

*Nahverkehrsplan
Stadt Neustadt
an der Weinstraße
2020*





Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6	5. Angebotskonzeption	35
2. Vorgehen	7	5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV	35
3.1. ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße	8	5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	39
3. Bestandsaufnahme und -analyse.....	8	5.3. Barrierefreiheit.....	45
3.2. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungs- konzepts	15	5.4. Verknüpfungspunkte	47
4.1. Ziele des Aufgabenträgers.....	17	5.5. Mobilitätsmanagement	57
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	17	5.6. Ergänzende Mobilität.....	60
4.2. Netzhierarchie.....	18	6. Umsetzung.....	62
4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	20	6.1. Maßnahmenkonzept.....	62
4.4. Demografischer Wandel.....	21	6.2. Angebotsseitige Maßnahmen	62
4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse	23	6.3. Investive Maßnahmen	62
4.6. Achsenkonzept.....	32	6.4. Vergabe/Linienbündelung	64
		6.5. Qualitätssicherung	64
		7. Aufstellungsverfahren	65
		8. Anhang	66



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan	7	Abbildung 24: Übersicht Hauptbahnhof Neustadt an der	
Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag.....	10	Weinstraße.....	50
Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag	11	Abbildung 25: Barrierefreier Zugang zu den Gleisen.....	51
Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag	12	Abbildung 26: Bussteige Hauptbahnhof Neustadt an der	
Abbildung 5: Fahrtenangebot Sonntag – August - Oktober.....	13	Weinstraße.....	51
Abbildung 6: Ruftaxi-Linien in Neustadt an der Weinstraße.....	14	Abbildung 27: Fahrgastinformation am Bussteig.....	52
Abbildung 7: Netzhierarchie im VRN.....	18	Abbildung 28: Neugestaltung Bahnhofsvorplatz Quelle:	
Abbildung 8: Grundsätze der Bedienung	19	Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten.....	52
Abbildung 9: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen		Abbildung 29: P+R- und B+R-Standorte in Neustadt an der	
an den ÖPNV.....	20	Weinstraße (Stand 11/2016)	55
Abbildung 10: Fahrzwecke im ÖPNV	20	Abbildung 30: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger	
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neustadt an		und Radfahrer	56
der Weinstraße gesamt (Quelle: BBSR).....	22	Abbildung 31: Intermodalität - Multimodalität (nach Röhrleef).60	
Abbildung 12: Einpendler Neustadt an der Weinstraße	24	Abbildung 32: Standorte Stadtmobil (Internetseite Stadtmobil)61	
Abbildung 13: Auspendler Neustadt an der Weinstraße	25		
Abbildung 14: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach			
Werktags- und Wochenendverkehren.....	27		
Abbildung 14: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach			
Werktags- und Wochenendverkehren.....	27		
Abbildung 15: Werktägliche Streckenbelastung im Busverkehr.28			
Abbildung 16: Zahl der Ein- und Aussteiger.....	30		
Abbildung 17: Nutzungsintensität im Busverkehr	31		
Abbildung 18: Achsenkonzept für Neustadt an der Weinstraße -			
Regionalverkehr.....	33		
Abbildung 19: Achsenkonzept für Neustadt an der Weinstraße -			
Stadtverkehr	34		
Abbildung 20: SPNV-Netz in Neustadt an der Weinstraße	37		
Abbildung 21: Formen der Mobilitätseinschränkung.....	45		
Abbildung 22: Verknüpfungspunkte in Neustadt an der			
Weinstraße	49		
Abbildung 23: Bahnhofsvorplatz Neustadt an der Weinstraße ..	50		



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einpendlerströme der sieben bedeutendsten Orte	23
Tabelle 2: Auspendlerströme der sieben bedeutendsten Orte	23
Tabelle 3: Nachfrage zu den zehn bedeutendsten Quellen/Zielen (2016)	26
Tabelle 4: SPNV-Strecken in Neustadt an der Weinstraße ..	36
Tabelle 5: Wertungskategorien der P+R- und B+R-Anlagen	53
Tabelle 6: Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen.....	53
Tabelle 7: Bewertung der P+R- und B+R-Anlagen	54
Tabelle 8: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen....	63
Tabelle 9: Linienbündel in Neustadt an der Weinstraße.....	64



1. Einleitung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße ist als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig. Dieser mittlerweile dritte Nahverkehrsplan 2020 ff. dient als Grundlage für die zukünftige Planung, Finanzierung und den Betrieb von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet.

Im Stadtgebiet nutzen täglich rund 21.000 Fahrgäste den ÖPNV zu unterschiedlichen Zwecken. Dabei haben die verschiedenen Nutzergruppen jeweils spezifische Anforderungen. Berufspendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne Pkw fordern eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Diesen unterschiedlichen Anforderungen gilt es Rechnung zu tragen. Gleichzeitig muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Nahverkehrspläne treffen entsprechend den gesetzlichen Regelungen keine Aussagen zur künftigen Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Als Rückgrat des ÖPNV ist er jedoch für die Gestaltung der Busverkehre von hoher Bedeutung. So besitzt die Stadt Neustadt an der Weinstraße mit dem Hauptbahnhof und drei weiteren Haltepunkten einen Anschluss an das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar und ist zudem an die Regionalbahn Neustadt angebunden.

Die Nahverkehrspläne gehen auch auf die neuen Entwicklungen im Mobilitätsmarkt ein. Der ÖPNV muss auf die Trends von Inter- und Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs, etc. reagieren. Neben der rein sektoralen Betrachtung des ÖPNV werden daher auch die Schnittstellen zu anderen Verkehrsangeboten thematisiert.

Darüber hinaus ist der ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes ein wesentlicher Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens und soll eine nicht nur umweltfreundliche klimaschonende sondern auch reell machbare Alternative bei der Mobilitätswahl der Bürgerinnen und Bürger anbieten.

Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit berücksichtigen. So soll für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden (§8 (3) PBefG). Fahrzeugseitig wird die Barrierefreiheit im Rahmen der Vergabeverfahren realisiert.

