz – Turnerbad – Waldschloss

Betriebsaufnahme – Resümee

Im Jahr 2009 hat die Genehmigungsbehörde letztmalig für den Stadtverkehr Weinheim eine Gemeinschaftskonzession an das Weinheimer Busunternehmen WEBU und die V-Bus GmbH direkt vergeben.

Parallel dazu begannen die Planungen, den Zentralen Omnibusbahnhof vom Dürreplatz an den Hauptbahnhof in Weinheim zu verlegen. Diese Verlegung wurde zwischenzeitlich im Zuge einer umfassenden Überarbeitung der Struktur des Linienbündels realisiert. Damit wurde eine neue „ÖPNV-Drehscheibe“ geschaffen, die das Stadtgebiet von Weinheim und seine Ortsteile sowohl an das SPNV-Angebot auf der Main-Neckar-Bahn anschließt, als auch mit den Regionalbuslinien in die benachbarten hessischen Gemeinden Grasellenbach, Wald-Michelbach, Oberflockenbach und Mörlenbach verknüpft.

Die mit den betroffenen Städten und Gemeinden abgestimmte Neukonzeption des Linienbündels Weinheim wurde im April 2014 umgesetzt und sieht nun folgende Linienverläufe vor:

- ▶ Linie 631: Sulzbach – Dürreplatz – Weinheim, Bahnhof – Waid
- ▶ Linie 632: Lützelsachsen – Hohensachsen – Weinheim, Bahnhof – Laudenbach
- ▶ Linie 632A: Ritschweier – Hohensachsen – Weinheim, Bahnhof – Hemsbach
- ▶ Linie 633: Ringlinie: Weinheim, Bahnhof – Hermannshof – Weststadt – Weinheim, Bahnhof
- ▶ Linie 634: Ringlinie: Weinheim, Bahnhof – Weststadt – Hermannshof – Weinheim, Bahnhof

3.9 Bündel Ladenburg – Schriesheim

Allgemeines

Das ÖPNV-Angebot des Bündels Ladenburg – Schriesheim erstreckt sich auf den Verkehrsraum zwischen Mannheim im Westen und Schriesheim im Osten. Dazwischen werden die Gemeinden Ilvesheim, Ladenburg und Heddeshheim bedient. Zusätzlich gibt es eine Durchmesserlinie, die von Mannheim-Seckenheim über Ladenburg und Schriesheim bis Wilhelmsfeld fährt.

Im Vorfeld des Vergabeverfahrens zu diesem Linienbündel galt es die Bedienung der angrenzenden Gemeinde Edingen-Neckarhausen zu regeln. Durch die geografische Lage zwischen Mannheim und dem Neckar ergab sich eine gewisse Insellage, die mit dem restlichen Bündel keine

gemeinsamen Berührungspunkte hatte. Deswegen hat der Kreis mit der Stadt Mannheim eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die ausreichende Verkehrsbedienung im Gebiet der Gemeinde Edingen-Neckarhausen sicherstellt. Diese Vereinbarung umfasst die Bedienung durch die Linien

- ▶ 42 (Edingen, Bf. – Neckarhausen – Mannheim-Seckenheim, OEG-Bf.)
- ▶ 46 (Mannheim-Seckenheim, Rathaus – Neckarhausen – Neu-Edingen – Mannheim-Friedrichsfeld – Neckarhausen – Mannheim-Seckenheim, Rathaus),

die Edingen-Neckarhausen an die Stadt Mannheim anbinden.

Im Vorfeld der Vergabe entstand zum Weiteren das Problem, dass durch den Neubau der Neckarkanalbrücke in Ilvesheim im Zuge der L 538 der ursprüngliche Vergabetermin zum Dezember 2008 nicht eingehalten werden konnte. Alle Beteiligten stimmten deswegen einer übergangsweisen Direktvergabe an die V-Bus GmbH zu, die den Verkehr bis zum 31.12.2009 sicherstellte.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 625: Mannheim-Feudenheim – Ilvesheim – MA-Seckenheim
- ▶ Linie 626: Mannheim-Feudenheim – Ilvesheim, Mahrgrund – Ilvesheim, Neckarhalle – Mannheim-Seckenheim
- ▶ Linie 627: Heddeshheim – Ladenburg-Weststadt – Ladenburg, Ankerplatz
- ▶ Linie 628: Wilhelmsfeld – Altenbach – Schriesheim – Ladenburg – Mannheim-Seckenheim
- ▶ Linie 629: Heddeshheim – Leutershausen – Großsachsen



Betriebsaufnahme – Resümee

Nach einer europaweiten Ausschreibung des Linienbündels erfolgte die Vergabe an die Busverkehr Rhein-Neckar GmbH mit der Betriebsaufnahme zum 01.01.2010. Die Vergabe beinhaltete eine neue Linie 626, welche in Ilvesheim die Erschließung der Neckarhalle und des Neubaugebietes Mahrgrund im 30-Minuten-Takt sicherstellt. Des Weiteren wurde das Angebot auf den Linien 627, 628 und 629 erweitert, womit drei Maßnahmen in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes umgesetzt wurden (N1-1, N1-12, N1-34).

Zweite Vergaberunde

Im Rahmen der zweiten Vergaberunde steht im Jahr 2017 die Vergabe dieses Linienbündels an, da der Konzessionsvertrag im Dezember 2017 endet. Die erforderliche europaweite Ausschreibung wurde im Februar 2017 veröffentlicht, um eine rechtzeitige Inbetriebnahme des Linienbündels nach dem Wettbewerb sicherzustellen.

3.10 Bündel Sinsheim-Nord

Allgemeines

Das Linienbündel Sinsheim-Nord umfasst das Nahverkehrsangebot der Brunnenregion, welche im Norden durch die Gemeinden Spechbach, Epfenbach und Reichartshausen und im Osten durch die Landkreise Neckar-Odenwald und Heilbronn begrenzt wird. Im Mittelpunkt des Bündels liegen die Zentralorte Waibstadt und Neckarbischofsheim.

Im Vorfeld der Vergabe wurden die ausgebauten und neu elektrifizierten Bahnlinien der Elsenzalbahn zum 12.12.2009 und der Schwarzbachtalbahn zum 12.06.2010 in Betrieb genommen. Der neu eingeführte S-Bahn-Verkehr wirkte

sich erheblich auf die angrenzende Busbedienung aus. So entfiel u.a. der Fahrplanknoten in Sinsheim und der bisherige Schienenbetrieb auf der Krebsbachtalstrecke wurde stillgelegt. Aus all dem ergaben sich neue Anforderungen an den Busverkehr, die eine komplette Überarbeitung der Linienführung und verkehrlichen Ausgestaltung des Linienbündels zur Folge hatten.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 782: Waibstadt – Neckarbischofsheim – Helmhof – Untergimpern – Bad Rappenau
- ▶ Linie 795: Sinsheim – Reichartshausen – Helmstadt – Hüffenhardt – Bad Rappenau
- ▶ Linie 796: Sinsheim – Neidenstein – Eschelbronn – Spechbach – Reichartshausen
- ▶ Linie 797: Sinsheim – Waibstadt – Neckarbischofsheim – Helmstadt – Reichartshausen

Betriebsaufnahme – Resümee

Als Ergebnis der Ausschreibung des Linienbündels ging der Verkehr an die Palatina Bus GmbH über, welche am 12.12.2010 den Betrieb aufnahm.

Nach dem neuen Verkehrskonzept wurde ebenfalls der Anschluss an die S-Bahn in Waibstadt und Eschelbronn hergestellt. Des Weiteren wurden Taktfahrpläne zur besseren Merkbarkeit realisiert, ein erweiterter Wochenend- und Abendverkehr auf den Linien 782, 796 und 797 eingeführt und die frühere Ringlinie 766 in zwei getrennte Linien 796 und 797 aufgebrochen. Damit ergab sich für die betreffenden Gemeinden eine bedarfsgerechte Anbindung sowohl an die S-Bahn, als auch an das Mittelzentrum Sinsheim.

Schließlich wurde neu auf den Linien 796 und 797 am Wochenende ein stündlich verkehrender Rufbus bis nach Mitternacht angeboten. Zum Herbst 2016 wurde die Linie 782 mit der im Landkreis Heilbronn verkehrenden Linie 681 zu einer montags bis freitags durchgängigen Verbindung zwischen Waibstadt und Bad Rappenau zusammengefasst. An beiden Linienenden besteht Anschluss an die jeweiligen S-Bahn-Systeme Rhein-Neckar und Heilbronn.

3.11 Bündel Sinsheim-Süd

Allgemeines

Im Zentrum des Linienbündels liegt der Stadtbusverkehr der Kernstadt Sinsheim, welcher durch die Verbindungen zu den weiter entfernt liegenden Stadtteilen wie z.B. Weiler, Hilsbach oder Waldangelloch ergänzt wird. Darüber hinaus hat das Bündel Erschließungsfunktionen für die Nachbargemeinden Angelbachtal, Kirchardt und Elsenz im Landkreis Heilbronn.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 741: Sinsheim, Hbf. – Steinsfurt – Kirchardt – Bockschaft – Berwangen und zurück
- ▶ Linie 761: Sinsheim, Hbf. – Dühren – Eschelbach – Angelbachtal – Waldangelloch
- ▶ Linie 762: Reihen – Rohrbach – Sinsheim – Hoffenheim – Balzfeld – Eschelbach
- ▶ Linie 763: Sinsheim, Hbf. – Weiler – Hilsbach – (Elsenzen)
- ▶ Linie 765: Sinsheim, Hbf. – Adersbach – Hasselbach – Ehrstädt und zurück



- ▶ Linie 767: Sinsheim, Hbf. – Sinsheim Ost – Rohrbach – Sinsheim, Hbf.
- ▶ Linie 768: Sinsheim, Hbf. – Dühren (Industriegebiet) – Sinsheim, Hbf.
- ▶ Linie 771: Sinsheim, Hbf. – Südstadt – Gewerbegebiet Süd – Sinsheim, Hbf.
- ▶ Linie 772: Sinsheim, Hbf. – Gartenstadt – Sinsheim, Hbf.

Betriebsaufnahme – Resümee

Auch dieses Linienbündel gewann nach einer europaweiten Ausschreibung die Palatina Bus GmbH, die zum 11. Dezember 2011 den Betrieb aufgenommen hat. Damit erfolgt die gesamte Busbedienung sowohl der Stadt Sinsheim, als auch des Umlandes von Sinsheim durch ein Verkehrsunternehmen.

Dem neuen Betrieb lag ein erweiterter Fahrplan zugrunde, der den Takt auf den Stadtbuslinien abends und am Wochenende verlängert und neue Angebote bei den Schulverbindungen geschaffen hat. Neue Angebote wurden des Weiteren auf der Linie 762 umgesetzt, die über Hoffenheim hinaus nach Dielheim-Balzfeld und Eschelbach verlängert wurde. In Hoffenheim erhält die neue Linie Anschluss an die S-Bahn Rhein-Neckar und in Balzfeld an die SWEG-Linie 702 in Richtung Bf. Wiesloch-Walldorf. Damit ist – zusammen mit der weiter oben beschriebenen Linie 794 – zumindest teilweise eine Maßnahme des Nahverkehrsplanes umgesetzt, die eine neue Verbindung zwischen dem Raum Meckesheim/Dielheim und dem Gewerbegebiet Wiesloch-Walldorf vorsah (N1-3).

Entsprechend den sich veränderten verkehrlichen Bedürfnissen wurde auch der Verlauf der Linie 771 neu gestaltet. Diese Linie verbindet nun den Sinsheimer Hauptbahnhof mit dem Gewerbegebiet Breite Seite/Fohlenweideweg über die Südstadt weiter mit dem Gewerbegebiet Süd und der Rhein-Neckar-Arena im Stundentakt.

3.12 Bündel Stadtverkehr Hockenheim

Allgemeines

Der Stadtverkehr Hockenheim war nach der Linienbündelung des Kreises zunächst Bestandteil des Linienbündels Schwetzingen – Hockenheim. Nachdem in der ersten Vergaberunde für den Stadtverkehr kein Angebot abgegeben wurde, kam man in Abstimmung mit der Stadt Hockenheim überein, im Rahmen einer Linienbündeländerung den Verkehr aus dem Bündel auszugliedern und im Hinblick auf seinen geringen Leistungsumfang eine Direktvergabe an ein Hockenhaimer Beförderungsunternehmen vorzusehen.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 731: Stadtverkehr Hockenheim – Ringlinie

Betriebsaufnahme – Resümee

Auf der Grundlage von Artikel 5 Abs. 4 der EU-Verordnung 1370/07 wurde der Stadtverkehr Hockenheim an die Firma Jahnke GmbH Co. Reisen KG direkt vergeben. Es handelt sich um eine Ringlinie, welche die gesamte Stadt erschließt und auf den regionalen Schienenverkehr am Bahnhof Hockenheim ausgerichtet ist.

3.13 Bündel Schwetzingen – Hockenheim

Allgemeines

Der Vergabetermin für das Linienbündel Hockenheim – Schwetzingen war ursprünglich für Dezember 2011 vorgesehen. Nachdem auf der Grundlage der mit den Städten und Gemeinden abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung keine wirtschaftlichen Angebote abgegeben wurden, kamen alle Beteiligten überein, keines der vorliegenden Angebote anzunehmen.

Man vereinbarte, die Vergabebedingungen so anzupassen, dass günstigere Angebote möglich werden. Es wurden verschiedene Einsparpotenziale ermittelt, die u.a. im Bereich der Fahrzeuganforderungen, der Sonderverkehre, von Fahrplananpassungen und der Optionen für eine getrennte Zuschlagserteilung liegen. Des Weiteren wurde das Linienbündel in drei Lose aufgeteilt und die Betriebsaufnahme auf den Sommerfahrplan 2012 verschoben.

Infolge der zweiten Ausschreibungsrunde und der dadurch entstandenen Verzögerung um ca. 6 Monate wurde es erforderlich, für die Zeit vom Dezember 2011 bis zum Juni 2012 eine Übergangslösung zu finden. Da der Verkehr auf Grund der gegebenen Rahmenbedingungen allein vom bisherigen Betreiber bewältigt werden konnte, kam es für diese Zeit zu einer Direktvergabe an die Busverkehr Rhein-Neckar GmbH.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 710: Mannheim – Rheinau – Rohrhof – Brühl – Ketsch – Schwetzingen



- ▶ Linie 711: Mannheim – Rheinau – Hirschacker – Schwetzingen
- ▶ Linie 712: Schwetzingen – Oftersheim – Walldorf
- ▶ Linie 713: Eppelheim – Schwetzingen – Eppelheim
- ▶ Linie 715: Stadtbus Schwetzingen: Bahnhof – Schälzig – Bellamar – Bahnhof
- ▶ Linie 716: Stadtbus Schwetzingen: Bahnhof – Nordstadt – Oststadt – Bahnhof
- ▶ Linie 717: Heidelberg – Schwetzingen – Ketsch – Hockenheim – Speyer
- ▶ Linie 718: Altlußheim – Neulußheim – Reilingen – Walldorf
- ▶ Linie 728: Schulverkehr: Förderschule Schwetzingen
- ▶ Linie 732: City-Bus Eppelheim

Betriebsaufnahme – Resümee

Die zweite Ausschreibungsrunde endete mit einer Vergabe an die Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, die als bisheriger Betreiber das günstigste Angebot vorlegte. Der Betreiber hat am 10.06.2012 erfolgreich den Betrieb aufgenommen. Die Neuvergabe führte allerdings insgesamt zu höheren Zuschüssen, als dies vorher der Fall war.

Für Plankstadt wurde ein Ortsbus für die innerörtliche Erschließung der Gemeinde mitausgeschrieben. Nach Entscheidung des Gemeinderats wurde das Angebot für diese

Option allerdings nicht zugeschlagen. Eine örtliche Initiative hat im März 2016 einen Bürgerbus eingeführt, der die innerörtliche Erschließung übernimmt.

In dem Linienbündel Schwetzingen – Hockenheim liegt des Weiteren mit der im Nahverkehrsplan konzipierten Verbindung „Reilingen – Walldorf“ (Maßnahme N1–5) ein weiteres Vorhaben, das bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 in einer noch erweiterten Linienführung umgesetzt wurde. Damals wurde auf der Strecke zwischen Altlußheim, Neulußheim, Reilingen und Walldorf eine Lücke im ÖPNV-Netz des Kreises geschlossen und ein neuer Linienverkehr bei der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH bestellt, welcher auf einem bereits vorhandenen Schülerverkehr aufbaute. Mit der Neuvergabe des Linienbündels in 2012 wurde dieser Verkehr in die Ausschreibung und den dann erfolgten Betrieb mit aufgenommen.

3.14 Straßenbahnlinien

Allgemeines

Die Straßenbahnlinien 22 und 23 sind dem Straßenbahnbündel Heidelberg zuzuordnen. Über das Stadtgebiet Heidelberg hinaus haben die Straßenbahnlinien auch eine wichtige Erschließungsfunktion im Rhein-Neckar-Kreis. Um den Betrieb sicherzustellen bestehen Konzessionsverträge zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNK).

Die Linie 22 erschließt mit der Linienführung über Heidelberg–Pfaffengrund die Stadt Eppelheim. Hierbei wird derzeit an Werk- und Samstagen ein ganztägiger 10-Minutentakt sowie an Sonntagen ein 20-Minutentakt angeboten. Mit der

Querung der Bundesautobahn A5 sowie dem Ausbau der Haltestelle Kirchheimer Straße werden derzeit Infrastrukturprojekte umgesetzt, die die Attraktivität der Linie weiter steigern. Die Linie 23 bindet über Heidelberg Rohrbach die Große Kreisstadt Leimen an. Die Linie 23 verkehrt an Werktagen und samstags im 10-Minutentakt sowie sonntags im 30-Minutentakt. Im Bereich der Stadt Leimen wurde mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen Zementwerk und Georgi-Marktplatz ebenfalls wichtige Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt.

Neben der verkehrlichen Anbindung der beiden im Rhein-Neckar-Kreis gelegenen Endpunkte verfügen die Straßenbahnlinien daneben über Verknüpfungspunkte zu den jeweils angrenzenden Buslinienbündeln. So besteht in Eppelheim die Möglichkeit des Umstiegs von der Straßenbahnlinie 22 auf die Buslinie 713 mit der Fahrtmöglichkeit über Plankstadt nach Schwetzingen. In Leimen wiederum sind die Haltestellen der Linie 23 eng mit den Stadtbuslinien Leimen sowie der Linie 723 über Nußloch in Richtung Wiesloch verknüpft.

Bei der Linie 5 handelt es sich um eine Meterspureisenbahnstrecke, die im Ringverkehr zwischen den Städten Mannheim, Viernheim, Weinheim, Heidelberg, Mannheim verkehrt. Über die Linie 5 besteht die Möglichkeit, ohne Umstieg aus den im Rhein-Neckar-Kreis gelegenen Städten und Gemeinden Dossenheim, Schriesheim, Hirschberg, Weinheim und Edingen-Neckarhausen nach Heidelberg bzw. Mannheim zu gelangen. Darüber hinaus werden an einigen Verknüpfungspunkten Umstiege in das umliegende Busnetz angeboten, wie beispielsweise in Edingen-Neckarhausen, Schriesheim (in Richtung Ladenburg und Wilhelmsfeld), Hirschberg (in Richtung Heddeshheim) und Weinheim (in das Stadtbusnetz sowie Richtung Hemsbach und Laudenbach).



Die Linie 5a erschließt ebenfalls im Rahmen einer Meter-spureisenbahn über Mannheim Käfertal die Gemeinde Heddesheim und stellt damit die direkte Verbindung von der Gemeinde Heddesheim nach Mannheim sicher. Darüber hinaus bestehen in Heddesheim Anknüpfungspunkte zum Busverkehr Richtung Ladenburg und Hirschberg.

Für den Betrieb der RNV-Linien 5 und 5a außerhalb der Stadtgebiete Mannheim und Heidelberg wurde ein Konzessionsvertrag zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) abgeschlossen. Im Zuge dieser Regelungen wurde zum Winterfahrplanwechsel 2015 die dem Heidelberger Straßenbahn-Netz zugeordnete Linie 24 bis Schriesheim verlängert.

Die vielfachen direkten Fahrtmöglichkeiten sowie die zahlreichen Verknüpfungspunkte unterstreichen die überregionale Bedeutung der Linien 5 und 5a für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis.

3.15 RUFTAXI-Verbindungen

Nr	Einrichtung von RUFTAXI-Verbindungen	Umsetzung
am Wochenende und im Spätverkehr		
N1-21	Raum Heddesheim / Schriesheim / Ladenburg; Verknüpfungspunkte Heddesheim Straßenbahn, Ladenburg, Bf und Schriesheim, OEG-Bf	Die Relation Schriesheim – Ladenburg wird mit der Linie 628 bedient. Hier hat sich die Verbindungsichte seit 2004 am Wochenende (insbesondere samstags) und in den Abendstunden verbessert. Für die Relation Heddesheim – Ladenburg wurde der Samstagsverkehr optional im Rahmen des LB Ladenburg Schriesheim ausgeschrieben.
N1-22	Raum Heiligkreuzsteinach / Schönau / Hirschhorn (Bergstraße) Verknüpfungspunkte Neckargemünd, Bf und Hirschhorn, Bf	Laut Maßnahmenvorschlag aus 2004 sollte der Bereich Heiligkreuzsteinach / Schönau mit der S-Bahn im Neckartal verknüpft werden. Auf der Linie 735 wurde das Fahrtangebot am Wochenende Richtung Bahnhof Neckarsteinach im Vergleich zu 2004 ausgeweitet. Die Spätanbindung von Heiligkreuzsteinach und Schönau wird über Moonliner-Fahrten im Rahmen der Linie 34 abgedeckt.
N1-23	Raum Eberbach / Schönbrunn / Waldbrunn (NOK), Verknüpfungspunkt Eberbach, Bf	Eberbach – Waldbrunn: Eine Ruftaxiverbindung zwischen Eberbach und Waldbrunn wurde vom Neckar-Odenwald-Kreis Ende 2013 eingeführt. Die Fahrtendichte wurde Ende 2016 durch eine Kooperation zwischen dem Neckar-Odenwald-Kreis und der Stadt Eberbach verbessert.
N1-25	Raum Spechbach / Lobbach; Verknüpfungspunkt Meckesheim, Bf	Lobbach – Meckesheim: Seit 2004 wurden auf der Linie 743 die Verbindungen am Wochenende deutlich verdichtet. Spechbach – Meckesheim: Seit 2004 wurden auf der Linie 754 die Verbindungen am Wochenende von Spechbach Richtung Neckargemünd Bf. deutlich verdichtet.
N1-26	Raum Wiesenbach / Bammental; Verknüpfungspunkt Neckargemünd, Bf	Wiesenbach – Neckargemünd: Seit 2004 wurden auf der Linie 754 die Verbindungen am Wochenende von Wiesenbach Richtung Neckargemünd Bf. deutlich verdichtet.
im Tagesverkehr		
N1-30	Sinsheim – Dielheim – Wiesloch	Durch die Verknüpfung der Linien 703 (LB Wiesloch/Walldorf) und 761 (LB Sinsheim Süd) mit Umstieg in Waldangelloch besteht eine Verbindung von Wiesloch Richtung Sinsheim.
N1-31	Rauenberg – Malschenberg – (Malsch) – Rot/Malsch, Bhf	Im Vergleich zu 2004 wurde die Verbindung zwischen Rauenberg über Malschenberg an den S-Bahn-Haltepunkt Rot-Malsch über die Linien 702 und 703 verbessert.

Tabelle 1: Umsetzung von RUFTAXI-Verbindungen



3.16 Verknüpfungspunkte (P+R und B+R)

Im Nahverkehrsplan werden unter den Maßnahmen N3-1 bis N3-10 Schienenhaltepunkte genannt, deren Ausbau zu Verknüpfungspunkten (P+R, B+R, Busverknüpfung) oder Modernisierung weiterverfolgt werden sollte. Eine detaillierte Betrachtung und Bewertung der Verknüpfungspunkte vor dem Hintergrund von P+R und B+R kann dem Kapitel 5.4. entnommen werden.

3.17 Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen

Elektrifizierung der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn (N3-11)

Ende 2009 bzw. Mitte 2010 wurden die Arbeiten an der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn erfolgreich abgeschlossen und der vorläufige S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Die Investitionsmaßnahme N3-11 des Nahverkehrsplanes mit der Priorität A ist damit umgesetzt.

Neben der Elektrifizierung der beiden Schienenstrecken waren umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen notwendig wie z. B. Gleisabsenkungen, Brückenanhebungen und die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik. Des Weiteren waren abschnittsweise Schienen und Schwellen zu erneuern, sowie neue Bahnübergangssicherungen einzubauen.

An den meisten Haltepunkten entstanden neue P+R- und B+R-Anlagen. Wie bereits erwähnt, wurden parallel im Rahmen der anstehenden Neuvergaben der angrenzenden Busverkehre die nicht an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden über Buslinien und Umsteigepunkte mit der neuen S-Bahn verbunden.

Die Gesamtkosten der Maßnahmen belaufen sich zwischenzeitlich auf nahezu 97 Mio. € und sie werden neben den Zuschüssen durch Bund und Land durch die beteiligten Landkreise Rhein-Neckar, Heilbronn und Neckar-Odenwald sowie durch die betroffenen Gemeinden finanziert. Die Schlussabrechnung der Maßnahme steht noch aus.

Zweigleisiger Ausbau der OEG-Schienenstrecke zwischen Weinheim und Schriesheim (N3-12)

Der erste Bauabschnitt des Beschleunigungsprogramms für die OEG-Schienenstrecke (Linie 5) an der Bergstraße erfolgte bereits in den 90er Jahren und wurde 1999 mit Fertigstellung der zwischen Heidelberg Nord und Schriesheim weitgehend zweigleisig ausgebauten Strecke eingeweiht.

Der zweite Bauabschnitt erstreckte sich auf den zweigleisigen Ausbau zwischen Schriesheim und Weinheim, begleitet von weiteren Maßnahmen an den Bahnhöfen, den Bahnübergängen, der Signaltechnik und dem Straßenbau. Das Vorhaben wurde in dem Zeitraum vom März 2010 bis Juli 2012 umgesetzt und die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 59 Mio. €. Die im Nahverkehrsplan vorgesehene streckenbezogene Investitionsmaßnahme N3-12 mit der Priorität B ist damit erledigt.

Nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus waren die technischen Voraussetzungen für eine Taktverdichtung zwischen Schriesheim und Weinheim geschaffen. Deswegen konnte der Betrieb in der Hauptverkehrszeit zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr bzw. zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr von Montag bis Freitag auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Damit wurde auch die in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes vorgesehene Taktverdichtung auf diesem Streckenabschnitt (Maßnahme N1-36) erfolgreich umgesetzt.

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004



3.18 Übersicht zu den einzelnen Linienbündeln

Bündel	Aufgabenträger	Nächster Vergabetermin ÖDA	Betriebsleistung	Linien
Bündel „Leimen“	Rhein-Neckar-Kreis, Stadt Heidelberg	14.12.2025	810 Tkm/a	723, 724, 726, 751, 757, 758, 759
Bündel „St. Leon-Rot – Sandhausen“	Rhein-Neckar-Kreis, Stadt Heidelberg	14.12.2025	1.400 Tkm/a	719, 720, 721, 722, 725
Bündel „Neckargemünd“	Rhein-Neckar-Kreis, Stadt Heidelberg, Kreis Bergstraße	13.12.2026	1.500 Tkm/a	735, 736, 737, 743, 744, 746, 748, 752, 753, 754, 755, 817
Bündel „Wiesloch – Walldorf“	Rhein-Neckar-Kreis, Landkreis Karlsruhe	13.12.2026	1.700 Tkm/a	701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 791, 792, 793, 794
Bündel „Stadtverkehr Eberbach“	Rhein-Neckar-Kreis, Landkreis Bergstraße	13.12.2026	210 Tkm/a	801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809
Bündel „Stadtverkehr Weinheim“	Rhein-Neckar-Kreis	09.12.2018	600 Tkm/a	631,632,632A,633, 634
Bündel „Ladenburg – Schriesheim“	Rhein-Neckar-Kreis, Stadt Mannheim	09.12.2017	840 Tkm/a	624, 625, 626, 627, 628, 629
Bündel „Sinsheim-Nord“	Rhein-Neckar-Kreis, Landkreis Heilbronn, Neckar-Odenwald-Kreis	14.12.2019	810 Tkm/a	782, 795, 796, 797
Bündel „Sinsheim-Süd“	Rhein-Neckar-Kreis, Kreis Landkreis Heilbronn	14.12.2019	840 Tkm/a	741, 761, 762, 763, 765, 767, 768, 771, 772
Bündel „Stadtverkehr Hockenheim“	Rhein-Neckar-Kreis	15.12.2019	67 Tkm/a	731
Bündel „Schwetzingen – Hockenheim“	Rhein-Neckar-Kreis, Städte Mannheim, Heidelberg, Speyer	14.06.2020	2.500 Tkm/a	710, 711, 712, 713, 715, 716, 717, 718, 728, 732
Weitere Linien, die teilweise in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Neckar-Kreises stehen, sind folgenden Bündeln zugeordnet: „Heidelberg“, „Mannheim“, „Odenwald-Mitte“, „Odenwald-Süd“, „Mosbach“, „Buchen“ Quelle: VRN, Stand 06.12.2016				

Tabelle 2: Linienbündel im Rhein-Neckar-Kreis



4. Grundlagen der Angebotskonzeption

Alle relevanten Auswertungen und das Angebotskonzept werden bezogen auf Teilräume dargestellt. Der Rhein-Neckar-Kreis wurde hierfür anhand der Raumstruktur in drei Planungsräume eingeteilt. Grundlage hierfür bilden die Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten, die naturräumlichen Gegebenheiten und die Ausrichtung der Verkehrsnachfrage. Gemeindegebiete werden hierfür jeweils vollständig einem Raum zugeteilt (Abbildung 2). Daraus ergeben sich folgende Räume mit ihren Städten und Gemeinden:

► Nordwest

- Der Raum umfasst das verdichtete Gebiet nordwestlich bzw. nördlich von Heidelberg entlang der Bergstraße sowie die hierauf ausgerichteten Gebiete im Odenwald.
- Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Heddesheim, Hirschberg a.d.B., Ilvesheim, Ladenburg, Schriesheim, Edingen-Neckarhausen, Dossenheim

► Südwest

- Der Raum umfasst das ebenfalls verdichtete Gebiet südlich bzw. südwestlich von Heidelberg mit vorwiegend größeren Gemeinden und Ortsteilen.
- Brühl, Plankstadt, Eppelheim, Schwetzingen, Ketsch, Oftersheim, Sandhausen, Leimen, Hockenheim, Nußloch, Walldorf, Wiesloch, Altlußheim, Neulußheim, Reilingen, St. Leon-Rot

► Ost

- Der Planungsraum wird aus den übrigen, eher ländlich geprägten Räumen gebildet, in denen die Einwohnerzahl der Städte und Gemeinden größtenteils deutlich geringer ist als in den anderen Planungsräumen.

- Heiligkreuzsteinach, Heddesbach, Wilhelmsfeld, Schönau, Eberbach, Schönbrunn, Neckargemünd, Lobbach, Gaiberg, Wiesenbach, Reichartshausen, Bammental, Spechbach, Mauer, Epfenbach, Meckesheim, Neidenstein, Helmstadt-Bargen, Eschelbronn, Zuzenhausen, Waibstadt, Neckarbischofsheim, Dielheim, Rauenberg, Mühlhausen, Malsch, Sinsheim, Angelbachtal.

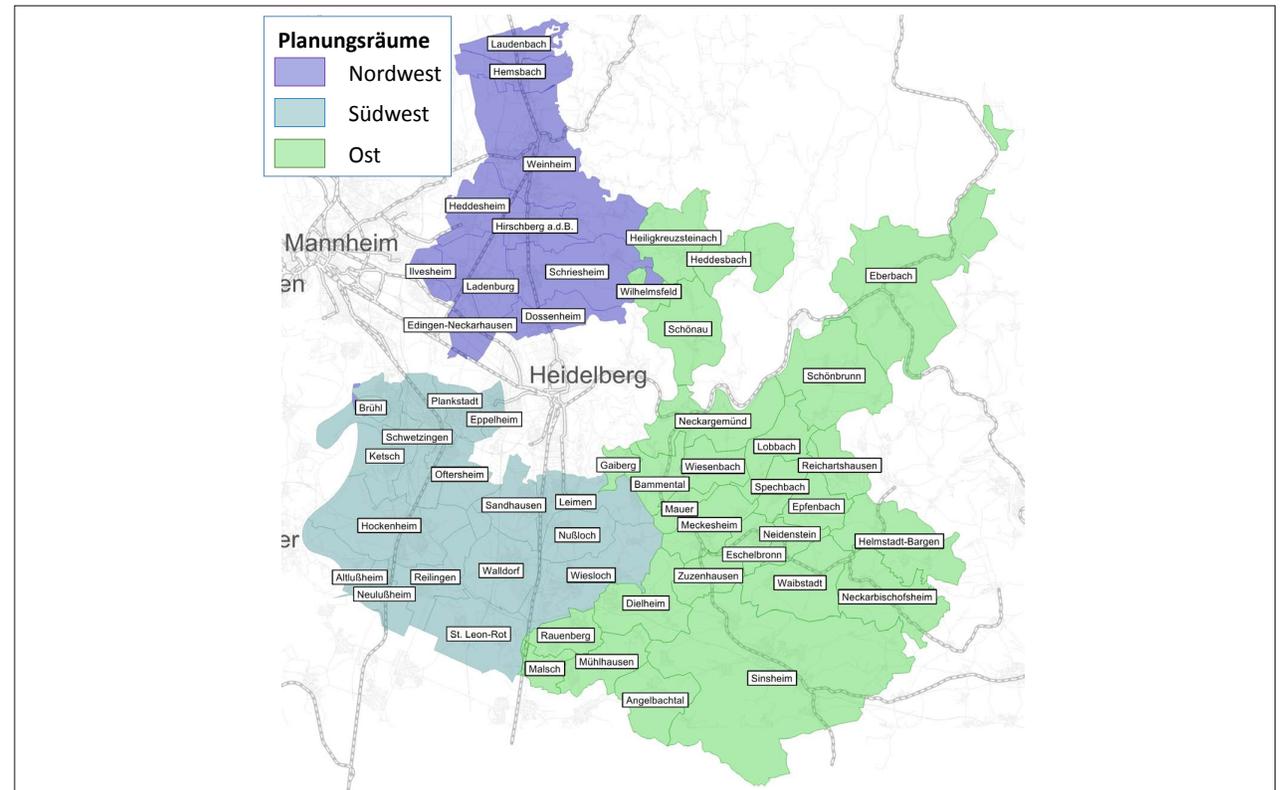


Abbildung 2: Planungsräume Rhein-Neckar-Kreis für den Nahverkehrsplan



4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis und legt die Ziele für die Angebotsgestaltung und -qualität fest. Er bildet damit die Grundlage zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele des Rhein-Neckar-Kreises. Der Kreis zielt darauf ab

- ▶ eine ausreichende Nahverkehrsbedienug der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen,
- ▶ eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung des Nahverkehrs auf der Grundlage von wettbewerblichen Vorgaben zu ermöglichen und
- ▶ die Nahverkehrsbedienug in das Gesamtsystem des Individual- und des öffentlichen Verkehrs zu integrieren.

Da der ÖPNV nur einen Teil des heutigen Mobilitätsgeschehens abbildet, ist eine integrierte Betrachtung über den ÖPNV hinaus erforderlich. Nach den strategischen Zielen des Rhein-Neckar-Kreis, welche seit 2012 integrativer Bestandteil der Haushaltsplanung sind, gehört die Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität der Kreiseinwohner zu den strategischen Handlungsfeldern unter dem Themenkomplex Klima- und Umweltschutz. Dazu gehört, dass sich der Rhein-Neckar-Kreis, sofern es in Anbetracht der technischen Entwicklung sinnvoll erscheint, rechtzeitig mit der Prüfung alternativer umweltfreundlicher Antriebsformen für Busse (Elektro, Hybrid, Brennstoffzellen) beschäftigt.

Der Rhein-Neckar-Kreis setzt sich für ein attraktives ÖPNV-Angebot als Bestandteil einer umweltfreundlichen Mobilität ein. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans schlägt der Rhein-Neckar-Kreis zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar einen neuen Weg ein. Neben den klassischen Inhalten eines Nahverkehrsplans wurden Angebote mit einbezogen, welche Grundlagen für einen Mobilitätsverbund bilden. Das heute bereits hohe Niveau der Bedienung und Erschließung durch den ÖPNV soll konsolidiert werden. Das bedeutet, dass anhand der Potenzialanalyse Achsen identifiziert werden, auf denen Potenzial für neue Verbindungen im ÖPNV besteht. Zudem sollen weitere Angebote wie Regiobus- bzw. Schnellbuslinien geprüft werden. Der ÖPNV soll eine echte Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln. Stark frequentierte Buslinien mit einem hohen Anteil am Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren. Der ÖPNV muss dabei den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen. Da die turnusmäßige Vergabe der Linienbündel in den kommenden Jahren weiter fortgesetzt wird, steht eine Überplanung der vorhandenen Buslinien bei der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht im Vordergrund.

Dieser Nahverkehrsplan richtet vielmehr den Blick auf die Gestaltung der zukünftigen Mobilität im Kreis mit ihren unterschiedlichen Facetten im Sinne eines Mobilitätsplans. Aktuell sind Mobilität und Verkehrsverhalten aus den unterschiedlichen Gründen (Demographie, Energie, Siedlungsstruktur und Digitalisierung) in einem bedeutenden Wandel. Dieser bietet die Chance, Städte und Gemeinden

klimafreundlicher und als Lebensraum und Standortfaktor zukunftsfähig zu gestalten. Dazu gehört auch das Thema Barrierefreiheit. Hierbei liegt der Fokus auf einer weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNV im Kreis. Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen finden hier besondere Berücksichtigung. Der neue Blickwinkel richtet sich dabei auf das im PBefG festgelegte Ziel eines insgesamt barrierefreien ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies umfasst die Festlegung von Qualitätskriterien zu Fahrzeugen, Informationen und Personal aber vor allem auch ein Zeit- und Maßnahmenplan, insbesondere zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen unter Beachtung abgestimmter Prioritäten und auch unter Festlegung von Ausnahmen. Ein Schwerpunkt ist insoweit der Ausbau der Haltestellen, wobei im Rhein-Neckar-Kreis die Baulast für die Haltestellen bei den Städten und Gemeinden liegt.

Es gilt zudem, die Auswahl, Vielfalt und Akzeptanz der Mobilitätsoptionen zu stärken. Mobilität lässt sich nicht mehr trennen in Individualverkehr und öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Personennahverkehr muss vielmehr den aktuellen Bedürfnissen der Nutzer entsprechen und attraktive Anbindungen zu anderen Verkehrsmitteln schaffen. Betrachtet werden sollen daher die Möglichkeiten, für einen Weg mehr als ein Verkehrsmittel zu benutzen, wie das eigene Auto, ein Leihauto oder Mitfahrauto, Bahn, Bus, Fahrrad oder einen Teilweg zu Fuß zurückzulegen. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist auf dem Weg zu einer inter- und multimodalen Mobilität wichtig. Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.



Bahnhöfe und Haltestellen des Schienenpersonennachverkehrs (SPNV) sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.

Einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot bildet zum Beispiel das Mobilitätsmanagement. Der Kreis wird die VRN GmbH bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen unterstützen und – soweit angezeigt – zielgerichtet im Kreis koordinieren. Die Siedlungstätigkeit ist entsprechend den Zielen der Regional- und Landesplanung auf Schwerpunkte entlang der regionalen Entwicklungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in guter Erreichbarkeit zu den Haltestellen des regionalbedeutsamen ÖPNV-Angebotes zu orientieren.

Alle Nahverkehrsangebote im Rhein-Neckar-Kreis sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.

4.2 Netzhierarchie

Die genannten Ziele des Aufgabenträgers werden im nächsten Schritt auf der Grundlage der Analyse des bestehenden Netzes, der Nachfragesituation, der Raumstrukturen und der zu erwartenden Entwicklungen weiterverfolgt. Hierbei werden auch übergeordnete verkehrsrelevanten Planungen des Landes (u.a. Zielkonzept SPNV 2025, Regiobuskonzeption) einbezogen. Unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ist ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. Abbildung 3 stellt die geplante Netzhierarchie als Systemskizze dar.

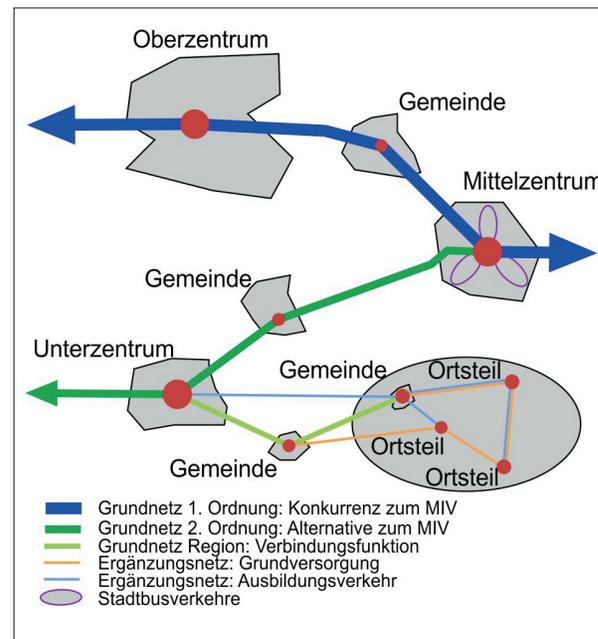
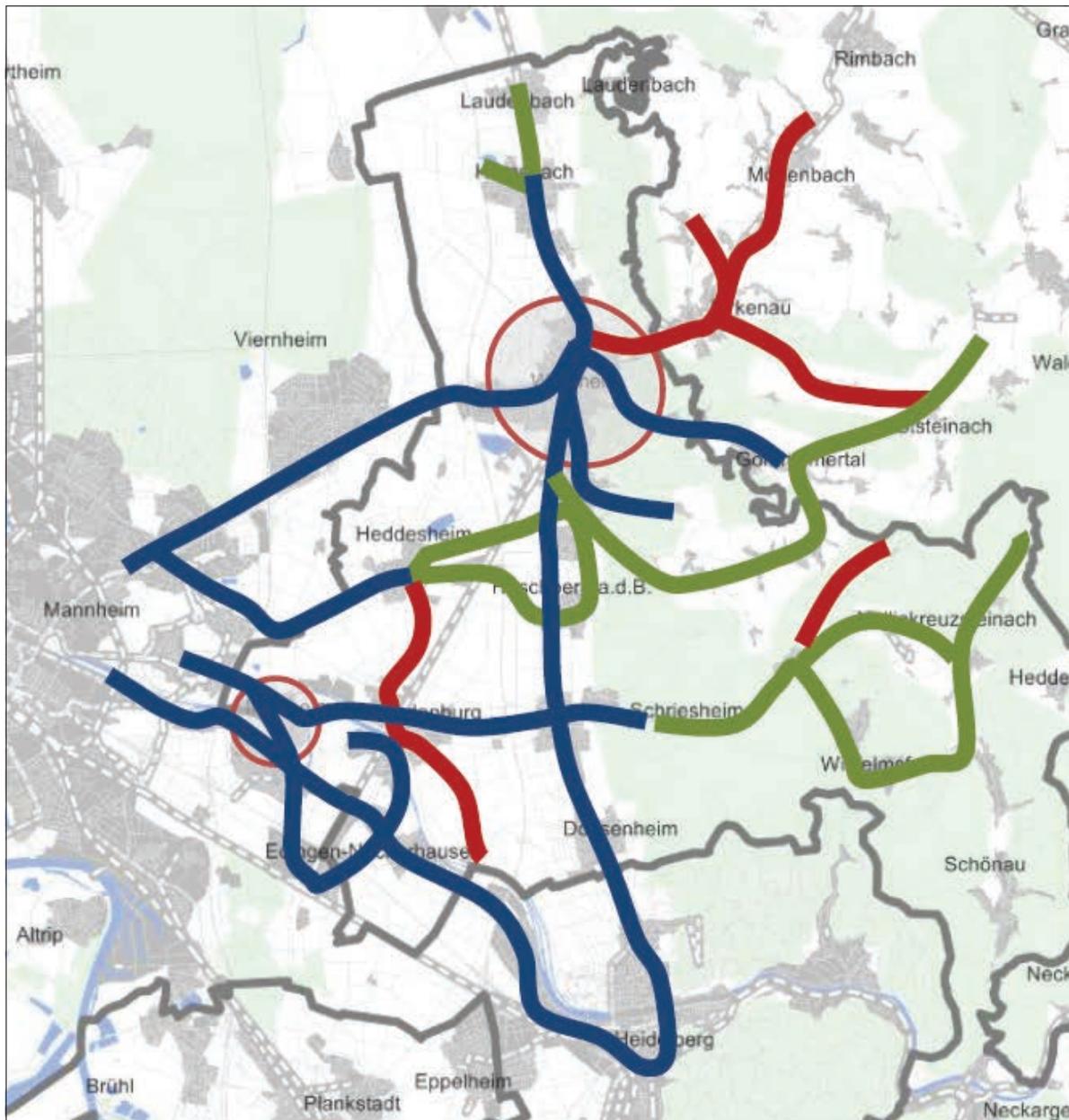


Abbildung 3: Netzhierarchie

Der SPNV und das Straßenbahnnetz in der Umgebung von Heidelberg bilden 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, bestehend aus der Nachfrage im ÖPNV und im Motorisierten Individualverkehr, erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden im Unterschied zu den Verkehren für den Schülerverkehr. Die SPNV-Achsen sind in der Regel Bestandteil des Grundnetzes.