Damit kommen auf die Stadt Neustadt an der Weinstraße als Aufgabenträger neue Herausforderungen zu, um trotz der gestiegenen gesetzlichen Anforderungen sowie der demografischen Veränderungen ein attraktives ÖPNV-Angebot anzubieten, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet und die Mobilität sicherstellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Neustadt an der Weinstraße werden so erhalten und verbessert.

Wie bei bisherigen Nahverkehrsplänen übernimmt auch diesmal die VRN GmbH das Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind.

Besonderes Augenmerk gilt der verkehrlichen Verflechtung mit den umliegenden Landkreisen.

Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in dem verbundweiten „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“. Er fasst die relevanten Planungen und Projekte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen. Der gemeinsame Nahverkehrsplan trifft darüber hinaus einige verbindliche Regelungen. Diese sind insbesondere Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen oder Regelungen zur Tariftreue. Durch eine zentrale Regelung können Insellösungen vermieden werden.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde von Beginn an durch eine umfangreiche, transparente Beteiligung und Abstimmung mit den Akteuren des Verfahrens (Stadtvorstand, Stadtratsfraktionen, Ortsbeiräte, Innenstadtbeirat und Stadtverwaltung) begleitet. Das Verfahren wurde so konzipiert, dass verschiedene Erwartungshaltungen an den ÖPNV aufgegriffen und berücksichtigt werden konnten. Während der Durchführung des offiziellen Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite der Stadt Neustadt an der Weinstraße eingestellt, so dass alle Bürger im Internet ihre Anmerkungen und Hinweise einbringen konnten.

2. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Soll der ÖPNV als Alternative zum Pkw erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht - unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis MIV/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 Nahverkehrsplan weitere Elemente integriert. So steht nicht mehr die Frage des Verkehrsmittels im Vordergrund, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“. Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen Pkw Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie CarSharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖPNV.

Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt (siehe Abbildung 1).

Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- ▶ Bilanzierung des Nahverkehrsplan 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts
- ▶ ÖPNV-Potenzialanalyse und daraus abgeleitetes Achsenkonzept
- ▶ Entwicklung eines Zielkonzepts für den ÖPNV
- ▶ Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung
- ▶ Entwicklung ergänzender Bausteine
- ▶ Festschreibung weiterer Standards

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



Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan



3.1. ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße

Nachfolgend wird das Linien- und Fahrtenangebot des Busverkehrs dargestellt. Mit Fahrplanstand Dezember 2016 verkehren in Neustadt an der Weinstraße insgesamt 13 Buslinien:

- ▶ Sieben Regionalbuslinien (500, 501, 507, 509, 510, 512, 517)
- ▶ Vier Stadtbuslinien (502, 511, 514, 515)
- ▶ Zwei Linien mit besonderer Funktion (503, 574)

Die Regional- und Stadtbuslinien fügen sich in die Netzhierarchie des VRN ein (siehe Kapitel 4.2 Netzhierarchie). Die Betriebszeiten der Regionalbuslinien sind schwerpunktmäßig Montag bis Sonntag, der Fokus der Stadtbuslinien liegt auf dem Betrieb an Werktagen. Die Bedienungszeiten und der Fahrweg der Linie 503 orientieren sich an den Bedürfnissen von Touristen und verkehren nur saisonal bzw. sonntags, während die Linie 574 nur auf ausgewählten Fahrten an Schultagen das Stadtgebiet Neustadts durchquert. In nachfrageschwachen Zeiten wird der Busverkehr in Neustadt an der Weinstraße durch sechs Ruftaxi-Linien ersetzt:

- ▶ Linien 4987, 5911, 5931, 5932, 5933, 5934

Darüber hinaus verkehren keine Nachtbuslinien oder sonstige Nachtverkehrs- und/oder Bedarfsangebote.

Die Linienverläufe der jeweiligen Linien im Stadtgebiet von Neustadt an der Weinstraße sind in den einzelnen Liniensteckbriefen dargestellt (siehe Anhang 2 und 3).

Der Großteil des Busbetriebs (acht Linien) wird durch die PalatinaBus GmbH erbracht. Bei den übrigen Linien ist die Busverkehr Imfeld e. Kfm. tätig. Um aufgabenträgerübergreifend ein abgestimmtes und wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV-Angebot zu gewährleisten, erfolgt die Bildung von Linienbündeln und die Durchführung der Vergabeverfahren durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar als zentrale Vergabestelle. Vierzehn Buslinien werden zwei Linienbündeln zugeordnet:

- ▶ Bündel Neustadt (12 Linien)
- ▶ Bündel Rheinpfalz (Linie 574)¹

In der Stadt Neustadt an der Weinstraße besteht sowohl im Regional- als auch im Stadtbusverkehr werktags überwiegend ein Taktschema aus 60-Minuten-Takten. Die Regionallinie 512 und die Stadtbuslinie 514 werden montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Insgesamt wird durch Linienüberlagerungen teilweise ein dichteres Bedienungsangebot erreicht. Drei weitere Regionalbuslinien (507, 509 und 510) sowie die Stadtbuslinie 511 verkehren von Montag bis Samstag im 60- bis 120-Minuten-Takt. Die Regionallinien 501 und 507 verkehren an Sonn- und Feiertagen

nur in einem 120-Minuten-Takt, während auf den Linien 509 und 510 keine Bedienung stattfindet.

Ein einheitliches Taktschema ist gleichzeitig die Grundlage, um regelmäßige und damit attraktive Verbindungen mit Umsteigen zu ermöglichen. Buslinien haben wichtige Zu-/Abbringeraufgaben und können ohne Anpassungen an das Taktschema des SPNV keine regelmäßigen Anschlüsse sicherstellen, was sich nachteilig auf die Fahrgastnachfrage auswirkt. Deshalb erfolgt sukzessive eine Abstimmung der Fahrpläne der einzelnen Linien zu einem abgestimmten, vertakteten Gesamtfahrplan (Anpassung des Busverkehrs an den Bahnverkehr).

¹ Das Linienbündel Rheinpfalz beinhaltet insgesamt 14 Buslinien, von denen nur die ein- und ausbrechenden Verkehre der Linie 574 das Stadtgebiet Neustadts durchqueren. Die übrigen Linien werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht betrachtet.



Im Stadtgebiet Neustadt an der Weinstraße fahren (vgl. Abbildung 2 bis Abbildung 5)

- ▶ von Montag bis Samstag zwei Regionalbuslinien und eine Stadtbuslinie
- ▶ von Montag bis Sonntag fünf Regionalbuslinien und drei Stadtbuslinien.
- ▶ Die „Tourismusbuslinie“ 503 verkehrt von Mai bis Oktober ausschließlich an Sonn- und Feiertagen (120-Minuten-Takt) zwischen dem Hbf. Neustadt an der Weinstraße über Maikammer zum Kalmit.

Neustadt an der Weinstraße ist Konzessionär für die Ruftaxi-Linien 5931, 5932, 5933 und 5934. Für die Linie 5911 sind die Verbandsgemeinde Lambrecht und für die Linie 4987 die Verbandsgemeinde Deidesheim Konzessionäre.

Das Ruftaxi fährt nur auf Anforderung. Spätestens 60 Minuten vor der Abfahrtszeit an der gewünschten Haltestelle ist die Fahrt telefonisch anzumelden (siehe Abbildung 6).

Die kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN). Für alle Personenverkehrsleistungen im ÖPNV ist der Verbundtarif anzuwenden. Es gelten die Regelungen der Satzung über den einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