Das ÖPNV-Netz in den einzelnen Teilräumen ist in den folgenden Abbildungen schematisch dargestellt.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



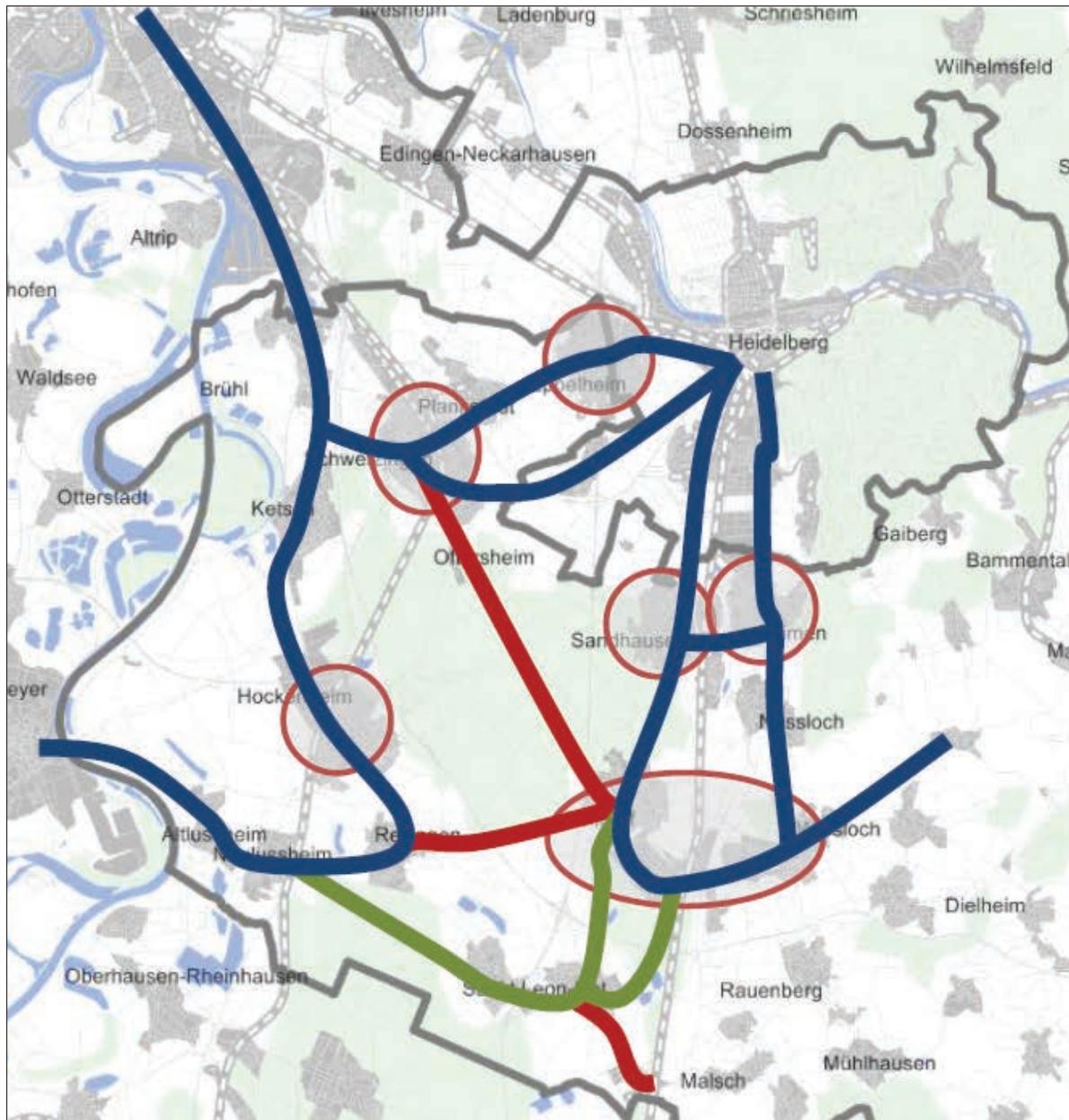
Netzhierarchie ÖPNV-Achsen Nordwest

-  Grundnetz 1. Ordnung
-  Grundnetz 2. Ordnung
-  Nachfrageorientiert
-  - Grundnetz Region
-  - Ergänzungsnetz
-  Stadtbusverkehr

Quelle: Darstellung PTV Transport Consult / VRN



Abbildung 4: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Nordwest



Netzhierarchie ÖPNV-Achsen Südwest

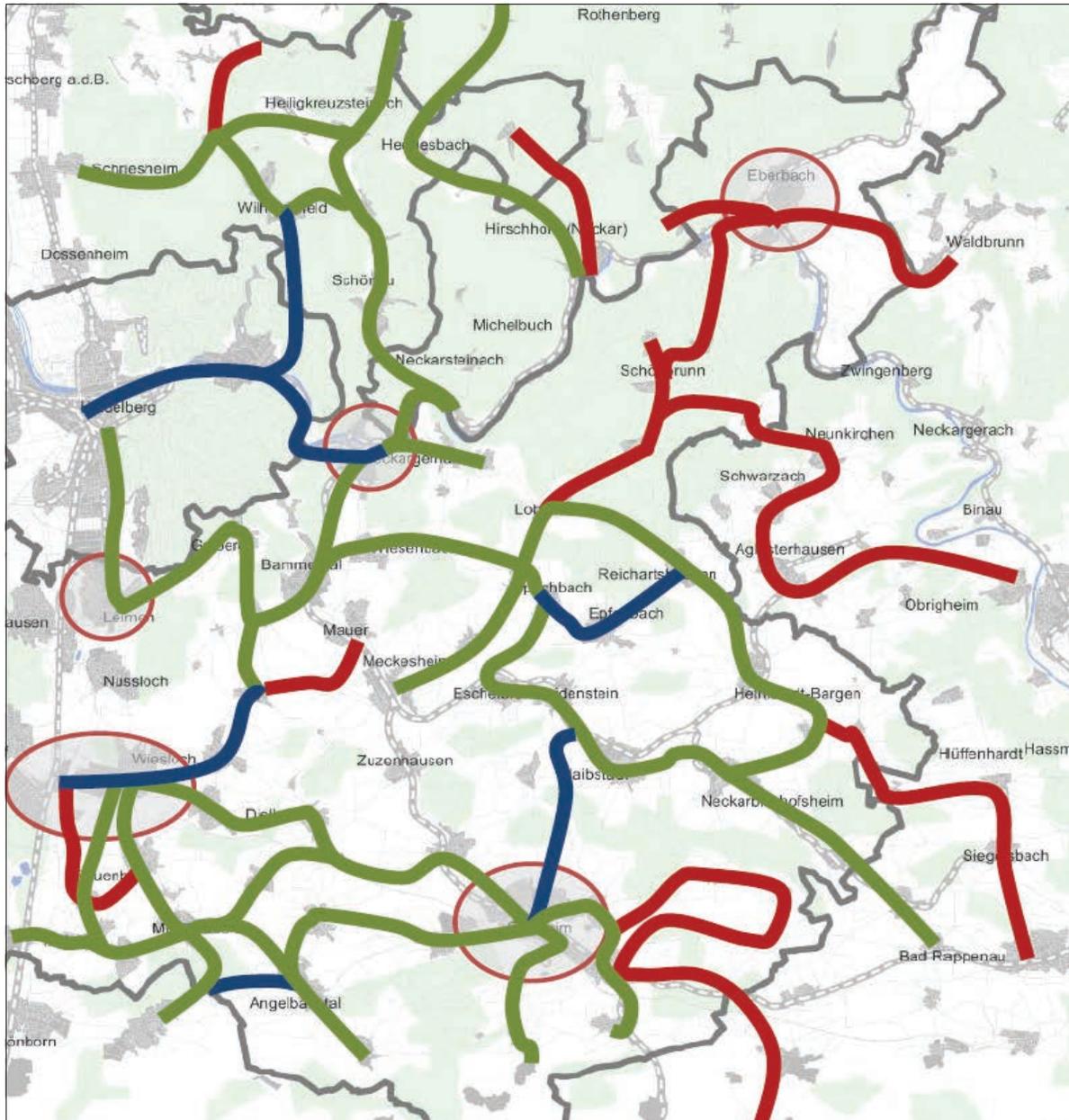
- Grundnetz 1. Ordnung
- Grundnetz 2. Ordnung
- Nachfrageorientiert
- Grundnetz Region
- Ergänzungsnetz
- Stadtbusverkehr

Quelle: Darstellung PTV Transport Consult / VRN



Abbildung 5: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Südwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Netzhierarchie ÖPNV-Achsen Ost

-  Grundnetz 1. Ordnung
-  Grundnetz 2. Ordnung
-  Nachfrageorientiert
- Grundnetz Region
- Ergänzungsnetz
-  Stadtbusverkehr

Quelle: Darstellung PTV Transport Consult / VRN



Abbildung 6: Netzhierarchie für den ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis Ost



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. Hier können im Jedermannverkehr außerhalb des SPNV Anteile von bis zu 10% des Gesamtverkehrs 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 hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Minuten-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5 % am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Minuten-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können ggf. auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Unterhalb des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung, welches durch sein regelmäßiges Taktangebot als Alternative zum MIV anzusehen ist, werden weitere Netzkatgorien definiert. Diese sind überwiegend an der jeweiligen Nachfrage orientiert.

In stark ländlich geprägten Räumen sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Anteils im Ausbildungsverkehr und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen sinnvoll möglich. Daher können zur Netzbildung und zur



Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als Grundnetz Region festgelegt werden. Es ist so ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

Das Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr ist vorwiegend auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren vorwiegend nur an Schultagen und sind an die Schulanfangs- und -endzeiten angepasst. Die Linienwege richten sich nach den Wohnorten der Schüler und den Schulstandorten. In einzelnen Kursen kann eine sehr hohe Belastung bestehen. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

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

Abbildung 7 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr anschaulich dar.

Abbildung 7: Grundsätze der Bedienung – Netzhierarchie

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität (siehe Abbildung 8). Vereinfacht unterscheidet man zwischen den Segmenten Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge.



Abbildung 8: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und teilweise des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Kunden, welche ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können, beispielsweise ohne Zugang zu einem PKW sind. Daher können vor allem im Schülerverkehr keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Nur im Jedermannverkehr kann ein besseres Angebot auch zu einer deutlich höheren Nachfrage führen. Jedoch ist hier die Nutzung des PKWs häufig eine

Alternative zum ÖPNV, wenn dessen Attraktivität nicht ausreichend ist.

Die Angebotskonzeption muss diesen unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Grundsätzlich lassen sich Ansprüche an den ÖPNV aus Kostengründen nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllen. Ziel ist es ein gleichwertiges Angebot in Abhängigkeit von der jeweiligen Raumstruktur und der zu erwartenden Gesamtnachfrage zu schaffen.

In Abbildung 9 werden die Nachfragesegmente des ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis am Werktag (Montag – Freitag) gezeigt. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 38 % erwartungsgemäß den größten Anteil ein, dennoch besteht mit 29 % auch ein hoher Anteil an Berufspendlern, die den ÖPNV nutzen. Ebenso nimmt der Freizeitverkehr einen Anteil von über 20 % ein, was ein Indiz für ein gutes Angebot auch für die Nutzergruppen ist, deren Wege schwieriger zeitlich und räumlich bündelbar sind.

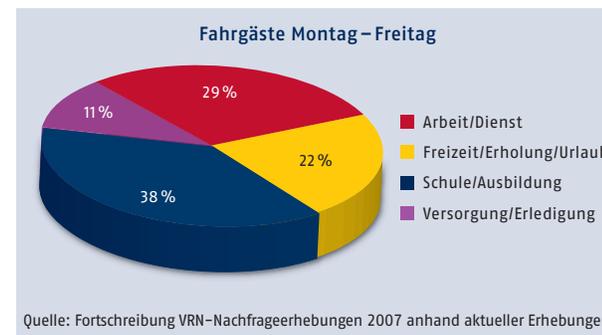


Abbildung 9: Reisezwecke im Rhein-Neckar-Kreis

4.4 Demografischer Wandel

Einwohnerzahlen

Am 31.12.2015 lebten im Rhein-Neckar-Kreis 541.859 Einwohner. Tabelle 3 zeigt die Aufteilung der Einwohner nach Gemeinden.

Um die Einwohner im Rhein-Neckar-Kreis möglichst kleinräumig zu erfassen, wurden sie vom Rhein-Neckar-Kreis für den Nahverkehrsplan mit Stand Juni 2015 bei den Gemeinden teilkreisweit abgefragt. Die Daten können in dieser Feinheit nicht vom Statistischen Landesamt zur Verfügung gestellt werden. Sie sollen die feingliedrigere räumliche Verteilung der Bevölkerung verdeutlichen und die Auswirkung auf die Siedlungsdichte in den einzelnen Teilorten. Abbildung 10 enthält eine entsprechende Darstellung.



Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2015
Altlußheim	5.708
Angelbachtal	4.929
Bammental	6.426
Brühl	13.941
Dielheim	8.853
Dossenheim	12.504
Eberbach, Stadt	14.751
Edingen-Neckarhausen	13.959
Epfenbach	2.429
Eppelheim, Stadt	15.177
Eschelbronn	2.645
Gaiberg	2.380
Heddesbach	475
Heddesheim	11.199
Heiligkreuzsteinach	2.592
Helmstadt-Bargen	3.762
Meckesheim	5.044
Mühlhausen	8.451
Neckarbischofsheim, Stadt	3.983
Neckargemünd, Stadt	13.369
Neidenstein	1.779
Neulußheim	6.783
Nußloch	10.910
Oftersheim	12.010
Plankstadt	10.176
Rauenberg, Stadt	8.593
Reichartshausen	2.085

Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2015
Reilingen	7.437
Sandhausen	14.902
Schönau, Stadt	4.370
Schönbrunn	2.842
Schriesheim, Stadt	14.901
Hemsbach, Stadt	12.050
Hirschberg an der Bergstraße	9.647
Hockenheim, Stadt	21.130
Ilvesheim	9.100
Ketsch	12.555
Ladenburg, Stadt	11.420
Laudenbach	6.097
Leimen, Stadt	26.910
Lobbach	2.364
Malsch	3.443
Mauer	3.949
Schwetzingen, Stadt	22.335
Sinsheim, Stadt	35.175
Spechbach	1.799
St. Leon-Rot	13.560
Waibstadt, Stadt	5.735
Walldorf, Stadt	15.559
Weinheim, Stadt	44.797
Wiesenbach	3.093
Wiesloch, Stadt	26.426
Wilhelmsfeld	3.197
Zuzenhausen	2.153

Quelle: <http://cms7.rhein-neckar-kreis.eu/site/Rhein-Neckar-Kreis/get/documents/rhein-neckar-kreis/Daten/Infomaterial/Bev%C3%B6lkerungsfortschreibung.pdf>
 Abruf 24.03.2017

Tabelle 3: Bevölkerung in den Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises am 31.12.2015

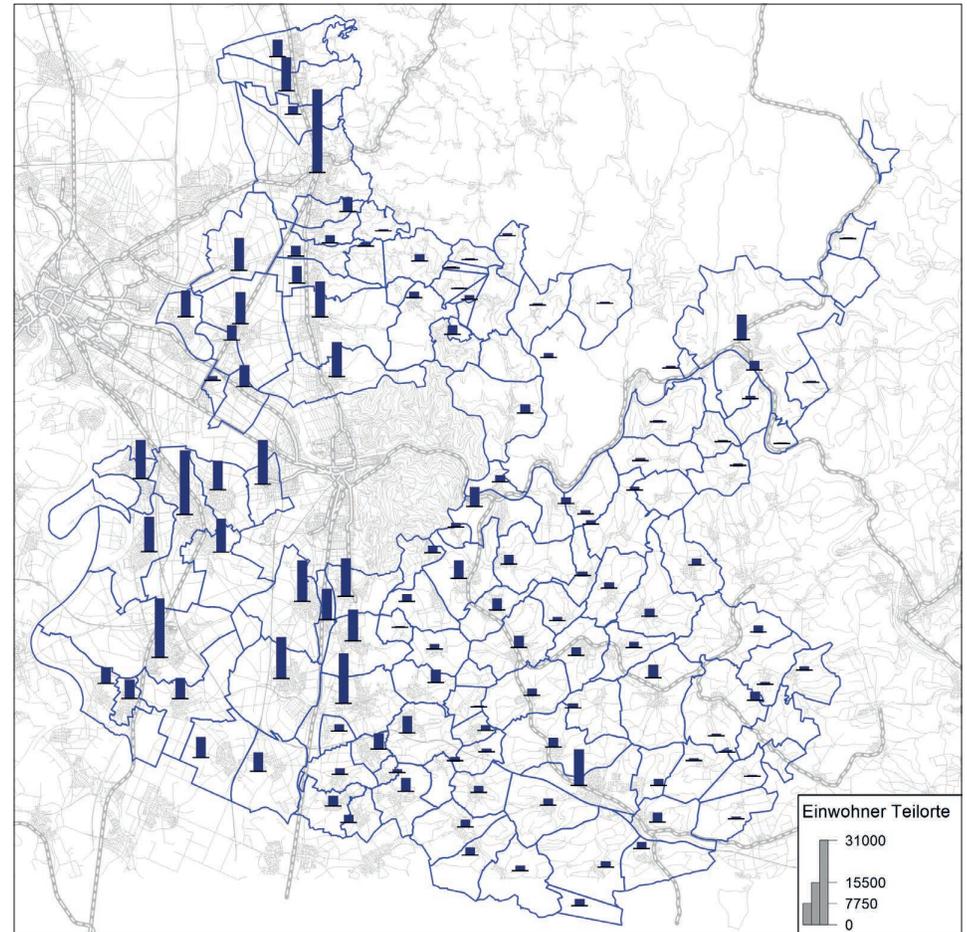


Abbildung 10: Einwohnerzahlen in den Gemeindehauptorten und Ortsteilen

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Prognose und Demografie

Bundesweit nimmt die Bevölkerung aufgrund geringer Geburtenraten ab, was durch Migration nicht vollständig ausgeglichen werden kann. Der Altersdurchschnitt der Bevölkerung nimmt daher fortschreitend zu. Diese Veränderung wirkt in verschiedenen Räumen in unterschiedlichem Maß, da die Städte derzeit von einer Zuwanderung profitieren. Im Rhein-Neckar-Kreis ist aufgrund der Lage in einem Verdichtungsraum mit vielen relativ großen und geschlossenen Gemeinden und Städten im Umfeld von Heidelberg und Mannheim für die nächsten Jahre nicht mit einem deutlichen generellen Rückgang der Bevölkerung zu rechnen.

Für den Gesamtkreis ergibt sich ein Wachstum von etwa 4 % bis 2030. Bezogen auf die Altersstruktur ist daher auch kein eindeutiges Bild erkennbar (siehe Abbildung 11). Durch Migration nehmen die Anteile der Kinder und Jugendlichen noch zu. Deutlich zeigen sich die Auswirkungen der geburtschwachen Jahrgänge, die Rückgänge bei den mittleren Jahrgängen ab 40 Jahren sowie ein Zuwachs der älteren Bevölkerung.

Abbildung 12 zeigt die erwartete anteilige Bevölkerungsveränderung in den einzelnen Teilräumen, in Abbildung 13 wird die Entwicklung hinsichtlich der absoluten Einwohnerzahlen dargestellt.

Bezogen auf die drei Teilräume ergibt sich folgendes Bild: Der Südwestraum hat die meisten Einwohner aufgrund der Ballung größerer Städte und Gemeinden. Hier ist auch von der deutlichsten Bevölkerungszunahme auszugehen, die sich zwischen 2020 und 2030 noch leicht fortsetzt.

Der Nordwestraum weist ebenfalls überwiegend einwohnerstarke Gemeinden auf. Ebenso hier ist eine deutliche Bevölkerungszunahme zu verzeichnen, die insgesamt nach

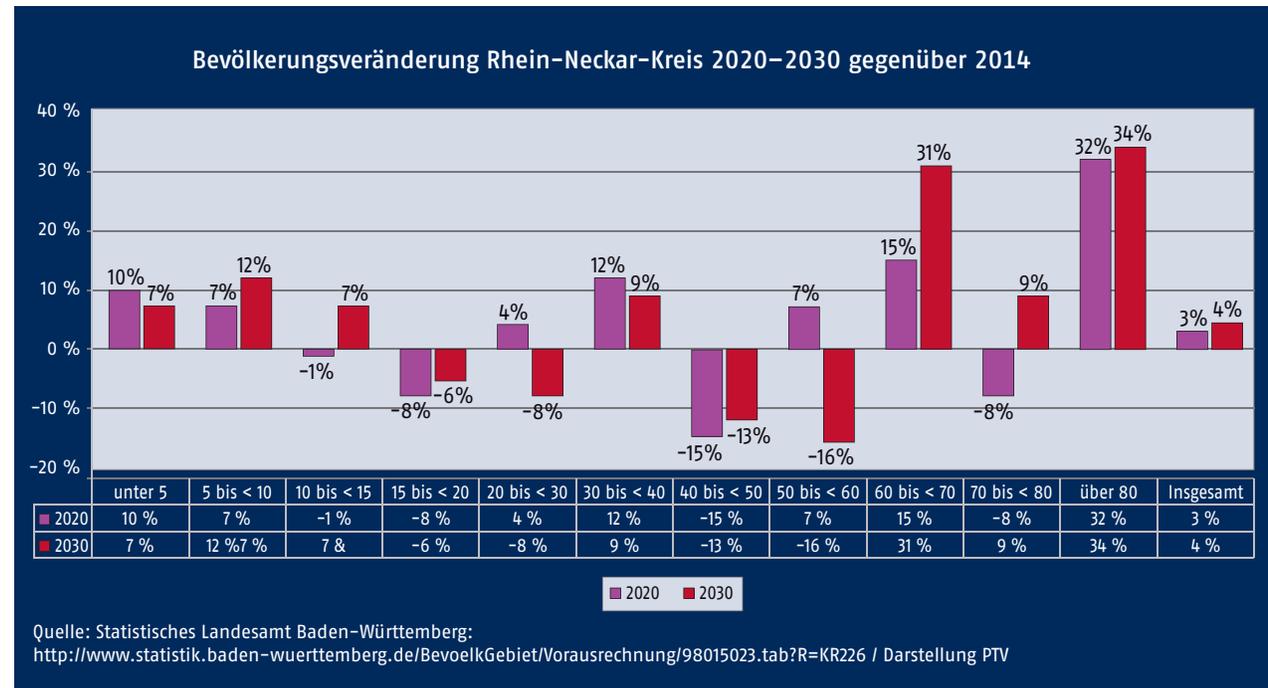


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Neckar-Kreis nach Altersgruppen

2020 jedoch stagniert. Überdurchschnittliche Zuwächse auch über 2025 hinaus sind vor allem für Weinheim zu erkennen. Das prozentual größte Wachstum wird für Ilvesheim erwartet, was auf die Lage der Gemeinde in unmittelbarer Nähe zu Mannheim und in gleichzeitig auch gut erreichbarer Nähe zu Heidelberg beruht.

Der Ostraum ist flächenmäßig am größten, hat jedoch eine ähnliche Gesamtbevölkerungszahl wie der Nordwestraum. Insgesamt wird eine stagnierende Bevölkerungsentwicklung

erwartet mit einem niedrigen Wachstum bis 2025, welches danach jedoch wieder leicht abnimmt. Hier bestehen zwischen den Gemeinden große Unterschiede. Während die Bereiche um Rauenberg, Mühlhausen in der Nähe zum Südwestraum noch wachsen, ebenso Neckargemünd auf Grund der Lage im Einzugsbereich Heidelbergs, wird für Orte im Odenwald und Kraichgau teilweise ein deutlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Für diese Orte zeigt sich zudem ein deutlicher Rückgang der jüngeren Bevölkerung und ein Zuwachs der Bevölkerung über 60 Jahren.



Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. In den Räumen, die heute bereits verdichtet sind und in denen weiterhin mit Wachstum zu rechnen ist, muss das Angebot nachfrageangepasst ausge-

weitert werden. Hier ist auf die feinräumigen Entwicklungen zu achten, zum Beispiel auf neue Wohngebiete und neu hinzukommende Pendler- und Schülerströme. In den Räumen mit zu erwartendem Bevölkerungsrückgang und einem Anstieg der älteren Bevölkerung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot, z.B. an geringere Auslastungen, notwendig werden. Barrierefreiheit und

Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Insbesondere in den dünner besiedelten Räumen abseits der Schienenstrecken wird zukünftig das Thema Daseinsvorsorge / Erreichbarkeit von Infrastrukturen und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung an Bedeutung zunehmen.

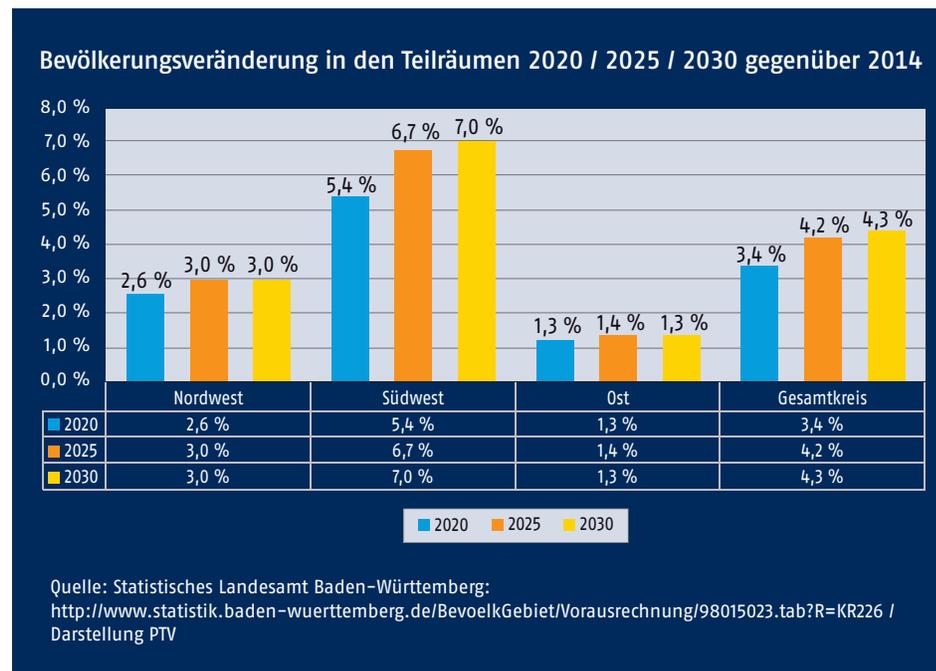


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen im Rhein-Neckar-Kreis

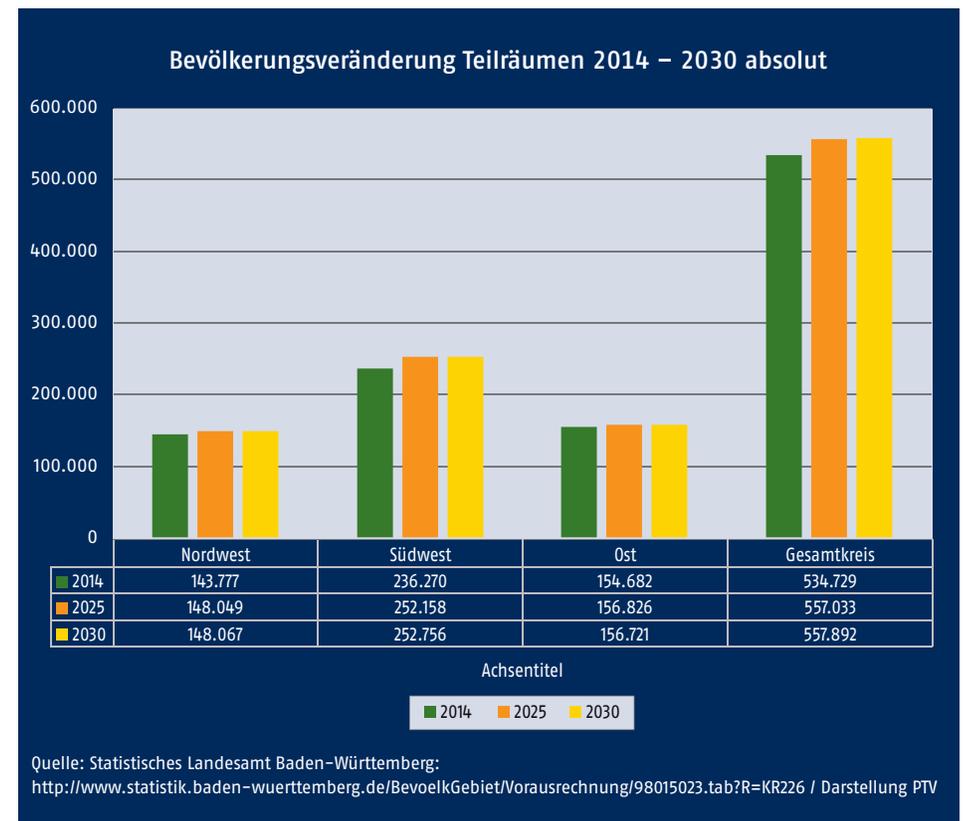


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen im Rhein-Neckar-Kreis (absolut)



4.5 Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Pendlerströme

Pendler Planungsraum Nordwest

In Abbildung 14 sind für den Nordwestraum die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler dargestellt, in Abbildung 15 die Auspendler des Raumes. Ebenso sind jeweils die Binnenpendler zwischen den Gemeinden des Nordwestraumes erkennbar.

Es zeigt sich deutlich die größere Bedeutung der Auspendler, d.h. der Beschäftigten, die im Teilraum wohnen und in die größeren Städte der Umgebung pendeln.

Deutliche Einpendlerströme bestehen aus Mannheim nach Weinheim, Heddeshheim und Ladenburg, aber auch aus Viernheim und Mörlenbach nach Weinheim. Alle anderen Einpendlerzahlen zwischen 250 und 500 Pendlern kommen aus den Großstädten Karlsruhe und Heidelberg sowie aus dem Odenwald und Bensheim/Heppenheim. Darüber hinaus bestehen Binnenströme, deren größte alle nach Weinheim ausgerichtet sind.

Die Auspendlerströme übersteigen die Einpendlerströme bei weitem, die größten sind nach Mannheim ausgerichtet, mehr als 2.500 Beschäftigte kommen aus Weinheim. Aus dem südlichen Raum bestehen auch deutliche Ströme von über 1.000 Pendlern aus den einzelnen Gemeinden nach Heidelberg. Von Weinheim aus pendeln auch noch über 800 Pendler nach Darmstadt.

Pendler Planungsraum Südwest

In Abbildung 16 sind die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler für den Südwestraum dargestellt, in Abbildung 17 die Auspendler des Raumes. Auch hier sind jeweils die Binnenpendler des Planungsraumes erkennbar.

Für die Einpendler ist die große Bedeutung von Walldorf ersichtlich mit weiter Ausstrahlung der großen Arbeitgeber dort bis nach Karlsruhe und Speyer.

Ansonsten überwiegen jedoch die Auspendler die Zahl der Einpendler bei weitem, Auspendler sind vor allem nach Mannheim und Heidelberg zu verzeichnen, in geringerem Maß auch nach Ludwigshafen. Der stärkste Strom besteht von Leimen nach Heidelberg mit über 4.000 Arbeitnehmern.

Binnenpendler des Planungsraumes sind vor allem nach Walldorf orientiert, aber auch in die anderen größeren Städte und Gemeinden wie Wiesloch, Schwetzingen und Hockenheim.

Pendler Planungsraum Ost

In Abbildung 18 sind die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler für den eher ländlich geprägten Planungsraum im Osten dargestellt, in Abbildung 19 die Auspendler des Raumes. Auch hier sind jeweils die Binnenpendler erkennbar.

Einpendler sind mit Strömen von über 200 Pendlern vor allem nach Sinsheim, Eberbach und Neckargemünd zu verzeichnen, insgesamt sind die Einpendlerbewegungen aber gering.

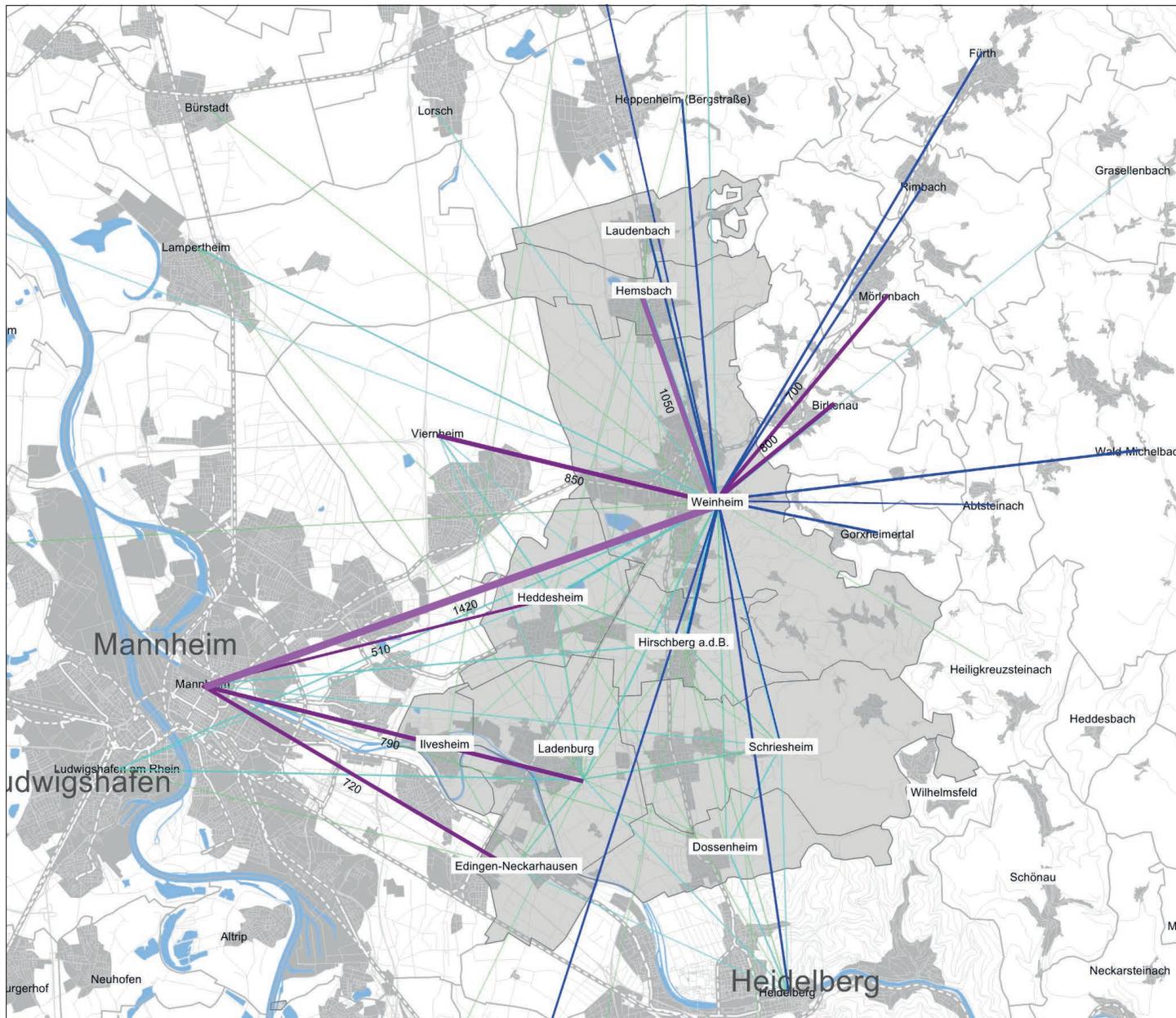
Auch hier überwiegt die Zahl der Auspendler die der Einpendler. Wichtigstes Ziel für Auspendler ist aus dem gesamten Raum die Stadt Heidelberg, der weitaus stärkste Strom mit über 1.700 Pendlern ist von Neckargemünd nach Heidelberg zu verzeichnen. Weitere wichtige Ziele sind Wiesloch und Walldorf.

Auch von Sinsheim sind die größten Pendlerströme nach Heidelberg und Wiesloch ausgerichtet, daneben bestehen Ströme von über 250 Pendlern auch in andere benachbarte Räume wie Eppingen, Heilbronn und Neckarsulm.

Mosbach als Ziel hat eher untergeordnete Bedeutung.

Die meisten Binnenverkehre im Pendlerverkehr sind auf Sinsheim ausgerichtet.

Die Pendlerbewegungen bestätigen die Einteilung in die drei Planungsräume, da für weite Teile des Ostraumes die Pendlerströme niedrig sind.



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Einpendler
in den Planungsraum Nordwest
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Nordwest

Pendler Relationen 2014



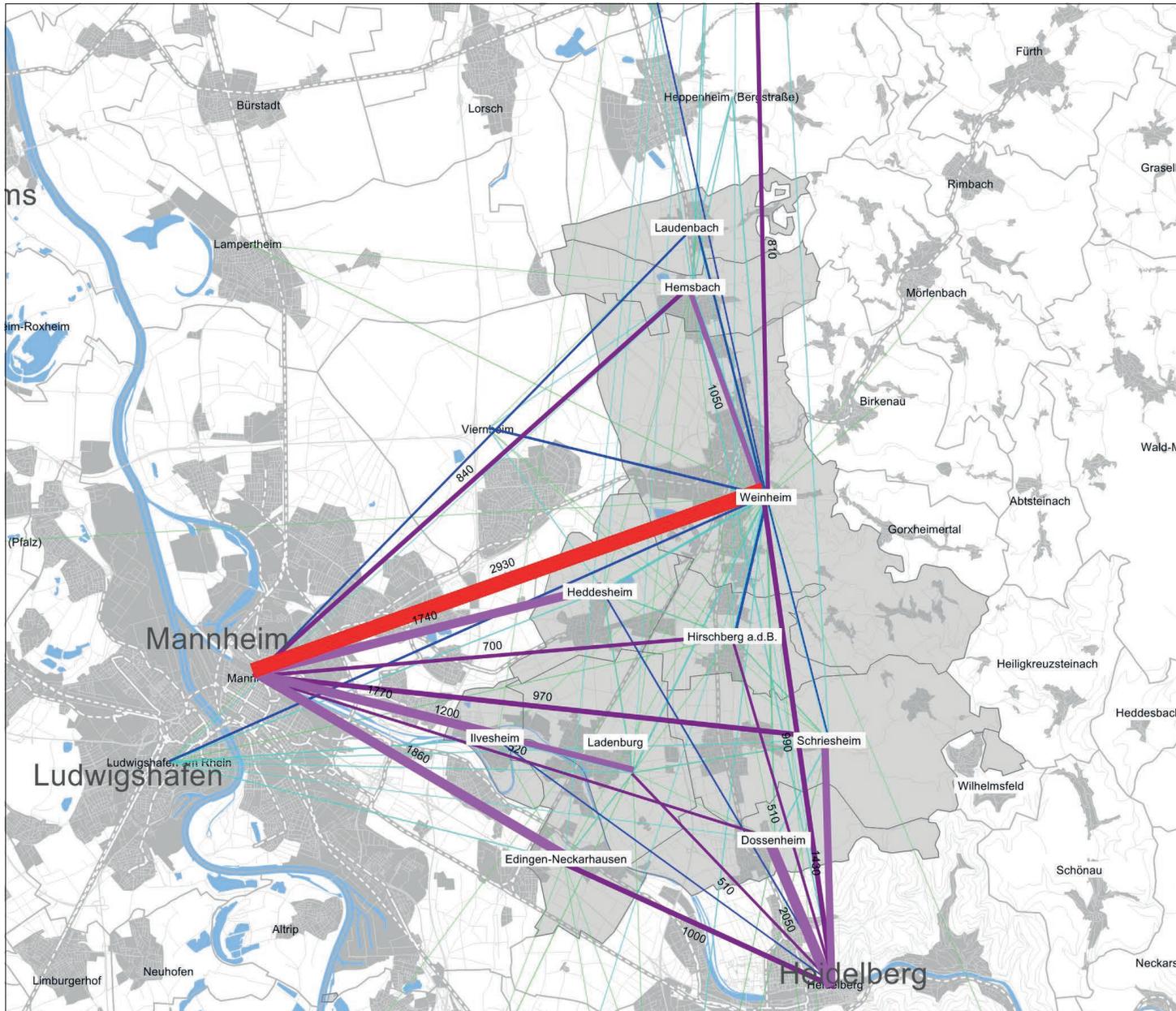
Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 14: Einpendler Planungsraum Nordwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Auspendler
in den Planungsraum Nordwest
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Nordwest

Pendler Relationen 2014

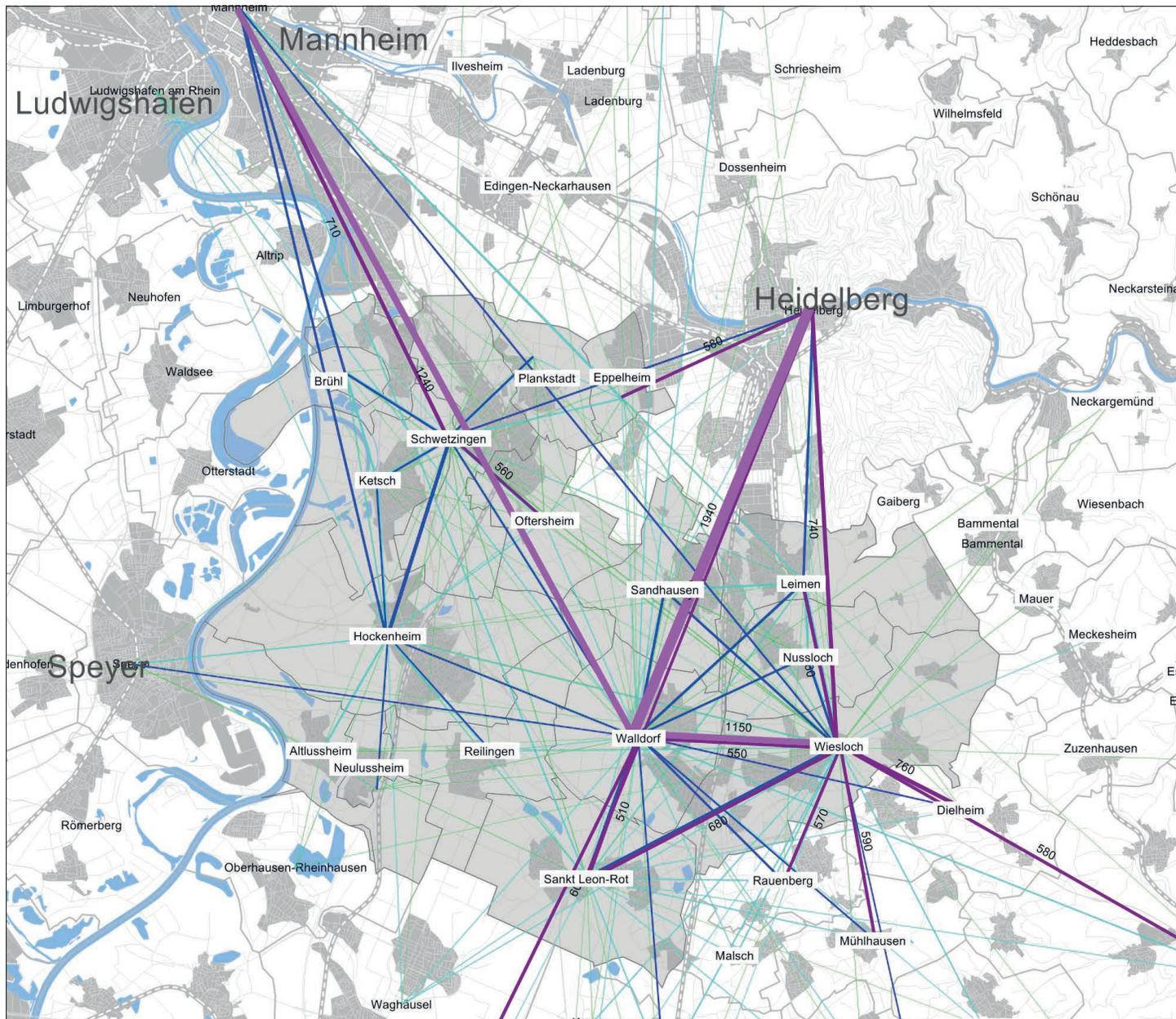


Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



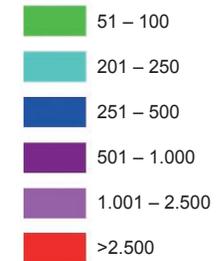
Abbildung 15: Auspendler Planungsraum Nordwest



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Einpendler
in den Planungsraum Südwest
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Südwest