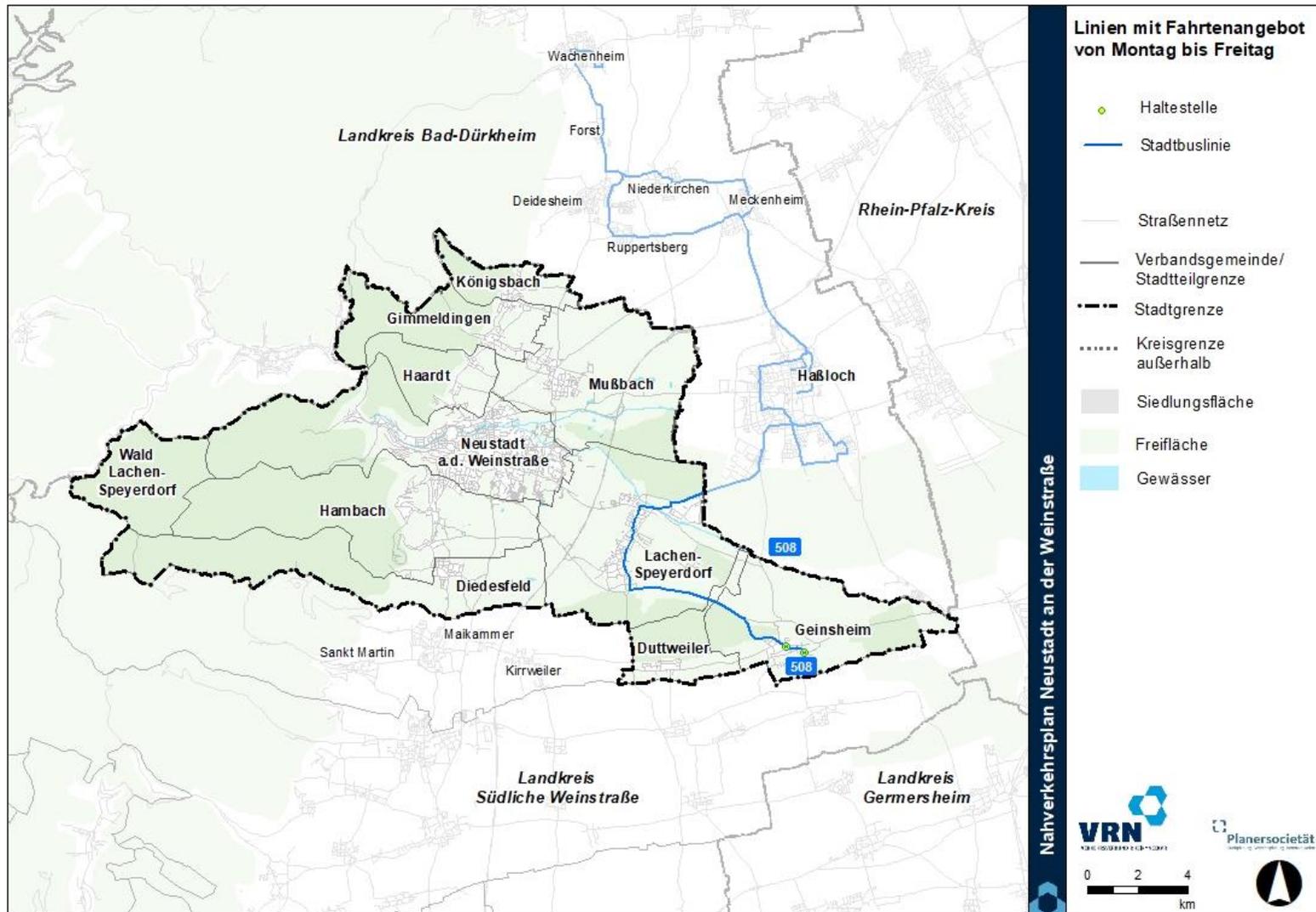


Abbildung 2: Fahrtenangebot Montag bis Freitag

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

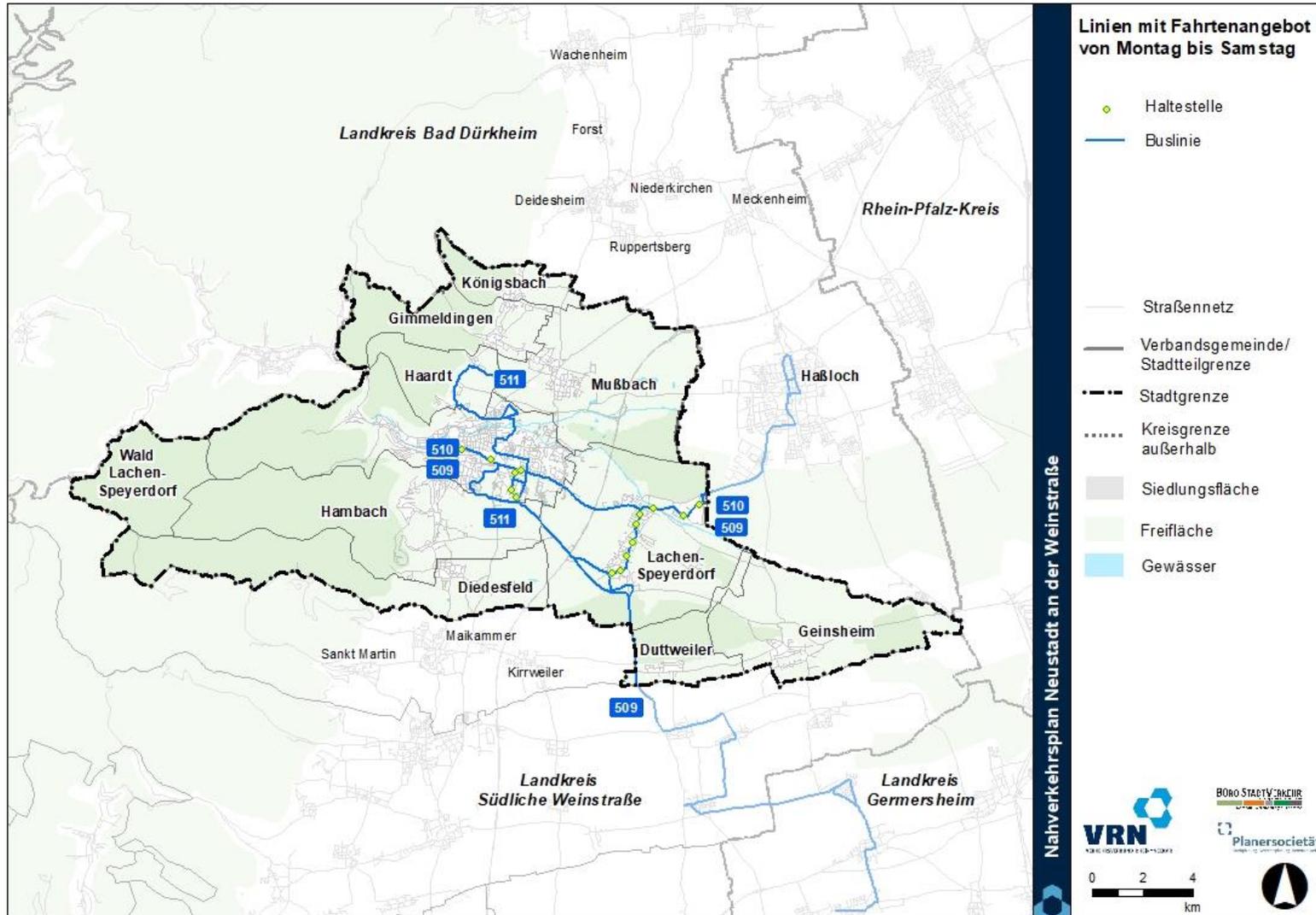


Abbildung 3: Fahrtenangebot Montag bis Samstag

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

3. Bestandsaufnahme und -analyse

12

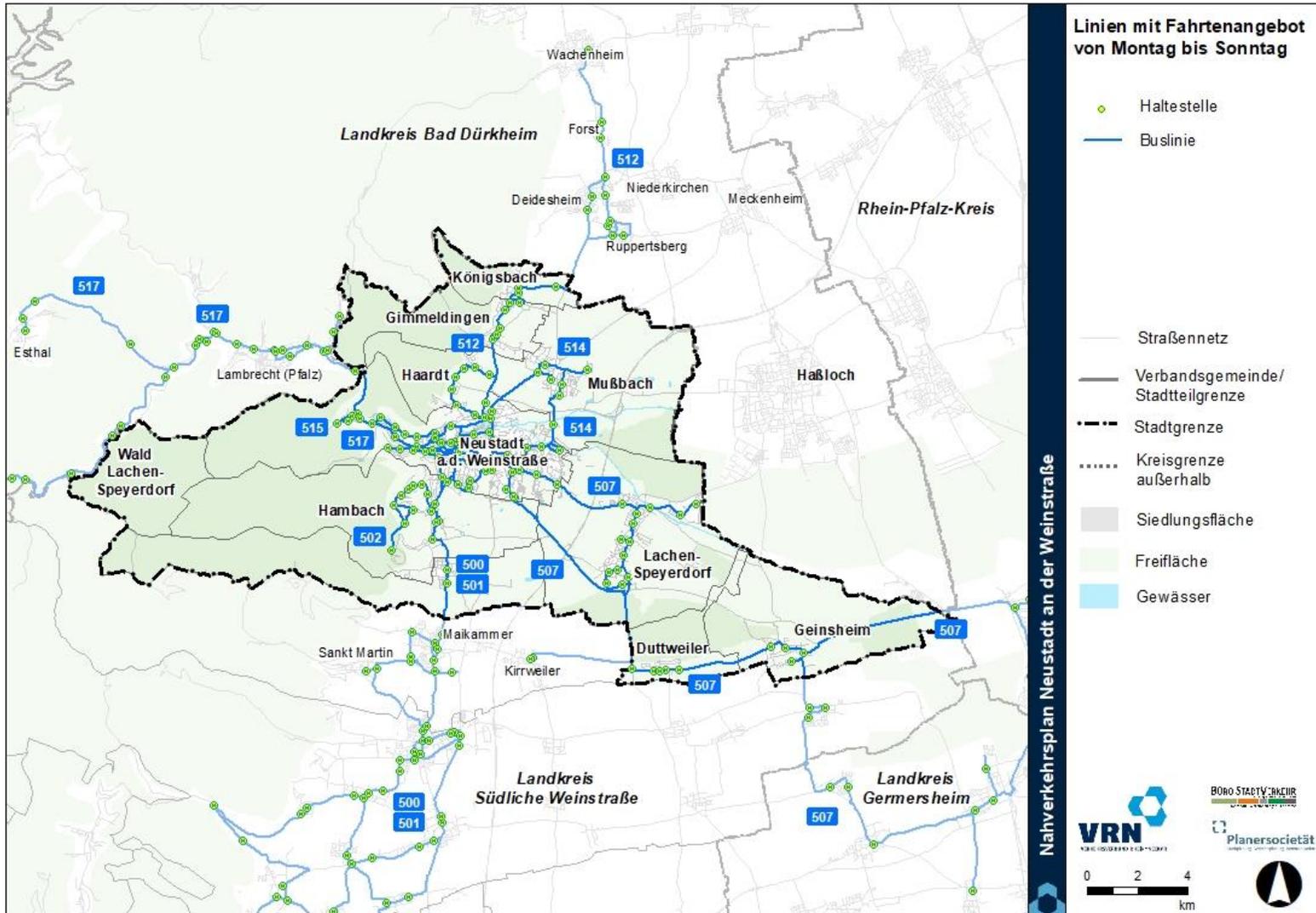


Abbildung 4: Fahrtenangebot Montag bis Sonntag

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

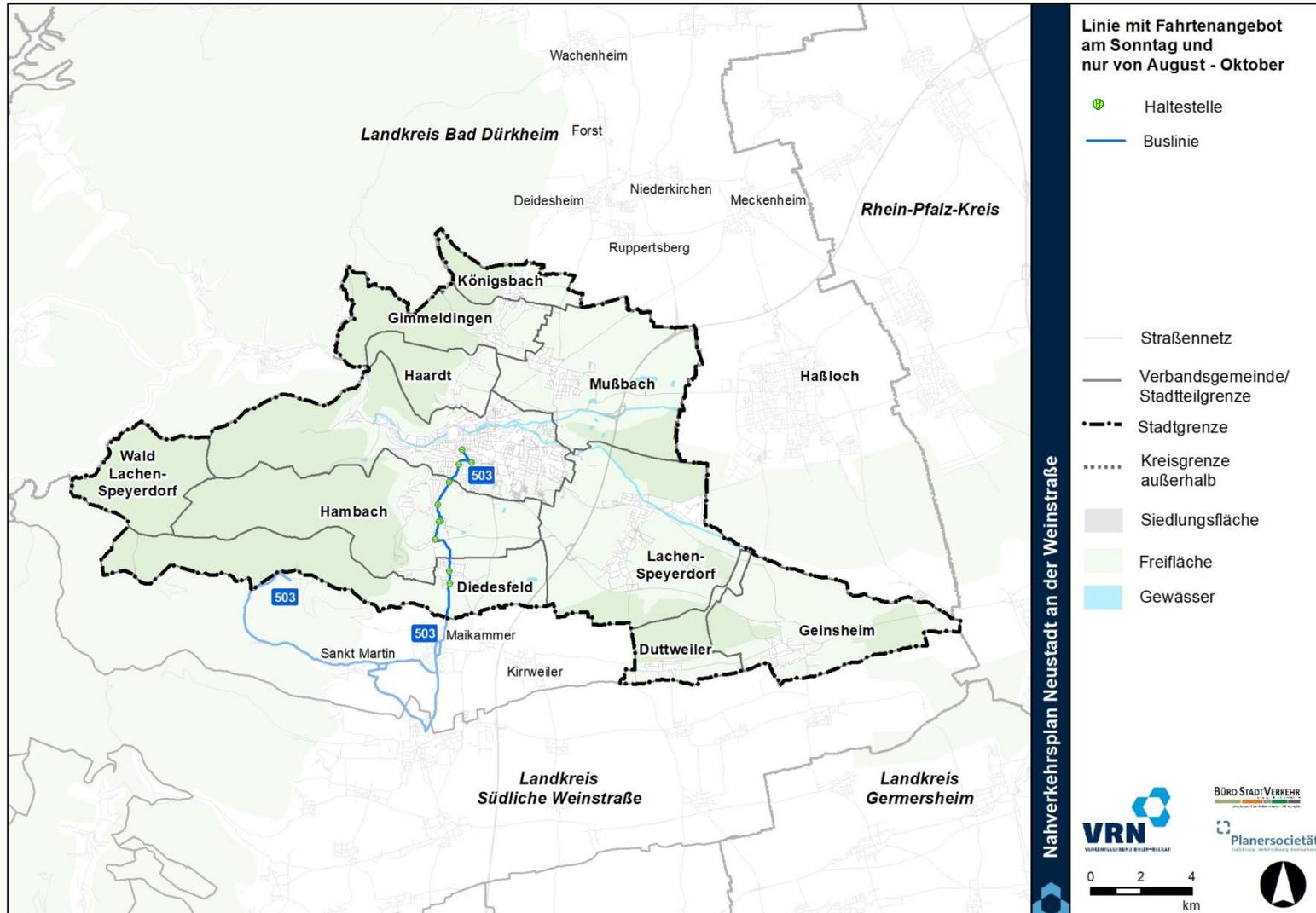


Abbildung 5: Fahrtenangebot Sonntag – August - Oktober

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

3. Bestandsaufnahme und -analyse

14

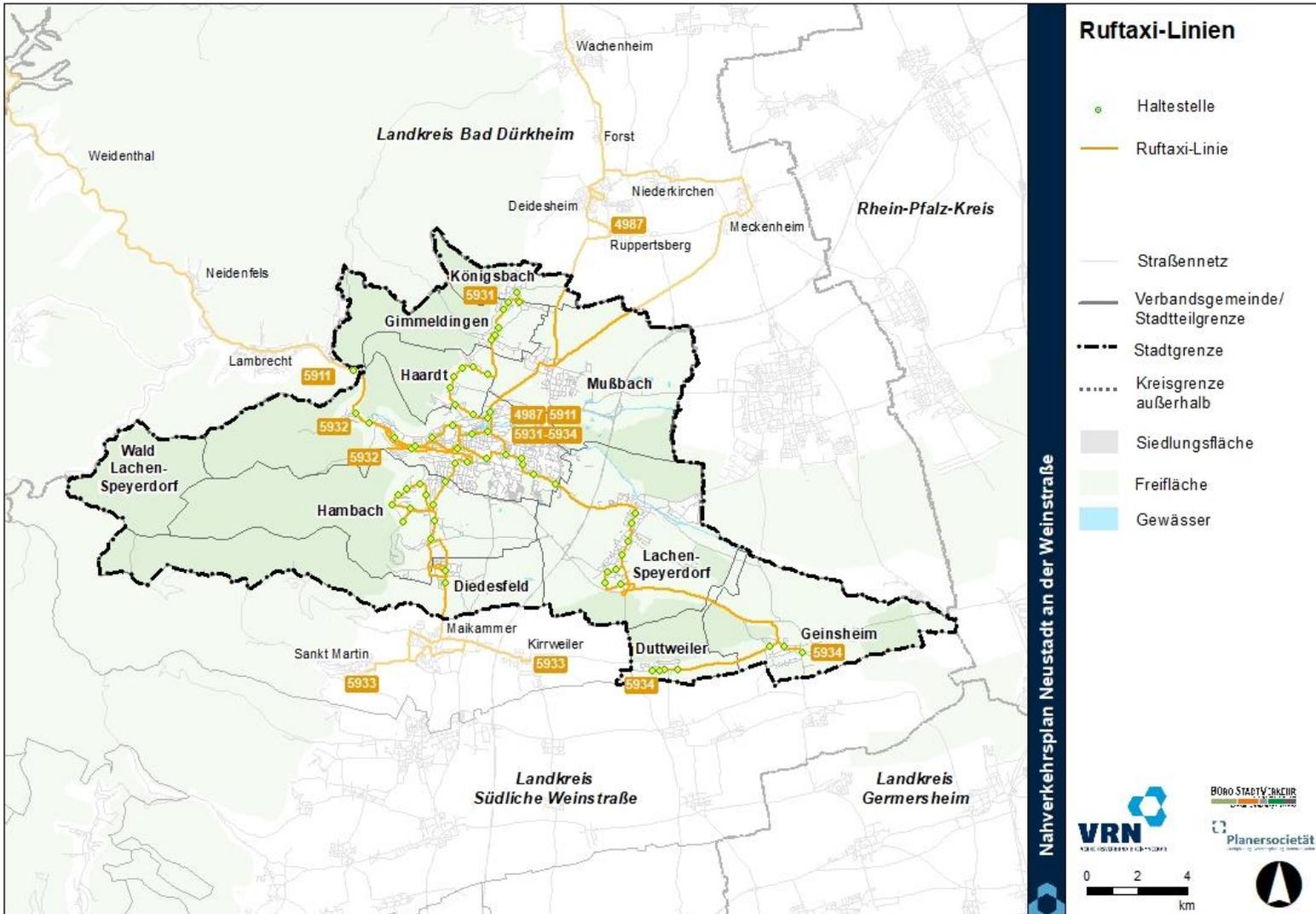


Abbildung 6: Ruftaxi-Linien in Neustadt an der Weinstraße

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



3.2. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 und Sachstandsbericht zur Umsetzung des Linienbündelungskonzepts

Allgemeines

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan 2004 wurde am 15.03.2005 durch den Stadtrat beschlossen. Die im letzten Nahverkehrsplan enthaltenen betrieblichen und investiven Maßnahmen wurden im städtischen Busverkehr größtenteils umgesetzt, im regionalen Busverkehr jedoch nicht. Darüber hinaus wurden den jeweils aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung tragend weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet geprüft und umgesetzt (siehe Anhang auf S. 67 und 68).