Pendler Relationen 2014



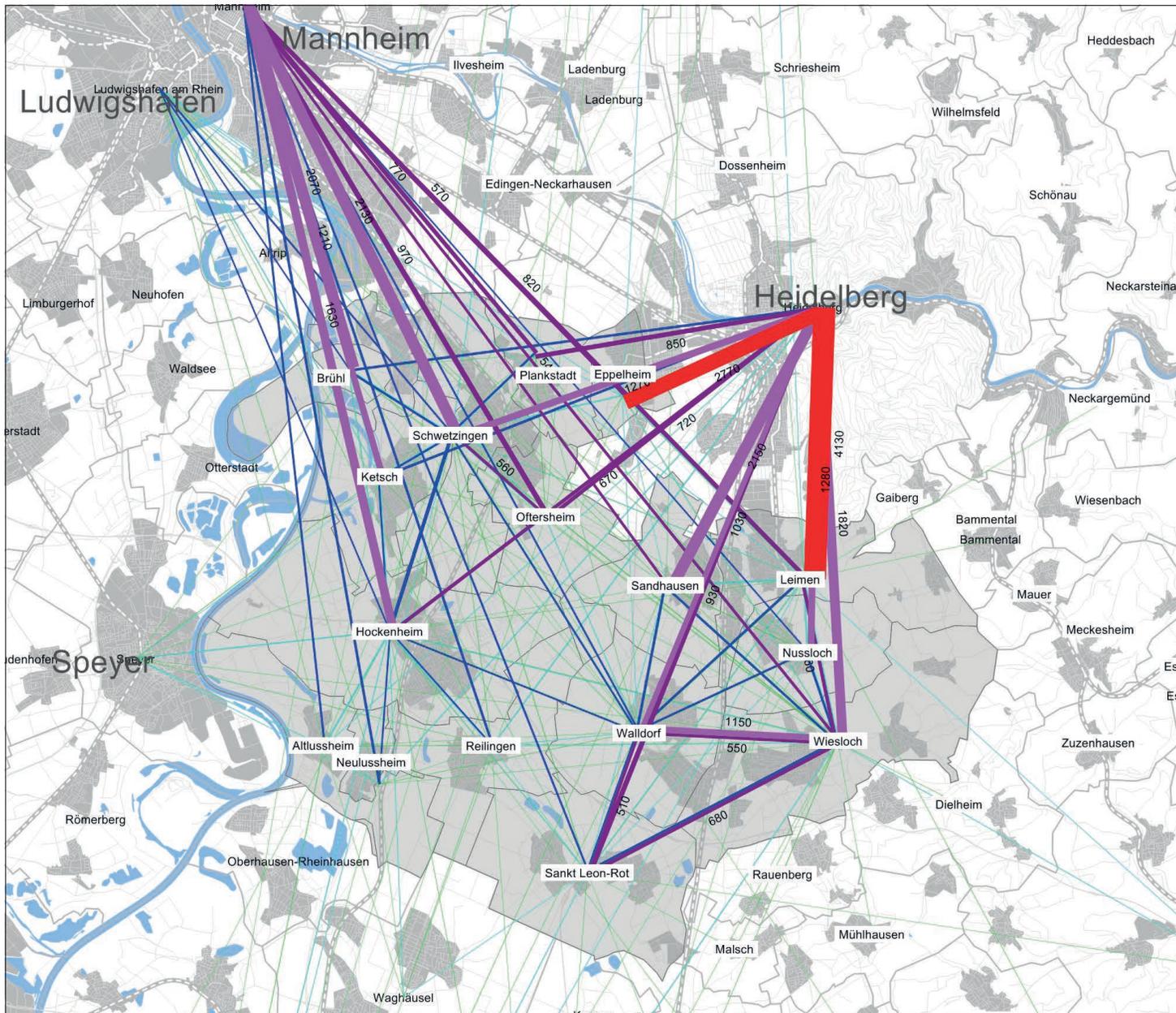
Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 16: Einpendler Planungsraum Südwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Auspendler
in den Planungsraum Südwest
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Südwest

Pendler Relationen 2014



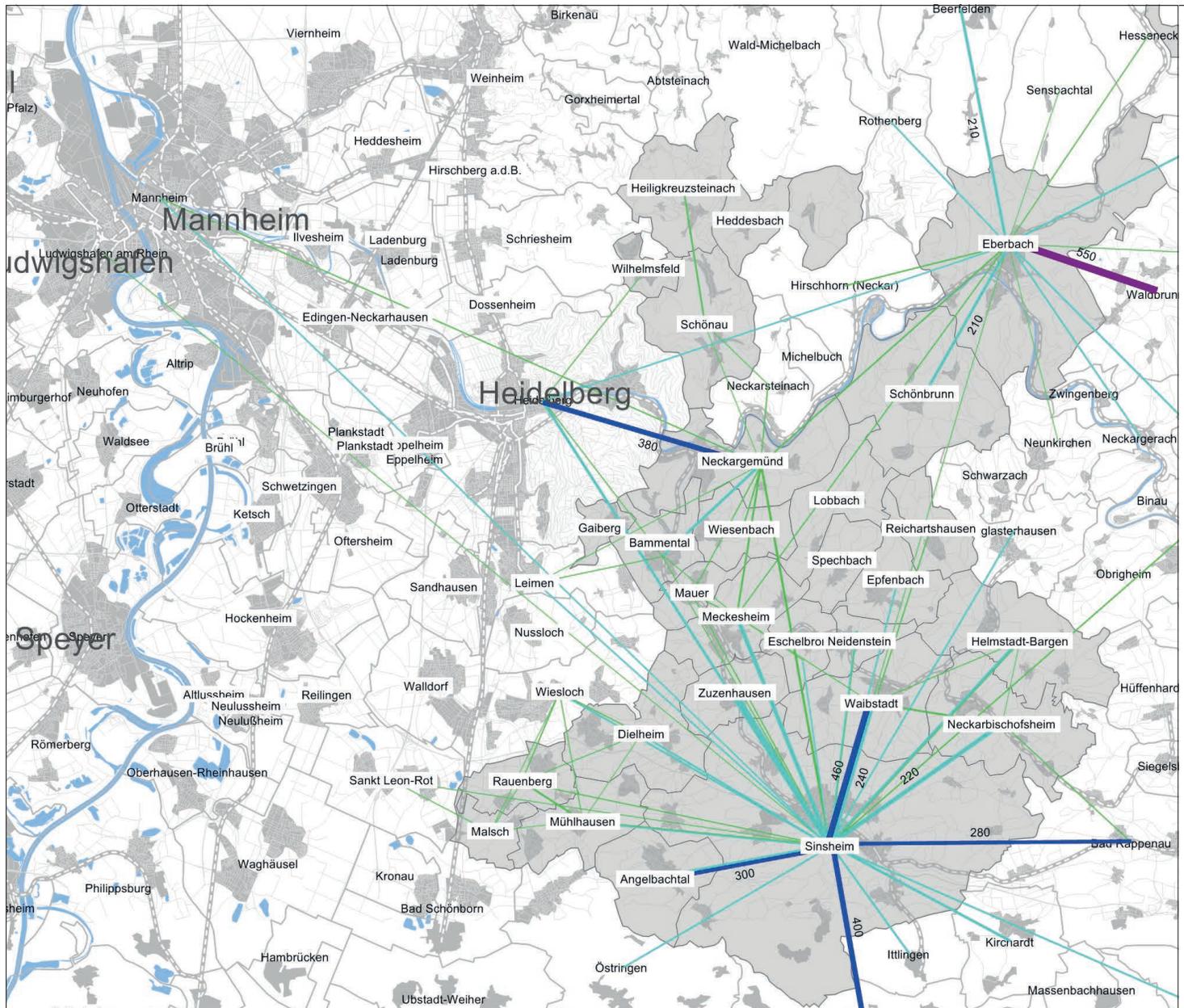
Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag:30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 17: Auspendler Planungsraum Südwest

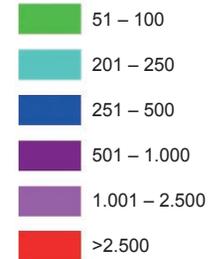
4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Einpendler
in den Planungsraum Ost
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Ost

Pendler Relationen 2014



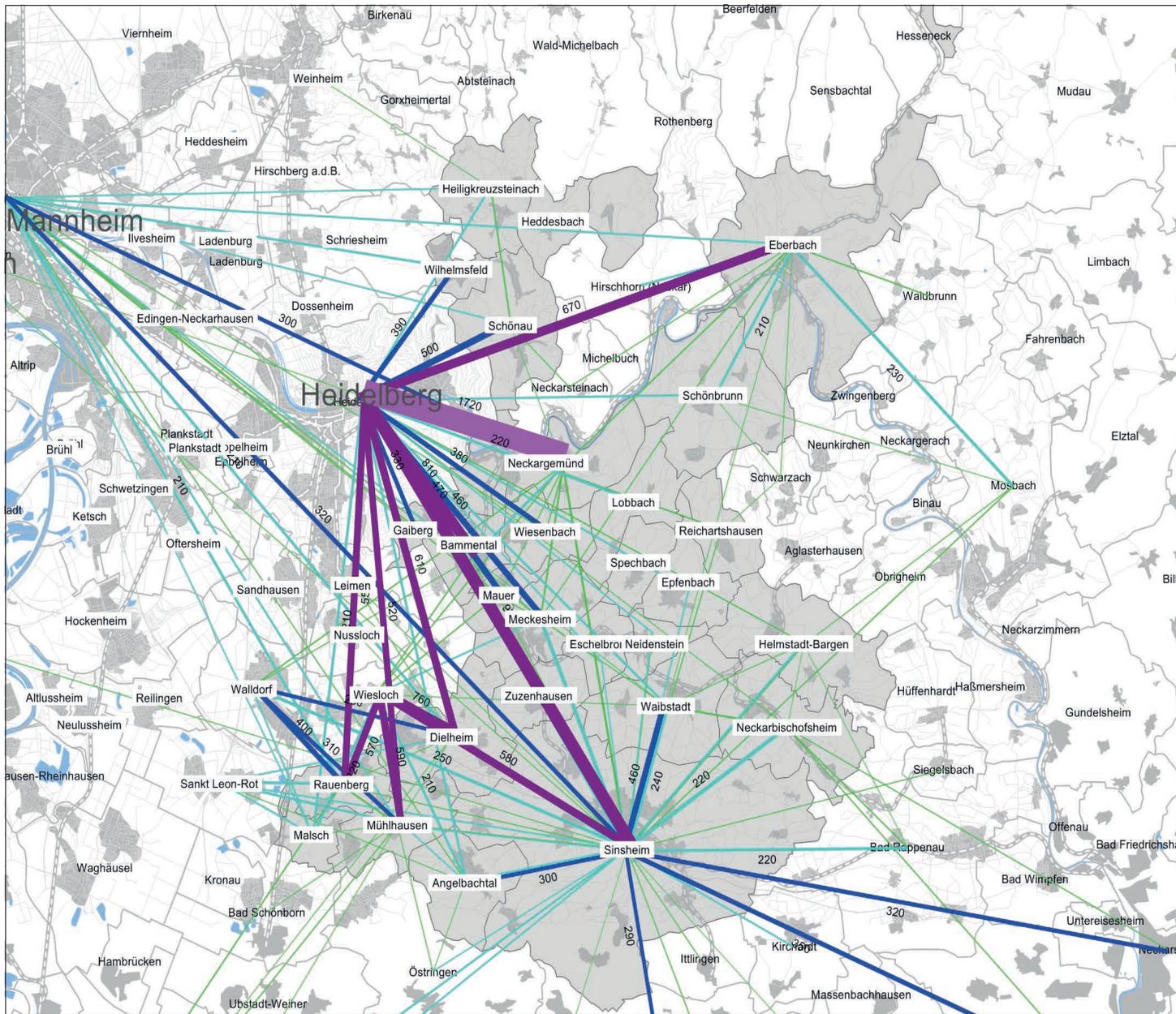
Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 18: Einpendler Planungsraum Ost

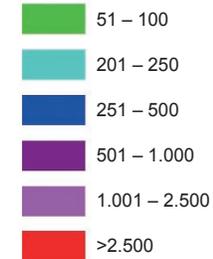
4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Sozialversicherungspflichtig
beschäftigte Auspendler
in den Planungsraum Ost
Rhein-Neckar-Kreis

Werktägliche Pendlerströme
in die und zwischen den
Gemeinden des
Planungsraumes Ost

Pendler Relationen 2014



Quelle:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Pendler
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.06.2014

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 19: Auspendler Planungsraum Ost



Entwicklung bei Arbeitsplatzstandorten und deren Erschließung

Im Zuge der Bearbeitung des Nahverkehrsplanes wurden die Gemeinden nach geplanten oder sich in der Entwicklung befindlichen Gewerbegebieten befragt. Letztlich ist hier kaum abzuschätzen, wie viele Arbeitsplätze entstehen werden. Die genannten Gewerbegebiete oder Erweiterungen sind in folgender Tabelle 4 dargestellt.

Die Erschließungsnotwendigkeit soll im Zuge der Umsetzung auf Grundlage der konkreten Nutzung (Arbeitsplatz- oder Nutzer-/Besucherzahlen) überprüft werden.

Gemeinde	Gewerbegebiet	Linie
Brühl	Schütte-Lanz-Park (Gewerbe)	Bus
St. Leon-Rot	Im Schiff II	Bus
Dossenheim	Gewerbegebiet Süd	Außerhalb, nicht erschlossen
Ilvesheim	Ilvesheim Nord / Feudenheimer Str.	Bus
Laudenbach	Gewerbegebiet Saugärten II	Bus, SPNV
Meckesheim	Gewerbegebiet „Mülben“	SPNV
Neckargemünd	Gewerbepark B45	Bus
Nußloch	Gewerbegebiet nördlich Max-Berk-Straße	Rand außerhalb
Reilingen	Gewerbegebiet Rott	Außerhalb, nicht erschlossen
Plankstadt	Gewerbegebiet Jungholz Teilbereich 1	Außerhalb, nicht erschlossen
Sinsheim	Gemarkung Reihen – „Zur Mauer III“	Rand, innerhalb
Weinheim	Gewerbegebiet Bergstraße / Langmaasweg	Bus
Schwetzingen	Ausbesserungswerk Nord	Rand, außerhalb
Schwetzingen	Ausbesserungswerk Süd	Bus, SPNV
Schwetzingen	Konversion Tompkin Barracks	Außerhalb, nicht erschlossen

Tabelle 4: Geplante Gewerbegebiete

Verkehrsnachfrage SPNV

In den folgenden Abbildungen ist die Nachfrage in Form von Streckenbelastungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abgebildet.

Aufgrund der unterschiedlichen Skalierung der Nachfragebalken wird erkennbar, dass gegenüber der Nachfrage montags bis freitags die Belastung am Wochenende deutlich ausdünn. Am stärksten belastet ist die Strecke der S-Bahn Rhein-Neckar um Heidelberg herum (S3, S4), eine etwas geringere Belastung weist die Strecke nach Eberbach auf.

Die Strecken der S 5 und der S 51 im Planungsraum Ost mit einer deutlich geringeren Einwohnerdichte sind entsprechend niedriger belastet, ebenso die Strecke in Richtung Bensheim im Nordwesten des Kreises.

Die Unterschiede zwischen Samstag und Sonntag sind im Schienenverkehr weniger auffällig als im Busverkehr, der in der folgenden Analyse der Teilräume detailliert dargestellt ist.

Grundsätzlich bestätigt die Analyse der Streckenbelastung die übrigen bereits dargestellten Ergebnisse aus den Nachfrageauswertungen, aber auch die Erkenntnisse zu den strukturellen Unterschieden im Rhein-Neckar-Kreis.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

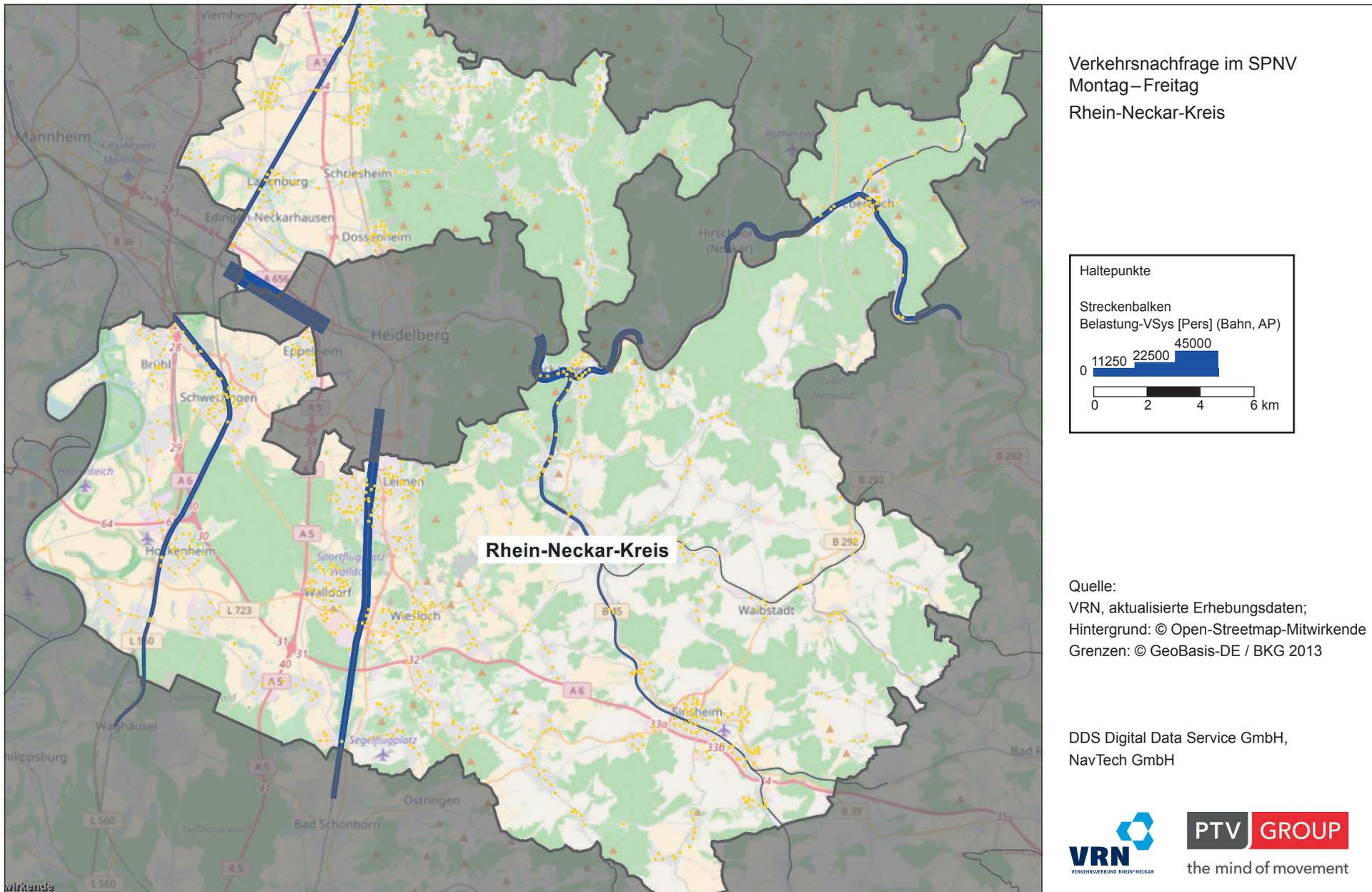
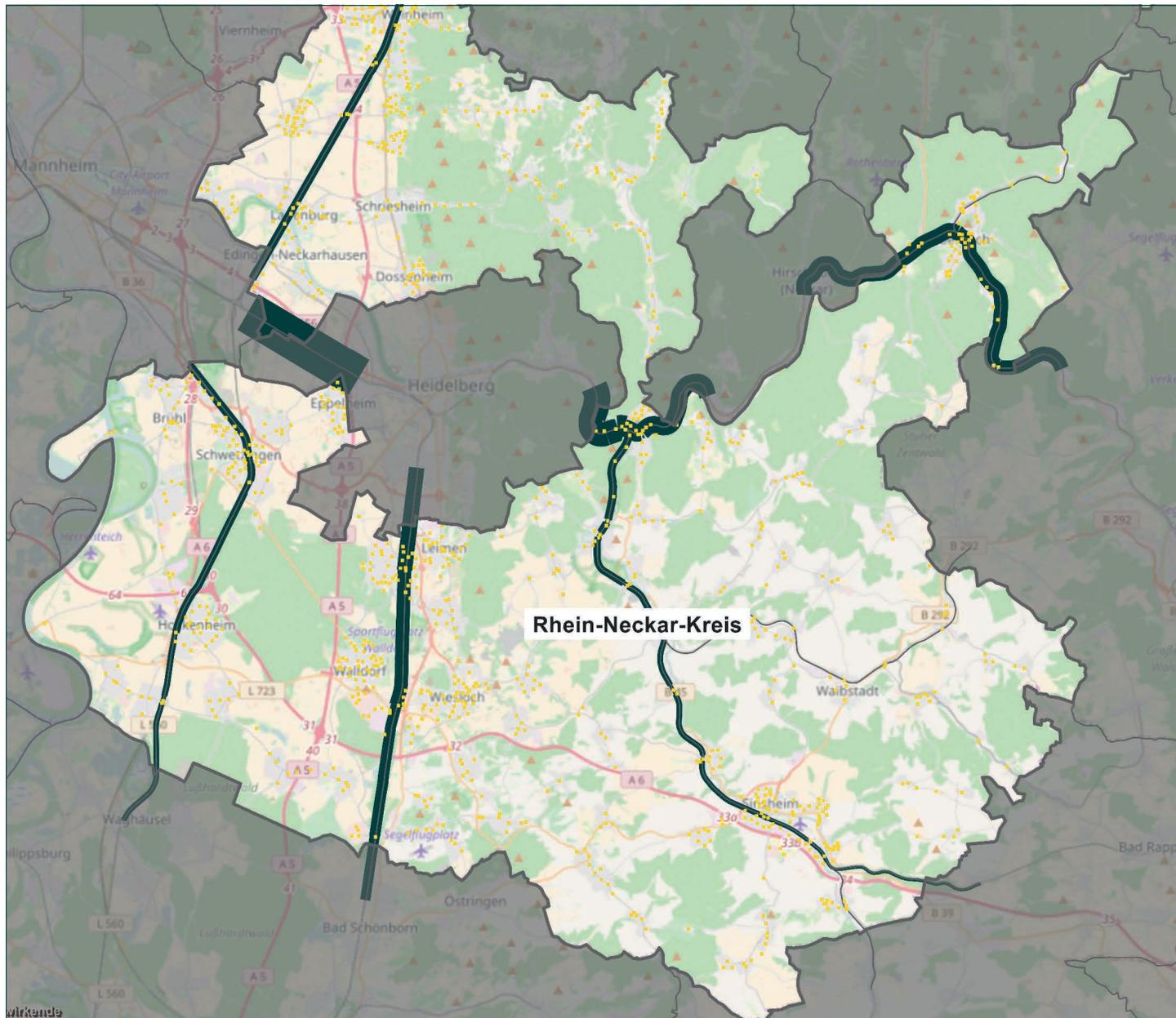
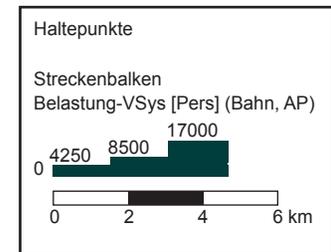


Abbildung 20: Verkehrsnachfrage SPNV Montag – Freitag Rhein-Neckar-Kreis



Verkehrsnachfrage im SPNV
Samstag
Rhein-Neckar-Kreis



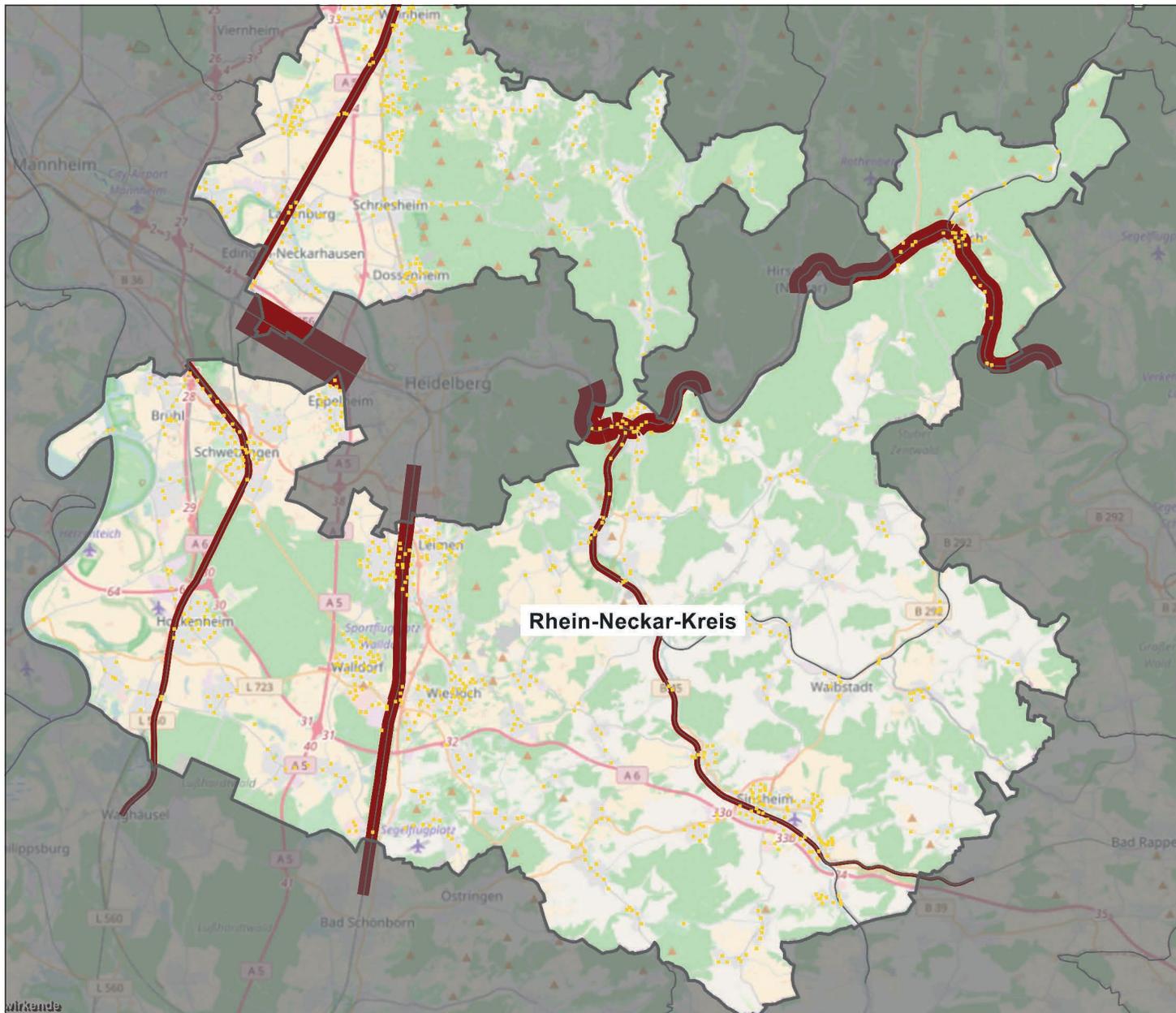
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH

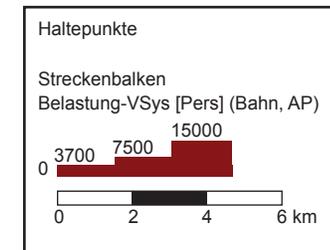


Abbildung 21: Verkehrsnachfrage SPNV Samstag Rhein-Neckar-Kreis

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage im SPNV
Sonntag
Rhein-Neckar-Kreis



Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 22: Verkehrsnachfrage SPNV Sonntag Rhein-Neckar-Kreis



Teilraumspezifische Fahrgastnachfrage

Die Gesamtnachfrage im ÖPNV in den Planungsräumen ist im Folgenden dargestellt.

Die Fahrgastzahlen bewegen sich in den Teilräumen trotz der sehr unterschiedlichen Einwohnerzahlen in einer vergleichbaren Größenordnung. Der deutliche Rückgang der Fahrgäste an den Wochenenden ist im Wesentlichen auf die große Bedeutung des Schülerverkehrs zurückzuführen. Dennoch sind am Wochenende auch im Planungsraum Ost noch Fahrgastzahlen zu verzeichnen, die denen der verdichteten Räume im Westen kaum nachstehen. Dies lässt auf ein entsprechend attraktives Angebot auch im Jedermannverkehr schließen.

Verteilung der Fahrtzwecke in den Teilräumen und an den Wochentagen

Die Darstellung der Fahrtzwecke von Montag bis Freitag im ÖPNV zeigt für alle drei Räume die große Bedeutung des Schülerverkehrs, insbesondere im Planungsraum Ost, wo sich fast die Hälfte der Fahrgäste auf Fahrten zur Ausbildung oder von dort nach Hause befinden. Im Planungsraum Südwest liegen aus einer Reihe von aktualisierten Erhebungsdaten keine Fahrtzwecke vor. Unter der Annahme, dass sich die 17% ohne Zweckangabe gleichmäßig auf die anderen Zwecke verteilen lassen, ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse denen des Planungsraumes Nordwest ähnlich sind. Gegenüber dem ländlichen Raum ist vor allem der hohe Anteil an Berufspendlern, die den ÖPNV nutzen auffällig.

Dennoch zeugt es von einem guten Grundangebot auch im ländlichen Raum, dass über 30 % auf die Zwecke Versorgung

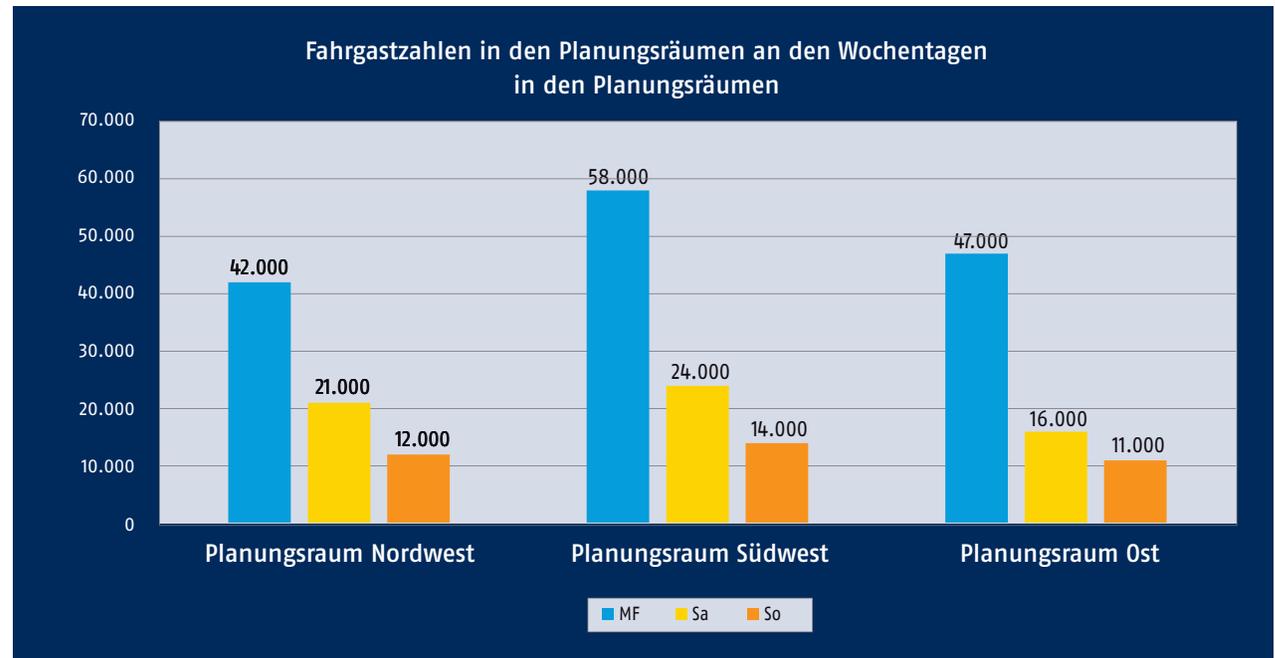


Abbildung 23: Gesamtfahrgastzahlen an Wochentagen unterschieden nach Teilräumen

und Freizeit fallen, was auf ein attraktives Angebot auch in verkehrsschwächeren Zeiten schließen lässt.

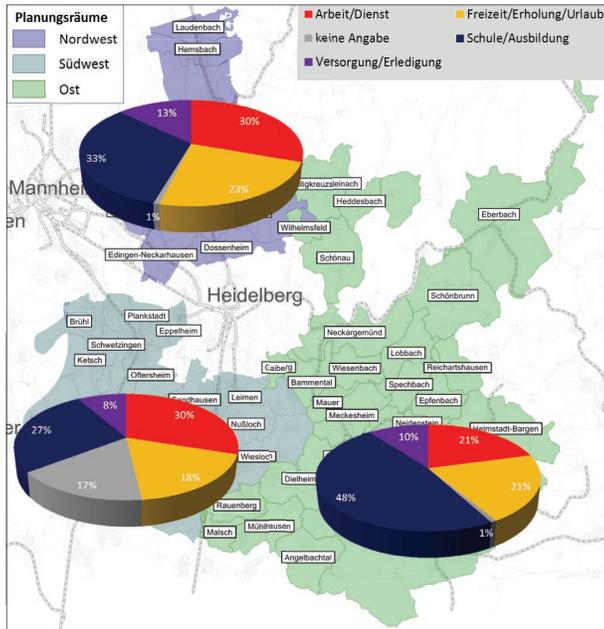
Die insgesamt in allen Räumen deutlich niedrigere Nachfrage am Samstag weist durchgehend eine starke Bedeutung des Freizeitverkehrs auf, der relativ ausgeglichene Anteile zeigt.

Am Sonntag ist der Anteil der Freizeitverkehre noch deutlich höher als am Samstag, da an diesem Tag auch im Gesamtverkehr wenige Fahrten im Ausbildungs- oder Arbeitswege-

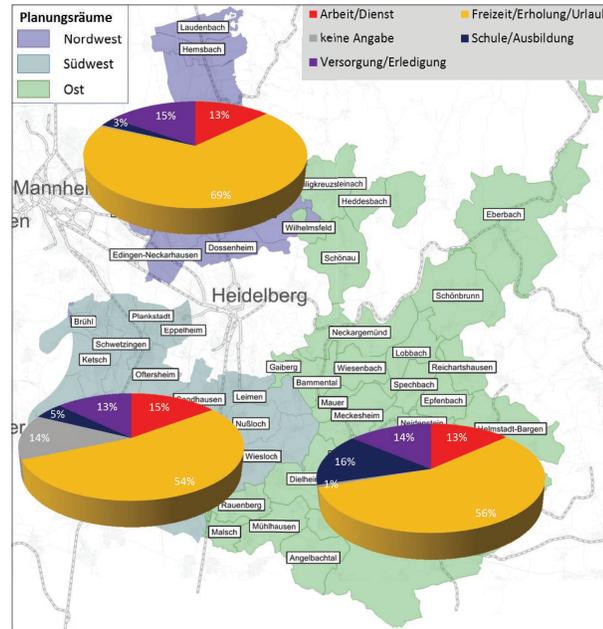
verkehr stattfinden. Die räumlich und zeitlich besser mögliche Bündelung der Nachfrage in den Verdichtungsräumen führt dazu, dass hier der Anteil der Freizeitverkehre noch etwas höher ist als im ländlichen Raum.

In den folgenden Abbildungen sind die Nachfragebelastungen auf den Strecken dargestellt.

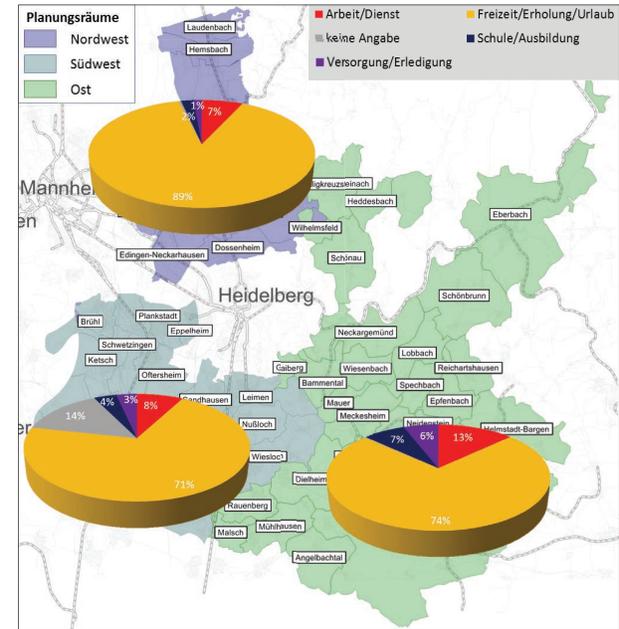
4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Quelle: Fortschreibung VRN-Nachfrageerhebungen 2007 anhand aktueller Erhebungen
 Abbildung 24: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Montag bis Freitag



Quelle: Fortschreibung VRN-Nachfrageerhebungen 2007 anhand aktueller Erhebungen
 Abbildung 25: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Samstag



Quelle: Fortschreibung VRN-Nachfrageerhebungen 2007 anhand aktueller Erhebungen
 Abbildung 26: Fahrtzwecke in den Planungsräumen des Rhein-Neckar-Kreis, Sonntag



Planungsraum Nordwest

Im Planungsraum Nordwest zeigt sich montags bis freitags die hohe Nachfragebelastung auf den wichtigen Achsen entlang der Stadtbahnlinie 5 und der den Schienenverkehr ergänzenden Buslinien. Die stärksten Belastungen sind auf den dicht bedienten Strecken in Richtung Mannheim und Heidelberg zu verzeichnen, wobei dies auch auf die hohe Einwohnerzahl entlang der Achse Weinheim – Schriesheim – Dossenheim – Heidelberg zurückzuführen ist. In Richtung des benachbarten Planungsraumes Ost dünnt die Nachfrage deutlich aus.

Am Samstag zeigt sich im Planungsraum Nordwest ein ähnliches Bild, wobei die Ströme insgesamt niedriger sind, vor allem aufgrund der entfallenden Schüler- und Pendlerströme. Der größte Rückgang ist in Richtung des Planungsraumes Ost zu verzeichnen.

Für Sonntag ist ein weiterer Rückgang erkennbar, wobei die Straßenbahnlinie 5 immer noch eine vergleichsweise hohe Belastung zeigt. Dies ist auf die vorwiegenden Ziele des Freizeitverkehrs in den Städten zurückzuführen.

Planungsraum Südwest

Die Nachfrage montags bis freitags im Planungsraum Südwest zeigt die deutliche Verästelung, bedingt vor allem durch den Schülerverkehr. Auch hier sind starke Ströme

insbesondere nach Heidelberg zu verzeichnen, aber auch zwischen den Orten um Wiesloch und Walldorf. Zwischen den Räumen Wiesloch-Walldorf / Nußloch / Leimen / Sandhausen und Schwetzingen / Hockenheim besteht kaum Nachfrage auf den tangentialen Verbindungen, die hier auch nur begrenzt bestehen.

Am Samstag sind dieselben Hauptachsen stark belastet wie an den Wochentagen, die Verästelung der Ströme ist hingegen deutlich geringer. Zudem ist der Unterschied zwischen den Hauptachsen und den übrigen Strecken ausgeprägter.

Am Sonntag bietet sich ein ähnliches Bild wie am Samstag mit insgesamt geringerer Belastung.

Planungsraum Ost

Auf den Strecken im Planungsraum Ost ist der Unterschied der Nachfragebelastung zwischen den Wochentagen am deutlichsten. Während die Strecken montags bis freitags vor allem hin zu den Schulstandorten eine deutliche Nachfrage aufweisen, nimmt dies am Wochenende deutlich ab.

Am Samstag zeigen sich größere Ströme nur noch in Richtung Heidelberg sowie in geringerem Maß nach Sinsheim als Versorgungszentrum.

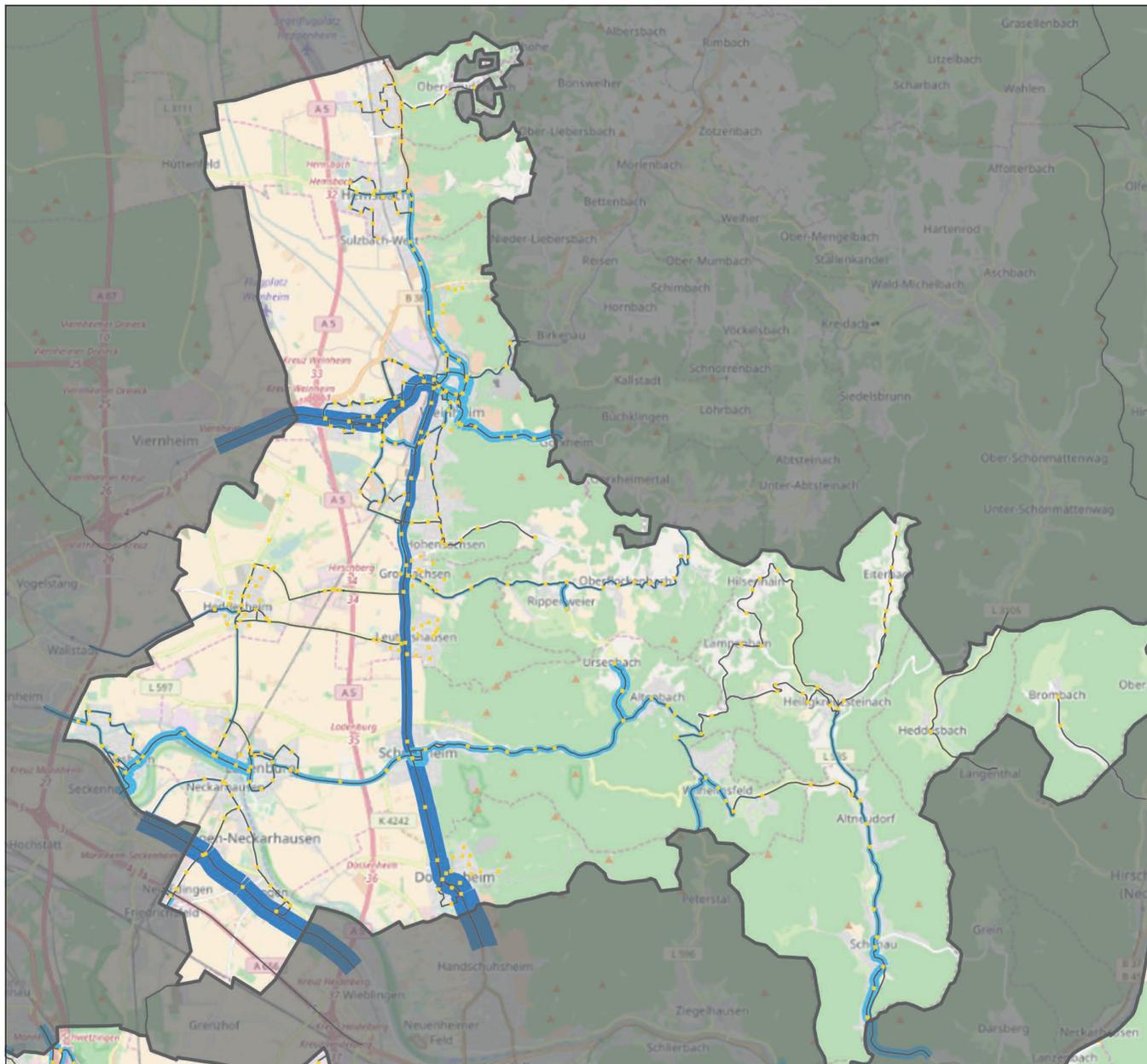
Am Sonntag ist die Nachfrage im Planungsraum Ost sehr stark ausgedünnt.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

Im Planungsraum Nordwest und Südwest macht der Schülerverkehr etwa ein Drittel der Gesamtnachfrage im ÖPNV aus, im Planungsraum Ost ist es fast die Hälfte aller Fahrgäste.

Die Abbildung 36 zeigt die Schulstandorte entsprechend der einzelnen Schularten in den Gemeinden.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Montag–Freitag
Planungsraum Nordwest

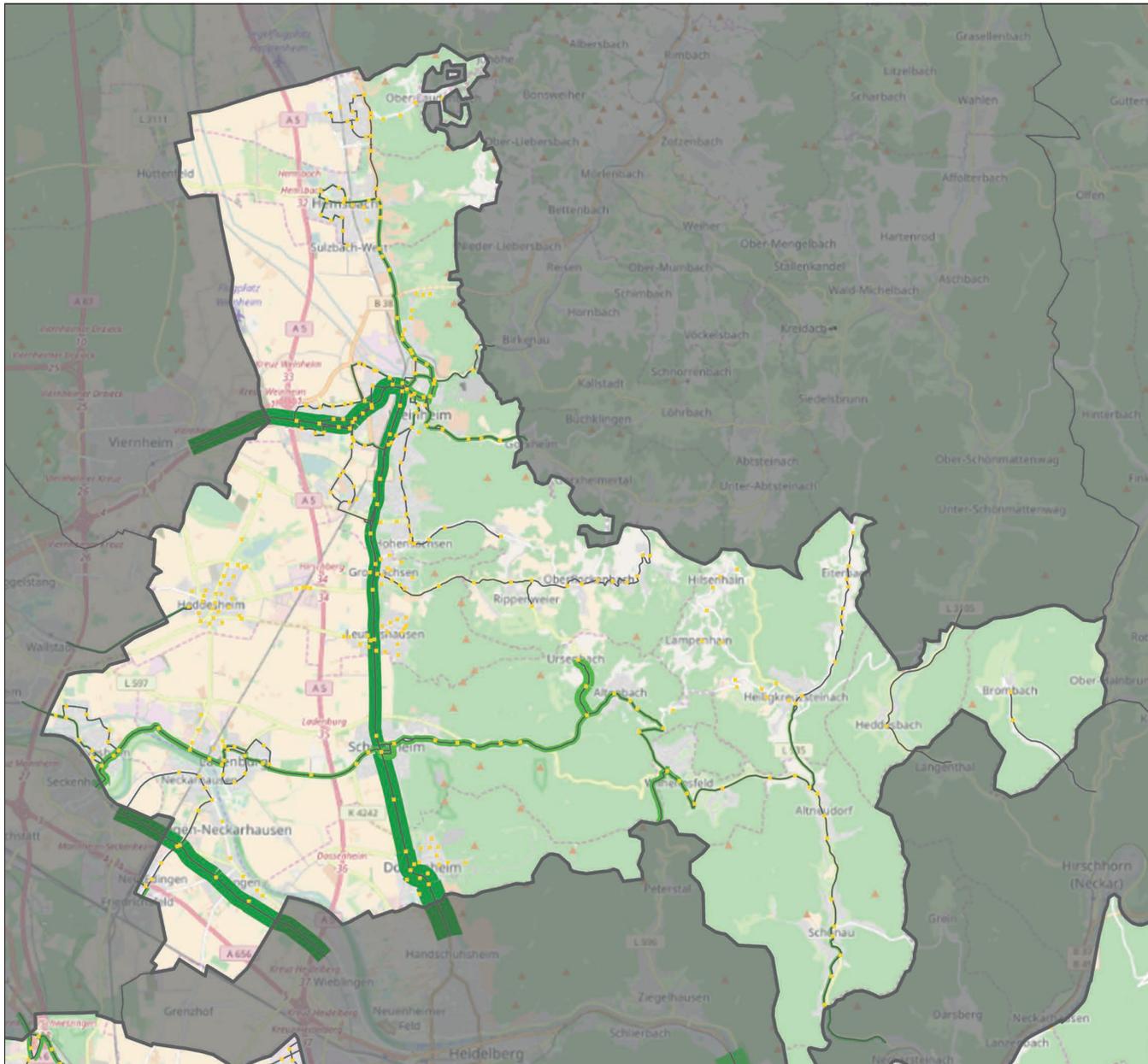
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 27: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Nordwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Samstag
Planungsraum Nordwest

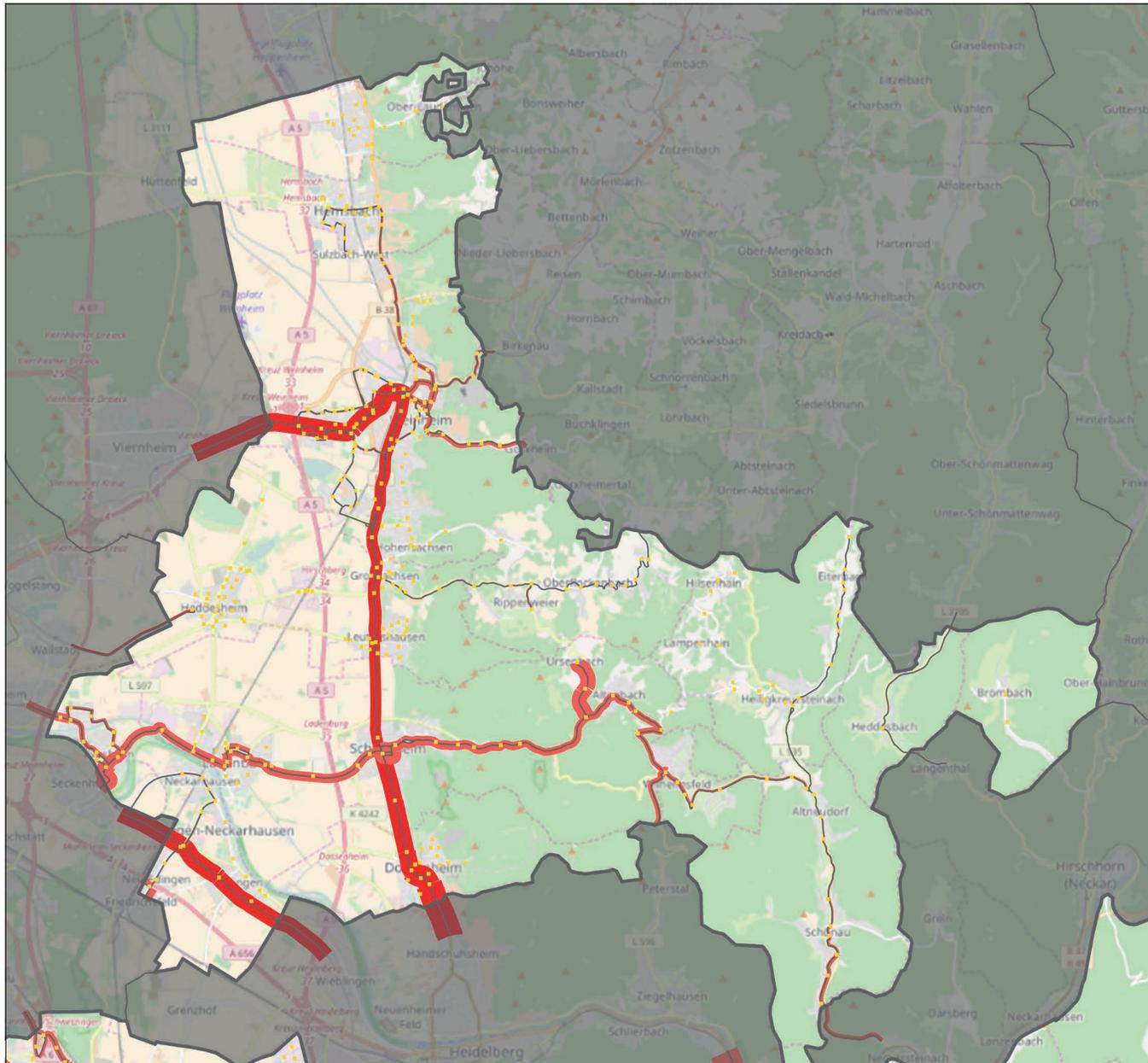
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 28: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Nordwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



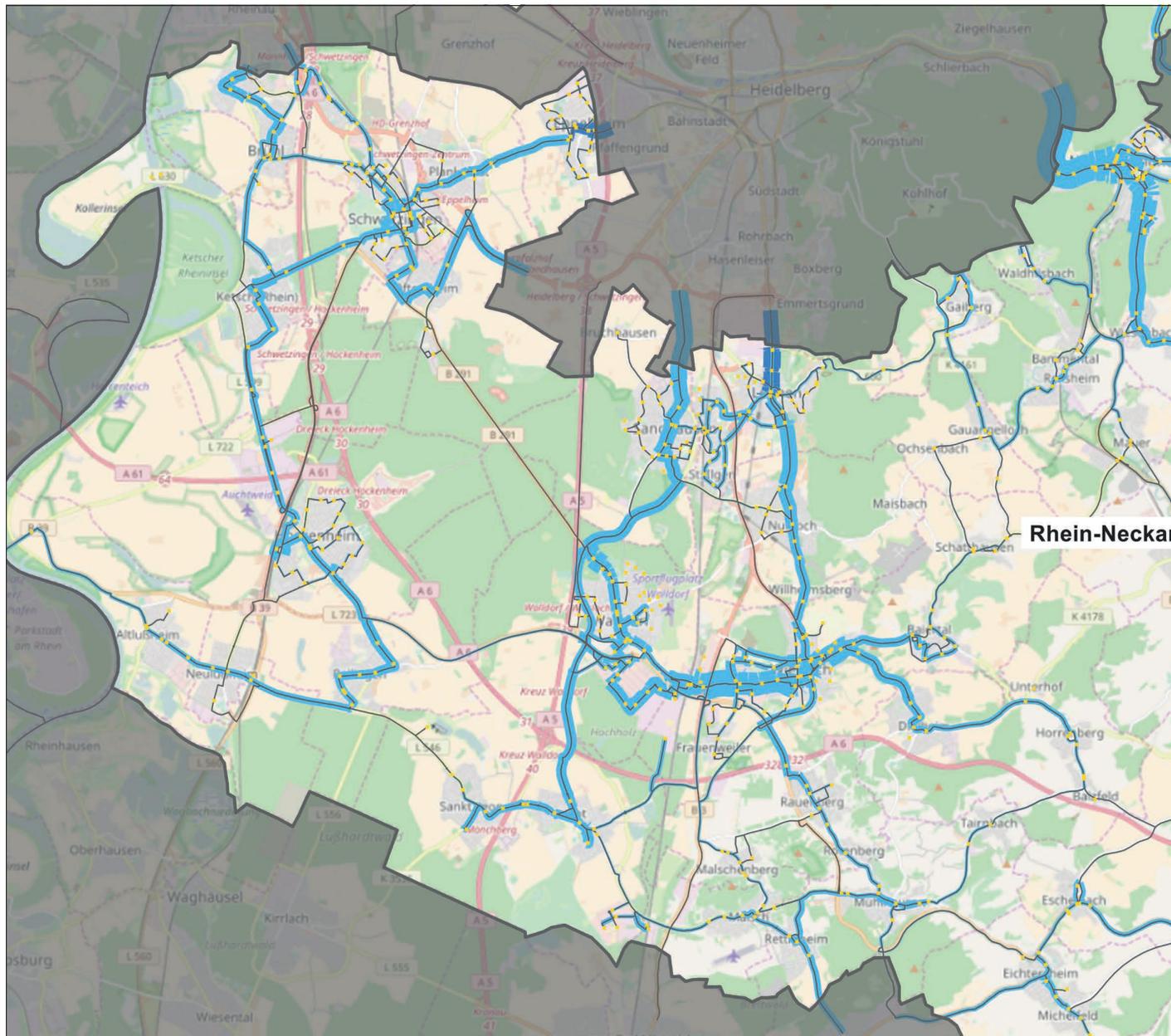
Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Sonntag
Planungsraum Nordwest

Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 29: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Nordwest



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Montag–Freitag
Planungsraum Südwest

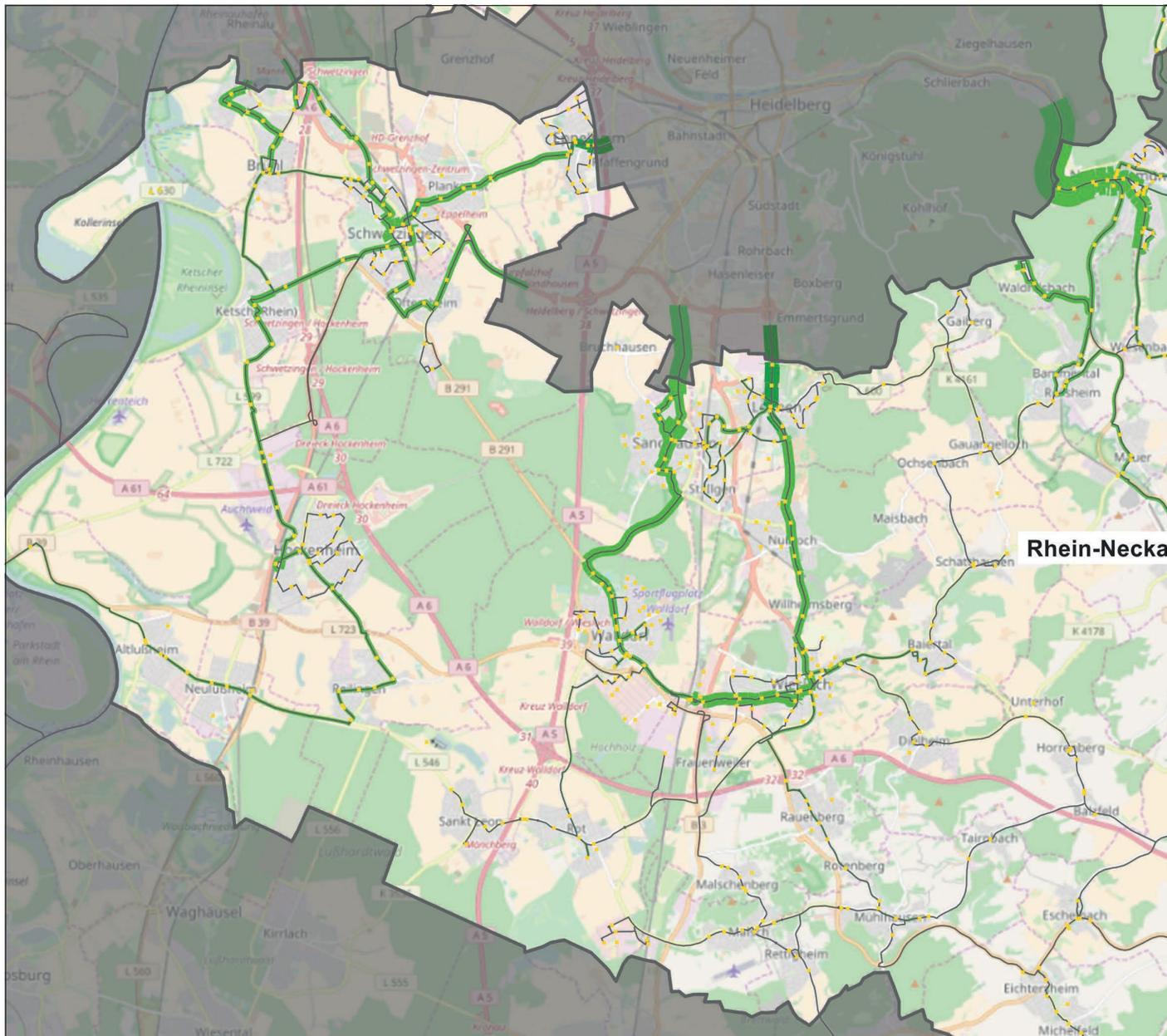
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 30: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Südwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



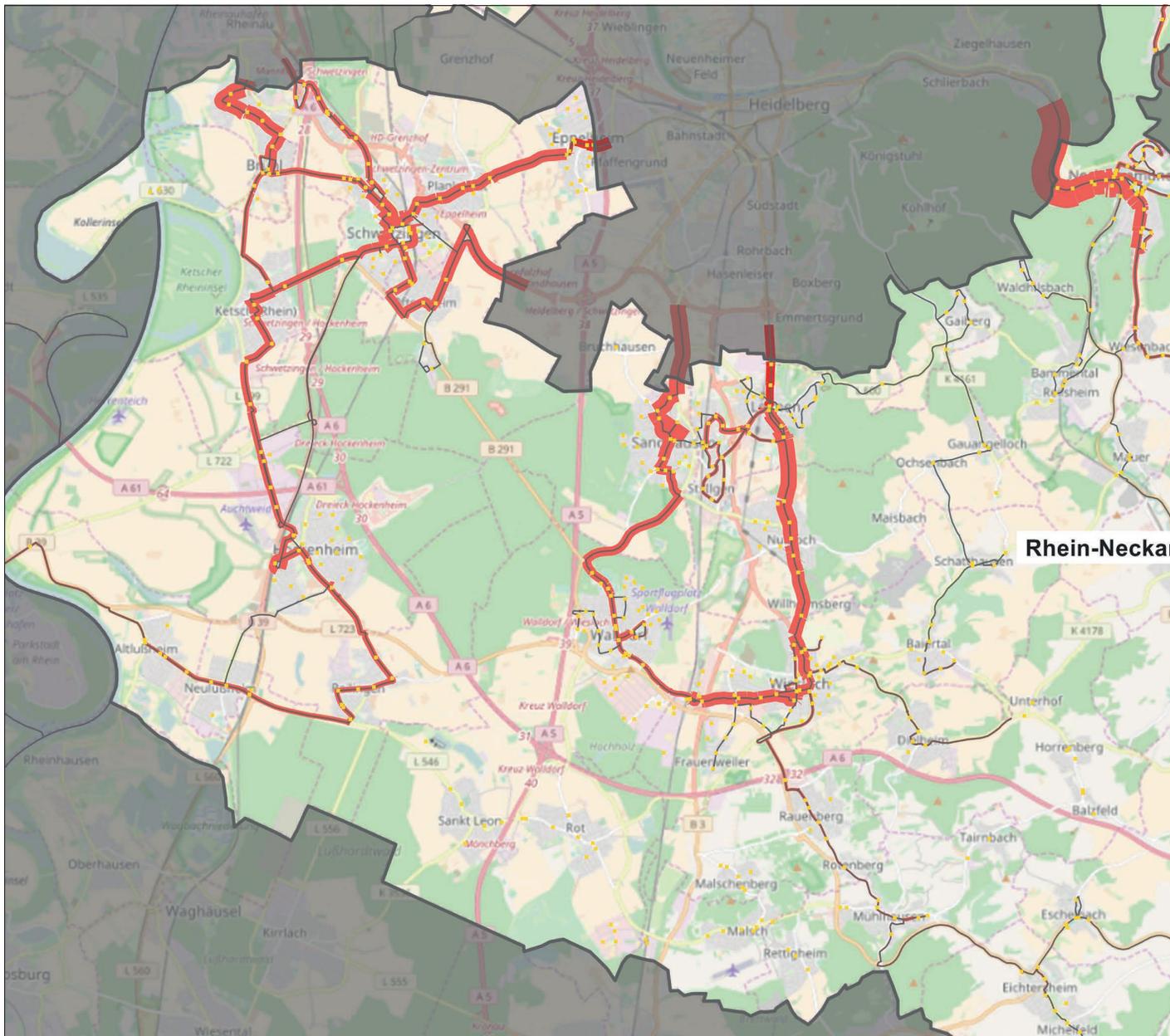
Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Samstag
Planungsraum Südwest

Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 31: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Südwest



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Sonntag
Planungsraum Südwest

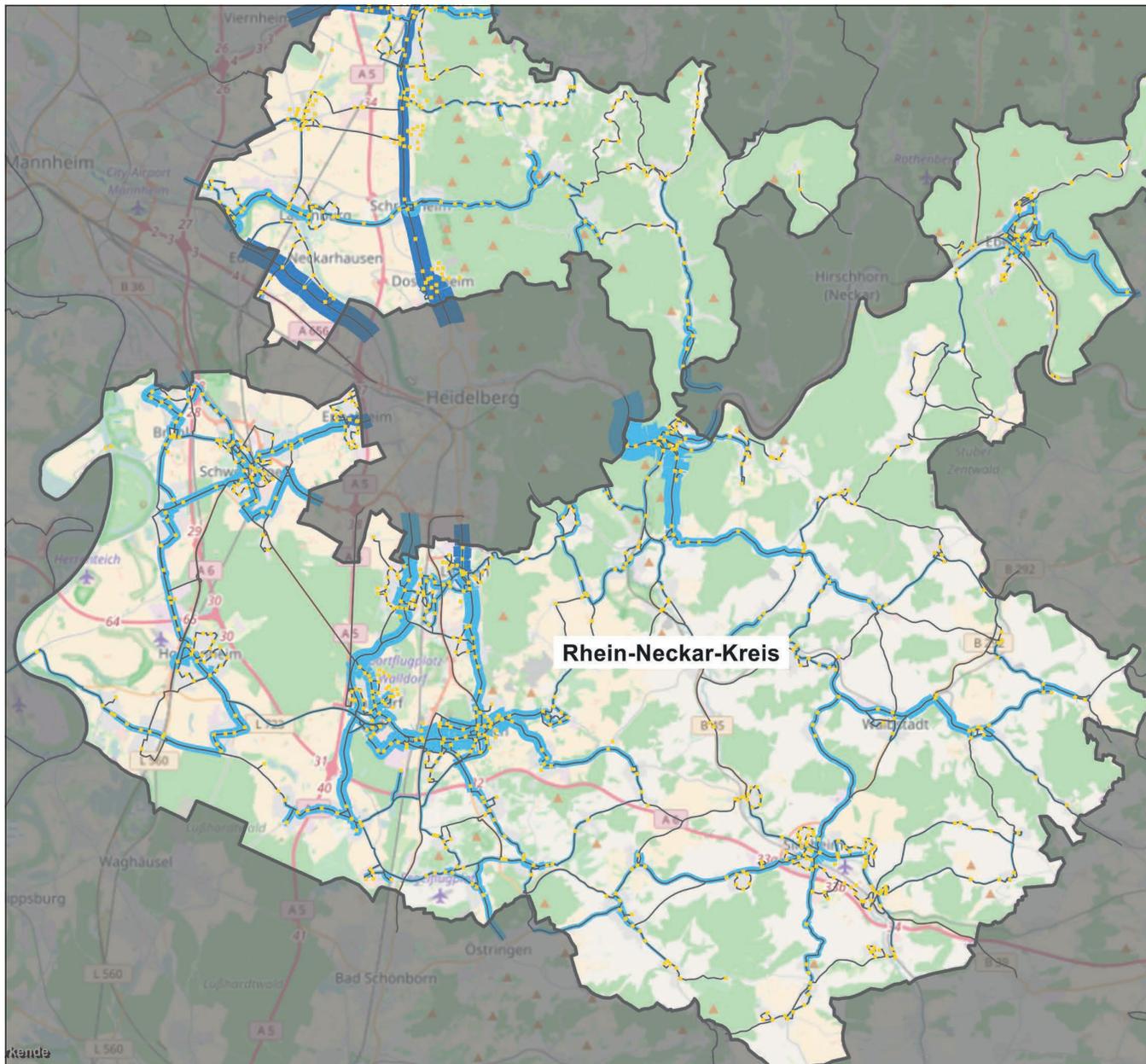
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 32: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Südwest

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



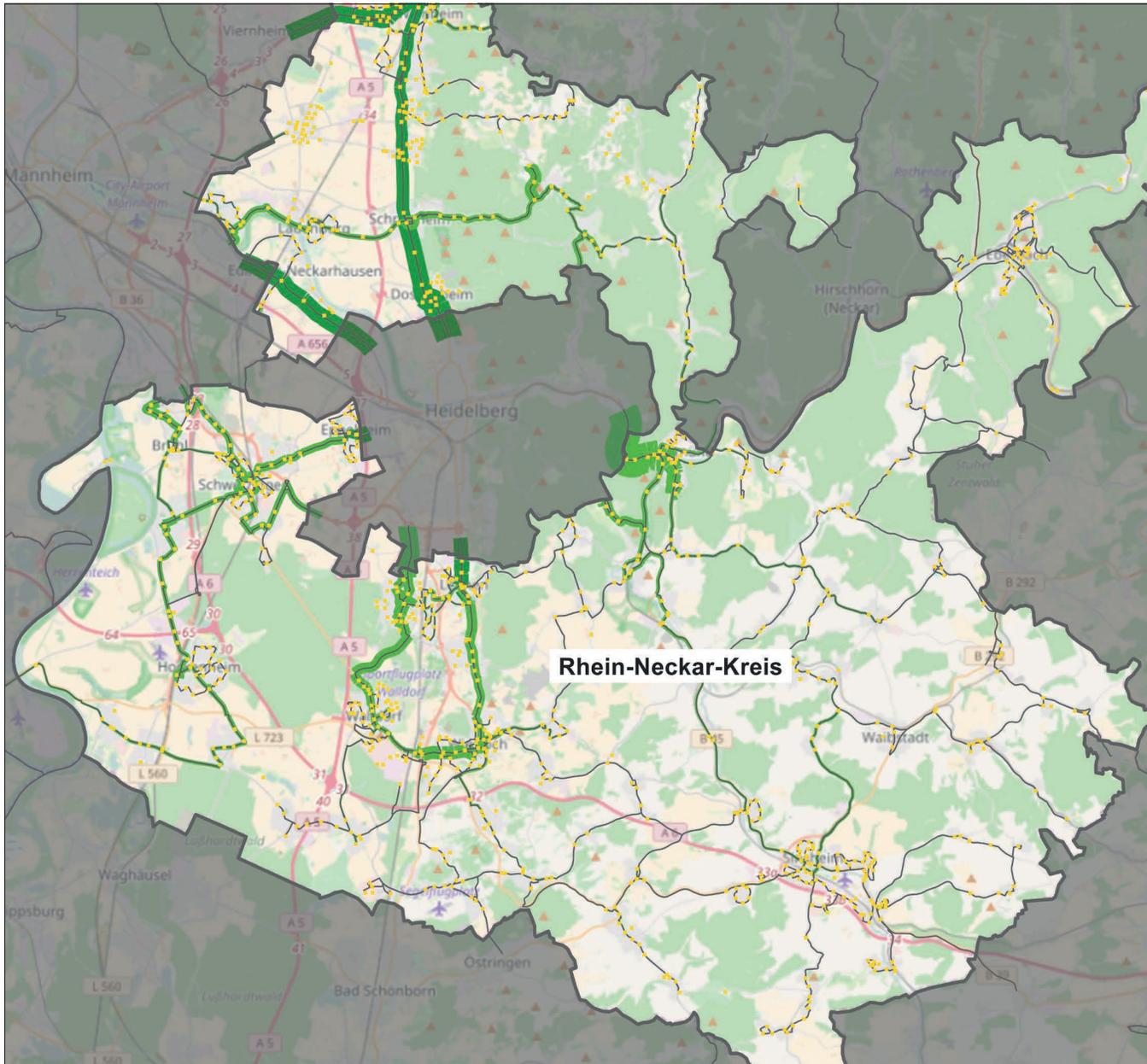
Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Montag–Freitag
Planungsraum Ost

Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 33: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Montag-Freitag Planungsraum Ost



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Samstag
Planungsraum Ost

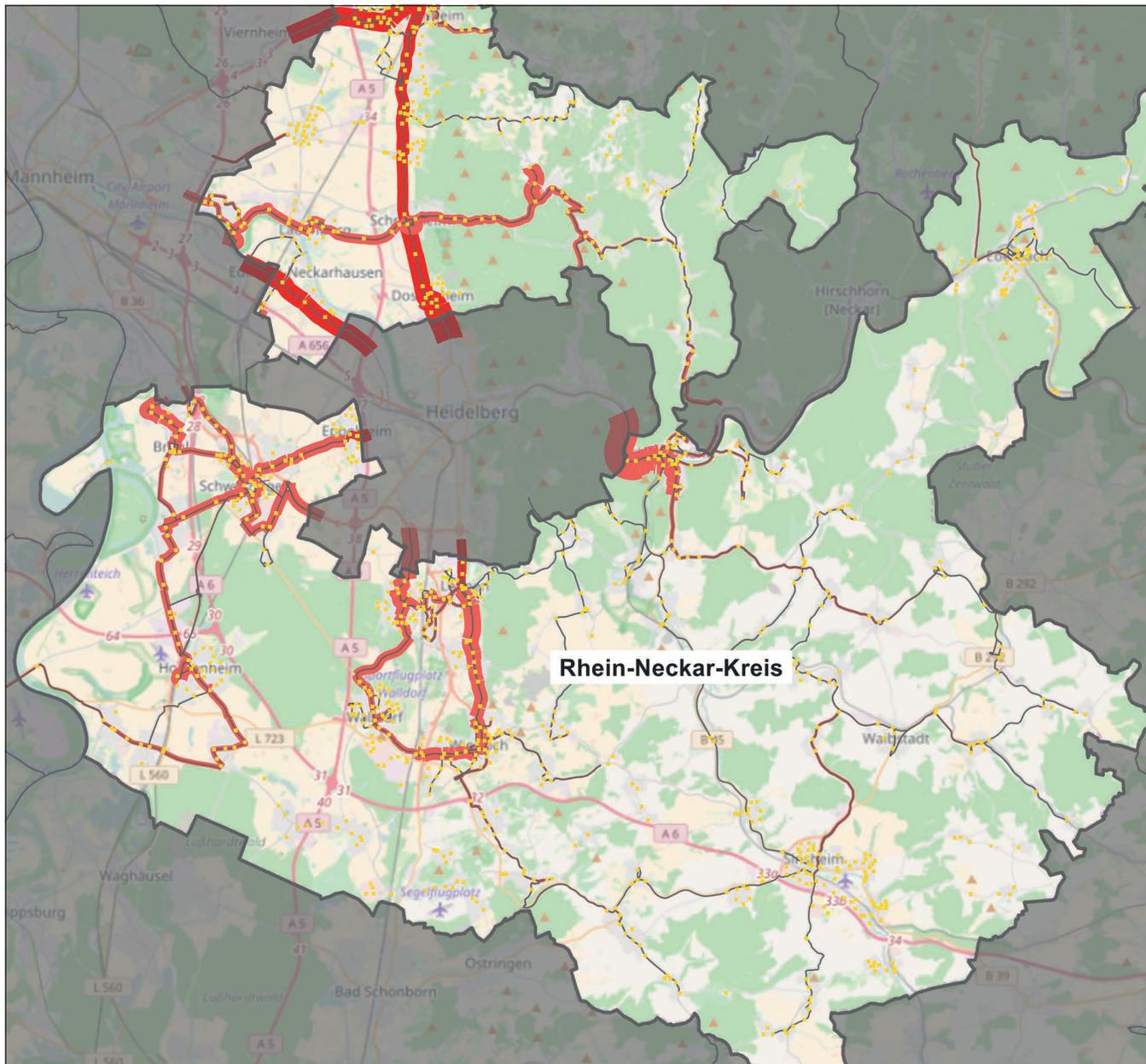
Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 34: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Samstag Planungsraum Ost

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn
Sonntag
Planungsraum Ost

Quelle:
VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



Abbildung 35: Verkehrsnachfrage Bus / Straßenbahn Sonntag Planungsraum Ost

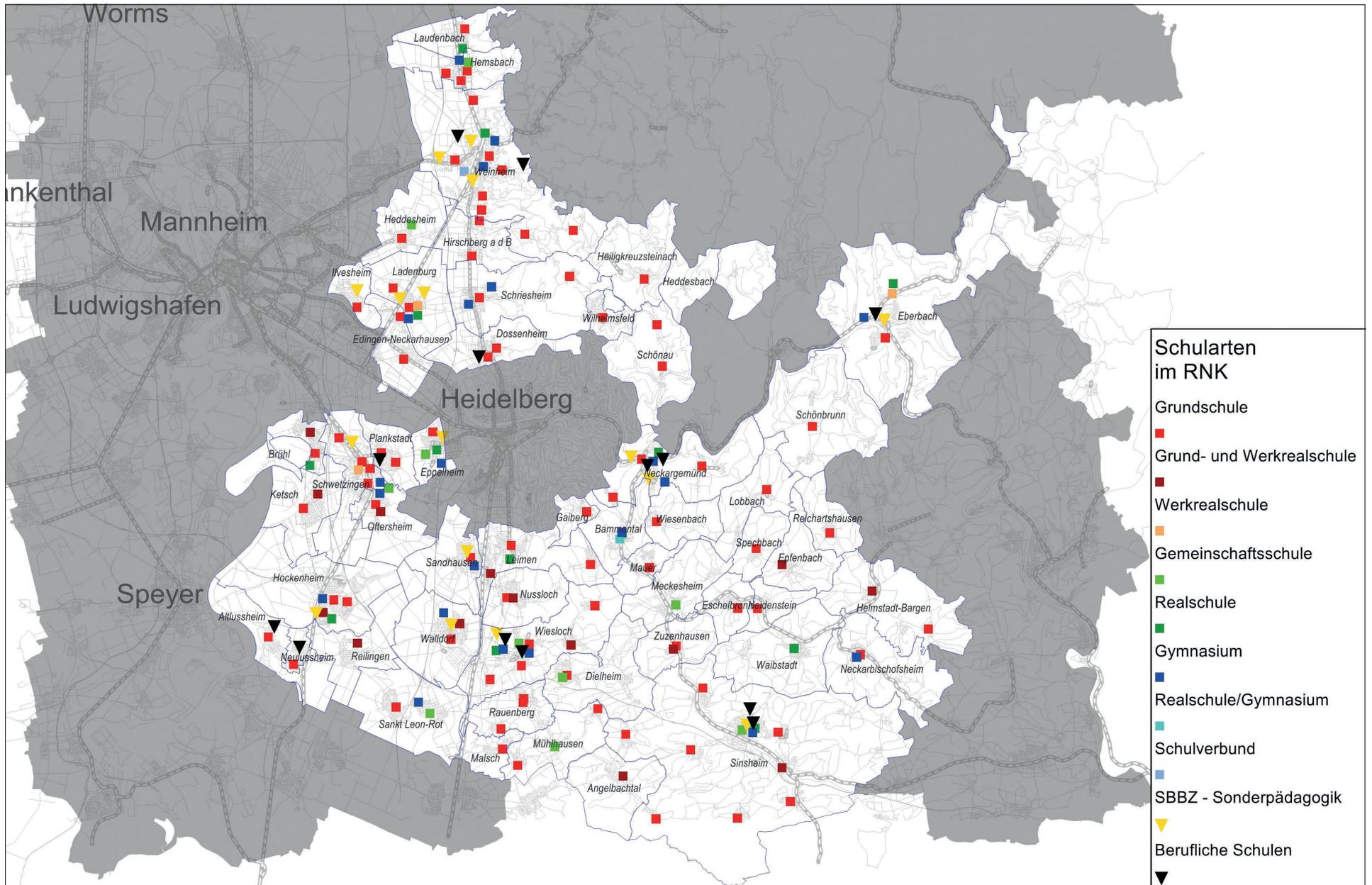


Abbildung 36: Schulstandorte

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

Potenzialanalyse

Insgesamt ergeben die Analysen, dass im Rhein-Neckar-Kreis ein gut auf die Raumstruktur abgestimmtes ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Die wichtigsten Achsen sind durch den Schienenverkehr bedient, die Erschließungswirkung und die Fahrtenhäufigkeit haben ein hohes Niveau. Die weite Verbreitung von Linien erster und zweiter Ordnung zeigt, dass der Betrieb im Taktverkehr und auch am Wochenende bereits umgesetzt ist und damit eine hohe Attraktivität des ÖPNV durch Merkmalsbarkeit und ausreichende Fahrstmöglichkeiten für den Fahrgast bietet.

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 Zielen des Rhein-Neckar-Kreises soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV in einer Potenzialanalyse miteinander verglichen, der zwei Fragestellungen zugrunde liegen:

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

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

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. Für den ÖPNV ist in dem Verkehrsmodell ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzer des ÖPNV gewinnen. Schülerverkehre können in der Regel nicht erhöht werden, da die meisten Schüler zu den Captive Riders gehören und ohne Wahlmöglichkeit den ÖPNV benutzen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine ortsteilfeine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch für den MIV. Um Aufschluss über Potenziale im ÖPNV zu erhalten, müssen die Werte des ÖPNV mit denen des MIV verglichen und der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr ermittelt werden. Um diese Vergleichbarkeit herzustellen, wurden diese beiden Matrizen mit einem verkehrssystemfeinen Verfahren zunächst auf das ÖPNV-Netz umgelegt.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, müssen beide Bedingungen erfüllt sein: ein ausreichendes Angebot und eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage. Da ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt eine entsprechende Fahrgastnachfrage bedingt, werden nur nachfragestarke Strecken mit mehr als 5.000 Personen im Gesamtverkehr (tägliche Querschnittsbelastung Montag-Freitag) herangezogen. In Abbildung 38 sind alle Relationen mit über 5.000 Personen im Gesamtverkehr (ÖPNV und MIV) dargestellt sowie der jeweilige ÖPNV-Anteil.

Ergänzend zur Potenzialanalyse wurde auch das Konzept des Landes Baden-Württemberg zur Förderung von Regio-buslinien in der Betrachtung mit einbezogen. Im Fokus stehen hier Verbindungen zwischen Mittelzentren die keine direkte Schienenverbindung aufweisen. Diese können gegebenenfalls durch Schnellbuslinien verbessert werden. In Abbildung 37 sind Relationen dargestellt, die entsprechend des Landeskonzeptes als mögliche Achsen vorgesehen sind.

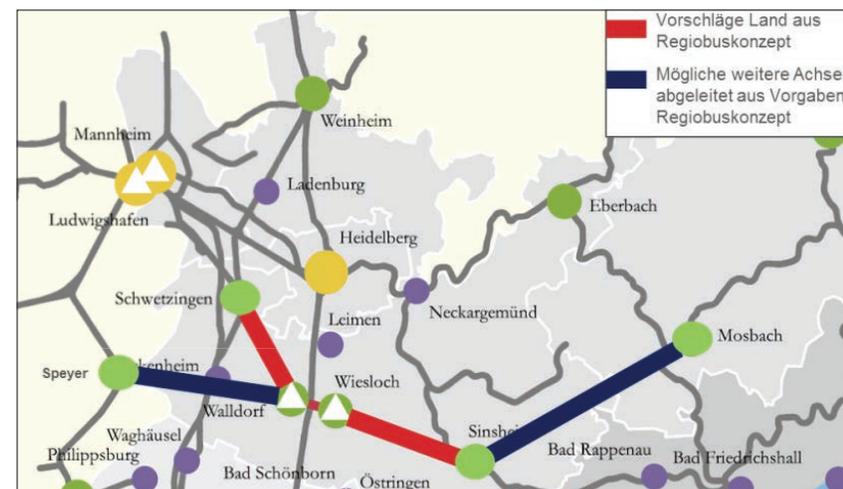
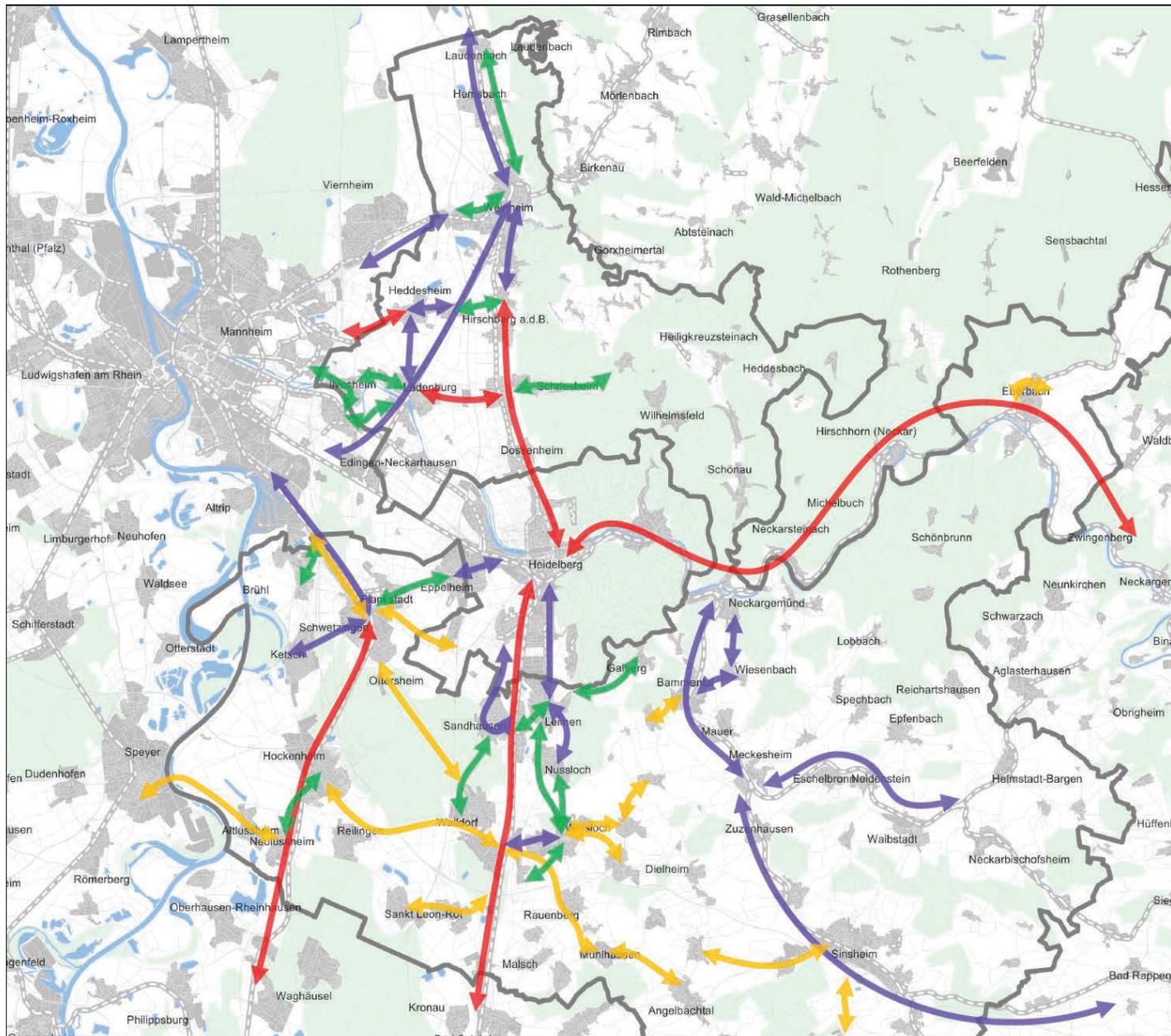


Abbildung 37: Mögliche Achsen für Regiobuslinien entsprechend dem Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg

Quelle: Abbildung VRN, nach Förderprogramm Regiobuslinien des Landes Baden-Württemberg



Potenzialanalyse Rhein-Neckar Kreis

ÖV-Anteil im Modal Split

- ↔ unter 5 %
- ↔ 5–9 %
- ↔ 10–19 %
- ↔ 20 und mehr %

Quelle:
 VRN, aktualisierte Erhebungsdaten;
 Hintergrund: © Open-Streetmap-Mitwirkende
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

DDS Digital Data Service GmbH,
 NavTech GmbH



Abbildung 38: Ergebnis Potenzialanalyse Rhein-Neckar-Kreis



Planungsraum Nordwest

Hohe ÖV-Anteile von über 20% zeigen sich im Nordwesten des Landkreises vor allem entlang der Schienenstrecke der OEG, sowie zwischen Schriesheim und Ladenburg (Linie 628) und entlang der Straßenbahnverbindung von Heddeshheim Richtung Mannheim. Die übrigen Schienenstrecken in Richtung Darmstadt und Mannheim weisen ÖV-Anteile von über 10 % auf. Das Angebot zwischen den Gemeinden ist in der Regel dicht und der hohen Bevölkerungszahl und den starken Pendlerzahlen angemessen. Potenziale zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ergeben sich für die Relationen Ladenburg – Heddeshheim – Grobsachsen:

Grobsachsen, der nördliche Ortsteil der Gemeinde Hirschberg an der Bergstraße, ist derzeit nicht optimal mit Heddeshheim/Ladenburg verbunden. Der ÖV-Anteil liegt bei unter 10 %. Auf der Strecke verkehren heute die Linien 627, 629 und 630 bereits mit einem teilweise dichten Angebot, jedoch gilt es Taktlücken zu schließen und die Umsteigebeziehung zur Straßenbahnlinie 5A in Heddeshheim zu verbessern.

Planungsraum Südwest

Im südwestlichen Raum des Landkreises wird die Verkehrsstruktur von den beiden Schienenachsen Mannheim – Schwetzingen – Waghäusel (–Karlsruhe) und Heidelberg – Wiesloch/Walldorf – Bad-Schönborn geprägt. Diese Achsen weisen auf den überwiegenden Teilstrecken ÖV-Anteile von über 20% auf. Einen nur geringen ÖPNV-Anteil von unter 5% am Gesamtverkehr ist allerdings auf den West-Ost-Verbindungen festzustellen. Jedoch ist hier nur auf einigen Achsen eine hohe Gesamtverkehrsnachfrage vorhanden, welche ein entsprechendes Potenzial für den ÖPNV bilden kann. Handlungsbedarf zeigt sich vor allem für folgende Strecken:

- ▶ Schwetzingen – Walldorf
Die heute verkehrende Linie 712 weist nur wenige Fahrten auf. Sie endet am SAP Campus und führt nicht weiter in das Industriegebiet. Die wichtige Beziehung Schwetzingen – Walldorf vor allem für Pendler ist hinsichtlich ihrer ÖPNV-Verbindung zu überprüfen.
- ▶ Speyer – Hockenheim – Walldorf
Derzeit besteht keine durchgehende Linie, die diese Relation bedient. Die Verbindung ist nur mit mehreren Umstiegen möglich. Auch hier bestehen stärkere Pendlerverbindungen vor allem nach Walldorf, aber auch von Walldorf nach Hockenheim. Hier sind Möglichkeiten der Anpassung bestehender Linien, die bisher Teilstücke bedienen oder der Einrichtung einer zusätzlichen Linie zu prüfen. Südlich von Mannheim /Ludwigshafen ist diese Verbindung die Verkehrsstärkste über den Rhein nach Rheinland-Pfalz. Eine Abstimmung mit der Stadt Speyer ist im Zuge der Prüfungen notwendig.

Planungsraum Ost

Im Planungsraum Ost sind hohe ÖV-Anteile aufgrund der Siedlungsstruktur nur bedingt zu erreichen. ÖV-Anteile von über 10 % zeigen sich fast ausschließlich entlang der Schienenstrecken Neckargemünd – Meckesheim – Sinsheim, nach Waibstadt oder im Bereich Eberbach. Handlungsbedarf zeigt sich vor allem für folgende Strecken:

- ▶ Sinsheim – Walldorf
Auf der Verbindung Sinsheim – Walldorf stellt sich die Frage nach einer schnellen und direkten Busverbindung, da hier als Teil einer hohen Gesamtnachfrage starke Pendlerströme zu verzeichnen sind. Da die Pendlerzahlen überwiegend in Richtung Wiesloch/Walldorf ausgerichtet sind, wird die Maßnahme dem Planungsraum Ost zugewiesen, da vor allem die Bürger von Sinsheim davon profitieren.
- ▶ Sinsheim – Mosbach
Zwischen den beiden Mittelzentren Sinsheim und Mosbach besteht heute keine direkte ÖPNV-Verbindung. Die Möglichkeiten zur Einrichtung einer schnellen Direktverbindung soll daher geprüft werden, da diese auch die Verbindung des Rhein-Neckar-Kreises mit dem Neckar-Odenwald-Kreis stärkt. Hier sind Abstimmungen mit dem Neckar-Odenwald-Kreis notwendig.
- ▶ Bammental – Leimen
Um den Raum Bammental besser an Leimen anzubinden, ggf. mit Erschließung von unterwegs liegenden weiteren Orten, die einen sehr geringen ÖV-Anteil aufweisen, ist hier eine Umstrukturierung bestehender Linien zu prüfen.