Einzig die Vorgaben zur Barrierefreiheit konnten noch nicht im gesamten Stadtgebiet von Neustadt an der Weinstraße berücksichtigt und umgesetzt werden. Sie werden als Planungsgrundlage beibehalten. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße wird - soweit möglich und vertretbar - den Umbau der Bushaltestellen sukzessive umsetzen.

Auf Grundlage eines Linienbündelungskonzepts, zur Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabe der Verkehre, beschloss der Stadtrat im Dezember 2011 die Vergabe der

Linienbündel in der Stadt Neustadt an der Weinstraße. Im Stadtgebiet verkehren die Linien der Bündel Neustadt und Rheinpfalz.

Als Grundlage für einen kontrollierten Übergang in den Wettbewerb waren darüber hinaus die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße hat hierzu eine Vereinbarung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) abgeschlossen.

Für den Ruftaxi-Verkehr in der Stadt Neustadt an der Weinstraße besteht keine Notwendigkeit einer gesonderten Linienbündelung. Planung, Ausschreibung und Vergabe der Ruftaxi-Leistungen befinden sich in der Zuständigkeit der Stadt Neustadt sowie der Verbandsgemeinden Deidesheim und Lambrecht.

Bündel Neustadt

Das Bündel Neustadt wurde in drei Losen ausgeschrieben. Die drei Lose wurden an zwei unterschiedliche Verkehrsunternehmen vergeben. Die Betriebsaufnahme in allen drei Losen erfolgte zum 01.01.2013 mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Die einzelnen Lose sind im Folgenden kurz beschrieben:

Los 1 (PalatinaBus GmbH)

- ▶ Linie 500: Neustadt – Maikammer – Edenkoben – Rhodt – Roschbach – Böchingen – Landau
- ▶ Linie 501: Neustadt – Edenkoben – Edesheim – Burrweiler – Walheim – Landau
- ▶ Linie 503: „Kalmitexpress“: Neustadt – Maikammer – St. Martin – Kalmit und zurück
- ▶ Linie 507: Neustadt – Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Linie 509: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Freimersheim – Weingarten – Lustadt
- ▶ Linie 510: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Haßloch



Lose 2 und 3 (Busverkehr Imfeld e. Kfm.)

- ▶ Linie 502: Neustadt Hbf. – Hambach – Hambacher Schloss
- ▶ Linie 511: Neustadt Haardt – Böbig – Maconring – Hauptfriedhof
- ▶ Linie 512: Neustadt – Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst
- ▶ Linie 514: Neustadt – Nachtweide – Mußbach
- ▶ Linie 515: Afrikaviertel – Neustadt
- ▶ Linie 517: Neustadt – Lambrecht – Esthal/Elmstein – Iggelbach (- Johanniskreuz)

Betriebsaufnahme Resümee

Mit Ausschreibung der Linienbündel wurden die im Nahverkehrsplan 2004 vorgeschlagenen Veränderungen des Fahrplanangebots im städtischen Busverkehr größtenteils realisiert. Keine Berücksichtigung fand die Ausweitung der Bedienungszeiten auf der Linie 502 an Samstagen von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr.