5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

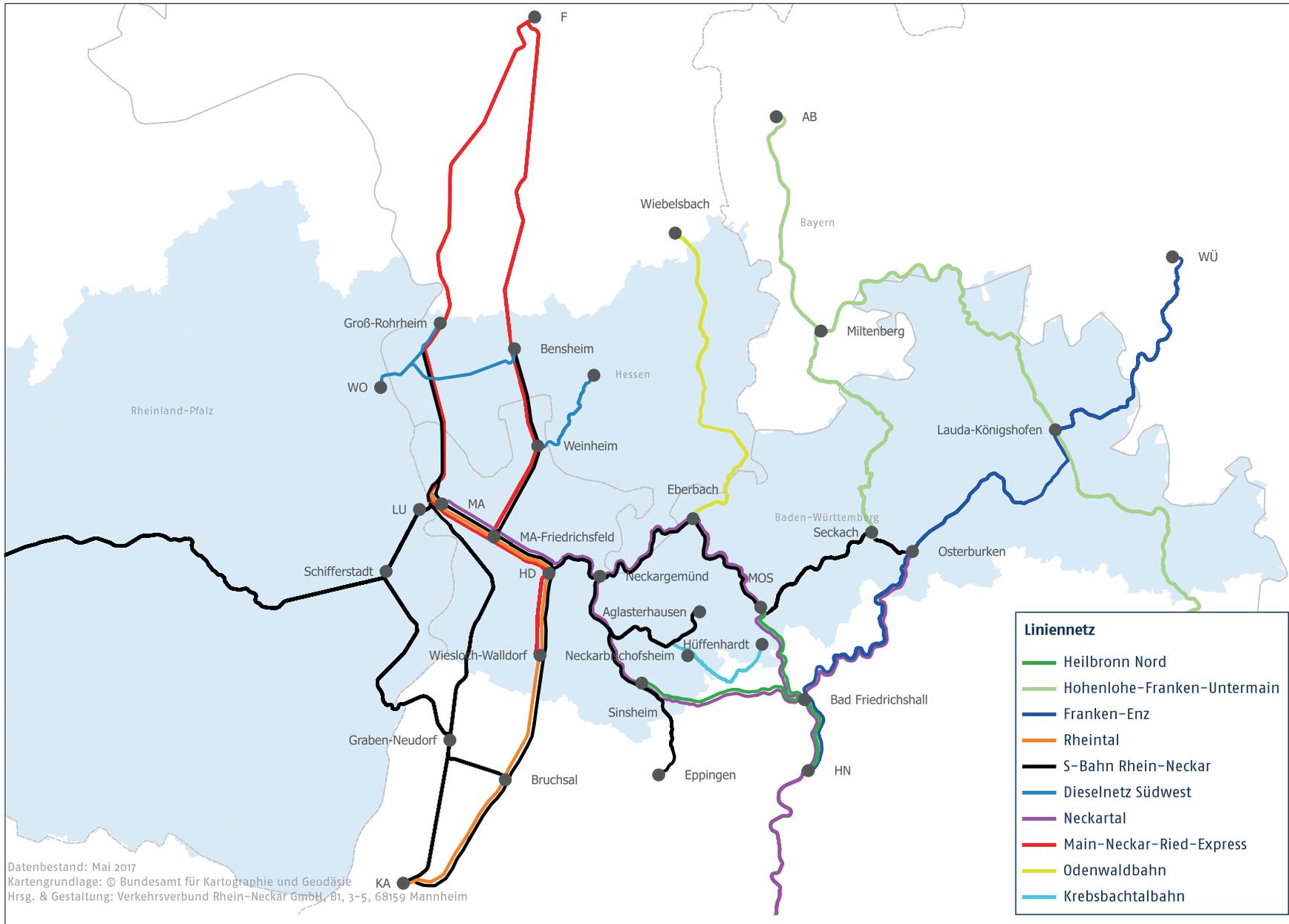
Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet entsprechend der unter Kapitel 4 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Die „übrigen Leistungen im ÖPNV“ sind daher gemäß § 4 (5) des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Da die Aufgabenträgerverantwortung für diese Verkehre beim Land liegt, kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen für den SPNV enthalten. Jedoch muss sich das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren und an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, deshalb wird der SPNV nachrichtlich dargestellt. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. Insgesamt 26 von 54 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises sind an das SPNV-Netz angeschlossen. Weitere Gemeinden sind zudem an die Straßenbahnnetze von Heidelberg und Mannheim angebunden.

Das Land Baden-Württemberg hat als Basis für die Ausgestaltung des SPNV-Angebotes ein Zielkonzept 2025 entwickelt. Dieses definiert als Grundstandard einen verlässlichen Stundentakt auf allen Strecken mit komfortablen Fahrzeugen. Zusätzliche Leistungen sollen auf nachfragestarken Strecken das Grundangebot ergänzen. Besondere Bedeutung erlangt dabei die Schaffung eines landesweiten Expressnetzes zwischen den Oberzentren.

Aus der Stationsdatenbank des Landes Baden-Württemberg sind wichtige Informationen zu Bahnhöfen und Haltepunkten, deren Ausstattung, der räumlichen Verortung, Zugänglichkeit der Anlagen und Bahnsteige sowie Umsteigemöglichkeiten abrufbar (<https://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/auskuenfte/stationsdatenbank/>).

Mit finanzieller Beteiligung des Rhein-Neckar-Kreises und der kreisangehörigen Kommunen werden im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar die Stationen Neu-Edingen/Friedrichsfeld, Ladenburg, Heddeshheim-Hirschberg, Lützelsachsen, Weinheim, Laudenbach, Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim und Neulußheim modernisiert sowie in Weinheim und Schwetzingen insgesamt drei zusätzliche Station eingerichtet. Geprüft wird zudem der Umbau der Station Hemsbach in Bezug auf die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteigs. Auf Grund der hohen Fahrgastzuwächse seit Einführung der S-Bahn Rhein-Neckar im Jahr 2003 müssen zudem die Bahnsteige an den Stationen St. Ilgen/Sandhausen und Rot/Malsch für den zukünftigen Einsatz von S-Bahnen in Dreifachtraktion verlängert werden. Neben den genannten Stationsmaßnahmen gibt es zudem weitere Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur die über regionale Wirkungen verfügen. Hierzu zählen die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar sowie einzelne Maßnahmen zum Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg.

5. Angebotskonzeption



Datenbestand: Mai 2017
 Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
 Hrsg. & Gestaltung: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, B1, 3-5, 68159 Mannheim

Abbildung 39: SPNV-Strecken im baden-württembergischen VRN-Gebiet



S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat alle Erwartungen in eine steigende Nachfrage übertroffen. Grundlage dieses Erfolges ist neben einer hohen Pünktlichkeit und attraktivem Wagenmaterial auch der Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard. Des Weiteren wurde auf Teilstrecken auch das Verkehrsangebot deutlich verdichtet. Die auf der West-Ost-Achse verkehrenden Linien S1 und S2 bieten halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Heidelberg und Mannheim. Darüber hinaus verkehren auf dieser Achse die Linien S3 und S4 mit Verlängerungen nach Karlsruhe bzw. nach Germersheim über Bruchsal. Die Verbindungen von Heidelberg durch das Elsenz- und Schwarzbachtal nach Aglasterhausen sowie Eppingen werden seit 2009 durch die Linien S5 und S51 sichergestellt.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/2, S3/4, S33) wurden nach einer europaweiten Ausschreibung zum Dezember 2016 durch den SPNV-Aufgabenträger im sogenannten Los 1 der S-Bahn Rhein-Neckar neu vergeben. Die DB Regio AG wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignierten Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken im Bereich des zuvor vorhandenen 30-Min-Taktes aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren die Leistungen nun ebenfalls halbstündlich. Darüber hinaus wurden die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht. Die Stationen der Strecke Heidelberg – Karlsruhe werden auf Grund der hohen Nachfrage im Zuge der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ab 2019 auf 210 Meter verlängert, um zukünftig S-Bahnen in Dreifachtraktion einsetzen zu können.

Die Strecken der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sollen die bereits bestehenden Linien der 1. Stufe sinnvoll zu

	Streckenführung	Grundtakt – Zielkonzept			Zielhorizont
		Mo – Fr	Sa	So	
S-Bahn Rhein-Neckar	S1 Homburg – Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach – Osterburken	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S2 Kaiserslautern – Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S3 Bruchsal – Germersheim – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S4 Germersheim – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S5 Heidelberg – Meckesheim – Sinsheim – Eppingen	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2020
	S51 Heidelberg – Meckesheim – Aglasterhausen	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2020
	S7 Mannheim – Weinheim – Bensheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2020
	S8 Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2020
Main-Neckar-Ried-Express	RB Mannheim/ Wiesloch-Walldorf/ Heidelberg – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2017
	RE Mannheim – Weinheim – Darmstadt – Frankfurt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2017
Dieselnetz Südwest	RB Weinheim – Birkenau – Rimbach – Fürth	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2015
Neckartal	RE Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Heilbronn	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019
	RE Mannheim – Heidelberg – Sinsheim – Heilbronn	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019
Rheintal	(Mannheim –) Heidelberg – Karlsruhe	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2022
Heilbronn Nord	(Heilbronn –) Bad Rappenau – Sinsheim	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2015
Odenwaldbahn	Eberbach – Erbach – Weibelsbach	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	
Krebsbachtalbahn	Neckarbischofsheim – Hüffenhardt		Ausflugsverkehr	Ausflugsverkehr	

Tabelle 5: SPNV-Strecken im Rhein-Neckar-Kreis

einem Gesamtnetz ergänzen. Dabei handelt es sich um Verbindungen der Nord-Süd-Relationen von Mannheim ausgehend nach Mainz, Bensheim, Groß-Rohrheim sowie über Schwetzingen nach Karlsruhe. Die hierfür erforderlichen Stationsausbauten befinden sich in der Umsetzungsphase. Entsprechend dem zwischen der DB AG, den Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen und den

zuständigen SPNV-Aufgabenträgern sowie dem ZRN abgestimmten Rahmenterminplan soll der Ausbau stufenweise bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Einzelne Maßnahmen, wie z.B. die Verlängerung der Bahnsteige zwischen Heidelberg und Karlsruhe, werden aus baubetrieblichen Gründen jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden können.

5. Angebotskonzeption



Der Betrieb des sogenannten Loses 2 der S-Bahn wird auf den oben genannten Strecken sowie im Elsenz- und Schwarzbachtal ab Dezember 2020 starten, auf der Strecke Mannheim – Mainz ab Dezember 2021. Neben einzelnen betrieblichen Angebotsverbesserungen ist der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen, so dass im Zusammenspiel mit den modernisierten Bahnsteigen ein stufenfreier Zustieg möglich sein wird.

Main-Neckar-Ried-Express

Das Ausschreibungspaket des Main-Neckar-Ried-Express umfasst alle SPNV-Leistungen auf der Riedbahn und auf der Main-Neckar-Bahn, welche die Verbundgrenze zwischen VRN und RMV überschreiten. Dazu gehören der heutige Regionalexpress von Mannheim über Biblis nach Frankfurt sowie die Regionalbahn- und Regionalexpress-Bedienung zwischen Heidelberg/Mannheim und Frankfurt über Weinheim, Heppenheim und Darmstadt. Die Inbetriebnahme dieses Netzes wird im Dezember 2017 erfolgen. Die in der Ausschreibung vorgesehenen Neufahrzeuge ermöglichen im Zusammenspiel mit dem Infrastrukturausbau der Stationen ein vollständig barrierefreies SPNV-Angebot. Das Betriebskonzept auf der Riedbahn sieht eine stündliche Regional-Express-Verbindung Frankfurt – Mannheim vor. Auf der Main-Neckar-Bahn ist eine stündliche Regionalbahn-Verbindung Frankfurt – Heidelberg – Wiesloch-Walldorf mit Flügelung in Neu-Edingen/Friedrichsfeld nach Mannheim sowie eine zweistündliche Regionalexpress-Verbindung Frankfurt – Mannheim geplant. Die heute auf diesen beiden Strecken werktags und am Wochenende vorhandenen Bedienungslücken sollen damit geschlossen werden. In Verbindung mit dem geplanten Betriebskonzept der S-Bahn Rhein-Neckar soll auf den Streckenabschnitten Mannheim – Groß-Rohrheim und Bensheim – Mannheim ein halbstündliches Angebot entstehen, welches auf der

Main-Neckar-Bahn durch den zweistündlichen schnellen Regionalexpress zusätzlich verdichtet wird. Hierdurch wird den Fahrgästen ab Ende 2017 ein verbundübergreifendes Angebot zur Verfügung stehen.

Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wurde das Dieselnetz Südwest, zu dem unter anderem die Weschnitztalbahn gehört, in Betrieb genommen. Zum Einsatz kommen seitdem neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an den im Weschnitztal vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen. Die Weschnitztalbahn bietet den Fahrgästen montags bis freitags einen 30-Minuten-Takt sowie eine für den Berufsverkehr attraktive direkte morgendliche Express-Verbindung nach Mannheim ohne Halt ab Weinheim bzw. umgekehrt am Nachmittag. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrt die Weschnitztalbahn im Stundentakt.

Neckartal

Zum Netz Neckartal gehören die Linien Mannheim – Eberbach – Heilbronn und Mannheim – Sinsheim – Heilbronn. Gemäß Zielkonzept des Landes werden diese Linien ab Dezember 2019 zweistündlich den alternierenden Weg über das Neckar- bzw. Elsenztal nehmen und dann weiter über Heilbronn nach Stuttgart geführt werden. Fahrgästen aus der Rhein-Neckar-Region steht damit ein stündlicher Express ohne Umstieg nach Stuttgart zur Verfügung. Die Verkehrsleistungen werden ab 2019 von Abellio mit neuen Triebzügen erbracht werden. Komplettiert wird dieses Netz durch eine stündliche Linie von Stuttgart über Heilbronn nach Osterburken.

Rheintal

Das Zielkonzept des Landes sieht eine schnelle Express-Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe über Heidelberg und Bruchsal vor. Diese Linie soll ab Dezember 2022 im Stundentakt zusätzlich zu den S-Bahnlinien S3 und S4 zwischen Heidelberg und Karlsruhe verkehren und einen schnellen und hochwertigen Anschluss auch für den Bahnhof Wiesloch-Walldorf darstellen. Ein Realisierungszeitpunkt für die geplante Durchbindung nach Mannheim ist budgetabhängig, da dies den 3- bzw. 4-gleisigen Ausbau des Abschnitts Mannheim – Heidelberg erfordert, dessen Realisierungszeitpunkt derzeit nicht genannt werden kann.

Heilbronn Nord

Der Nordast der Heilbronner Stadtbahn bedient die beiden Linienäste nach Mosbach sowie Sinsheim. Dabei ergibt sich für die Fahrgäste aus der Region der Vorteil mit der Stadtbahn ohne Umstieg direkt in die Heilbronner Innenstadt zu gelangen. Die Stationen entlang der Außenstrecken der DB AG wurden bis auf wenige Ausnahmen modernisiert. Innerhalb der Stadt Heilbronn folgte der Neubau von Stadtbahnstrecken. Das Fahrplanangebot sieht einen Stundentakt nach Bad Rappenau bzw. Mosbach sowie einen Zweistundentakt zwischen Bad Rappenau und Sinsheim vor.

Odenwaldbahn

Die Verbindung von Eberbach nach Erbach wird durch die Odenwaldbahn im Zweistundentakt hergestellt. Es verkehren moderne Triebwagen, die mit einer Einstiegshöhe von 55 cm ausgestattet sind.

5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Wie die Bilanzierung der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans zeigt, wurden in den vergangenen Jahren – zumeist im Zuge der Vergabe der Linienbündel – fast alle anvisierten Maßnahmen umgesetzt. Die Analysen zeigen, dass damit im Rhein-Neckar-Kreis eine sehr gute ÖPNV-Bedienung erreicht wurde und die wenigen Schwachstellen weitestgehend beseitigt werden konnten.

Da die Linienbündel im Rahmen der Neuvergabe regelmäßig überplant werden, besteht im Zuge dieser Fortschreibung kein Bedarf an grundlegenden Überplanungen der bestehenden Buslinien.

Anhand der Potenzialanalyse sowie raumstrukturell begründeter Einzelentwicklungen können einzelne Relationen ausgewiesen werden, für die dennoch eine Linienüberplanung geprüft wurde. Hierbei berücksichtigt wurden auch einzelne Anregungen, die über die Beteiligungsplattform eingegangen sind. Darüber hinaus wurde auch der Wunsch nach Schnellbusverbindungen laut, die gegebenenfalls im Rahmen des Förderprogramms Regiobuslinien förderfähig sind. Dieses Förderprogramm wurde vom Land Baden-Württemberg in der Bearbeitungsphase dieser Fortschreibung vorgestellt.

Das Förderprogramm Regiobuslinien dient einer Anbindung von Mittelzentren und Unterzentren ohne derzeit regelmäßigen Anschluss an den SPNV, in der Regel in ein benachbartes Mittel-/Oberzentrum oder, sofern nähergelegen, an eine andere geeignete Zugangsstelle des SPNV oder zum Schließen räumlicher Lücken im Netz des SPNV zwischen Oberzentren, Mittelzentren und Verkehrsflughäfen.

Für die Förderung durch das Land Baden-Württemberg sind hier klare Bedingungen gesetzt, beispielsweise umfasst die Bedienung in der Regel einen Betrieb im Stundentakt an allen Wochentagen (Mo.–Fr. 05:00–24:00 Uhr, Sa. 06:00–24:00 Uhr, So. 07:00–24:00 Uhr).

Darüber hinaus sind Qualitätsmerkmale wie eine hohe Reisegeschwindigkeit, Überlandbestuhlung, eine USB-Ladesteckdose und kostenloser WLAN-Zugang in allen Fahrzeugen vorzusehen. Daher waren die Möglichkeiten und die Sinnhaftigkeit der Umsetzung zu prüfen und als Alternative Modelle mit etwas reduzierter Taktung und Fahrzeugausstattung abzuwägen.

Im Folgenden sind die vorgesehenen Maßnahmen dargestellt.

Maßnahme in Umsetzung

Ladenburg – Heddesheim – Hirschberg–Großsachsen

Im Rahmen der zweiten Ausschreibungsrunde wurde das Verkehrsangebot im Bereich Ladenburg/Heddesheim/Großsachsen optimiert. Hierfür werden die bestehenden Linien 627, 629 und 630 durch verbesserte Umsteigebeziehung zur Straßenbahnlinie 5a in Heddesheim und Schließung von Taktlücken aufgewertet. Durch die Überlagerung der Linien entsteht ein 20-Minuten-Takt von Montag – Freitag. An Samstagen ist mit acht Fahrtenpaaren ein Stunden-Takt optional ausgeschrieben.

Die Umsetzung erfolgt mit Betriebsaufnahme des Linienbündels im Dezember 2017.



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH
Abbildung 40: Ladenburg – Heddesheim – Großsachsen

5. Angebotskonzeption

Prüfaufträge im Rahmen der Umsetzung des NVP

Eine Reihe von Maßnahmen, die sich aus der Potenzialanalyse ergeben, werden als Prüfaufträge im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans definiert. Zu ihrer Feinplanung werden voraussichtlich im Rahmen der Neuausschreibung der Linienbündel und der damit verbundenen Überprüfung und Neugestaltung des Angebotes weiterführende Analysen durchgeführt und eine letzte Entscheidung hinsichtlich der Umsetzung getroffen.

Dies betrifft folgende Maßnahmen:

Sinsheim – Walldorf

Zwischen Sinsheim und Walldorf hat die Potenzialanalyse ergeben, dass die deutliche Gesamtnachfrage nur geringfügig vom ÖPNV bedient wird. Daher ist hier noch mit Potenzialen für eine verbesserte ÖPNV-Verbindung zu rechnen.

Gegenstand des Prüfauftrags ist mindestens ein Schnellbus mit folgendem Bedienungsangebot:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren
- Samstag: Zweistundentakt mit 10 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: Zweistundentakt mit 8 täglichen Fahrtenpaaren

Die Betriebsleistung ist mit ca. 205.000 km/Jahr anzusetzen, dadurch entstehen Gesamtkosten von ca. 513.000 Euro/Jahr.

Alternativ ist zudem die Umsetzung als Regiobuslinie zu prüfen. Das Bedienungsangebot wäre hierfür wie folgt auszuweiten:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 20 täglichen Fahrtenpaaren
- Samstag: Stundentakt mit 19 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: Stundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren

Die Betriebsleistung steigt entsprechend auf rund 264.000 km/Jahr. Die mit dieser Variante verbundenen Kosten auf ca. 792.000 Euro/Jahr. Noch nicht berücksichtigt ist eine mögliche Förderung durch das Land Baden-Württemberg. Das Land erstattet in der Regel die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung. Der Zielhorizont für eine mögliche Umsetzung ist in Abhängigkeit von der Laufzeit des Linienbündels Sinsheim Süd Dezember 2019.



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH

Abbildung 41: Maßnahme Sinsheim – Walldorf

Sinsheim – Mosbach

Auf der Relation Sinsheim und Mosbach als Verbindung zwischen zwei Mittelzentren soll ein attraktives Busangebot eingerichtet werden, auch, um die dazwischenliegenden Orte schnell an die Mittelzentren anzubinden.

Gegenstand des Prüfauftrags ist auch hier mindestens ein Schnellbus mit folgendem Bedienungsangebot:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren
- Samstag: Zweistundentakt mit 10 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: Zweistundentakt mit 8 täglichen Fahrtenpaaren

Hierdurch entsteht eine Betriebsleistung von ca. 315.000 km/Jahr. Der Anteil des Rhein-Neckar-Kreises liegt bei ca. 155.000 km/Jahr. Die entstehenden Kosten, die durch den Neckar-Odenwald-Kreis mitzutragen wären, liegen bei etwa 788.000 Euro/Jahr, auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallen ca. 388.000 Euro/Jahr.

Alternativ ist zudem in Abstimmung mit dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger die Umsetzung als Regiobuslinie zu prüfen. Das Bedienungsangebot wäre hierfür wie folgt auszuweiten:

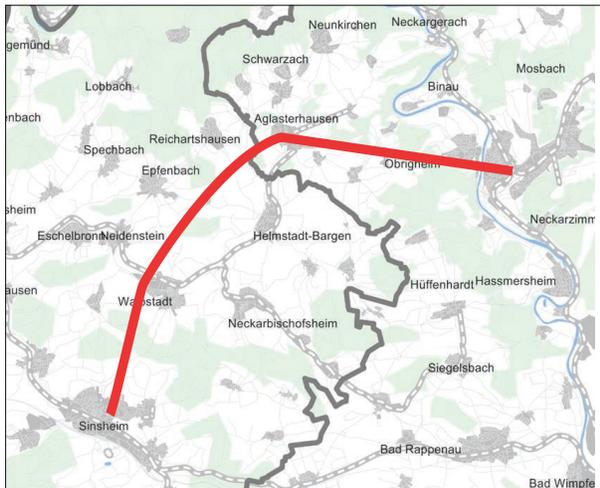
- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt bis 20 Uhr, danach Zweistundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren
- Samstag: Stundentakt bis 16 Uhr, danach Zweistundentakt mit 14 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: Zweistundentakt mit 10 täglichen Fahrtenpaaren

Die Betriebsleistung steigt entsprechend auf rund 335.000 km/Jahr. Der Anteil des Rhein-Neckar-Kreises liegt bei ca. 164.000 km/Jahr. Die entstehenden Kosten, die durch den Neckar-Odenwald-Kreis mitzutragen wären, liegen bei etwa 1.003.000 Euro/Jahr, auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallen ca. 493.000 Euro/Jahr. Noch nicht berücksichtigt ist eine mögliche Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

Das Land erstattet in der Regel die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung.



Der Zielhorizont für die Feinprüfung und mögliche Umsetzung ist im Hinblick auf die Laufzeit des Linienbündels Mosbach für Dezember 2018 anzusetzen.



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH
 Abbildung 42: Maßnahme Sinshiem – Mosbach

Schwetzingen – Walldorf

Als deutliches Potenzial für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots erwies sich auch die Gesamtnachfrage zwischen den Städten Schwetzingen und Walldorf, die nur in geringem Maß vom ÖPNV bedient wird.

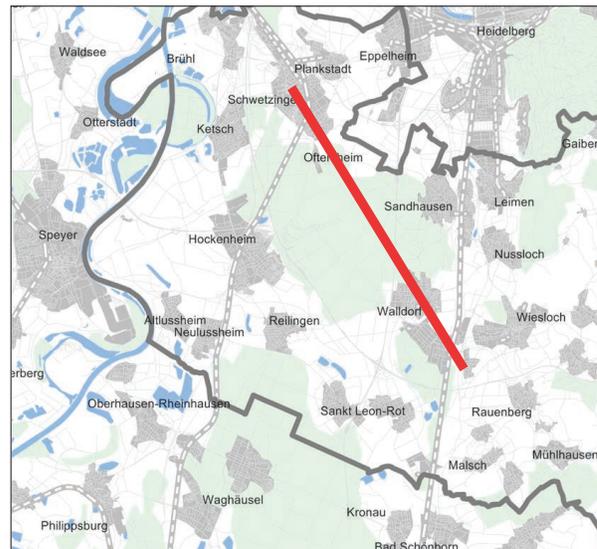
Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen ist die Aufwertung der bisherigen Linie 712 und ihre Verlängerung ins Industriegebiet Walldorf.

Gegenstand des Prüfauftrags ist ein Schnellbus mit folgendem Bedienungsangebot:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren (statt heute sieben)
- Samstag: Zweistundentakt mit 10 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: keine Bedienung

Die entstehende zusätzliche Betriebsleistung ist mit ca. 92.000 km/Jahr zu beziffern, die Mehrkosten werden ca. 230.000 Euro/Jahr betragen.

Der Zielhorizont kann in Abhängigkeit von der zukünftigen Ausschreibung des Linienbündels Schwetzingen – Hockenheim Juni 2020 sein, eventuell ist auch eine kurzfristigere Umsetzung denkbar. Eine weitere Ausweitung des Angebotes im Regiobusstandard soll auf Grundlage bestehender kommunaler Beschlüsse nicht weiter geprüft werden.



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH
 Abbildung 43: Maßnahme Schwetzingen – Walldorf

Speyer – Hockenheim – Walldorf

Ebenfalls als Ergebnis der Potenzialanalyse zeigte sich die unzulänglich bediente Relation Speyer – Hockenheim – Walldorf, die durch eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots verbessert werden soll.

Hierfür wurden zwei Varianten festgelegt, die als Prüfaufträge in die Umsetzung des Nahverkehrsplans eingehen sollen, welche sowohl alternativ als auch zeitlich abgestuft kumulativ umgesetzt werden könnten.

Variante 1

Variante 1 beinhaltet zunächst die Verlängerung der bisherigen Linie 718 in der Hauptverkehrszeit (HVZ) über Altlußheim bis nach Speyer, ohne Hockenheim anzubinden. Ziel ist ein stringenter Linienweg, der gegenüber der heutigen Bedienung deutlich beschleunigt ist. Vorgeschlagen wird eine Bedienung am Werktag (Montag bis Freitag) mit sieben Fahrtenpaaren in den Zeiträumen 06:00 bis 08:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr.

Die Betriebsleistung beträgt ca. 21.000 zusätzlicher Kilometer pro Jahr, davon ca. 14.000 km/Jahr im Rhein-Neckar-Kreis. Die Kosten betragen jährlich etwa 53.000 Euro, davon entfällt ein Anteil von 35.000 Euro/Jahr auf den Rhein-Neckar-Kreis.

Diese Maßnahme wäre kurzfristig im Rahmen des bestehenden Konzessionsvertrages umsetzbar (Stufe 1).

Variante 2

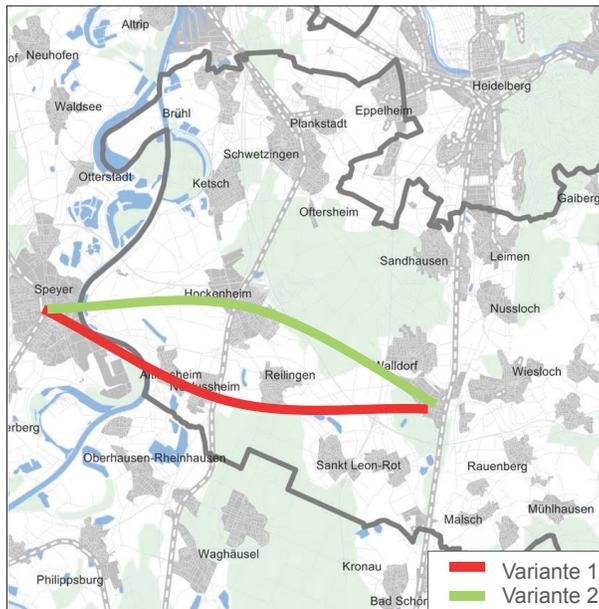
Darüber hinaus ist eine zweite Stufe zu prüfen. Hierbei wird eine neue Linie Speyer – Hockenheim – Walldorf (Industrie-



gebiet) eingeführt, die damit auch die Bedienung von Hockenheim umfasst. Zu prüfen ist auch, in wie weit zu Zeiten des Freizeitverkehrs anstelle des Industriegebiets Walldorf andere Ziele in Walldorf angefahren werden könnten. Dies gilt insbesondere für die Anbindung am Wochenende.

Folgendes Mindestbedienungsangebot ist zu prüfen:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 18 Fahrtenpaaren (in der HVZ verdichtet)
- Samstag: Zweistundentakt (10 Fahrtenpaare)
- Sonntag: Zweistundentakt (8 Fahrtenpaare)



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH

Abbildung 44: Maßnahme Speyer – Hockenheim – Walldorf

Die Betriebsleistung beträgt rund 243.000 km/Jahr, mit einem Anteil des Rhein-Neckar-Kreises von 210.000 km/Jahr. Die Mehrkosten werden auf ca. 608.000 Euro/Jahr geschätzt, davon entfallen auf den Rhein-Neckar-Kreis ca. 525.000 Euro/Jahr. Zielhorizont dieser zweiten Stufe wäre in Abhängigkeit zur Laufzeit des betreffenden Linienbündels Schwetzingen-Hockenheim Juni 2020. Perspektivisch könnte diese Linie auch in den Regiobusstandard mit je zwei zusätzlichen Fahrtenpaaren montags bis freitags und sonntags sowie vier zusätzlichen Fahrtenpaaren am Samstag überführt werden.

Anbindung Gemeinde Edingen-Neckarhausen im Busverkehr nach Heidelberg

Aufgrund der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens wurde festgestellt, dass im Rahmen einer raumstrukturell begründeten Einzelentwicklung abseits der bereits bestehenden Schienenverbindung auf der RNV Linie 5 zwischen der Gemeinde Edingen-Neckarhausen und der östlich angrenzenden Stadt Heidelberg ein hohes Interesse für die Einrichtung einer entsprechenden Busverbindung besteht. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans ist zu prüfen, ob es im Hinblick auf die besondere Lage der Gemeinde Edingen-Neckarhausen in der Schnittstelle zwischen den Buslinienbündel Mannheim und Heidelberg Möglichkeiten gibt, die Gemeinde Edingen-Neckarhausen im Rahmen des Busverkehrs besser an die Stadt Heidelberg anzubinden.

Prüfauftrag im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)

Als Prüfauftrag in den Nahverkehrsentwicklungsplan wird die im Folgenden beschriebene Maßnahme Bammental – Leimen aufgenommen. Das bedeutet, dass die Prüfung und Feinplanung langfristig erfolgen und damit für den Zeitraum gegen Ende der Laufzeit des Nahverkehrsplans oder schon im Zeitraum der nächsten Fortschreibung vorgesehen sind.

Bammental – Leimen

Auch für diese Relation werden grundsätzlich Potenziale gesehen. Möglichkeiten für eine Prüfung bestehen für zwei Varianten:

Variante 1

Die bestehende Linie 737 könnte in der Hauptverkehrszeit über Gaiberg bis Leimen verlängert werden, um Berufstätige zu bedienen. Dafür wäre eine Bedienung montags bis samstags in den Zeiten 06:00 bis 08:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr mit sieben Fahrtenpaaren möglich. Die Betriebsleistung würde sich um ca. 37.000 km/Jahr erhöhen, dadurch entstehen Kosten von ca. 93.000 Euro/Jahr.

Der Zielhorizont für eine Umsetzung wäre in Abhängigkeit zur Laufzeit des betreffenden Linienbündels Neckargemünd Dezember 2026.

Variante 2

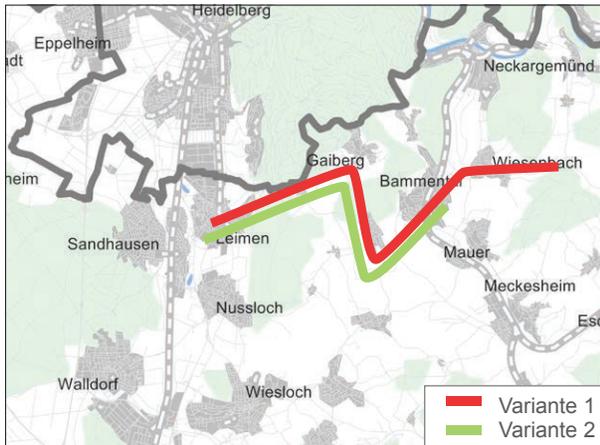
Gauangelloch – Leimen als tagesdurchgängige Linie an allen Wochentagen mit einem attraktiven Angebot.

Die Bedienung könnte wie folgt umgesetzt werden:

- ▶ Mo. – Fr.: Stundentakt mit 18 täglichen Fahrtenpaaren
- Samstag: Zweistundentakt mit 10 täglichen Fahrtenpaaren
- Sonntag: Zweistundentakt mit 8 täglichen Fahrtenpaaren

Die Betriebsleistung im betreffenden Linienbündel würde um ca. 133.000 km/Jahr steigen, die Kosten betragen etwa 333.000 Euro pro Jahr.

Als Alternative für die Variante 1 liegt der Zielhorizont im Hinblick auf die Laufzeit des Linienbündels Neckargemünd bei Dezember 2026.



Quelle: Darstellung PTV; Hintergrund: DDS Digital Data Service GmbH; NavTech GmbH
 Abbildung 45: Maßnahme Bammental – Leimen

Nachtverkehre

Die Buslinienbündel des Rhein-Neckar-Kreises bieten in den Tagesrandlagen insbesondere am Wochenende zahlreiche potentielle Anknüpfungspunkte zu den Nachtverkehren der angrenzenden kreisfreien Städte Mannheim und Heidelberg (hier sog. „Moonliner“). Hier besteht die Möglichkeit, vor Allem jüngeren Fahrgästen eine attraktive Alternative zur Nutzung des PKW zur Verfügung zu stellen. Diesbezüglich wird insbesondere an den Wochenenden die Ausweitung der Nachtverkehre in den Linienbündeln des Rhein-Neckar-Kreises zur besseren Verknüpfung an die Systeme der Städte Mannheim und Heidelberg geprüft. Hierbei werden neben der Ausweitung des Fahrtangebots der entsprechenden Linienbündel auch alternative Beförderungsformen wie beispielsweise das Ruftaxi in Betracht gezogen.

Ruftaxi

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch in den strukturell benachteiligten bzw. topografisch bewegten Räumen Personen ohne PKW die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Ziel ist es, alle Ortsteile ab 300 Einwohner im Standard des Ergänzungsnetzes Grundversorgung anzubinden. Angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen besitzen flexible ÖPNV-Systeme in diesen Räumen eine große Bedeutung.

Das heute vorhandene und durch die einzelnen Kommunen getragene Ruftaxi-System hat zu einer deutlichen Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV und damit entscheidend zur Behebung von Erschließungs- und Verbindungsmängeln beigetragen. Hier sind einige Ruftaxi-Verbindungen als Ergänzungsangebote zu Linienverkehren anzusehen und stellen eine zeitlich regelmäßige Anbindung sicher. Die Planung und Umsetzung von Ruftaxiangeboten ist in hohem Maße von den örtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. dem Vorhandensein eines geeigneten Taxiunternehmers, abhängig.

Im Zuge der Ausschreibung des Linienbündels Neckargemünd (Betriebsaufnahme Dezember 2016) wurde die Erschließung des Bereichs Hollmuth / Mühlrain bereits thematisiert. Aus verkehrsgeometrischen Gründen scheidet in planerischer Hinsicht der Einsatz eines Standardlinienbusses aus. Daher wurde mit der Stadt Neckargemünd vereinbart, die Verkehrsbedienug über eine Ruftaxilinie herzustellen. Im Nachgang zur Betriebsaufnahme des Linienbündels Neckargemünd wurde die Einrichtung eines Ruftaxis von der Stadt Neckargemünd vorangetrieben. Die Versuche scheiterten jedoch, da für den Betrieb des Ruftaxis kein wirtschaftliches Angebot vorgelegt werden konnte. Der Rhein-Neckar-Kreis begrüßt die Einrichtung eines Ruftaxis für die Anbindung des Bereichs Hollmuth/Mühlrain weiterhin.

Die VRN GmbH hat inzwischen ein Buchungs- und Abrechnungssystem für flexible Bedienungsformen aufgebaut, welches sukzessive erweitert werden soll. Hierüber kann unter anderem eine Online-Buchung der Fahrten direkt aus der elektronischen Fahrplanauskunft angeboten werden. Die Ruftaxiverkehre im Rhein-Neckar-Kreis sollen perspektivisch flächendeckend an das System angeschlossen werden. Dies kann beispielsweise im Zuge von Neukonzeptionen oder Neuausschreibungen der Ruftaxileistungen erfolgen.

Straßenbahnlinien

Hinsichtlich der RNV-Linien 5 und 5a wird die Fortentwicklung des Fahrplankonzepts und der Infrastruktur in enger Zusammenarbeit zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis, den betroffenen Kommunen sowie der RNV GmbH diskutiert.

Prüfauftrag im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)

Folgende Straßenbahnverlängerungen sind im Sinne von langfristigen Prüfaufträgen Bestandteil des Nahverkehrsentwicklungsplans:

Eppelheim – Schwetzingen (Verlängerung Linie 22)

Leimen – Nußloch – Wiesloch/Walldorf (Verlängerung Linie 23)

Beide Maßnahmen werden derzeit aus unterschiedlichen Gründen nicht aktiv weiterverfolgt. Durch veränderte Rahmenbedingungen könnten perspektivisch jedoch neue Entwicklungschancen entstehen, die eine Wiederaufnahme der Planungen ermöglichen.



5.3 Barrierefreiheit

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

Ein möglichst barrierefreier ÖPNV ist ein ganzheitlicher Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Barrierefreiheit kommt einem großen Teil der Fahrgäste zu Gute, denn sie betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch blinde oder sehbehinderte und gehörlose Menschen. Daneben müssen auch Personen, die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind, mit einbezogen werden. Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Beeinträchtigung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

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

Im SPNV wird in den nächsten Jahren eine nahezu vollständige Barrierefreiheit erreicht. Abbildung 46 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation hinsichtlich der Stationen und Fahrzeuge. Die bisher noch nicht barrierefrei ausgebauten Stationen werden mit entsprechender finanzieller Beteiligung durch den Rhein-Neckar-Kreis und die Standortgemeinden im Rahmen des S-Bahn-Vorhabens bis Ende 2020 ausgebaut sein. Zu diesem Zeitpunkt wird zudem der Betrieb des Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar aufgenommen, so dass auch die Einstiegshöhe der Fahrzeuge auf die dann vorhandene Bahnsteighöhe abgestimmt ist.

Im Busverkehr werden im Zuge der Linienbündelausschreibungen Fahrzeuge gefordert, die den Belangen der Barrierefreiheit entsprechen. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV flächendeckend nutzen.

Die Festlegung des Fahrzeugstandards erfolgt im VRN bundweit über den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Abweichende Standards sind nur für Fahrten zulässig, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten notwendig. Im Rahmen der Verkehrsverträge im Busverkehr ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungspunkte abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens entwickelte Fahrplanauskunft für sehbehinderte Menschen. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Die Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Diese können den bestehenden Regelwerken (z.B. diverse DIN-Normen und Empfehlungen der FGSV) entnommen werden. Hier ist zu beachten, dass verschiedene Beeinträchtigungen unterschiedliche und sich zum Teil widersprechende Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. So ist eine vollständige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer anzustreben, während blinde Menschen dadurch die Orientierung erheblich erschwert wird. Der VRN hat als Unterstützung für die Umsetzung von Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet. Hier 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 daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei ausgebaut sind.

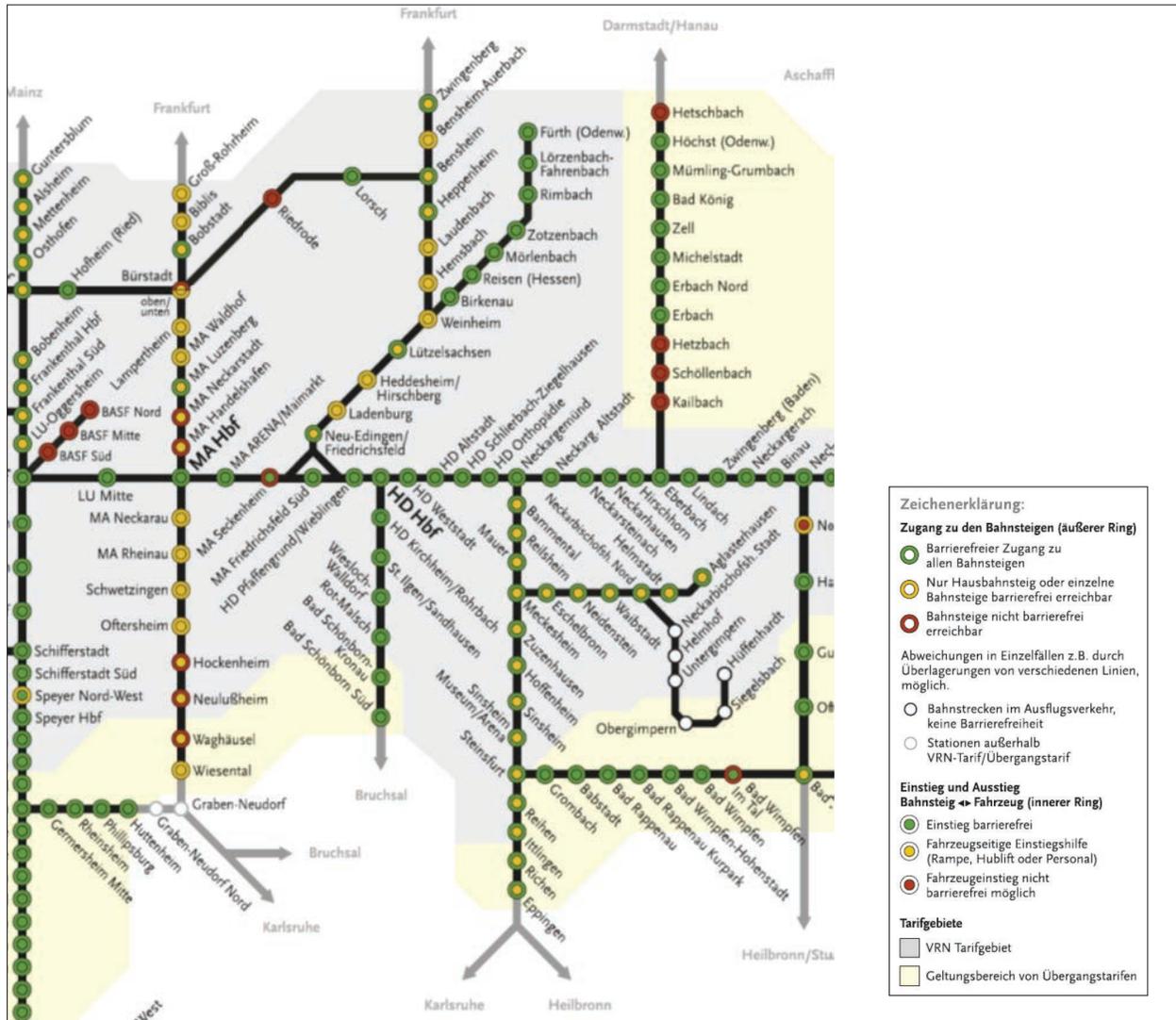


Abbildung 46: Barrierefreiheit im SPNV

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

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

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Rhein-Neckar-Kreis die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau die Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen. Mit der Veranstaltung „Barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr“ im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Juni 2016 auf Einladung des Rhein-Neckar-Kreises in Zusammenarbeit mit der VRN GmbH und PTV GmbH wurde der Dialog und die Abstimmung mit den Beteiligten gestartet. Wichtig ist die optimale Zusammenarbeit innerhalb des Verkehrsverbunds, mit den Verkehrsunternehmen, den Vertretern der verschiedenen Interessenverbände und Organisationen sowie mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden.

5. Angebotskonzeption



Vorgehen Barrierefreiheit der Haltestellen	Erläuterung	Zeitliche Einordnung
Erhebung der Ausstattung aller Haltestellen im Rhein-Neckar-Kreis	Anhand der VRN-einheitlichen Vorgaben wurden alle 945 Bushaltestellen (bei einer durchschnittlichen Zahl von zwei Bussteigen pro Haltestelle ergeben sich insgesamt 1.890 Bussteige) im Auftrag des Rhein-Neckar-Kreises erfasst und ihre Ausstattung aufgenommen. Die Daten sind Grundlage für ein VRN-einheitliches Haltestellenkataster.	Sommer 2015
Veranstaltung "Barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr"	Start des Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses	20.06.2016
Kategorisierung aller Haltestellen im Rhein-Neckar-Kreis anhand eines Kriterienkataloges	Alle Haltestellen wurden anhand der unten beschriebenen Kriterien kategorisiert hinsichtlich der Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus.	2016
Abstimmung der Kategorisierung mit allen 54 Kommunen des Rhein-Neckar-Kreises	Jeder Kommune wurde die Kategorisierung ihrer Haltestellen zur Verfügung gestellt, um selbst eine Einschätzung abzugeben.	Herbst/Winter 2016/17
Festlegung einer Priorisierung durch die Kommunen im Rhein-Neckar-Kreis	Zusätzlich zu den Kategorien wurden von den Gemeinden konkrete Priorität des Umbaus jeder Haltestelle und deren Bussteige erfragt.	Herbst/Winter 2016/17

Tabelle 6: Vorgehen zur Schaffung barrierefreier Haltestellen im Rhein-Neckar-Kreis

Die Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, zeigt Tabelle 6. Hiermit vollzieht der Rhein-Neckar-Kreis einen wichtigen Schritt in Richtung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV. Auch in Zukunft werden jedoch Bereiche innerhalb des Kreisgebietes verbleiben, in denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografisch / technischen (z.B. Haltestellen in eng bebauten Ortskernen) oder organisatorischen Gründen (z.B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist. Dennoch wird die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle je Ort(steil) angestrebt.

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. In die Kategorisierung fließen

die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis ein.

Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sind vier Kategorien:

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

Obwohl mit der Kategorisierung bereits eine zeitliche Abstufung impliziert ist, ist zusätzlich eine Priorisierung vorzunehmen. Diese wurde durch die Städte und Gemeinden vorgenommen. Sie beinhaltet den konkreten Umsetzungszeitraum sowie die aktuellen Entwicklungen vor Ort wie zum Beispiel geplante Straßenbaumaßnahmen, im Zuge derer ein barrierefreier Ausbau auch bei niedrigerer Kategorie zeitnah erfolgen kann. In Abbildung 47 sind die Prioritäten dargestellt. Das im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne aufgebaute Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und kann dadurch unter anderem auch als Kontrollinstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Rhein-Neckar-Kreis ist auch hier auf die Unterstützung durch die Gemeinden und eine zeitnahe Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.



Abbildung 47: Prioritäten des barrierefreien Halstellenausbaus im Rhein-Neckar-Kreis



Haltestellen haben in der Regel zwei Haltepositionen, im Einzelfall können es auch mehr sein, zum Beispiel an Busbahnhöfen. Für den Rhein-Neckar-Kreis ergibt sich nach Abstimmung mit den Städten und Gemeinden zusammenfassend folgendes Ergebnis hinsichtlich der Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen:

Kategorie	Priorität				
	IV kein Ausbau	III Ausbau auch über 2022 hinaus	II Ausbau bis 2022	I Ausbau bis 2019	0 bereits ausgebaut
A Ausbau zwingend erforderlich	26	43	88	129	98
B Ausbau notwendig	184	370	249	115	174
C Ausbau nachrangig	34	100	16	2	4
D kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP)	204	32	8	2	12

Tabelle 7: Kategorien und Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Rhein-Neckar-Kreis (Grundannahme: im Schnitt 2 Haltepositionen pro Haltestelle)

Erwartungsgemäß fallen die meisten Haltestellen in die Kategorien A und B bei denen ein Ausbau notwendig oder zwingend notwendig ist. In der Regel heißt dies für die Priorisierung auch, dass der Ausbau bis 2022 umgesetzt werden soll, oder zumindest in den Folgejahren realisiert wird.

Die Priorität „kein Ausbau“ für Haltestellen der Kategorie A oder B entsteht durch eine entsprechende Einschätzung der zuständigen Kommune, der auch praktische Gründe zu Grunde liegen können. Ebenso ist es möglich, dass Haltestellen, die entsprechend ihrer Kategorie nicht ausgebaut werden müssten, dennoch zeitnah ausgebaut werden, zum Beispiel, wenn dies im Zuge einer Straßenerneuerung einheitlich für alle Haltestellen der Straße geplant wird.

Eine ausführliche Ergebnisübersicht für alle Haltestellen im Rhein-Neckar-Kreis ist im Anhang Kapitel 7.8 enthalten.

5.4 Verknüpfungspunkte

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

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

Grundsätzliche Anforderungen an die Abstellanlagen sind in Abbildung 48 dargestellt.

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

Abbildung 48: Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen

5. Angebotskonzeption



P+R und B+R – Erhebung des Bestandes und Handlungsbedarf

Im Frühjahr 2016 wurden an den Schienenstrecken des Rhein-Neckar-Kreises die 78 Haltestellen auf vorhandene P+R- und B+R-Anlagen hin untersucht. Eine Übersicht findet sich im Anhang 7.4 / 7.5 in Tabelle 18 und Tabelle 19. 51 der Haltestellen weisen P+R-Anlagen und 64 B+R-Anlagen auf. Dabei wurde an allen Haltestellen erhoben:

- ▶ Lage der Haltestelle
- ▶ Vorhandensein von P+R und B+R-Anlagen (unabhängig davon, ob sie als solche klar gekennzeichnet sind oder nicht)
- ▶ Zuwegung zu den Plätzen
- ▶ Anzahl von wild abgestellten Fahrzeugen (Pkw oder Fahrrad)
- ▶ Zustand und Sauberkeit der Plätze
- ▶ Gesamteindruck
- ▶ P+R: Anzahl der Stellplätze / Behindertenstellplätze und Zustand des Platzes (Befestigung, Parkdeck, Kennzeichnung, Beschilderung, Beleuchtung, Bewirtschaftung)
- ▶ B+R: Anzahl der Stellplätze und Zustand des Platzes (Art der Unterbringung der Räder, Sicherungsmöglichkeiten, Witterungsschutz, Beschilderung, Beleuchtung, Bewirtschaftung)

P+R-Anlagentypen	Kriterium	Anzahl Anlagen
P1 P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	< 50 % Auslastung	12
P2 P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	90 – 100 % Auslastung	4
P3 P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	50 – 90 % Auslastung	35
P4 P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Keine Wildparker	22
P5 P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Wildparker vorhanden	5

B+R-Anlagentypen	Kriterium	Anzahl Anlagen
B1 B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	< 50 % Auslastung	43
B2 B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	100 % Auslastung	2
B3 B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	50 – 100 % Auslastung	19
B4 B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Keine Wildparker	12
B5 B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Wildparker vorhanden	2

Abbildung 49: Ergebnis der Erhebung der P+R- und B+R-Plätze im Rhein-Neckar-Kreis

Hinsichtlich der Auslastung und der „Wildparker“ wurden Kriterien festgelegt und der Handlungsbedarf festgestellt. Dies ist in Abbildung 49 dokumentiert.

Für die in die Gruppen P2/P5 und B2/B5 eingeteilten Plätze wurde Handlungsbedarf festgestellt, entweder wegen einer vollständigen (PKW) Auslastung bzw. einer Überfüllung (Fahrräder) oder wegen vorhandener „Wildparker“, wobei PKW und Fahrräder an nicht dafür vorgesehenen Orten abgestellt vorgefunden wurden.



Haltestelle	P+R vorhanden	Kategorie	Stellplätze			Wildparker
			gesamt	genutzt	Auslastung	
Großsachsen Bahnhof	ja	P2	8	8	100 %	1
Weinheim Bahnhof (Fläche 5)	ja	P2	25	25	100 %	4
Schwetzingen Bahnhof (West)	ja	P2	189	189	100 %	6
Oftersheim Bahnhof	ja	P2	25	25	100 %	0
Schriesheim Süd	nein	P5	6	5	83 %	5
Weinheim OEG-Bahnhof (Fläche 4)	nein	P5	-	-	-	5
Weinheim OEG-Bahnhof	nein	P5	-	-	-	5
Weinheim Stahlbad	nein	P5	-	-	-	2
Leimen Kurpfalz-Centrum	nein	P5	-	-	-	3

Tabelle 8: Ergebnis Handlungsbedarf für P+R

Haltestelle	B+R vorhanden	Kategorie	Stellplätze			Wildparker
			gesamt	genutzt	Auslastung	
Dossenheim Süd	nein	B5	-	-	-	22
Weinheim Bahnhof (Fläche 3)	nein	B5	-	-	-	15
Eppelheim Jakobsgasse	ja	B2	16	16	100 %	6
Eppelheim Kirchheimer Straße	ja	B2	36	37	103 %	6

Tabelle 9: Ergebnis Handlungsbedarf für B+R

P+R und B+R – Handlungsbedarf auf Basis bestehender Anlagen an Schienenstrecken

In den Tabellen 8 und 9 werden die Ergebnisse für die Haltestellen mit Handlungsbedarf zusammenfassend dargestellt. Ziel ist es, die Möglichkeiten der Einrichtung

weiterer Stellplätze oder alternativer Lösungen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden auszuloten. Darüber hinaus werden im Hinblick auf Schaffung und Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten alle Maßnahmen begrüßt, die die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten.

P+R und B+R – an den neu geplanten Haltepunkten der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar

Im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ist neben dem Ausbau der bestehenden Stationen der Neubau folgender Stationen vorgesehen:

- ▶ Schwetzingen-Hirschacker
- ▶ Schwetzingen-Nordstadt
- ▶ Weinheim-Sulzbach

Der Neubau der Stationen soll durch entsprechende P+R- und B+R-Anlagen sinnvoll ergänzt werden. Die beiden Städte Schwetzingen und Weinheim haben hierfür bereits entsprechende Planungen ausgearbeitet, die als parallel zur Stationsmaßnahme umzusetzende Umfeldmaßnahmen umzusetzen sind. Eine Förderung dieser Maßnahmen ist aus Landesmitteln möglich.

Station	P+R-Stellplätze	B+R-Stellplätze
Schwetzingen-Hirschacker	k.A.	k.A.
Schwetzingen-Nordstadt	k.A.	k.A.
Weinheim-Sulzbach	40	k.A.

Tabelle 10: P+R und B+R an den neue S-Bahn-Stationen

Weitere Standorte

Für B+R-Anlagen gilt generell, dass sie nicht nur an Schienenhaltepunkten vorhanden sein sollten. Zusätzlich soll geprüft werden, an welchen weiteren Verknüpfungshaltestellen zu Buslinien B+R-Anlagen sinnvoll eingerichtet werden

5. Angebotskonzeption

können. Auch die Anbindung von Wohngebieten an eine dicht getaktete Linie des Grundnetzes ist in den einzelnen Gemeinden zu prüfen.

Zusätzliche Ausstattung

Im Anhang ist die Kategorisierung der Haltestellen hinsichtlich der notwendigen Ausstattung (darunter auch P+R- und B+R-Anlagen) dargestellt.

Die Möglichkeiten zur Einrichtung folgender Ausstattungsmerkmale für die Anlagen soll geprüft werden.

B+R

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

Werden in Kommunen Fahrradvermietsysteme eingeführt, sollten diese an bestehende oder neu zu errichtende B+R-Anlagen gekoppelt werden.

P+R

Als zusätzlicher Service soll geprüft werden, für welche Plätze und in welchen Medien (zum Beispiel über eine App) Echtzeitinformationen zu P+R-Auslastung zur Verfügung gestellt werden können. Der VRN plant derzeit erste Erprobungen in Pilotanwendungen.

Zuwegung Fuß- und Radverkehr zu Haltestellen – generelle Anforderungen

Um die Erreichbarkeit von Haltestellen für Fußgänger und Radfahrer zu erleichtern, sind folgende Punkte zu beachten. Die sich hieraus ergebenden Handlungsfelder sollen in einem Zeitplan niedergelegt werden.

- ▶ Fußgänger und Radfahrer stellen vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung zu den Haltestellen.

- ▶ Im Nahbereich der B+R-Verknüpfungspunkte sollten Radfahrer möglichst aus verschiedenen Richtungen zusammengeführt werden und auf einem direkten Radweg zur B+R-Anlage geleitet werden.
- ▶ Innerhalb der Verknüpfungspunkte muss eine schnelle und sichere Orientierung und Wegeführung gewährleistet werden.

Hierfür ist folgender Zeitplan vorzusehen, um die Situation vor Ort zu erfassen, Konzepte zu entwickeln, abzustimmen und zu realisieren. Die Zuständigkeit liegt jedoch bei den Gemeinden:



Abbildung 50: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer



5.5 Mobilitätsmanagement

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

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

Das Mobilitätsmanagement teilt sich in zwei Handlungsfelder auf:

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur

gemeinschaftlichen Nutzung von PKW (CarSharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates CarSharing) und das örtliche Parkraummanagement in Betracht. Gleichsam ist die Fahrradvermietung auszuweiten.

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

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig. Der Rhein-Neckar-Kreis unterstützt den Verkehrsverbund bei der Beratung, Begleitung und Koordination der einzelnen Maßnahmen.

Mobilitätszentralen

Der Verkehrsverbund hat die Schaffung von sogenannten Mobilitätszentralen beschlossen. Diese werden als wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements angesehen, welche als Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dienen Mobilitätszentralen dem direkten Dialog.

Der VRN hat hierzu eine entsprechende Konzeption mit detaillierten Vorgaben zum Leistungsumfang, zur Schulung und zur Gestaltung der Mobilitätszentralen entwickelt.

Damit sollen Mobilitätszentralen als Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität dienen und einen Beitrag einer klima- und energiebewussten Kommune zur nachhaltigen Mobilität leisten.

Um umfassend Alternativen zur PKW-Nutzung aufzuzeigen, gehören neben dem ÖPNV-Angebot samt der Disposition flexibler Angebote wie dem Ruftaxi die Informationen sowie möglichst die Buchung und Vermittlung der multimodalen Angebote wie Fahrradvermietssysteme, CarSharing und Mitfahrzentralen zu den Aufgabenfeldern einer Mobilitätszentrale. Zu Sharing-Systemen siehe auch Kapitel 5.6.

Schulen

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

Senioren

Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln. Der VRN hält hier ebenso spezifische Angebote und Informationen für diese Altersklasse bereit, z.B. Automaten-schulungen und spezielle Informationsveranstaltungen für Senioren ab 70.



Neubürger

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

Betriebliches Mobilitätsmanagement:

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

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

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

Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz, die Einrichtung von Mitfahrerbörsen und die Kooperation mit Fahrradvermietsystemen bilden attraktive Lösungsansätze.

Folgende Schritte sind in der Regel beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchzuführen:

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

- ▶ ggf. Berechnung einer CO₂-Bilanz
- ▶ Maßnahmenkonzeption
- ▶ Entwicklung eines Umsetzungsplans

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

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

Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.



Beispiele für den Einsatz von Betrieblichem Mobilitätsmanagement im Rhein-Neckar-Kreis

Im Kreisgebiet existiert eine Reihe von größeren Unternehmen. Beispielhaft seien die folgenden genannt:

Unternehmen	Ort
▶ Dilo Machines GmbH	Eberbach
▶ Freudenberg SE	Weinheim
▶ GELITA AG	Eberbach
▶ Goldbeck Süd GmbH	Hirschberg
▶ Heidelberger Druckmaschinen AG	Wiesloch – Walldorf
▶ Interroll Automation GmbH	Sinsheim
▶ KMP HOLDING GMBH	Heddesheim
▶ MLP Finanzdienstleistungen AG	Wiesloch
▶ Mobilcenter Zawatzky GmbH	Meckesheim
▶ MULTITORCH GmbH	Zuzenhausen
▶ Naturin Viscofan GmbH	Weinheim
▶ REWE Markt GmbH	Wiesloch
▶ ADM WILD Europe GmbH & Co. KG	Eppelheim
▶ SAP SE	Walldorf
▶ Volksbank Kraichgau eG	Wiesloch
▶ Weldebräu GmbH & Co. KG	Plankstadt

Handlungsfelder und Maßnahmen für die Betriebe sind:

- ▶ **Fußverkehr**
 - ▶ attraktive Fußwege, Umwege vermeiden, Verbesserung der Sicherheit
 - ▶ Erhöhung der Wegekostenzuschüsse
- ▶ **Fahrradverkehr**
 - ▶ sichere, wettergeschützte Abstellanlagen
 - ▶ Umkleiden, Duschen und Spinde / Fächer für Fahrradbekleidung
 - ▶ Fahrradabbindung verbessern (zusammen mit den Kommunen)
 - ▶ Sicherheitscheck für Fahrräder, Beratung zu Routen und Fahrradkauf
 - ▶ Kaufzuschuss bei PKW-Stellplatzverzicht, Anschaffung Dienst-Räder/-Pedelects
 - ▶ Förderung Fahrradvermietsysteme durch Finanzierung einer firmennahen Station
- ▶ **Motorisierter Individualverkehr**
 - ▶ Einführung Parkraumbewirtschaftung und Zweckbindung der Parkeinnahmen
 - ▶ Belohnung für Stellplatzverzicht und Förderung von Fahrgemeinschaften
- ▶ **Öffentlicher Verkehr**
 - ▶ Angebot Job-Ticket
 - ▶ Verbesserung der Anbindung (zusammen mit dem Verkehrsunternehmen)

- ▶ Unterstützung von B+R (zum Beispiel Finanzierung der Abstellanlagen bei den Verknüpfungspunkten)
- ▶ Beratung zu persönlichen Fahrpläne
- ▶ Aktuelle Fahrplaninformationen
- ▶ Schnupperphasen für Umsteiger
- ▶ **Arbeits-/Betriebsorganisation**
 - ▶ Alternierende Heim- und Telearbeit, flexible Arbeitszeiten, Videokonferenzen
 - ▶ Standortnahe Wohnraumvermittlung, Informations- und Beratungsangebote
 - ▶ Erstellung von Kostenkalkulationen und Ökobilanzen
 - ▶ Einbindung in das Vorschlagswesen
- ▶ **Information & Kommunikation**
 - ▶ Einsatz vielfältiger Medien und Kommunikationswege (zum Beispiel auch Wettbewerbe/Gewinnspiel)
 - ▶ Betriebsausflüge mit Rädern
 - ▶ Organisation von Mobilitätstagen und Aktionswochen
 - ▶ Mitarbeiterbefragungen
- ▶ **Dienstreisen & Fuhrpark**
 - ▶ Anpassung der Reise- und Fahrtkostenerstattung
 - ▶ Reduzierung des firmeneigenen Wagenparks
 - ▶ Nutzung von Car-Sharing
 - ▶ Beschaffung verbrauchsarmer Fahrzeuge

5. Angebotskonzeption

5.6 Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich dahingehend, dass Wege häufiger mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt werden. Insbesondere junge Erwachsene in Ballungsräumen, in denen der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, nutzen je nach Situation ein anderes öffentlich zugängliches Verkehrsmittel (multimodal). Hierdurch nimmt auch die emotionale Bindung an den eigenen PKW ab.

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

Teil der im Rahmen des Nahverkehrsplans betrachteten „Ergänzenden Mobilität“ ist auch der Radverkehr. Im Bereich der Infrastruktur hat der Rhein-Neckar-Kreis im November 2015 das „Mobilitätskonzept Radverkehr“ verabschiedet. Der Rhein-Neckar-Kreis beschäftigt sich daneben mit der Nutzung des Fahrrads im Alltag sowie im Bereich Tourismus. Daneben beobachtet der Rhein-Neckar-Kreis sehr interessiert die vom Land Baden-Württemberg initiierten Projekte RadSTRATEGIE sowie RadNETZ und darüber hinaus die Bestrebungen zur Herstellung von Radschnellwegen auf den Relationen (Schifferstadt) – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg sowie Heidelberg – Darmstadt.

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

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-

Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Sie sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes dem Kunden als Service anzubieten.

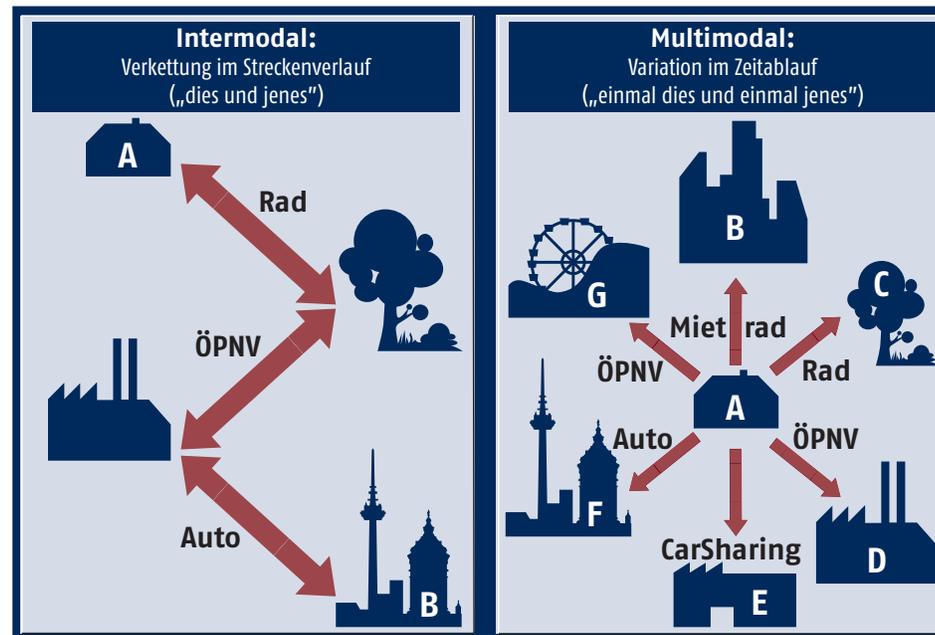


Abbildung 51: Intermodal / Multimodal



Sharing-Angebote

Der Rhein-Neckar-Kreis hat für sein Kreisgebiet eine Kurzwertung erstellen lassen. Ziel war es, auf Grundlage der Untersuchungen zur Raumstruktur und Angebotsmöglichkeiten geeignete Räume und Formen für den Einsatz von Sharing-Systemen (Fahrrad oder PKW) zu definieren².

Als Ergebnis können folgende Punkte festgehalten werden: Aus den Parametern Einwohnerzahl, Siedlungsdichte, PKW-Dichte, SPNV-Erschließung, Alltagsziele, Freizeitziele und

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wurden für die einzelnen Gemeindegebiete Potenziale für Car-Sharing und Bike-Sharing abgeleitet.

Eine Übersicht der Ergebnisse ist in den Abbildungen 52 und 53 enthalten. Grundsätzlich zeigt sich, dass in den dichter besiedelten Planungsräumen Nordwest und Südwest – und dort in den größeren Gemeinden – sowie in den verdichteten Gebieten im Ostraum (wie Eberbach, Sinsheim, Neckargemünd) die Potenziale am höchsten sind. Dies gilt gleichermaßen für Fahrrad- und PKW-basierte Sharing-Angebote.

Car-Sharing-Systeme bestehen bereits in einigen Kommunen mit hohem Potenzial, andere haben noch keine entsprechenden Angebote. Fahrradverleihsysteme im eigentlichen Sinn mit flexiblen Stationen gibt es im Rhein-Neckar-Kreis noch nicht.

Die Einführung solcher Systeme kann unter anderem durch eine Kooperation mit Einrichtungen der kommunalen Verwaltung oder mit Unternehmen beispielsweise als „Ankerkunde“ unterstützt werden.

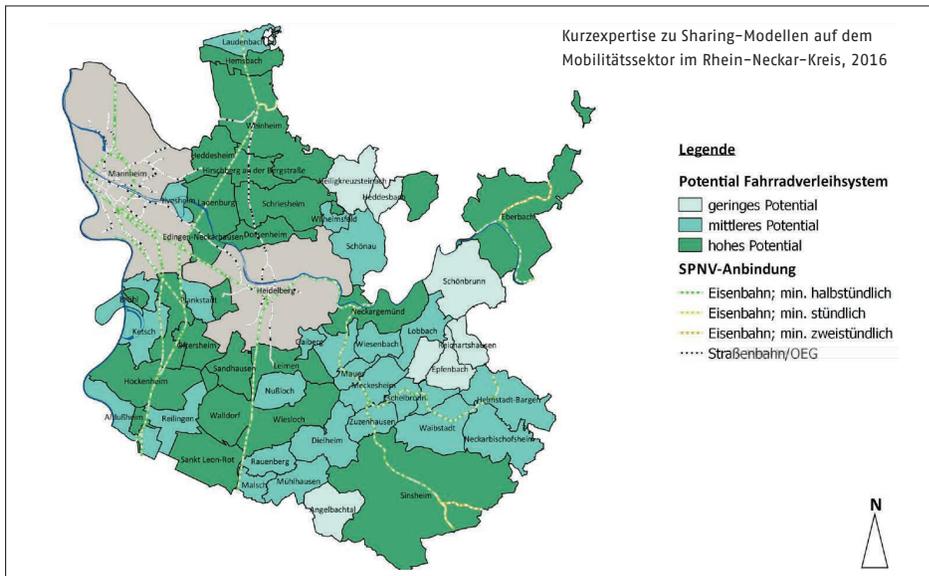


Abbildung 52: Potenzial für Fahrradverleihsysteme (aus Kurzexpertise)

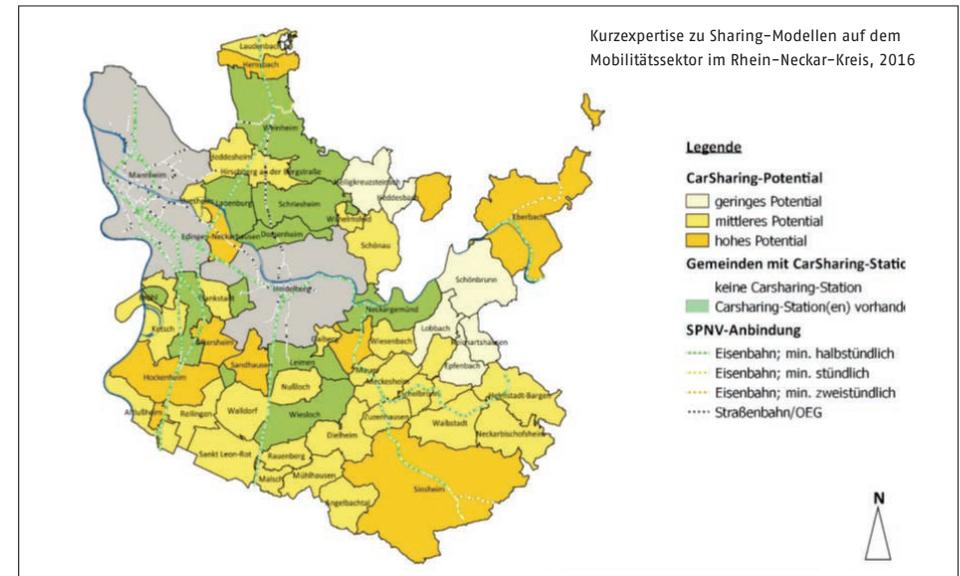


Abbildung 53: Potenzial für Carsharing (aus Kurzexpertise)

² Verkehrslösungen: Kurzexpertise zu Sharing-Modellen auf dem Mobilitätssektor im Rhein-Neckar-Kreis, 2016

5. Angebotskonzeption

VRNnextbike

Seit 2015 wird in einigen Regionen des VRN das Fahrradvermietsystem VRNnextbike betrieben. Inzwischen bestehen fast 100 Standorte in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Speyer und Bensheim. In 2017 kommen die Kommunen Bürstadt, Kaiserslautern und Worms dazu. Ein weiterer Systemausbau ist vorgesehen.

Entwicklungspotenziale werden durch den VRN in folgenden Regionen in und um den Rhein-Neckar-Kreis gesehen:

Entwicklungspotenzial „Nördlich des Neckartals“

- ▶ Verdichtung in der Region
- ▶ Systemanbindung an die Oberzentren Mannheim und Heidelberg
- ▶ Ausbau zu einem Dreieck Mannheim-Heidelberg - Weinheim

Entwicklungspotenzial „Kurpfalz“

- ▶ Verdichtung in der Region
- ▶ Systemanbindung an die Oberzentren Mannheim und Heidelberg
- ▶ Ausbau der Verbindung Speyer - Heidelberg

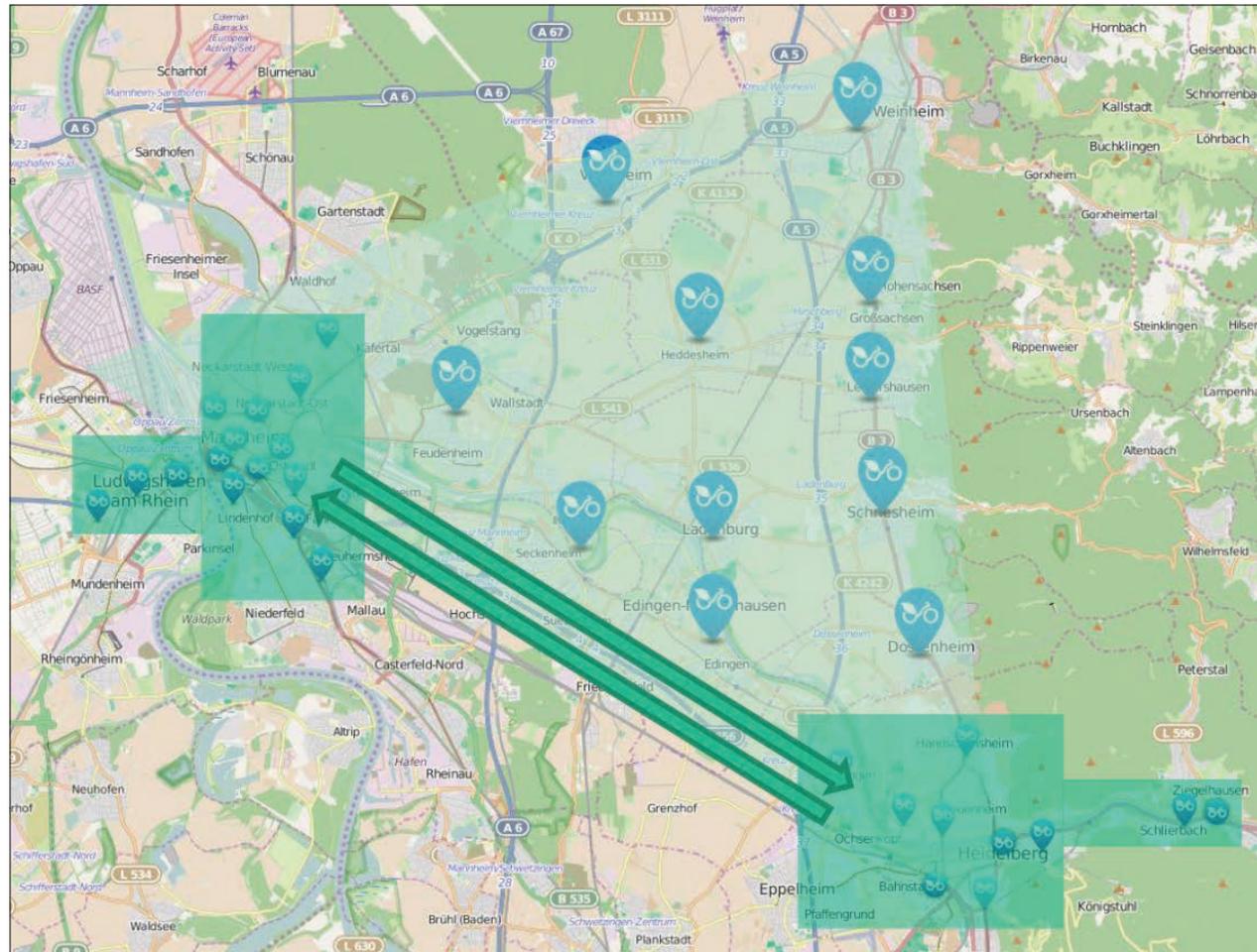


Abbildung 54: Entwicklungspotenzial „Nördlich des Neckartals“

Quelle: VRN

Entwicklungspotenzial „Neckartal“ und „Region südlich Heidelberg“

- ▶ Verdichtung in der Region
- ▶ Systemanbindung an den Standort Heidelberg
 - ▶ Neckartal (Neckargemünd, Neckarsteinach, Hirschhorn, Eberbach)
 - ▶ Region Südlich von HD (Sandhausen, Leimen, St. Illgen, Nußloch, Walldorf, Wiesloch)

Mitfahrangebote/Car-Pooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge. Menschen, die ohne diese Angebote einen PKW zur Befriedigung ihrer Mobilitätswünsche benötigen würden, können so auf die Anschaffung eines eigenen PKW ggf. verzichten. Entsprechende Angebote (z. B. flinc, HUSCH-App) sind daher in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren. Gleichzeitig müssen bei den einzugehenden Kooperationen auch die Angebote des ÖPNV als Fahrtalternative in die Mitfahrssysteme einbezogen werden.

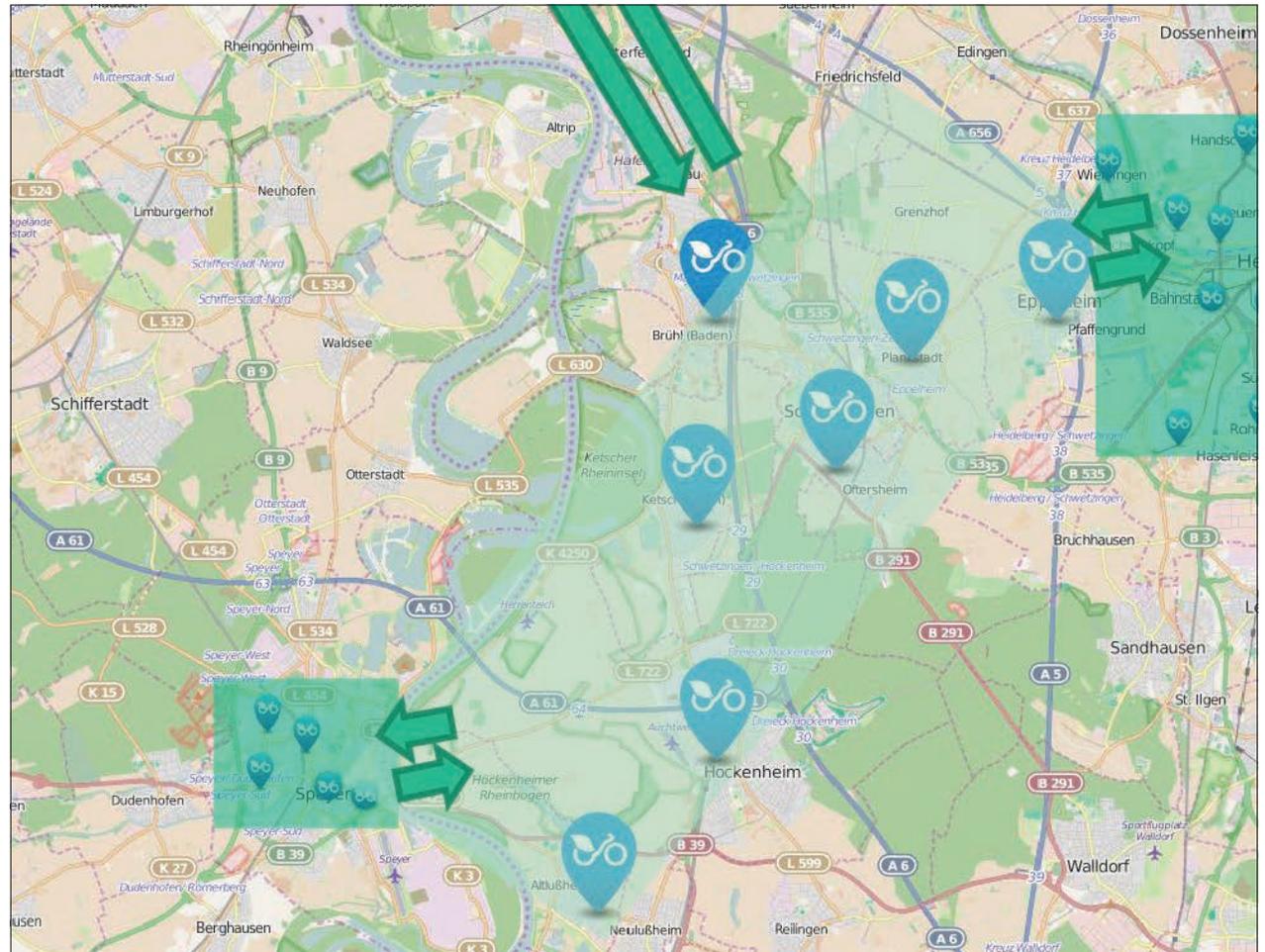


Abbildung 55: Entwicklungspotenzial für VRNnextbike in der Kurpfalz

Quelle: VRN

5. Angebotskonzeption

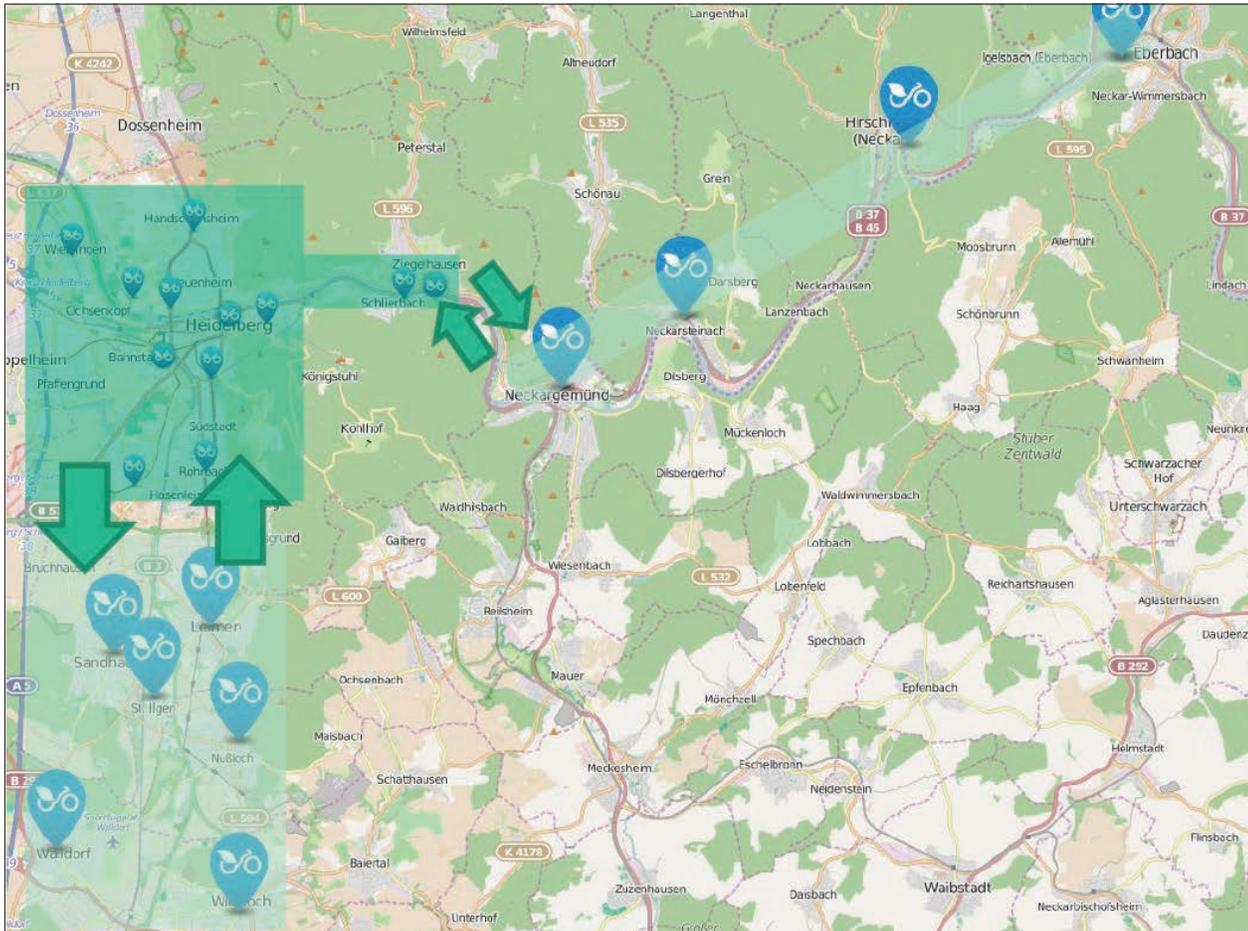


Abbildung 56: Entwicklungspotenzial für VRNnextbike im „Neckartal“ und in der „Region südlich Heidelberg“

Quelle: VRN

Bürgerbus

Der Begriff „Bürgerbus“ ist nirgendwo klar definiert. Dahinter verbergen sich die vielfältigsten Angebote. Grundsätzlich gilt: Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Hierzu gehört auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards. Ehrenamtlich betriebene Fahrdienste können daher nur eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen.

Bürgerbusse lassen sich in der Regel durch folgende drei Kriterien definieren:

- ▶ Der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich – und damit auch freiwillig – durchgeführt.
- ▶ Der Betrieb findet regelmäßig statt
- ▶ Das Angebot kann von allen Personengruppen genutzt werden.

Der „typische Bürgerbusfahrgast“ ist älter, weiblich, in der Mobilität eingeschränkt und verfügt über kein Auto. Die Fahrtzwecke sind Einkaufen, Arztbesuch oder der Gang zum Friedhof. Entsprechend besteht der größte Bedarf von Montag bis Freitag und auch dies nur tagsüber.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Die Initiative geht zumeist von Bürgern aus, die ein fehlendes oder unattraktives ÖPNV-Angebot wahrnehmen. Die Akzeptanz und Identifikation ist zumeist sehr hoch, sofern das Engagement aus der Bevölkerung kommt. Versuche der



Kommunen, die Bürger aufzufordern, in dieser Hinsicht aktiv zu werden, sind daher wenig Erfolg versprechend.

Die Ausführungsformen, in denen Bürgerbussen angeboten werden können, sind sehr vielfältig. Zumeist sind sie stark von innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen geprägt. Die Verknüpfungen zu überörtlichen Verkehren sind zumeist gering. Neben der tageszeitlichen Beschränkung findet die Bedienung oftmals nur an bestimmten Wochentagen statt. Die Bedienung kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und Haustürbedienung erfolgen. Weitere örtliche Rahmenbedingung ist neben der Nachfrage die Zahl der rekrutierbaren Fahrer. Als Fahrzeuge werden Kleinbusse bis maximal 9 Personen (inkl. Fahrer) oder Großraum-PKWs eingesetzt. So kann prinzipiell jeder, der über einen gültigen Führerschein der Klasse B verfügt, als Fahrer tätig werden. Hinsichtlich der Finanzierung der eingesetzten Fahrzeuge besteht ggfs. die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg.

Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse als nach dem PBefG genehmigter Verkehr betreiben. In dieser Hinsicht ist zudem zu unterscheiden, ob ein Bürgerbus als Linienverkehr nach § 42 PBefG oder in einer anderen Verkehrsform durchgeführt wird. Das PBefG beinhaltet daneben Regelungen, nach denen unter bestimmten Voraussetzungen Bürgerbusse als genehmigungsfreier Verkehr betreiben werden können. In diesem Falle gelten die Regelungen des PBefG nicht.

Ein nach PBefG genehmigter Verkehr stellt hohe Anforderungen an den Betreiber. Es herrscht eine für den Genehmigungszeitraum geltende Betriebs- und Tarifpflicht. Für den Fahrgast, die Kommune und den Aufgabenträger ist damit jedoch eine hohe Verlässlichkeit sichergestellt. Außerdem muss der VRN-Tarif zwingend angewendet werden. Dies ist in der „Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ festgelegt. Darüber hinaus ist bei einem genehmigungspflichtigen Bürgerbus notwendig, dass das Fahrpersonal über einen Personenbeförderungsschein verfügt. Hinsichtlich der Ausstellung von Personenbeförderungsscheinen für das Fahrpersonal von Bürgerbussen besteht aktuell die Möglichkeit einer finanziellen Förderung durch das Land Baden-Württemberg. Auch für genehmigungsfreie Verkehre wird ein solcher Beförderungsschein empfohlen.

Der VRN begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Sie können insbesondere in ländlichen Räumen den ÖPNV vor Ort sinnvoll ergänzen. Je eher ein Bürgerbus den regulären ÖPNV ersetzt und je mehr ein solcher Verkehr überörtlichen Charakter aufweist, desto eher wird auch bei genehmigungsfreien Verkehren die Durchführung eines Beteiligungs- bzw. Abstimmungsverfahrens mit dem Kreis, den betroffenen Verkehrsunternehmen und der VRN GmbH empfohlen.