Die Maßnahmen im regionalen Busverkehr wurden nicht umgesetzt. Der Kurpfalzpark in Wachenheim hat bis heute keine Busanbindung erhalten.

Der Betrieb auf der Linie 508 wurde zum 31.12.2018 eingestellt.

Bündel Rheinpfalz

Die Betriebsaufnahme des Bündels Rheinpfalz erfolgte zum 14.06.2015, so dass die nächste Vergabe zum Sommer 2025 ansteht.

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße ist hier nur die Linie 574 relevant, die die Gebiete der Aufgabenträger Stadt Neustadt an der Weinstraße und Landkreis Bad Dürkheim durchquert.

Linienkonzept bei Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 574: (Geinsheim –) Haßloch – Meckenheim – Deidesheim / Forst



4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1. Ziele des Aufgabenträgers

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

- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- ▶ Der ÖPNV soll eine echte Alternative zum MIV bieten und ist entsprechend weiter zu entwickeln.
- ▶ Bus- und Schienenverkehr sowie weitere (öffentliche) Verkehrsangebote sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Neue Entwicklungen, wie z. B. Mobilitätsmanagement, bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Die Stadt wird gemeinsam mit dem VRN auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- ▶ Bei der Weiterentwicklung des Busangebotes sollen hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionsverhalten schrittweise weitere fahrzeugseitige Verbesserungen erzielt werden.
- ▶ Das ÖPNV-Angebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- ▶ Barrierefreiheit soll als ganzheitlicher Planungsansatz die Qualität des ÖPNV-Systems verbessern und allen Fahrgästen dienen. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr (unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden) sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- ▶ Ortsteile, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an das Stadtzentrum angebunden werden.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- ▶ An allen Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sollen attraktive Abstellanlagen für Pkw (P+R) und Fahrräder (B+R) vorhanden sein.

4.2. Netzhierarchie

Die unter Kapitel 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, werden unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen hierarchisch strukturierte ÖPNV-Netze entwickelt. Abbildung 7 stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes- und Regionalplanung, dar. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des verbundweiten Verkehrsmodells, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleichermaßen berücksichtigt, in die Netzentwicklung mit einbezogen.

4.2.1 Regionalverkehr

Der Regionalverkehr dient in erster Linie der Verbindung zwischen den Gemeinden.

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

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll sich der Busverkehr zu einer echten Konkurrenz zum MIV entwickeln. Grundsätzlich haben Pkw-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen

haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist.

Hier können im Jedermannverkehr außerhalb des SPNV ÖPNV-Anteile von bis zu 10 % vom Gesamtverkehr erreicht werden.

Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet keine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in nennenswertem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Minuten-Takt daher die Untergrenze.

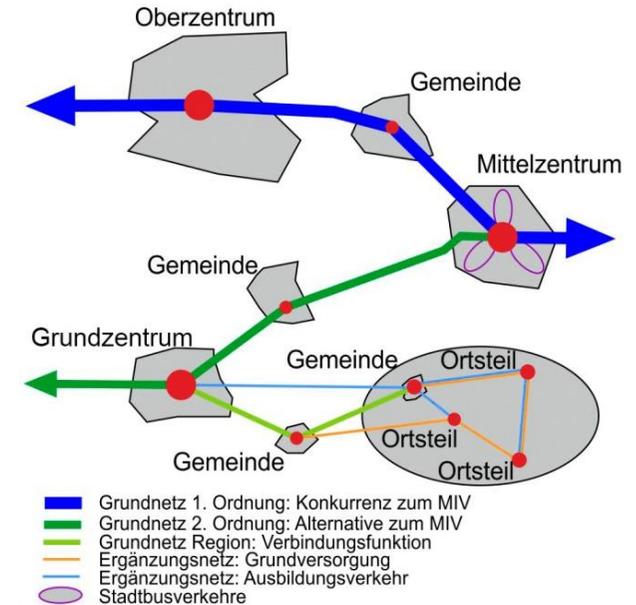


Abbildung 7: Netzhierarchie im VRN



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 gegebenenfalls auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

In Teilen des VRN-Raums besteht in Landkreisen eine disperse Siedlungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte. Dort sind durchgängig vertaktete Angebote nur auf wenigen Achsen möglich. Hier werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des weiträumig vernetzten Ausbildungsverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

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

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

Abbildung 8 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen und städtischen Busverkehr anschaulich dar.