Das Land Baden-Württemberg engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (<http://www.buergerbus-bw.de>), zum einen durch entsprechende Beratungsangebote und zum anderen durch die erwähnten Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung. Hierzu liegen auch Informationen im Grundlagenpapier der NVBW³ vor. Insgesamt gibt es in Baden-Württemberg aktuell ca. 40 Bürgerbusse. Sobald sich Ideen für einen Bürgerbus verfestigen, empfehlen wir die Kontaktaufnahme mit dem Rhein-Neckar-Kreis und der VRN GmbH bzw. mit dem Land.

³ NVBW: Bürgerbusse in Fahrt bringen – Stationen auf dem Weg zum Bürgerbus, Mai 2015



6. Umsetzung

6.1 Prüfaufträge für angebotsseitige Maßnahmen

Die folgende Tabelle 11 enthält die im Rahmen von Prüfaufträgen vorgesehenen angebotsseitigen Maßnahmen. Hierbei wird im Busverkehr vor allem das Ziel verfolgt, eine möglichst hohe Ausschöpfung zusätzlicher Potenziale im Grundnetz zu erreichen. Die Maßnahmen werden im Kapitel 5.2 beschrieben. Die Umsetzungszeiträume sowie die Übernahme in den Nahverkehrsentwicklungsplan sind dort beschrieben. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Hierbei ist auch eine Optimierung der Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und Busverkehr sowie konzeptionelle Anpassungen auf Grund veränderter Rahmenbedingungen (z.B. neue SPNV-Konzepte, veränderte Schulanfangs- und -endzeiten) sicherzustellen.

Bei den in Tabelle 10 dargestellten Kosten handelt es sich um eine Grobabschätzung der VRN GmbH, Stand Februar 2017 mit einem Kostensatz von 2,50 €/km.

6.2 Investive Maßnahmen

Die Herstellung der barrierefreien Bushaltestellen wird im Kapitel 5.3 ausführlich behandelt.

Weitere Investitionen werden bei der Verbesserung der Verknüpfungsanlagen P+R/B+R sowie im Bereich der Zuwegung zu diesen Anlagen erforderlich. Hier können jedoch noch keine detaillierten Kosten genannt werden, da zunächst ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für jeden Standort zu erstellen ist (Tabelle 12).

Strecke	Linie	Betriebsleistung			Kosten (Grobabschätzung)
		Montag – Freitag	Samstag	Sonntag	1.000 €/Jahr
		km/Tag	km/Tag	km/Tag	
Sinsheim – Walldorf	neu [1]	670-740	370-710	300-670	513-792 [2]
Sinsheim – Mosbach	neu [1]	1.030 (RNK: 505)	570-798 (RNK:280-400)	460-570 (RNK:225-280)	788-1.003 (RNK: 388-493) [2]
Schwetzingen – Walldorf	712	310	280	–	230
Speyer – Hockenheim – Walldorf Variante 1	718	110	–	–	53 (RNK: 35)
Speyer – Hockenheim – Walldorf Variante 2	neu	790	440	352	608 (RNK: 525)
Bammental – Leimen	neu	250	140	110	333
Ladenburg – Heddesheim – Großsachsen	627, 629, 630				26,8

[1] Variante 1 „Schnellbus“ – Variante 2 „Regiobus“
 [2] Ohne Berücksichtigung einer möglichen Förderung durch das Land Baden-Württemberg. Das Land erstattet in der Regel die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung.

Tabelle 11: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen

Maßnahmen	Kosten [Mio. Euro] Grobabschätzung
P+R-Konzepte	k.A.
B+R-Konzepte	k.A.
Zuwegung Radverkehr	k.A.
Zuwegung Fußverkehr	k.A.

Tabelle 12: Investive Maßnahmen für die Verknüpfungsfunktion



Maßnahmen	Kommunaler Eigenanteil an den Gesamtkosten*
2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar Strecke Mannheim - Darmstadt	12,506 Mio. €
2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar Ausbau Strecke Mannheim - Karlsruhe	10,325 Mio. €
2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar Bahnsteigverlängerungen Strecke Heidelberg - Bruchsal	1,326 Mio. €
Ausbau OEG Weinheim-Luisenstraße	0,816 Mio. €
Ausbau RNV Leimen Straßenbahn-Haltestellen Kurpfalz-Centrum bis Friedhof	k.A.
Ausbau RNV Eppelheim Autobahnbrücke und Straßenbahnhaltestelle Kirchheimer Straße	k.A.
* Beschlusslage der kommunalen Gremien Stand 12.04.2017	

Tabelle 13: Investive Maßnahmen für die SPNV-Infrastruktur

Soweit eine Förderung der oben genannten Maßnahmen aus Landesmitteln nach dem Landes-GVFG oder anderen Förderprogrammen möglich ist, sind die Kosten nur anteilig von den zuständigen Kommunen zu finanzieren.

In Tabelle 13 sind nachrichtlich die geplanten Investitionen in die SPNV-Infrastruktur beispielsweise im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar aufgeführt. Die 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ist das derzeit wichtigste Infrastrukturprojekt im Schienenverkehr für die Region. Hier ist neben einer Förderung aus Bundes- und Landesmitteln eine Komplementärfinanzierung durch die kommunale Seite erforderlich. Bei den förderfähigen Baukosten verbleibt ein Eigenanteil in Höhe von 20 %. Des Weiteren müssen von kommunaler Seite Planungs- und Verwaltungskosten, ein Selbstbehalt je Strecke und nicht förderfähige, sonstige (Bau-)Kosten vollständig übernommen werden. Entsprechend dem Grundsatzbeschluss des Kreistags wurde das Projekt mit einem Zuschuss von 50 % zu den nicht durch Bund und Land geförderten Kosten in die Investitionsförderung des Kreises aufgenommen. Den verbleibenden Kommunalanteil von 50 % tragen die Kommunen, auf deren Gemarkung die Haltepunkte liegen.

6.3 Vergabe/Linienbündelung

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

Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept (siehe Kapitel 4.1) bildet die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

6.4 Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb

neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- ▶ Fahrzeugqualität
- ▶ Vertrieb
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Betriebsqualität
- ▶ Haltestellenausstattung

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

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.



6.5 Bürgerbeteiligung

Als Möglichkeit für die Kreiseinwohnerinnen und Kreiseinwohner sich am Verfahren der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu beteiligen, wurde die internetbasierte Beteiligungsplattform „Mobilität im Kreis“ entwickelt. Unter der Internetadresse <http://www.mobilitaet-im-kreis.de> konnten sich alle Interessierten in den Entwicklungsprozess einbringen.

Dort konnten alle Interessierten aus erster Hand unkompliziert Informationen zum Nahverkehrsplan und dem Aufstellungsverfahren abrufen. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, Anregungen und Vorschläge direkt und unkompliziert an den Rhein-Neckar-Kreis zu übermitteln. Wer keine Möglichkeit hatte sich online zu beteiligen, konnte seine Anregungen selbstverständlich auch schriftlich übersenden.

Bereits zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erhielten damit die nach den gesetzlichen Regelungen zu beteiligenden Stellen, die Städte und Gemeinden, die Vertreter von Verbänden und Organisationen und darüber hinaus die Kreiseinwohnerinnen und Kreiseinwohner sowie die Unternehmen und Betriebe frühzeitig die Möglichkeit, sich aktiv in den Prozess der Fortschreibung einzubringen. Daneben war es möglich, die ersten beiden Generationen der Nahverkehrspläne im Rhein-Neckar-Kreis einzusehen.

Der Projektablauf kann durch Interessierte laufend verfolgt werden. Dazu wurden folgende Phasen ausgewiesen:

- ▶ Beteiligung (interaktive Eingabemöglichkeit)
- ▶ Auswertung der Eingaben
- ▶ Erstellung des Entwurfs
- ▶ Stellungnahme zum Entwurf (erneute Möglichkeit, Stellung zu beziehen)
- ▶ Beschlussfassung (Information zur Beschlussvorlage)

Ergebnisse der Beteiligung

Folgende von den Beteiligten genannten Punkte sind besonders hervorzuheben, da sie u.a. mehrfach genannt wurden. Sie greifen spezielle Punkte auf, die auch im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans besondere Beachtung fanden, teilweise in Maßnahmenprüfungen eingingen oder wichtige Hinweise zur Verbesserung der Qualität der Mobilität lieferten.

Anregungen, die andere zuständige Aufgabenträger betreffen (z.B. für den Betrieb des schienengebundenen ÖPNV das Land Baden-Württemberg), wurden an die entsprechend zuständigen Stellen weitergeleitet.

Themenbereich	Anregung
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	Fahrzeugseitig / Haltestellenseitig
Echtzeitanzeigen	Bessere und schnellere Information über Verspätungen (auch bei Bussen)
Fahrradverkehr / Sharing	Ausweitung der Fahrradverleihsysteme, Fahrradmitnahmemöglichkeit im Bus/ gesamter ÖPNV
Verbindung Wiesloch – Sinsheim	Verbesserung
Anbindung Altlußheim	Verbindung nach Heidelberg, St. Leon Rot, Hockenheim
Verdichtung Anbindung Gauangelloch	Anbindung Gauangelloch – Heidelberg – Schatthausen
Fehlende Anbindung Gemeinde Edingen-Neckarhausen im Busverkehr nach Heidelberg	Einrichtung einer neuen Anbindung
Straßenbahnlinien	Behandlung des betrieblichen Aspekts der Linien 22 und 23 sowie 5 und 5a
Nachtverkehr	Anbindung/Verknüpfung mit Nachtverkehren in Mannheim und Heidelberg
Ruftaxi Neckargemünd	Einrichtung einer Ruftaxianbindung
Ergänzende Mobilität	Stärkere Berücksichtigung Fahrradverkehr

Tabelle 14: Auswahl an Anliegen der Bürger, die in den NVP aufgenommen wurden



7. Anhang

- 7.1 Anforderungsprofil
- 7.2 Dialog und Beteiligungsprozess
- 7.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN
- 7.4 Übersicht P+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)
- 7.5 Übersicht B+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)
- 7.6 Liniensteckbriefe Ist (Stand 2017)
- 7.7 Liniensteckbriefe Ziel-Zustand
- 7.8 Ergebnisse der Kategorisierung und Priorisierung der Bushaltestellen



7.1 Anforderungsprofil

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

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Rhein-Neckar-Kreis 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 im ländlich geprägten Raum angepasst.

Erschließungsstandards / Bedienungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile einzuhalten. Die Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung) sind in Tabelle 14 dargestellt.

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

	Fußläufiger Einzugsbereich in [m]			
	SPNV, S-Bahn	Stadtbahn, Überlandstraßenbahn	Regionalbus	Stadtbus
Mittelzentrum				
- Kerngebiet	800 (3.000*)	400	600	300
- Übrige Gebiete	1.000 (3.000*)	600	600	400
Untierzentrum				
- Kerngebiet	1.000 (3.000*)	400	600	(400)
- Übrige Gebiete	1.000 (3.000*)	600	600	(400)
Gemeinden im ländlichen Raum	1.000 (3.000*)	600	600	-
* Fahrrad				

Tabelle 15: Einzugsbereiche für ausgesuchte Gebietstypen und Verkehrsmittel

eine attraktive Zuwegung erforderlich. Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300–400 m als akzeptabel. Bei den Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z. B. Supermärkten oder Ärztehäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier wäre in Einzelfällen eine Reduzierung auf eine maximale Entfernung von 200 m anzustreben. Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bilden. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle 15 dargestellt.

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



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

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

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die Mindestbedienstungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anhang 7.6) legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

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

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahr-

	Mo – Fr Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge HVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Sa Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	So/Fe Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
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	Mindestens 3 Fahrtenpaare pro Tag bedarfsorientiert			06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	Mind. 3 Fahrtenpaare	08:00 – 14:00		
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahrtenpaare/Woche	-	-	08:00 – 20:00	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 – 20:00	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Schülerverkehr	bedarfsorientiert	-	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	-	-	-	-
<small>* auch in der Nacht von Fr auf Sa HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo – Fr) NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo – Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten) SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)</small>									

Tabelle 16: Bedienungsstandards

Einwohnerzahl der Gemeinde bzw. Siedlungsteilfläche	Fahrtenpaare
ab 300 Einwohner	3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle 17: Mindestzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl

gastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle 18.



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

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

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

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

- ▶ Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- ▶ Haltestellenbezeichnung
- ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- ▶ aktuelles VRN-Logo

- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan an relevanten Umsteigestationen mindestens in DIN A4
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch
- ▶ Nach Möglichkeit ist ein Wechselsystem mit Einzelelementen sowie einer Bodenmontage mit Bodenhülse zu verwenden.

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen samt einem Fahnen-Muster finden sich unter 7.3.

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

Die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen wird unabhängig davon in Kapitel 5.3 behandelt.

Fahrzeugstandards

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

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

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

Weitere Anforderungen

ÖPNV-relevantes Straßennetz

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

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus			ohne Verknüpfung	flexible Bedienungsformen
	Regional-Expres	Regional-/S-Bahn / Stadtbahn *	In der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung				
Bus/SPNV	BusBus (hohe Umsteigerwerte)	BusBus (niedrige Umsteigerwerte)								
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 (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			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)	
Linienetz	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 (barrierefrei)	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)				
Fahrradvermietensystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

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

Tabella 18: Standards Haltestellenausstattung

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

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

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

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

ÖPNV-Bevorrechtigung

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



7.2 Dialog und Beteiligungsprozess

Insbesondere die Kommunen wurden in vielfältiger Weise an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligt:

- ▶ Zur Ermittlung der Datengrundlagen wurden die Gemeinden zu den spezifischen Daten ihres Gemeindegebietes schriftlich befragt.
- ▶ Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans fanden zwei wichtige Veranstaltungen statt, die der Information durch Fachleute aber auch zum Austausch dienten:
- ▶ Veranstaltung „Vom Nahverkehrsplan zum neuen Mobilitätsplan – Barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr“ am 20. Juni 2016 im Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg. Start des umfassenden Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses zum Themenfeld Barrierefreiheit
- ▶ „Innovationstag“ am 20. Juli 2016 in der Manfred-Sauer-Stiftung in Lobbach. Ziel der eintägigen Veranstaltung war es, die unterschiedlichen Facetten und Zukunftsthemen der Mobilität möglichst umfassend aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten und mit beteiligten Akteuren zu diskutieren. Als Teilnehmer waren Vertreter der Städte und Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises, angrenzender Kommunen und Landkreise sowie Verbände und Verkehrsunternehmen eingeladen.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen Impulsvorträge und Workshop-Angebote zu vier Zukunftsthemen, die die Mobilität langfristig prägen werden:

- ▶ Die Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum
- ▶ Smart Mobility – Smart County. Mobilität und Digitalisierung
- ▶ Antriebstechnologien für eine umweltfreundliche Mobilität
- ▶ Verknüpfung der Verkehrsträger – Multimodale Mobilität
- ▶ Zum Thema Barrierefreiheit der Haltestellen wurden die Gemeinden gebeten, ihre Einschätzung und Ihre Vor-Ort-Expertise bei der Einstufung der Haltestellen in Kategorisierung, Priorisierung und Festlegung von Ausnahmen für den barrierefreien Ausbau einzubringen.
- ▶ Außerdem hatten die Städte und Gemeinden die Möglichkeit, sich bereits bei Start des Verfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf der Online-Beteiligungsplattform einzubringen.



7.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN

7.3.1 Ziele

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

7.3.2 Verpflichtende Elemente

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

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

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



1.1 Wechselschildsystem (Standard)



FARBANGABEN

Rahmenkonstruktion/Mast
RAL 5013 Kobaltblau

Schildereinheiten

RAL 5013 Kobaltblau
RAL 9006 Verkehrsweiß

H-Zeichen

Folienaufkleber refl. Typ RA1/C

Blinkaufforderung

Folienaufkleber refl.
Oralite 5600E-035 Orange

Schriftfarbe

RAL 9005 Tiefschwarz

Logo VRN

RAL 5013 Kobaltblau
RAL 5012 Lichtblau

SCHRIFTART

Frutiger 57 Condensed

Frutiger 67 Bold Condensed

BESCHRIFTUNG

Siebdruck

MASSSTAB

1:10 in DIN A4

DATUM

19.05.2017

Die auf der Zeichnung dargestellten Farbtöne können je nach Druckmaterial leicht abweichen.

Maßgeben sind die in der Farbabgabe definierten Druckfarben bzw. Folien.

Diese Zeichnungen sind keine technische Zeichnungen und daher unbedingt vor der Fertigung zu prüfen.

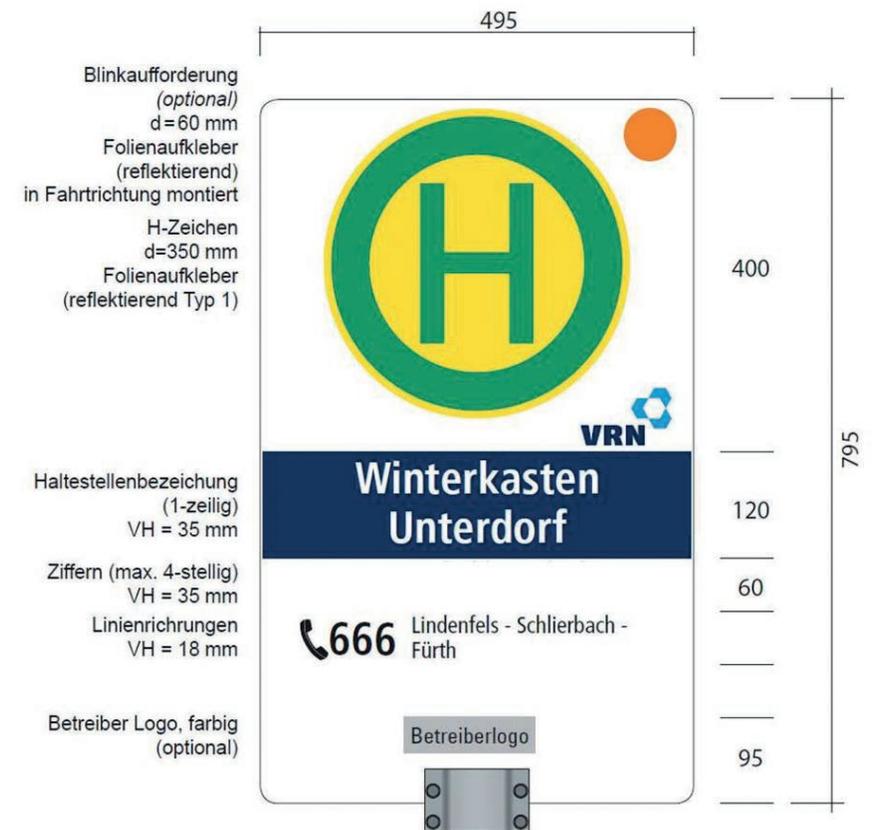
Alle Maße in mm. Darstellungen ohne Gewähr.



1.2 Wechselschildsystem (Standard)



2.1 Kompaktschild (Ausnahme)

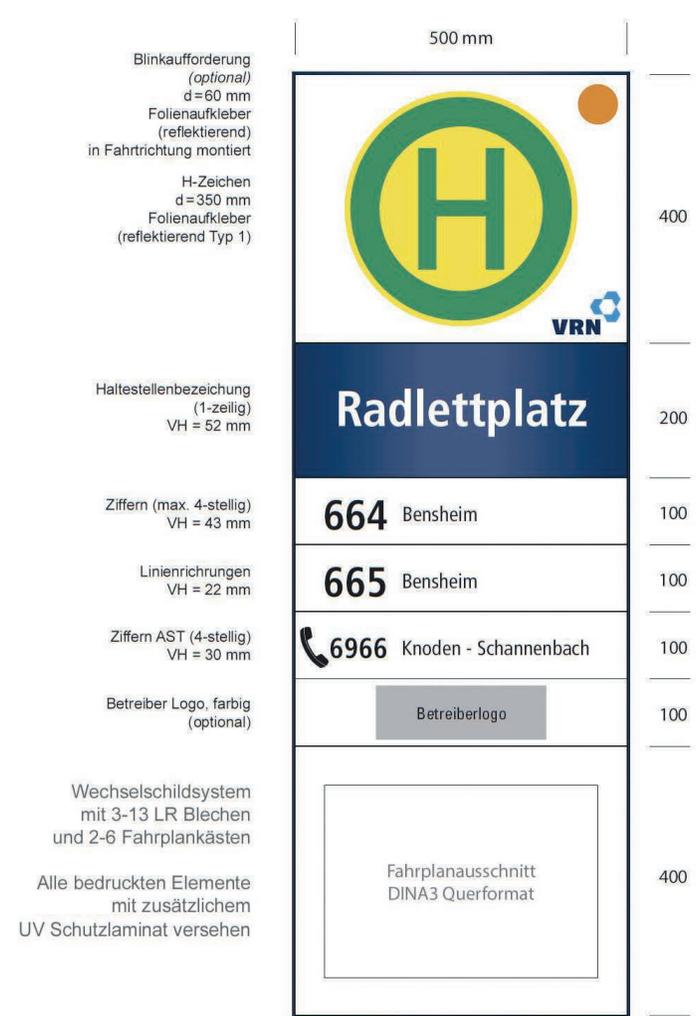




3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)





7.3.3 Optionale Elemente

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

1. Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben.
Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
2. Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
3. Wabennummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.
4. Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um der Verblässen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
5. Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
6. Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
7. Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.





7.4 Übersicht P+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)

Haltestelle	P+R vorhanden	Kategorie	Auslastung
Bammental Bahnhof	Ja	P3	83%
Dossenheim Bahnhof	Ja	P3	80%
Dossenheim Nord	Nein	P4	
Dossenheim Süd	Nein	P4	
Eberbach Bahnhof (Nord)	Ja	P1	39%
Eberbach Bahnhof (Süd)	Ja	P3	91%
Edingen Bahnhof	Ja	P3	
Edingen West	Nein	P4	
Eppelheim Jakobsgasse	Nein	P4	
Eppelheim Kirchheimer Straße	Nein	P4	
Eppelheim Rathaus	Ja	P3	54%
Eschelbronn Bahnhof	Ja	P3	92%
Großsachsen Bahnhof	Ja	P2	100%
Großsachsen Süd	Nein	P4	
Heddesheim RNW-Bahnhof	Ja	P3	
Heddesheim-Hirschberg	Ja	P3	67%
Helmstadt Bahnhof	Ja	P3	87%
Hemsbach Bahnhof	Ja	P3	80%
Hockenheim Bahnhof	Ja	P3	84%
Hoffenheim Bahnhof	Ja	P1	38%
Hohensachsen	Nein	P4	
Ladenburg Bahnhof	Ja	P3	82%
Laudenbach Bahnhof	Ja	P1	25%
Leimen Friedhof	Nein	P4	
Leimen Georgi-Marktplatz	Nein	P4	
Leimen Johannes-Reidel-Straße	Nein	P4	
Leimen Kurpfalz-Centrum	Nein	P5	
Leimen Moltkestraße	Nein	P4	
Leimen Zementwerk	Nein	P4	

Haltestelle	P+R vorhanden	Kategorie	Auslastung
Leutershausen Bahnhof	Nein	P4	
Lindach Bahnhof	Nein	P4	
Lützelsachsen Pilgerhaus	Nein	P4	
Lützelsachsen Bahnhof (Ost)		P1	8%
Lützelsachsen Bahnhof (West)	Ja	P1	27%
Lützelsachsen OEG-Bahnhof	Ja	P1	33%
Mauer Bahnhof	Ja	P3	76%
Meckesheim Bahnhof	Ja	P3	59%
Neckarbischofsheim Bahnhof	Ja	P3	72%
Neckargemünd Altstadt	Nein	P4	
Neckargemünd Bahnhof	Ja	P3	57%
Neidenstein Bahnhof	Ja	P3	63%
Neu-Edingen/Friedrichsfeld	Ja	P2	100%
Neu-Edingen Gewerbegebiet	Ja	P1	31%
Neulußheim Bahnhof	Ja	P3	
Oftersheim Bahnhof	Ja	P2	100%
Reihen Bahnhof	Ja	P1	3%
Reilsheim Bahnhof	Ja	P3	92%
Rot-Malsch Bahnhof (Ost)	Ja	P3	95%
Rot-Malsch Bahnhof (West)	Ja	P3	82%
Schriesheim Bahnhof	Ja	P3	95%
Schriesheim Süd	Nein	P5	83%
Schriesheim Zentgrafstraße	Nein	P4	
Schwetzingen Bahnhof (Ost)	Ja	P3	94%
Schwetzingen Bahnhof (West)	Ja	P2	100%
Sinsheim Bahnhof	Ja	P3	64%
Sinsheim Museum/Arena	Nein	P4	
St. Ilgen Bahnhof (Ost)	Ja	P3	96%
St. Ilgen Bahnhof (West)	Ja	P3	72%

Haltestelle	P+R vorhanden	Kategorie	Auslastung
Steinsfurt Bahnhof	Ja	P1	44%
Waibstadt Bahnhof	ja	P3	53%
Weinheim Bahnhof (Fläche 1)	ja	P1	45%
Weinheim Bahnhof (Fläche 2)	ja	P3	73%
Weinheim Bahnhof (Fläche 3)	ja	P3	96%
Weinheim Bahnhof (Fläche 4)	nein	P5	
Weinheim Bahnhof (Fläche 5)	ja	P2	100%
Weinheim Bahnhof (Fläche 6)	ja	P3	98%
Weinheim Blumenstraße	nein	P4	
Weinheim Freiburger Straße	nein	P4	
Weinheim Händelstraße	ja	P3	65%
Weinheim Luisenstraße	nein	P4	
Weinheim OEG-Bahnhof	nein	P5	
Weinheim Rosenbrunnen	nein	P4	
Weinheim Stahlbad	nein	P5	
Wiesenbach Sportplatz	ja	P1	23%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Fläche 1)	ja	P3	80%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Fläche 2)	ja	P3	89%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Parkhaus)	ja	P1	36%
Wiesloch-Walldorf (West)	ja	P3	90%
Zuzenhausen Bahnhof	ja	P3	52%

Tabelle 19: Übersicht P+R-Plätze (Erhebung März 2016)

7.5 Übersicht B+R an Schienenhaltepunkten (SPNV und Straßenbahn)

Haltestelle	B+R vorhanden	Kate- gorie	Aus- lastung
Bammental Bahnhof	ja	B1	0%
Dossenheim Bahnhof	ja	B3	78%
Dossenheim Nord	ja	B3	81%
Dossenheim Süd	nein	B5	
Eberbach Bahnhof (Nord)	ja	B1	0%
Eberbach Bahnhof (Süd)	ja	B1	47%
Edingen Bahnhof	ja	B3	
Edingen West	ja	B1	31%
Eppelheim Jakobsgasse	ja	B2	100%
Eppelheim Kirchheimer Straße	ja	B2	103%
Eppelheim Rathaus	ja	B3	65%
Eschelbronn Bahnhof	ja	B1	33%
Großsachsen Bahnhof	ja	B1	9%
Großsachsen Süd	ja	B1	0%
Heddesheim RNV-Bahnhof	ja	B1	
Heddesheim-Hirschberg	ja	B1	40%
Helmstadt Bahnhof	ja	B1	13%
Hemsbach Bahnhof	ja	B1	41%
Hockenheim Bahnhof	ja	B3	53%
Hoffenheim Bahnhof	ja	B1	5%
Hohensachsen	ja	B1	6%
Ladenburg Bahnhof	ja	B3	60%
Laudenbach Bahnhof	ja	B3	50%
Leimen Friedhof	ja	B1	21%
Leimen Georgi-Marktplatz	ja	B3	72%
Leimen Johannes-Reidel-Straße	nein	B4	
Leimen Kurpfalz-Centrum	ja	B1	13%
Leimen Moltkestraße	nein	B4	
Leimen Zementwerk	nein	B4	

Haltestelle	B+R vorhanden	Kate- gorie	Aus- lastung
Leutershausen Bahnhof	ja	B3	57%
Lindach Bahnhof	nein	B4	
Lützelsachsen Pilgerhaus	ja	B1	6%
Lützelsachsen Bahnhof (Ost)	ja	B1	0%
Lützelsachsen Bahnhof (West)	ja	B1	5%
Lützelsachsen OEG-Bahnhof	ja	B1	23%
Mauer Bahnhof	ja	B3	60%
Meckesheim Bahnhof	ja	B1	43%
Neckarbischofsheim Bahnhof	ja	B1	13%
Neckargemünd Altstadt	ja	B1	22%
Neckargemünd Bahnhof	ja	B1	26%
Neidenstein Bahnhof	ja	B1	27%
Neu-Edingen/Friedrichsfeld	ja	B3	66%
Neu-Edingen Gewerbegebiet	ja	B1	20%
Neulußheim Bahnhof	ja	B1	41%
Oftersheim Bahnhof	ja	B1	34%
Reihen Bahnhof	ja	B1	0%
Reilsheim Bahnhof	ja	B3	58%
Rot-Malsch Bahnhof (Ost)	ja	B1	19%
Rot-Malsch Bahnhof (West)	ja	B3	50%
Schriesheim Bahnhof	ja	B3	81%
Schriesheim Süd	nein	B4	
Schriesheim Zentgrafstraße	ja	B1	28%
Schwetzingen Bahnhof (Ost)	ja	B1	4%
Schwetzingen Bahnhof (West)	ja	B3	80%
Sinsheim Bahnhof	ja	B1	14%
Sinsheim Museum/Arena	nein	B4	
St. Ilgen Bahnhof (Ost)	ja	B1	47%
St. Ilgen Bahnhof (West)	ja	B3	80%

Haltestelle	B+R vorhanden	Kate- gorie	Aus- lastung
Steinsfurt Bahnhof	ja	B1	3%
Waibstadt Bahnhof	ja	B1	11%
Weinheim Bahnhof (Fläche 1)	nein	B4	
Weinheim Bahnhof (Fläche 2)	nein	B4	
Weinheim Bahnhof (Fläche 3)	nein	B5	
Weinheim Bahnhof (Fläche 4)	ja	B3	69%
Weinheim Bahnhof (Fläche 5)	ja	B3	85%
Weinheim Bahnhof (Fläche 6)	nein	B4	
Weinheim Blumenstraße	ja	B1	25%
Weinheim Freiburger Straße	nein	B4	
Weinheim Händelstraße	ja	B1	8%
Weinheim Luisenstraße	nein	B4	
Weinheim OEG-Bahnhof	ja	B1	13%
Weinheim Rosenbrunnen	ja	B1	0%
Weinheim Stahlbad	ja	B1	13%
Wiesloch Sportplatz	ja	B1	6%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Fläche 1)	ja	B1	47%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Fläche 2)	ja	B3	61%
Wiesloch-Walldorf (Ost) (Parkhaus)	nein	B4	
Wiesloch-Walldorf (West)	ja	B3	68%
Zuzenhausen Bahnhof	ja	B1	0%

Tabelle 20: Übersicht B+R-Plätze (Erhebung März 2016)



7.6 Liniensteckbriefe Ist (Stand 2017)

Anlage siehe CD

7.7 Liniensteckbriefe Ziel-Zustand

Anlage siehe CD

Soweit im Rahmen der in Kapitel 5.2 entwickelten Angebotskonzeption keine konzeptionellen Änderungen an den Linien vorgenommen wurden haben die Liniensteckbriefe des Ist-Zustandes aus Kapitel 7.6 weiterhin Bestand.

7.8 Ergebnisse der Kategorisierung und Priorisierung der Bushaltestellen Stand: 19.05.2017

Die Definition der Kategorisierungs- und Priorisierungsstufen können dem Kapitel 5.3 des Nahverkehrsplans entnommen werden. Für einzelne Haltestellen liegen mehrere Priorisierungsvorschläge vor, da die Haltepositionen in verschiedenen Fahrtrichtungen unterschiedlich beurteilt wurden.

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Altlußheim, Quelle	Altlußheim	A	I
Altlußheim, Raiffeisenbank	Altlußheim	A	I
Altlußheim, Rebstöckl	Altlußheim	A	I
Altlußheim, Hauptstraße 111	Altlußheim	B	I
Altlußheim, Markusschule	Altlußheim	C	III
Altlußheim, Lußhof/Rheinbrücke	Altlußheim	D	IV
Altlußheim, Altreut	Altlußheim	B	II
Michelfeld, Linde	Angelbachtal	B	III
Michelfeld, Schloss	Angelbachtal	B	III
Eichtersheim, Heidelberger St.	Angelbachtal	B	III
Michelfeld, Etwiese	Angelbachtal	B	III
Michelfeld, Schule	Angelbachtal	D	III
Eichtersheim, Hauptstraße	Angelbachtal	B	III
Michelfeld, Katholische Kirche	Angelbachtal	B	III
Eichtersheim, Bahnhof	Angelbachtal	A	III
Bammental, Rathaus	Bammental	A	IV
Bammental, Gasthaus Eisenbahn	Bammental	D	IV
Bammental, Ringstraße	Bammental	B	IV
Reilsheim, Brunnenwiesen	Bammental	D	IV
Reilsheim, Schwimmbadstraße	Bammental	D	IV
Waldhilsbach, Bahnunterführung	Bammental	D	IV
Bammental, Bahnhof	Bammental	D	IV
Reilsheim, Bahnhof	Bammental	A	II
Brühl, Drogerie Hartmann	Brühl	A	IV
Brühl, Mannheimer Straße	Brühl	A	III/IV
Brühl, Nibelungenstraße	Brühl	A	0
Brühl, Schwimmbad	Brühl	A	IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Brühl, Siedlung	Brühl	A	0
Brühl, Wiesengrund	Brühl	A	0/IV
Rohrhof, Brühler Straße	Brühl	A	II/0
Brühl, Realschule	Brühl	D	IV
Brühl, Ketscher Straße	Brühl	B	0
Brühl, Messplatz	Brühl	B	0/IV
Brühl, Schwetzinger Straße	Brühl	B	IV
Brühl, Seniorenzentrum	Brühl	B	0
Rohrhof, Lessingstraße	Brühl	B	IV
Dielheim, Augartenstraße	Dielheim	A	I
Dielheim, Eckertsberg	Dielheim	D	I
Dielheim, Hauptstraße	Dielheim	A	II
Balzfeld, Kindergarten	Dielheim	D	IV
Balzfeld, Wiesengrund	Dielheim	B	III
Dielheim, Eichendorffstraße	Dielheim	B	I
Dielheim, GHS	Dielheim	D	IV
Horrenberg, Auf der Hälde	Dielheim	B	II
Balzfeld, Ort	Dielheim	B	0
Horrenberg, Rathaus	Dielheim	B	I
Unterrhof, Abzw.	Dielheim	D	0
Dielheim Mitte	Dielheim	B	II
Dielheim Horrenberger Straße	Dielheim	B	II
Horrenberg Einkaufsmarkt	Dielheim	B	0
Eberbach, Arbeitsamt	Eberbach	D	IV
Eberbach, Stadthalle	Eberbach	A	I
Eberbach, Abzw. Neue Dielb. Str.	Eberbach	C	III
Eberbach, Alte Dielbacher Str.	Eberbach	D	IV

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Eberbach, Am Holderbach	Eberbach	D	IV
Eberbach, Beckstraße	Eberbach	D	IV
Eberbach, Berlinerstraße	Eberbach	B	I
Eberbach, Berufsschule	Eberbach	B	III
Eberbach, Brockenhof	Eberbach	C	III
Eberbach, Danziger Straße	Eberbach	D	IV
Eberbach, Dr. Weiß-Schule	Eberbach	D	0
Eberbach, Dr.-Mantel-Weg	Eberbach	C	III
Eberbach, Gammelsbacher Straße	Eberbach	C	III
Eberbach, Hohenstauferstraße	Eberbach	B	III
Eberbach, Kath. Kindergarten	Eberbach	D	IV
Eberbach, Katholische Kirche	Eberbach	B	III
Eberbach, Königsberger Straße	Eberbach	D	IV
Eberbach, Krankenhaus	Eberbach	B	IV
Eberbach, Memelstraße	Eberbach	D	IV
Eberbach, Quellenweg	Eberbach	B	IV
Eberbach, Rudolf-Epp-Straße II	Eberbach	C	III
Eberbach, Sändelsiedlung	Eberbach	C	III
Eberbach, Schafbrücke	Eberbach	B	IV
Eberbach, Schafbrunnenstraße	Eberbach	B	III
Eberbach, Schillerstraße	Eberbach	B	II
Eberbach, Schützenhausweg	Eberbach	D	IV
Eberbach, Sparkasse	Eberbach	B	IV
Eberbach, Steg	Eberbach	B	I
Eberbach, Steinerne Brücke	Eberbach	C	IV
Eberbach, Thononplatz	Eberbach	B	II
Eberbach, Turnplatz	Eberbach	D	IV
Eberbach, Waldstr./Pestalozzi.	Eberbach	B	II
Holdergrund	Eberbach	C	IV
Rockenau, Rockenauer Straße	Eberbach	C	III
Eberbach, Böser Berg	Eberbach	D	IV
Eberbach, Mischanlage	Eberbach	D	IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Gretengrund	Eberbach	D	IV
Igelsbach	Eberbach	D	IV
Brombach, Talblick	Eberbach	D	IV
Brombach, Unterdorf	Eberbach	D	IV
Eberbach, Ersheimer Straße	Eberbach	D	IV
Eberbach, Schwimmbad	Eberbach	D	IV
Lindach, Gasthaus Schiff	Eberbach	D	IV
Lindach, Schleuse Rockenau	Eberbach	D	IV
Rockenau, Mühlbergstraße	Eberbach	D	IV
Rockenau, Seniorenstift	Eberbach	B	IV
Rockenau, Wendeplatz	Eberbach	D	IV
Unterdiebach, Wolfsschlucht	Eberbach	D	IV
Eberbach, Brunnen	Eberbach	B	IV
Eberbach, Einkaufszentrum	Eberbach	B	II
Eberbach, Jahnplatz	Eberbach	B	I
Eberbach, Neckarbrücke	Eberbach	B	I
Eberbach, Neuer Markt	Eberbach	D	0
Eberbach, Pleutersbach	Eberbach	B	IV
Eberbach, Schwanheimer Straße	Eberbach	B	II
Ledigsberg	Eberbach	B	IV
Rockenau, Schule	Eberbach	B	II
Eberbach, Bahnhof	Eberbach	A	III
Eberbach, Steigeschule	Eberbach	A	III
Edingen, Rathaus	Edingen-Neckarhausen	A	I
Neckarhausen, Friedhof	Edingen-Neckarhausen	A	II
Edingen, Ost	Edingen-Neckarhausen	A	II
Edingen, Pfälzer Hof	Edingen-Neckarhausen	B	II
Edingen, Schillerstraße	Edingen-Neckarhausen	C	II
Neckarhausen, Ost	Edingen-Neckarhausen	C	II
Neu-Edingen, Breslauer Straße	Edingen-Neckarhausen	B	II
Neu-Edingen, Lilienstraße	Edingen-Neckarhausen	B	II
Neckarhausen, Brücke	Edingen-Neckarhausen	A	II

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Neckarhausen, Rathaus	Edingen-Neckarhausen	B	0
Neckarhausen, Thomas-Mann-Str.	Edingen-Neckarhausen	B	II
Neckarhausen, West	Edingen-Neckarhausen	B	II
Neu-Edingen, Ahornstraße	Edingen-Neckarhausen	B	II
Edingen, Bahnhof	Edingen-Neckarhausen	A	I
Neu-Edingen, Gewerbegebiet	Edingen-Neckarhausen	A	II
Epfenbach, Ort	Epfenbach	B	0
Epfenbach, Schulzentrum	Epfenbach	B	0
Epfenbach, Siedlung	Epfenbach	B	IV
Eppelheim, Ärztehaus	Eppelheim	A	0
Eppelheim, Friedhof	Eppelheim	A	0
Eppelheim, E.-von-Thadden-Str.	Eppelheim	B	III
Eppelheim, Einkaufszentr. Nord	Eppelheim	A	0
Eppelheim, Grenzhöfer Str.	Eppelheim	B	II
Eppelheim, Hildastraße	Eppelheim	C	III
Eppelheim, Hölderlinstraße	Eppelheim	B	0
Eppelheim, K.-Adenauer-Ring	Eppelheim	B	III
Eppelheim, Lilienthalstraße	Eppelheim	C	III
Eppelheim, Mozartstraße	Eppelheim	B	III
Eppelheim, Rathenaustraße	Eppelheim	B	0
Eppelheim, Rudolf-Wild-Straße	Eppelheim	B	II
Eppelheim, Schubertstraße	Eppelheim	B	III
Eppelheim, Wasserturmstraße	Eppelheim	C	III
Eppelheim, Wingertspfad	Eppelheim	B	0
Eppelheim, A.-Schweitzer-Str.30	Eppelheim	B	III
Eppelheim, Seestraße	Eppelheim	B	0
Eppelheim, Seniorenzentrum	Eppelheim	B	0
Eppelheim, Jakobsgasse	Eppelheim	A	I
Eppelheim, Kirchheimer Straße	Eppelheim	A	I
Eppelheim, Rathaus	Eppelheim	A	I
Eschelbronn, Post	Eschelbronn	A	III
Eschelbronn, Schule	Eschelbronn	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Eschelbronn, Neuapost. Kirche	Eschelbronn	C	III
Eschelbronn, Seerain	Eschelbronn	D	IV
Eschelbronn, Industriestraße	Eschelbronn	B	IV
Eschelbronn, Bahnhof	Eschelbronn	A	III
Gaiberg, Ev. Kirche	Gaiberg	B	I
Gaiberg, Großer Wald	Gaiberg	B	II
Gaiberg, Hinterdorf	Gaiberg	B	III
Gaiberg, Panoramastraße	Gaiberg	B	II
Gaiberg, Dobel	Gaiberg	D	IV
Heddesbach	Heddesbach	C	III
Heddesheim, Blumenstraße	Heddesheim	B	II
Heddesheim, Gewerbegebiet	Heddesheim	B	I
Heddesheim, Hans-Thoma-Schule	Heddesheim	B	II
Heddesheim, J-Kepler-Schule	Heddesheim	B	IV
Heddesheim, Ladenburger Straße	Heddesheim	C	III
Heddesheim, Leutershausener St	Heddesheim	B	II
Heddesheim, Muckensturmer Str	Heddesheim	B	II
Heddesheim, Siedlung	Heddesheim	B	II
Heddesheim, Werderstraße	Heddesheim	B	III
Heddesheim-Hirschberg, Bf DB	Heddesheim	A	I
Heddesheim, Rathaus	Heddesheim	B	I
Heddesheim, Sportzentrum	Heddesheim	B	IV
Heddesheim, Bahnhof (RNV)	Heddesheim	A	0
Heiligkreuzsteinach, Marktpl.	Heiligkreuzsteinach	A	I
Heiligkreuzsteinach, Schule	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Bärsbach, Ort	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Fachklinik	Heiligkreuzsteinach	C	III
Eiterbach, Goldener Pflug	Heiligkreuzsteinach	C	III
Eiterbach, Linsenbuckel	Heiligkreuzsteinach	C	III
Heiligkreuzsteinach, Bohemia	Heiligkreuzsteinach	C	IV
Hilsenhain, Ort	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Vorder-Heubach, Höhe	Heiligkreuzsteinach	D	IV

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Vorder-Heubach, Mitte	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Bärsbach, Galgenbusch	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Alte Wendestelle	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Jörder	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Ort	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Ortsende	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Eiterbach, Steinwaldquelle	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Heiligkreuzsteinach, Grillht.	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Hilsenhain, Dell	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Lampenhain, Abzw. Bärsbach	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Vorder-Heubach, Burg Waldeck	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Vorder-Heubach, Schafhof	Heiligkreuzsteinach	D	IV
Lampenhain, Rathaus	Heiligkreuzsteinach	A	IV
Flinsbach, Ort	Helmstadt-Bargen	A	II
Bargen, Post	Helmstadt-Bargen	A	0
Helmstadt, Rathaus	Helmstadt-Bargen	A	II
Bargen, Im Wiesensgrund	Helmstadt-Bargen	B	III
Flinsbach, Klostersgasse	Helmstadt-Bargen	B	III
Flinsbach, Nord	Helmstadt-Bargen	B	III
Helmstadt, Schule	Helmstadt-Bargen	B	III
Helmstadt, Schwarzwaldhaus	Helmstadt-Bargen	B	III
Helmstadt, Weilerhof	Helmstadt-Bargen	D	IV
Helmstadt, Bahnhof	Helmstadt-Bargen	A	II
Hemsbach, Friedhof	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Görlitzer Straße	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Gottl.-Daimler-Str.	Hemsbach	B	II
Hemsbach, Grabenstraße	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Kurpfalzkreisel	Hemsbach	B	II
Hemsbach, Mitte	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Mühlweg	Hemsbach	B	II
Hemsbach, Nord	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Platanenweg	Hemsbach	B	0

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Hemsbach, Reichenberger Straße	Hemsbach	B	II
Hemsbach, Siegfriedstraße	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Sportcenter	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Süd	Hemsbach	B	II
Hemsbach, Wiesensee	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Hebelzentrum	Hemsbach	B	0
Hemsbach, Turnhalle	Hemsbach	B	II
Großsachsen, Breitgasse	Hirschberg	B	II
Großsachsen, Rose	Hirschberg	B	II
Leutershausen, Heddesh. Straße	Hirschberg	B	I
Leutershausen, West	Hirschberg	B	I
Großsachsen, Talsiedlung	Hirschberg	D	III
Großsachsen, Bahnhof	Hirschberg	A	I
Hockenheim, H.-von-Kleist-Str.	Hockenheim	A	I
Hockenheim, Kaiserstraße	Hockenheim	A	0
Talhaus, 4.Industriestraße	Hockenheim	A	I
Hockenheim, Aquadrom	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Arndtstraße	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Berlinallee/Tanks.	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Feuerwehrhaus	Hockenheim	B	III
Hockenheim, G.-Hauptmann-Str.	Hockenheim	D	IV
Hockenheim, Hardtstr./Hochhaus	Hockenheim	C	III
Hockenheim, Heidelberger Str.	Hockenheim	A	I
Hockenheim, Herderstraße	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Holzweg	Hockenheim	D	IV
Hockenheim, Luisenstraße/GEG	Hockenheim	D	IV
Hockenheim, Murgweg	Hockenheim	B	III
Hockenheim, Sachs-Str./Friedh.	Hockenheim	D	IV
Hockenheim, Schwetzingerstr.10	Hockenheim	B	0
Hockenheim, Überführungstraße	Hockenheim	B	III
Hockenheim, Waldblick	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Waldstr./Friedhof	Hockenheim	D	IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Talhaus, 1.Industriestraße	Hockenheim	B	III
Talhaus, 2.Industriestraße	Hockenheim	B	III
Hockenheim, Festhalle	Hockenheim	A	0
Hockenheim, Waldstraße/VFL	Hockenheim	B	II
Talhaus, Hardtbachbrücke	Hockenheim	B	III
Talhaus, Süpag	Hockenheim	B	II
Hockenheim, Bahnhof	Hockenheim	A	I
Hockenheim, Rathaus	Hockenheim	A	I
Ilvesheim, Rathaus	Ilvesheim	A	I
Ilvesheim, Deidesheimer Straße	Ilvesheim	B	0
Ilvesheim, Friedhof Nord	Ilvesheim	B	II
Ilvesheim, Heddesheimer Straße	Ilvesheim	B	II
Ilvesheim, Neckarhalle	Ilvesheim	B	III
Ilvesheim, Neue Schulstraße	Ilvesheim	B	III
Ilvesheim, Schriesheimer Str.	Ilvesheim	B	III
Ilvesheim, H.-Vetter-Stift	Ilvesheim	B	IV
Ilvesheim, Lange Morgen	Ilvesheim	B	II
Ilvesheim, Mahrgrund	Ilvesheim	B	II
Ilvesheim, Uferstraße	Ilvesheim	B	0
Ilvesheim, West	Ilvesheim	B	II
Ketsch, Albrecht	Ketsch	A	II
Ketsch, Gartenstraße	Ketsch	A	II
Ketsch, Karlsruher Straße	Ketsch	A	0/IV
Ketsch, Schillerplatz	Ketsch	A	II
Ketsch, Waldsportplatz	Ketsch	A	II
Ketsch, Gewerbegebiet Süd	Ketsch	B	III
Ketsch, Bahnhof	Ketsch	A	II
Ladenburg, Alte Martinsschule	Ladenburg	B	I
Ladenburg, Am Kandelbach	Ladenburg	B	III
Ladenburg, Benzstraße	Ladenburg	C	0
Ladenburg, Daimlerstraße	Ladenburg	C	III
Ladenburg, Domitianstraße	Ladenburg	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Ladenburg, Kanalbrücke	Ladenburg	B	II/III
Ladenburg, Martinstor	Ladenburg	B	II
Ladenburg, Schwarzkreuzstraße	Ladenburg	B	II
Ladenburg, Wallstadter Straße	Ladenburg	B	IV
Ladenburg, Weihergärten	Ladenburg	B	II
Ladenburg, Weststadt	Ladenburg	C	III
Ladenburg, Rosenhof	Ladenburg	D	IV
Ladenburg, Ankerplatz	Ladenburg	B	I/III
Ladenburg, Carl-Benz-Platz	Ladenburg	B	I
Ladenburg, Ilvesheimer Straße	Ladenburg	B	III
Ladenburg, Jupiterplatz	Ladenburg	B	III
Ladenburg, Rautenthaler Mühle	Ladenburg	B	II
Ladenburg, Ruckelshausen	Ladenburg	B	I
Ladenburg, Bahnhof	Ladenburg	A	I
Laudenbach, Friedhof	Laudenbach	A	I
Laudenbach, Bahnhofstraße	Laudenbach	B	I
Laudenbach, Bergstraßenhalle	Laudenbach	B	I
Laudenbach, Carl-Benz-Straße	Laudenbach	B	I
Laudenbach, H.-Lanz-Brücke	Laudenbach	B	II
Laudenbach, Mitte	Laudenbach	B	II
Laudenbach, Nord	Laudenbach	B	0
Laudenbach, Paulstraße	Laudenbach	B	I
Laudenbach, Süd	Laudenbach	D	IV
Laudenbach, Südring	Laudenbach	B	0
Hemsbach, Luisenhof	Hemsbach	D	III
Leimen, Rathaus	Leimen	A	0
Gauangelloch, Ochsenbacher Str	Leimen	B	II/IV
Leimen, Bürgermeister-Lingg-S.	Leimen	A	I
Leimen, Im Bubenwingert	Leimen	B	IV
Leimen, Jägerpfad	Leimen	C	IV
Leimen, Panoramastr./Schilling	Leimen	A	I
Leimen, Schwetzinger Straße	Leimen	A	I

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Leimen, St. Ilgener Straße	Leimen	A	II
Leimen, Steige	Leimen	A	I
Leimen, Stralsunder Ring	Leimen	B	I
Leimen, Wilhelm-Haug-Straße	Leimen	B	I
St. Ilgen, Evangelische Kirche	Leimen	B	0
St. Ilgen, Goethestraße	Leimen	B	IV
St. Ilgen, Karlsruher Straße	Leimen	A	IV
St. Ilgen, Probsterwald	Leimen	B	II/IV
St. Ilgen, Theodor-Heuss-Str.	Leimen	A	I
Gauangelloch, Birkenhof	Leimen	D	III
Leimen, Gossenbrunnen	Leimen	B	I
Leimen, Lingentaler Hof	Leimen	A	II/IV
Fasanerie, Salierallee	Leimen	B	II/IV
Fasanerie, Wittelsbacher Allee	Leimen	B	III/IV
Gauangelloch, Nord	Leimen	A	I
Gauangelloch, Schwanen	Leimen	B	II/IV
Leimen, Gottlieb-Daimler-Str.	Leimen	B	IV
Leimen, Gutenbergstraße	Leimen	B	II
Leimen, Realschule	Leimen	A	I
Leimen, Tuchbleiche	Leimen	B	I
St. Ilgen, Europaplatz	Leimen	A	I/0
St. Ilgen, Lenaustraße	Leimen	B	IV
St. Ilgen, Siedlerstraße	Leimen	B	III/IV
St. Ilgen, Weberstraße	Leimen	B	II
Fasanerie, Kurfürstenallee	Leimen	A	II
Leimen, Friedhof	Leimen	A	I/0
Leimen, Georgi-Marktplatz	Leimen	A	0
Leimen, Johannes-Reidel-Straße	Leimen	A	0
Leimen, Kurpfalz-Centrum	Leimen	A	0/I
Leimen, Moltkestraße	Leimen	A	I
Ochsenbach	Leimen	A	II
St. Ilgen, Bahnhof	Leimen	A	0

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
St. Ilgen, Bahnhof West	Leimen	A	0
St. Ilgen, Schule	Leimen	A	I
Lobenfeld, Gartenstraße	Lobbach	B	II
Lobenfeld, GS	Lobbach	D	IV
Lobenfeld, Linde	Lobbach	B	III
Waldwimmersbach, Abzw. Haag	Lobbach	B	III
Waldwimmersbach, Am Hackenberg	Lobbach	B	III
Waldwimmersbach, Gewerbegebiet	Lobbach	A	I
Waldwimmersbach, GHS	Lobbach	B	II
Waldwimmersbach, Mühlweg	Lobbach	B	III
Lobenfeld, Ortsmitte	Lobbach	A	I
Waldwimmersbach, Post	Lobbach	A	I
Malsch, Gasthaus Rose	Malsch	D	IV
Malsch, Oberdorf	Malsch	B	IV
Malsch, Apotheke	Malsch	D	IV
Malsch, Bleitweg	Malsch	B	IV
Malsch, Oberer Mühlweg	Malsch	B	IV
Malsch, Penny Markt	Malsch	B	I
Malsch, Unterdorf	Malsch	C	IV
Rot-Malsch, Bahnhof	Malsch	A	I
Mauer, Abzw. B45	Mauer	D	IV
Mauer, Alte Post	Mauer	D	IV
Mauer, Ortsein-/ausgang	Mauer	D	IV
Mauer, Bahnhofsgaststätte	Mauer	D	IV
Mauer, Bahnhof	Mauer	D	IV
Mönchzell, Schule	Meckesheim	A	II
Meckesheim, Alter Sportplatz	Meckesheim	C	III
Meckesheim, Gasthaus Ochsen	Meckesheim	B	III
Meckesheim, Grund-/ Hauptsch.	Meckesheim	B	III
Meckesheim, Luisenstraße	Meckesheim	B	IV
Meckesheim, Ortsmitte	Meckesheim	B	III
Mönchzell, Kirche	Meckesheim	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Meckesheim, Bahnhof	Meckesheim	A	III
Mühlhausen, Schelmenbergstr.	Mühlhausen	A	I
Mühlhausen, Unterdorf	Mühlhausen	A	I
Rettigheim, Siedlung	Mühlhausen	B	II
Tairnbach, Industriegebiet	Mühlhausen	B	II
Mühlhausen, Bruchsaler Straße	Mühlhausen	D	III
Mühlhausen, Speyerer Straße	Mühlhausen	B	II
Rettigheim, Malscher Straße	Mühlhausen	B	II
Rettigheim, Ortsmitte	Mühlhausen	B	II
Tairnbach, Schloss	Mühlhausen	B	II
Mühlhausen, Rathaus	Mühlhausen	A	0
Neckarbischofsheim, Rathaus	Neckarbischofsheim	A	III
Neckarbischofsheim, Stadthalle	Neckarbischofsheim	A	II
Neckarbischofsheim, Friedhof	Neckarbischofsheim	B	III
Neckarbischofsheim, Krone	Neckarbischofsheim	B	II
Neckarbischofsheim, Apotheke	Neckarbischofsheim	B	III
Helmhof, Bahnhof	Neckarbischofsheim	A	II
Neckarbischofsheim, Gymnasium	Neckarbischofsheim	D	IV
Untergimpfern, Bahnhof	Neckarbischofsheim	A	I
Mückenloch, Ortsmitte	Neckargemünd	A	III
Mückenloch, Friedhof	Neckargemünd	A	III
Neckargemünd, Friedhof	Neckargemünd	A	III
Dilsberg, Blumenstrich	Neckargemünd	B	IV
Dilsberg, Langenzeller Straße	Neckargemünd	B	IV
Dilsbergerhof	Neckargemünd	A	III
Kleingemünd, Abzw. B 37	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, Felsenberg	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, Im Brühl	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, Im Schulzengarten	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, P.-Schnellbach-S.	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, Saarstraße	Neckargemünd	B	III
Kleingemünd, Schwimmbadstraße	Neckargemünd	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Mückenloch, Neckarhäuserhofstr	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Herrenweg	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Kümmelbacher Hof	Neckargemünd	B	IV
Waldhilsbach, Eulenscheich	Neckargemünd	B	IV
Waldhilsbach, Ortsausgang	Neckargemünd	B	IV
Waldhilsbach, Ortseingang	Neckargemünd	B	III
Dilsberg, Vor dem Tor	Neckargemünd	C	II
Neckargemünd, Faßfabrik	Neckargemünd	D	IV
Neckargemünd, Sportplatz	Neckargemünd	D	IV
Neckargemünd, Walkmühle	Neckargemünd	D	IV
Rainbach	Neckargemünd	D	IV
Rainbach, Abzw. Brunnenacker	Neckargemünd	D	IV
Dilsberg, Grundschule	Neckargemünd	D	III
Dilsberg, Abzw. Mückenloch	Neckargemünd	B	III
Dilsberg, Neuhof	Neckargemünd	B	III
Kleingemünd, Ort	Neckargemünd	B	IV
Kleingemünd, Schwimmbad	Neckargemünd	B	III
Neckargemünd, Altes Rathaus	Neckargemünd	B	0
Neckargemünd, Dreikreuzweg	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Eichendorffstr.	Neckargemünd	B	III
Neckargemünd, Eisenbahnbrücke	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, E-Kästner-Schule	Neckargemünd	B	III
Neckargemünd, Fr.-Ebert-Straße	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, GHS	Neckargemünd	B	III
Neckargemünd, Letzter Heller	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Melacpass	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Neckarbrücke	Neckargemünd	B	III
Waldhilsbach, Rössel	Neckargemünd	B	IV
Neckargemünd, Bahnhof	Neckargemünd	A	I
Neckargemünd, Bildungszentrum	Neckargemünd	A	I
Neckargemünd, Hanfmarkt	Neckargemünd	A	II
Neckargemünd, Schulzentrum	Neckargemünd	A	III

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Neckargemünd, Stadttor	Neckargemünd	A	II
Neckargemünd, Kindergarten	Neckargemünd	B	III
Neckargemünd, Schützenhausstraße	Neckargemünd	B	III
Neidenstein, Siedlung	Neidenstein	B	III
Neidenstein, Ort	Neidenstein	D	IV
Neidenstein, Im Bruch	Neidenstein	D	IV
Neidenstein, Schule	Neidenstein	B	II
Neulußheim, Apotheke	Neulußheim	A	I
Neulußheim, Rathaus	Neulußheim	A	I
Neulußheim, Lußhardt-Schule	Neulußheim	D	II
Neulußheim, Bahnhof	Neulußheim	A	I
Nußloch, Evang. Kindergarten	Nußloch	B	I
Nußloch, Kurpfalzstraße	Nußloch	B	I
Nußloch, Max-Planck-Straße	Nußloch	C	I
Nußloch, Olympiahalle	Nußloch	B	I
Nußloch, Walldorfer Straße	Nußloch	B	I
Nußloch, Markgrafenstraße	Nußloch	B	II
Nußloch, Wilhelmsberg	Nußloch	D	II
Nußloch, Allming	Nußloch	B	I
Nußloch, Friedhof	Nußloch	B	I
Nußloch, Kirche	Nußloch	B	I
Nußloch, Kreuz	Nußloch	B	I
Nußloch, Lindenplatz	Nußloch	A	I
Oftersheim, Hardtwaldring	Oftersheim	A	I
Oftersheim, Rathaus	Oftersheim	A	II
Oftersheim, Wiesenstraße	Oftersheim	A	0
Oftersheim, Am Alten Schiesst.	Oftersheim	B	IV
Oftersheim, Hockenheimer Str.	Oftersheim	B	III
Oftersheim, Lessingstraße	Oftersheim	B	0
Oftersheim, Bahnhof	Oftersheim	A	0
Plankstadt, Altenheim	Plankstadt	A	I
Plankstadt, Eisenbahnstraße	Plankstadt	A	I

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Plankstadt, Rathaus	Plankstadt	A	I
Schwetzingen, Kurpfalzring	Schwetzingen	C	III
Plankstadt, Friedrichschule	Plankstadt	D	IV
Plankstadt, Humboldtschule	Plankstadt	D	IV
Plankstadt, Eppelheimer Straße	Plankstadt	B	II
Malschenberg, Volksbank	Rauenberg	A	II
Rauenberg, Friedhof	Rauenberg	A	II
Malschenberg, Alte Kirche	Rauenberg	D	0
Malschenberg, Schubertstraße	Rauenberg	B	III
Malschenberg, Torwingert	Rauenberg	B	III
Rauenberg, Langenacker	Rauenberg	C	III
Rauenberg, Märzwiesen	Rauenberg	B	II
Rauenberg, Kirche	Rauenberg	D	IV
Rauenberg, Weieracker	Rauenberg	B	III
Rotenberg, Schule	Rauenberg	B	II/III
Reichartshausen, Alter Rathpl.	Reichartshausen	A	II
Reichartshausen, Vogelsang	Reichartshausen	A	IV
Reichartshausen, Am Geißbuckel	Reichartshausen	B	IV
Reichartshausen, Freibad	Reichartshausen	B	0
Reilingen, Hauptstraße	Reilingen	A	II
Reilingen, Haydnallee	Reilingen	A	0
Reilingen, Kath. Kindergarten	Reilingen	A	II
Reilingen, Trafostation	Reilingen	A	II
Reilingen, Rathaus	Reilingen	A	0
Reilingen, Wilhelmstraße	Reilingen	B	I
Reilingen, Sportplatz	Reilingen	B	0
Reilingen, Am Kreisel	Reilingen	B	0
Sandhausen, Brühlstraße	Sandhausen	C	III
Sandhausen, Büchertstraße	Sandhausen	B	II
Sandhausen, Große Lachstraße	Sandhausen	C	III
Sandhausen, Heidenackerstraße	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Her.-Löns-Weg/Frhhf	Sandhausen	B	III/IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Sandhausen, Kisselgasse	Sandhausen	B	III
Sandhausen, Kon.-Adenauer-Str.	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Lattweg	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Lebenshilfe	Sandhausen	B	II
Sandhausen, Neues Rathaus	Sandhausen	B	0/II
Sandhausen, Schillerstraße	Sandhausen	B	III
Sandhausen, Stranggasse	Sandhausen	B	III/IV
Sandhausen, Waldkindergarten	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Waldstraße	Sandhausen	B	III/IV
Sandhausen, Bruchhäuser Hof	Sandhausen	D	IV
Sandhausen, Sandhäuser Hof	Sandhausen	D	IV
Sandhausen, Alter Postweg	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Eichendorffstraße	Sandhausen	B	IV
Sandhausen, Nord	Sandhausen	B	II
Sandhausen, Schulzentrum Ost	Sandhausen	B	II
Sandhausen, Schulzentrum West	Sandhausen	B	I
Sandhausen, Sportzentrum	Sandhausen	B	0
Sandhausen, Altes Rathaus	Sandhausen	A	I/II
Sandhausen, Herchheimerstraße	Sandhausen	A	0
Schönau b.H. Schul.u.Sportzen.	Schönau	A	II
Altneudorf, Im Hauskorb	Schönau	B	III
Altneudorf, Krone	Schönau	B	III
Altneudorf, Steinachbrücke	Schönau	B	III
Schönau b.H. Gewerbegebiet	Schönau	B	III
Schönau b.H., Abzw. Lindenbach	Schönau	B	III
Schönau b.H., Rathausstraße	Schönau	B	III
Altneudorf, Abzw. Klinge	Schönau	B	III
Altneudorf, Pflug	Schönau	B	III
Schönau b.H., Festplatz	Schönau	B	III
Schönau b.H., Marktplatz	Schönau	B	III
Schönau b.H., Sparkasse	Schönau	B	III
Schönbrunn, Haager Mühle	Schönbrunn	D	IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Haag, Unterdorf	Schönbrunn	D	IV
Oberschönbrunn	Schönbrunn	D	IV
Unterschönbrunn	Schönbrunn	C	IV
Haag, Alte Schule	Schönbrunn	B	IV
Allemühl	Schönbrunn	A	IV
Moosbrunn	Schönbrunn	A	IV
Schwanheim/Neckar	Schönbrunn	A	IV
Altenbach, Siedlung	Schriesheim	B	III
Schriesheim, Edelstein	Schriesheim	B	II
Schriesheim, Ludwigstal	Schriesheim	B	II
Altenbach, Röschbach	Schriesheim	D	IV
Schriesheim, Schwimmbad	Schriesheim	D	IV
Schriesheim, Stammberg	Schriesheim	B	I
Schriesheim, Weites Tal	Schriesheim	D	II
Ursenbach, Estenklinge	Schriesheim	D	IV
Ursenbach, Ursenbacher Hof	Schriesheim	D	IV
Schriesheim - Wilhelmsfeld, Kipp	Schriesheim	D	IV
Altenbach, Kohlhof	Schriesheim	D	IV
Altenbach, Ost	Schriesheim	B	I
Altenbach, Rathaus	Schriesheim	B	I
Schriesheim, Fensensäumen	Schriesheim	B	II
Schriesheim, Ladenburger Str.	Schriesheim	B	II
Schriesheim, Rathaus	Schriesheim	B	II
Schriesheim, Bahnhof	Schriesheim	A	III
Ursenbach, Ort	Schriesheim	A	III
Hirschacker, Siedlerstraße	Schwetzingen	A	III
Hirschacker, Marktplatz	Schwetzingen	A	III
Schwetzingen, Bismarckstraße	Schwetzingen	A	III
Schwetzingen, Fr.-Ebert-Str.	Schwetzingen	A	III
Schwetzingen, Herzogstraße	Schwetzingen	A	II
Schwetzingen, Krankenhaus B 36	Schwetzingen	A	II
Schwetzingen, Markgrafenstraße	Schwetzingen	A	I

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Schwetzingen, Friedhof	Schwetzingen	A	IV
Schwetzingen, Hima	Schwetzingen	B	III
Hirschacker, Biologische Insel	Schwetzingen	B	IV
Schwetzingen, B36 Abzw. Hirschacker	Schwetzingen	B	IV
Schwetzingen, Luftschiff	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Aug.-Neuhaus-Str	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Berliner Straße	Schwetzingen	C	III
Schwetzingen, C.-Theodor-Brück	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Grenzhöfer Str.	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Hebelgymnasium	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Helmholtzstraße	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Holzbauerstraße	Schwetzingen	C	III
Schwetzingen, Königsacker	Schwetzingen	B	I
Schwetzingen, Krankenhaus	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Kronenstraße	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Langer Sand	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Lessingstraße	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Mannh. Landstr.	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Marstallstraße	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Rabaliatti Str.	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Rich.-Wagner-Str	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Sauerbruchstraße	Schwetzingen	C	III
Schwetzingen, Schälzigweg	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Scheffelstraße	Schwetzingen	C	III
Schwetzingen, Schloss	Schwetzingen	B	II
Schwetzingen, Stamtitzstraße	Schwetzingen	B	IV
Schwetzingen, Storchen	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Südtangente	Schwetzingen	C	III
Schwetzingen, Verschaffelstr.	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Stadion	Schwetzingen	D	IV
Schwetzingen, Förderschule	Schwetzingen	D	III
Hirschacker, Kaserne	Schwetzingen	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Schwetzingen, Bellamar	Schwetzingen	B	III
Schwetzingen, Evang. Kirche	Schwetzingen	B	II
Schwetzingen, Bahnhof	Schwetzingen	A	I
Schwetzingen, Schlossplatz	Schwetzingen	A	IV
Sinsheim, Krankenhaus	Sinsheim	A	II
Waldangeloch, Gewerbestraße	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Altes Rathaus	Sinsheim	A	II
Sinsheim, Berufsschulzentrum	Sinsheim	B	III
Waldangeloch, Rathaus	Sinsheim	A	I
Adersbach, Rathaus	Sinsheim	A	II
Ehrstädt, Rathaus	Sinsheim	A	II
Rohrbach, Friedhof	Sinsheim	A	II
Sinsheim, Ärztehaus	Sinsheim	A	II
Steinsfurt, Friedhof	Sinsheim	A	II
Steinsfurt, Rathaus	Sinsheim	A	I
Adersbach, Aubrunnen	Sinsheim	C	III
Adersbach, Mehrzweckhalle	Sinsheim	C	II
Dühren, Am Leitzelbach	Sinsheim	C	III
Dühren, Am Stackler	Sinsheim	C	IV
Dühren, Augrund	Sinsheim	C	IV
Dühren, Kleines Feldlein	Sinsheim	C	III
Dühren, Krone	Sinsheim	B	II
Dühren, Mühlrain	Sinsheim	B	III
Dühren, Ortsmitte	Sinsheim	B	II
Dühren, Sportplatzweg	Sinsheim	B	III
Dühren, Talstraße	Sinsheim	B	III
Dühren, Tiefer Weg	Sinsheim	C	II
Ehrstädt, Johann-Schneider-Str	Sinsheim	C	IV
Ehrstädt, Weedplatz	Sinsheim	B	II
Eschelbach, Bocksbergstraße	Sinsheim	B	IV
Eschelbach, Mühlbachweg	Sinsheim	B	IV
Hasselbach, An der Weed	Sinsheim	B	II

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Hasselbach, Grundstraße	Sinsheim	B	II
Hoffenheim, Am Ring	Sinsheim	B	III
Hoffenheim, Falkenstraße	Sinsheim	B	IV
Hoffenheim, Friedhofstraße	Sinsheim	B	II
Hoffenheim, Heiligwaldstraße	Sinsheim	B	IV
Hoffenheim, Ottelsbergstraße	Sinsheim	B	IV
Hoffenheim, Rindweg	Sinsheim	B	IV
Hoffenheim, Sinsheimer Straße	Sinsheim	B	II
Hoffenheim, Sperberstraße	Sinsheim	B	III
Hoffenheim, Waibstadter Straße	Sinsheim	B	II
Reihen, Alte Steige	Sinsheim	B	IV
Reihen, August-Karolus-Straße	Sinsheim	B	IV
Reihen, Beethovenstraße	Sinsheim	B	III
Reihen, Gewerbegebiet	Sinsheim	B	II
Reihen, Kirchenstraße	Sinsheim	B	II
Reihen, Lessingstraße	Sinsheim	B	III
Reihen, Wingertsbergstraße	Sinsheim	B	III
Reihen, Ziegelei	Sinsheim	A	I
Rohrbach, Erich-Ollenauer-Str	Sinsheim	C	IV
Rohrbach, Heilbronner Straße	Sinsheim	B	III
Rohrbach, Hesselbacherstraße	Sinsheim	B	III
Rohrbach, Im Tal	Sinsheim	B	IV
Rohrbach, Kästnerstraße	Sinsheim	C	IV
Rohrbach, Schillerstraße	Sinsheim	B	IV
Rohrbach, Schule	Sinsheim	B	II
Rohrbach, Theodor-Heuss-Straße	Sinsheim	C	III
Rohrbach, Zur Schanz	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Adalbert-Stifter-Str	Sinsheim	B	IV
Sinsheim, Alb.-Schweitzer-Str.	Sinsheim	B	IV
Sinsheim, Auto-Technik-Museum	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Badewelt	Sinsheim	C	III
Sinsheim, Betriebshof SWEG	Sinsheim	B	IV

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Sinsheim, Bischofsheimer Str.	Sinsheim	B	II
Sinsheim, Breite Seite	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Carl-Benz-Str.	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Dr.-Eschle-Straße	Sinsheim	B	I
Sinsheim, Dührener Straße	Sinsheim	B	I
Sinsheim, Egerlandstraße	Sinsheim	B	IV
Sinsheim, Gerh.-Hauptmann-Str.	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Gewerbegebiet Süd	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Gewerbeschule	Sinsheim	C	III
Sinsheim, Grabengasse	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Gutenbergstraße	Sinsheim	C	II
Sinsheim, Hölderlinstraße	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Industriepark	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Klostermühle	Sinsheim	B	II
Sinsheim, Kurpfalzzentrum	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Lärchenweg	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Messe	Sinsheim	C	II
Sinsheim, Muthstraße	Sinsheim	B	I
Sinsheim, Nördliche Ringstraße	Sinsheim	B	II
Sinsheim, Quellbergweg	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Rhein-Neckar-Arena	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Schlesienstraße	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Sidlerschule	Sinsheim	B	IV
Sinsheim, Steinsbergstraße	Sinsheim	B	III
Sinsheim, Strombergstraße	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Theodor-Heuss-Schule	Sinsheim	B	IV
Sinsheim, Thomas-Mann-Straße	Sinsheim	C	IV
Sinsheim, Werderstraße	Sinsheim	B	II
Steinsfurt, Hallenbad	Sinsheim	B	II
Steinsfurt, Hin.Hettenbergring	Sinsheim	B	IV
Steinsfurt, Kath. Kindergarten	Sinsheim	B	III
Steinsfurt, Kath. Pfarrhaus	Sinsheim	B	II

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Steinsfurt, Krone	Sinsheim	B	IV
Steinsfurt, Lerchenneststraße	Sinsheim	B	IV
Steinsfurt, Ob. Hettenbergring	Sinsheim	B	IV
Steinsfurt, Schindwaldstraße	Sinsheim	B	III
Steinsfurt, Steinsfurter Str.	Sinsheim	B	I
Steinsfurt, Unt. Hettenbergring	Sinsheim	B	III
Waldangelloch, Akazienweg	Sinsheim	B	IV
Waldangelloch, Dammbergstraße	Sinsheim	B	IV
Waldangelloch, Kath. Kirche	Sinsheim	B	III
Weiler, Grötzenstraße	Sinsheim	B	IV
Weiler, Reihener Straße	Sinsheim	B	III
Adersbach, Auf der Höhe	Sinsheim	D	IV
Ehrstädt, Eulenhof	Sinsheim	D	IV
Ehrstädt, Schlossstraße	Sinsheim	D	IV
Waldangelloch, Buchenauerhof	Sinsheim	D	III
Weiler, Weißer Stein	Sinsheim	D	IV
Eschelbach, Bierbachstraße	Sinsheim	B	II
Eschelbach, Hirschhornstraße	Sinsheim	B	II
Eschelbach, Rose	Sinsheim	B	IV
Eschelbach, Rosenhofstraße	Sinsheim	B	IV
Reihen, Bahnhof	Sinsheim	A	I
Reihen, Grundschule	Sinsheim	B	IV
Rohrbach, Rathaus	Sinsheim	B	I
Weiler, Ortsmitte	Sinsheim	B	I
Hoffenheim, Bahnhof	Sinsheim	A	II
Sinsheim, Hauptbahnhof	Sinsheim	A	I
Sinsheim, Sparkasse	Sinsheim	A	I
Steinsfurt, Bahnhof	Sinsheim	A	I
Spechbach, Rübenbergweg	Spechbach	B	III
Spechbach, Altenheim	Spechbach	D	III
Spechbach, Lobenfelder Straße	Spechbach	B	III
Spechbach, Wolfstraße	Spechbach	B	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
St. Leon, Kirche	St. Leon-Rot	B	I
Rot, Bahnhofstraße	St. Leon-Rot	B	0
Rot, Walldorfer Straße	St. Leon-Rot	B	I
St. Leon, Roter Straße	St. Leon-Rot	B	0
St. Leon-Rot, Lanzstraße	St. Leon-Rot	B	II
St. Leon-Rot, Opelstraße	St. Leon-Rot	B	II
St. Leon-Rot, SAP-Allee	St. Leon-Rot	B	II
St. Leon-Rot, See	St. Leon-Rot	B	0
Rot, Engel	St. Leon-Rot	B	II
Rot, Hauptstraße	St. Leon-Rot	B	I
Rot, Ipflerplatz	St. Leon-Rot	B	I
Rot, Lager/Blütenweg	St. Leon-Rot	B	I
St. Leon, Hohe-Buch-Ring	St. Leon-Rot	B	0
St. Leon, Neue Heimat	St. Leon-Rot	B	0
St. Leon, Reilingerstraße	St. Leon-Rot	B	0
St. Leon-Rot, Rathaus	St. Leon-Rot	B	0
St. Leon-Rot, SAP/Porschestra.	St. Leon-Rot	B	II
Waibstadt, Neckarbischofsheim, Nordbh.	Waibstadt	D	IV
Waibstadt, Altenheim	Waibstadt	B	III
Waibstadt, Lido	Waibstadt	B	III
Daisbach, Siedlung	Waibstadt	B	II
Daisbach, Villa	Waibstadt	C	III
Waibstadt, Kappisweg	Waibstadt	C	III
Daisbach, Ortsmitte	Waibstadt	B	III
Waibstadt, Bahnhof	Waibstadt	A	I
Waibstadt, Schule	Waibstadt	D	IV
Walldorf, Mühlweg Kreisel	Walldorf	A	0
Walldorf, Rathaus	Walldorf	A	0
Walldorf, Sambugaweg	Walldorf	A	0
Walldorf, SAP Campus	Walldorf	A	0
Walldorf, SAP-Schulungszentrum	Walldorf	A	0
Walldorf, Dietmar-Hopp-Allee	Walldorf	C	0

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Walldorf, Feuerwehrhaus	Walldorf	B	IV
Walldorf, Hans-Thoma-Straße	Walldorf	B	II
Walldorf, Hardtstraße	Walldorf	B	0
Walldorf, Hauptstraße	Walldorf	B	0
Walldorf, IKEA	Walldorf	B	0
Walldorf, INTEGRA	Walldorf	B	III
Walldorf, Lincoln	Walldorf	B	IV
Walldorf, Rockenauerpfad	Walldorf	B	0
Walldorf, SAP Deutschland	Walldorf	B	0
Walldorf, SBK-Markt	Walldorf	B	0
Walldorf, Talstraße	Walldorf	B	0
Walldorf, Zimmerstraße	Walldorf	B	0
Walldorf, HDM Philipp-Reis-Str.	Walldorf	B	0
Walldorf, Walzrute	Walldorf	D	0
Walldorf, Astoria-Halle	Walldorf	B	0
Walldorf, HDM Haupteingang	Walldorf	B	0
Walldorf, Kautzelweg	Walldorf	B	0
Walldorf, Nahversorgungszentr.	Walldorf	B	0
Walldorf, Rennbahnstraße	Walldorf	B	0
Walldorf, SAP-Otto-Hahn-Straße	Walldorf	B	III
Walldorf, Schwimmbad	Walldorf	B	0
Walldorf, Tierpark	Walldorf	B	0
Walldorf, Drehscheibe	Walldorf	A	0
Walldorf, SAP-Headquarters	Walldorf	A	0
Walldorf, Schulzentrum	Walldorf	A	0
Hohensachsen, Rathaus	Weinheim	B	III
Oberflockenbach, Rathaus	Weinheim	B	III
Weinheim, Stadthalle	Weinheim	A	0
Hohensachsen, Kaiserstraße	Weinheim	B	II
Hohensachsen, S.-Herberger-Str	Weinheim	B	III
Lützelsachsen, Dornbachweg	Weinheim	B	III
Lützelsachsen, Rilkestraße	Weinheim	B	0

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Lützelsachsen, Wintergasse	Weinheim	B	III
Oberflockenbach, Bildstock	Weinheim	C	III
Oberflockenbach, Post	Weinheim	B	III
Oberflockenbach, Rauhbach	Weinheim	B	III
Oberflockenbach, Rose	Weinheim	B	II
Steinklingen	Weinheim	B	II
Sulzbach, Nord	Weinheim	B	0
Weinheim, Akazienweg	Weinheim	B	III
Weinheim, Bensheimer Straße	Weinheim	B	0
Weinheim, Blumenstraße Süd	Weinheim	A	II
Weinheim, Breslauer Straße	Weinheim	B	III
Weinheim, Dresdener Straße	Weinheim	B	III
Weinheim, Eichenweg	Weinheim	B	III
Weinheim, Eschenweg	Weinheim	B	III
Weinheim, GRN Pflegezentrum	Weinheim	B	III
Weinheim, HaWei	Weinheim	B	III
Weinheim, Hermannshof	Weinheim	B	0
Weinheim, Hexenturm	Weinheim	B	0
Weinheim, Hirschkopfstraße	Weinheim	B	III
Weinheim, Höhnerweg	Weinheim	B	III
Weinheim, Huegelstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, Institutstraße	Weinheim	A	0
Weinheim, Junkersstraße	Weinheim	B	III
Weinheim, Krankenhaus GRN	Weinheim	A	0
Weinheim, Lindenstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, Miramar	Weinheim	B	III
Weinheim, Moschee	Weinheim	B	0
Weinheim, Multzentrum	Weinheim	B	0
Weinheim, Nördliche Hauptstr.	Weinheim	B	III
Weinheim, Pappelallee	Weinheim	B	0
Weinheim, Peterskirche	Weinheim	B	III
Weinheim, Petersplatz	Weinheim	B	III

7. Anhang



Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Weinheim, R.-Engelbrecht-Haus	Weinheim	B	III
Weinheim, Rosenbrunnenstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, Schlosspark	Weinheim	B	II
Weinheim, Schollstraße	Weinheim	B	III
Weinheim, Schulstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, Stadion	Weinheim	B	0
Weinheim, Ulmenweg	Weinheim	B	0
Weinheim, Waidallee	Weinheim	B	0
Weinheim, Waidsee / Miramar	Weinheim	B	III
Weinheim, Weberstraße	Weinheim	B	III
Wünschmichelbach, Lindenhof	Weinheim	C	III
Wünschmichelbach, Reinhardsw.	Weinheim	B	III
Birkenau, Carlebachmühle	Weinheim	D	IV
Heiligkreuz	Weinheim	C	III
Hohensachsen, Am Steinbrunnen	Weinheim	B	0
Hohensachsen, Salzlachweg	Weinheim	D	IV
Hohensachsen, Talstraße	Weinheim	D	IV
Lützelsachsen, Etwiesenstraße	Weinheim	B	0
Rippenweier, Abzw.	Weinheim	D	IV
Rippenweier, Pflug	Weinheim	B	III
Rittenweier	Weinheim	B	II
Weinheim, Burggasse	Weinheim	B	II
Weinheim, Fuchs'che Mühle	Weinheim	D	IV
Weinheim, Gabelsbergerstraße	Weinheim	B	III
Weinheim, Turnerbad	Weinheim	B	III
Weinheim, Waldschloss	Weinheim	D	IV
Hohensachsen, Am Pfad	Weinheim	B	0
Hohensachsen, Anetplatz	Weinheim	B	III
Lützelsachsen, Bahnhof	Weinheim	A	0
Lützelsachsen, OEG-Bahnhof	Weinheim	B	III
Lützelsachsen, Schule	Weinheim	B	III
Sulzbach, Rathaus	Weinheim	B	I

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Sulzbach, West	Weinheim	B	0
Weinheim, Bruchsaler Straße	Weinheim	B	0
Weinheim, Ehretstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, Friedhof	Weinheim	B	II
Weinheim, Friedrichschule	Weinheim	B	I
Weinheim, Königsberger Straße	Weinheim	B	I
Weinheim, Konrad-Adenauer-Str.	Weinheim	B	0
Weinheim, Ofiling	Weinheim	B	III
Weinheim, Schlossbergterrasse	Weinheim	B	0
Weinheim, Theodor-Heuss-Straße	Weinheim	B	III
Ritschweier	Weinheim	B	II
Weinheim, Bahnhof	Weinheim	A	0
Weinheim, Bahnhofstraße	Weinheim	B	0
Weinheim, D.-Bonhoeffer-Schule	Weinheim	B	III
Weinheim, Dürreplatz	Weinheim	A	0
Weinheim, Freiburger Straße	Weinheim	B	III
Weinheim, Händelstraße	Weinheim	A	0
Weinheim, OEG-Bahnhof	Weinheim	B	III
Weinheim, Stahlbad	Weinheim	A	0
Weinheim, Wormser Straße	Weinheim	B	I
Wiesenbach, Bammentaler Str.	Wiesenbach	B	III
Wiesenbach, Sportplatz	Wiesenbach	B	0
Langenzell	Wiesenbach	D	IV
Wiesenbach, Kreisstraße	Wiesenbach	B	III
Wiesenbach, Löwen	Wiesenbach	B	0
Wiesenbach, Poststraße	Wiesenbach	B	IV
Wiesenbach, Rathaus	Wiesenbach	B	0
Schatthausen, Abzw. Ochsenbach	Wiesloch	C	III
Baiertal, Alte Bahnhofstraße	Wiesloch	B	II
Baiertal, Falken	Wiesloch	B	I
Baiertal, Hasenäckerstraße	Wiesloch	C	III
Baiertal, Lederschenstraße	Wiesloch	A	II

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Baiertal, Raiffeisenlager	Wiesloch	B	IV
Baiertal, Sinsheimer Straße	Wiesloch	B	0
Frauenweiler, Ammerweg	Wiesloch	A	0
Frauenweiler, Dorfplatz	Wiesloch	A	I
Frauenweiler, Ev. Gemeindehaus	Wiesloch	A	I
Schatthausen, Kirche	Wiesloch	A	0
Wiesloch, Baiertaler Straße	Wiesloch	A	0
Wiesloch, Bürgerhaus Altwies.	Wiesloch	A	0
Wiesloch, Gerbersruhschule	Wiesloch	B	III
Wiesloch, Martin-Luther-Straße	Wiesloch	A	I
Wiesloch, PZN	Wiesloch	B	III
Wiesloch, Schwetzinger Straße	Wiesloch	A	I
Wiesloch, Spitzwegstraße	Wiesloch	B	III
Wiesloch, Friedhof	Wiesloch	A	0
Baiertal, Mozartstraße	Wiesloch	A	I
Baiertal, Rose	Wiesloch	B	IV
Frauenweiler, Gewerbegebiet	Wiesloch	C	III
Frauenweiler, Ludwig-Wagner-St	Wiesloch	B	0
Schatthausen, Wasserschloss	Wiesloch	A	0
Wiesloch, Adenauerplatz	Wiesloch	C	III
Wiesloch, Altwieslocher Straße	Wiesloch	B	III
Wiesloch, Baumarkt	Wiesloch	D	III
Wiesloch, Festplatz	Wiesloch	C	II
Wiesloch, Güterstraße	Wiesloch	A	0
Wiesloch, Häuseläcker	Wiesloch	A	II
Wiesloch, HDM ABZ	Wiesloch	D	III
Wiesloch, HDM Südtor	Wiesloch	D	III
Wiesloch, Königswiese	Wiesloch	B	II
Wiesloch, Messplatzstraße	Wiesloch	B	II
Wiesloch, MLP Haupteingang	Wiesloch	D	II
Wiesloch, Neues Sträßel	Wiesloch	B	II
Wiesloch, Ösingerstraße	Wiesloch	C	III

Name Haltestellen	Stadt/Gemeinde	Kategorisierung	Priorisierung
		Endergebnis nach Überarbeitung durch die Städte und Gemeinden	Vorschläge der Städte und Gemeinden
Wiesloch, PZN West	Wiesloch	C	III
Wiesloch, Schillerstraße	Wiesloch	B	II
Wiesloch, Südliche Zufahrt	Wiesloch	B	II
Wiesloch, SWEG Betriebshof	Wiesloch	C	III
Frauenweiler, Sandpfadweg	Wiesloch	D	0
Wiesloch, Freibad	Wiesloch	D	III
Wiesloch, Merian GS	Wiesloch	D	III
Baiertal, Brückenwaage	Wiesloch	A	0
Schatthausen, Ortsein-/ausgang	Wiesloch	B	I
Wiesloch, Alte Heerstraße	Wiesloch	C	III
Wiesloch, HDM Nordtor	Wiesloch	D	III
Wiesloch, Krankenhaus	Wiesloch	B	II
Wiesloch, MLP	Wiesloch	C	III
Wiesloch, Hoschket-Kreisel	Wiesloch	A	III
Wiesloch, Ringstraße	Wiesloch	A	III
Wiesloch, Schillerpark	Wiesloch	A	III
Wiesloch, SZ/Busstraße	Wiesloch	A	0
Wiesloch, SZ/Gerbersruhstraße	Wiesloch	B	III
Wiesloch-Walldorf, Bf	Wiesloch	A	0
Wilhelmsfeld, Unterdorf	Wilhelmsfeld	B	III
Wilhelmsfeld, Kettenschmiede	Wilhelmsfeld	D	III
Wilhelmsfeld, Autohalle	Wilhelmsfeld	B	II
Wilhelmsfeld, Rathaus	Wilhelmsfeld	B	II
Wilhelmsfeld, Schriesheim. Hof	Wilhelmsfeld	B	I
Wilhelmsfeld, Wilhelmshöhe	Wilhelmsfeld	B	II
Zuzenhausen, Ortsmitte	Zuzenhausen	B	III



Impressum

Herausgeber:

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Kurfürsten-Anlage 38 - 40
69115 Heidelberg

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Landrat Stefan Dallinger

VRN GmbH
Volkhard Malik, Geschäftsführer

Beschlossen durch den
Kreistag des Rhein-Neckar-Kreises:
10. Oktober 2017

Konzeption und Karten:

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Projektbearbeitung
Irene Burger
Simon Oelschläger

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Kurfürsten-Anlage 38 - 40
69115 Heidelberg
– Amt für Schulen, Nahverkehr, Kultur und Sport –

Projektbearbeitung
Sabine Schmitt
Björn Then-Bergh

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

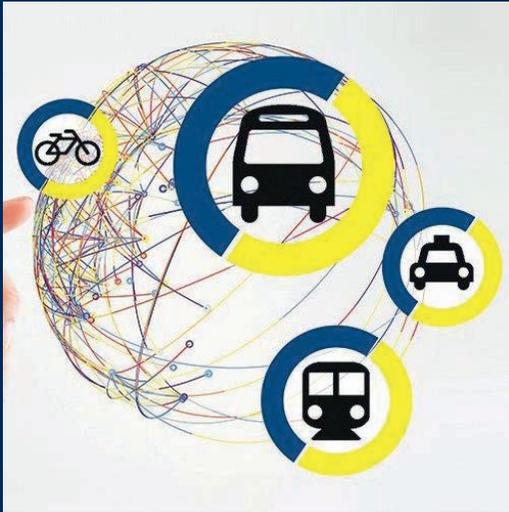
Projektbearbeitung
Christian Wühl
Markus Heeren
David Heilig

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

Druck:

xxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



Linie	Ziel	Abfahrt in Min.	Steig
708	Wiesloch, Ringstr.		4
721	HD, Bunsengymn. West	14:02	W
707	Waldorf, SAP Campus	14:02	W
703	Waldangelloch	14:04	D
707	Schatthausen	14:04	
708	Waldorf, Schwimmbad	14:08	C
705	Östringen	14:10	E
		13:48	