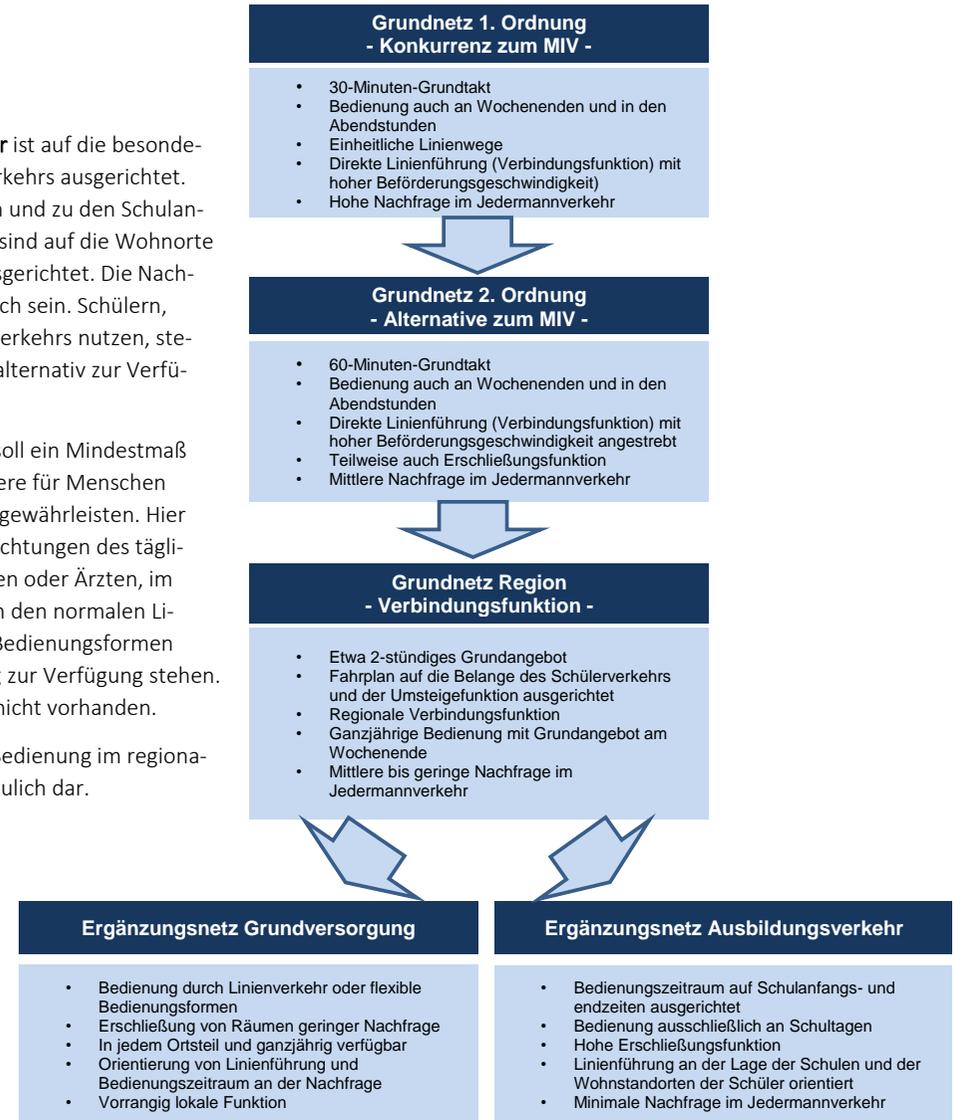


Abbildung 8: Grundsätze der Bedienung

4.2.2 Stadtverkehr

Stadtverkehre dienen in erster Linie dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde und stellen die Verbindung zum Grundnetz des Regionalverkehrs her.

Stadtverkehre sind sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten geprägt, wie zum Beispiel der Gemeindegröße, der Topographie oder der Stadtstruktur. Daher können hier keine allgemeingültigen Aussagen zum Bedienungsniveau getroffen werden. Dies muss jeweils individuell festgelegt werden.

4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (siehe Abbildung 9). Vereinfacht lassen sich die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterscheiden.



Abbildung 9: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

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

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

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

Abbildung 10 zeigt die Anteile der werktäglichen Fahrzwecke im ÖPNV der Stadt Neustadt an der Weinstraße (ein- und ausbrechende Verkehre). Mit einem Verkehrsmittelanteil von lediglich 7 % ist die Bedeutung des ÖPNV für die alltäglichen Wege der Neustädter Bevölkerung relativ gering. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 38 % den mit Abstand größten Anteil an den Fahrzwecken ein, der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) nimmt mit etwa 62 % dennoch den größeren Stellenwert ein.

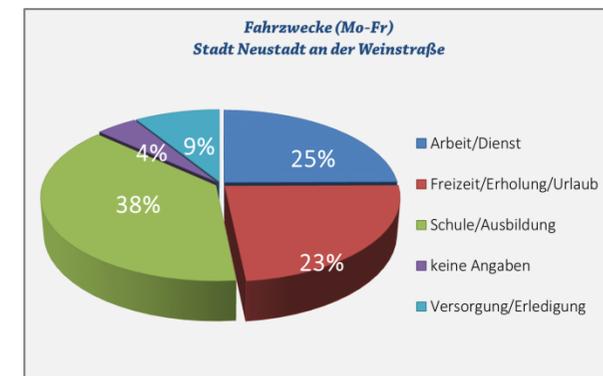


Abbildung 10: Fahrzwecke im ÖPNV



In der Stadt Neustadt an der Weinstraße werden pro Werktag rund 21.000 Fahrgäste im Busverkehr und dem SPNV befördert, davon rund 4.800 im Binnenverkehr. Die Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrzwecken im Segment des Jedermannverkehrs. Hier handelt es sich um eine kleine Gruppe, die auf den ÖPNV zwingend angewiesen ist und über keinen Zugang zu einem Pkw verfügt. Auch für diese Gruppe muss ein flächendeckendes Mindestangebot vorgehalten werden.

4.4. Demografischer Wandel

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung.

Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltes und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Die verstärkte Alterung der Gesellschaft wird durch regionale Wanderungsbewegungen überlagert, die zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führen.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Jahr 2016 die Wohnungsflächenbedarfsprognose aktualisiert. Datengrundlage bildet die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aus dem Jahr 2014. Die Prognose mit Basisjahr 2012 liefert die derzeit aktuellsten Prognosedaten für die Region Rhein-Neckar.

Für die Stadt Neustadt an der Weinstraße wird eine stagnierende Einwohnerzahl prognostiziert. So wird laut BBSR mit einem minimalen Bevölkerungszuwachs von rund 0,2 % (+ 100 Personen) gerechnet. Dies entspricht einem Anstieg von 52.300 Einwohnern im Jahr 2012 auf 52.400 Einwohner im Jahr 2030.

Dennoch kommt es zu einer starken Veränderung der Altersverteilung. Die Abbildung 11 zeigt die für die Stadt Neustadt an der Weinstraße prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Altersgruppen bis ins Jahr 2030. Es zeichnet sich ein erkennbarer Rückgang von Personen jüngeren und mittleren Alters ab. Die Anzahl älterer Personen steigt dagegen langfristig deutlich an.

Sowohl die wachsende Gruppe der älteren Menschen, von den sog. Best-Agern mit intensiver Pkw-Nutzung bis zu den Hochbetagten, als auch die rückgängigen Schülerzahlen sind bei der mittel- bis langfristigen Entwicklung des ÖPNV zu berücksichtigen.



Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Dies kann aufgrund von freier Schulwahl, neuen schulischen Angeboten, dispersen Unterrichtszeiten und Inklusion trotz zurückgehender Schülerzahlen unter Umständen zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

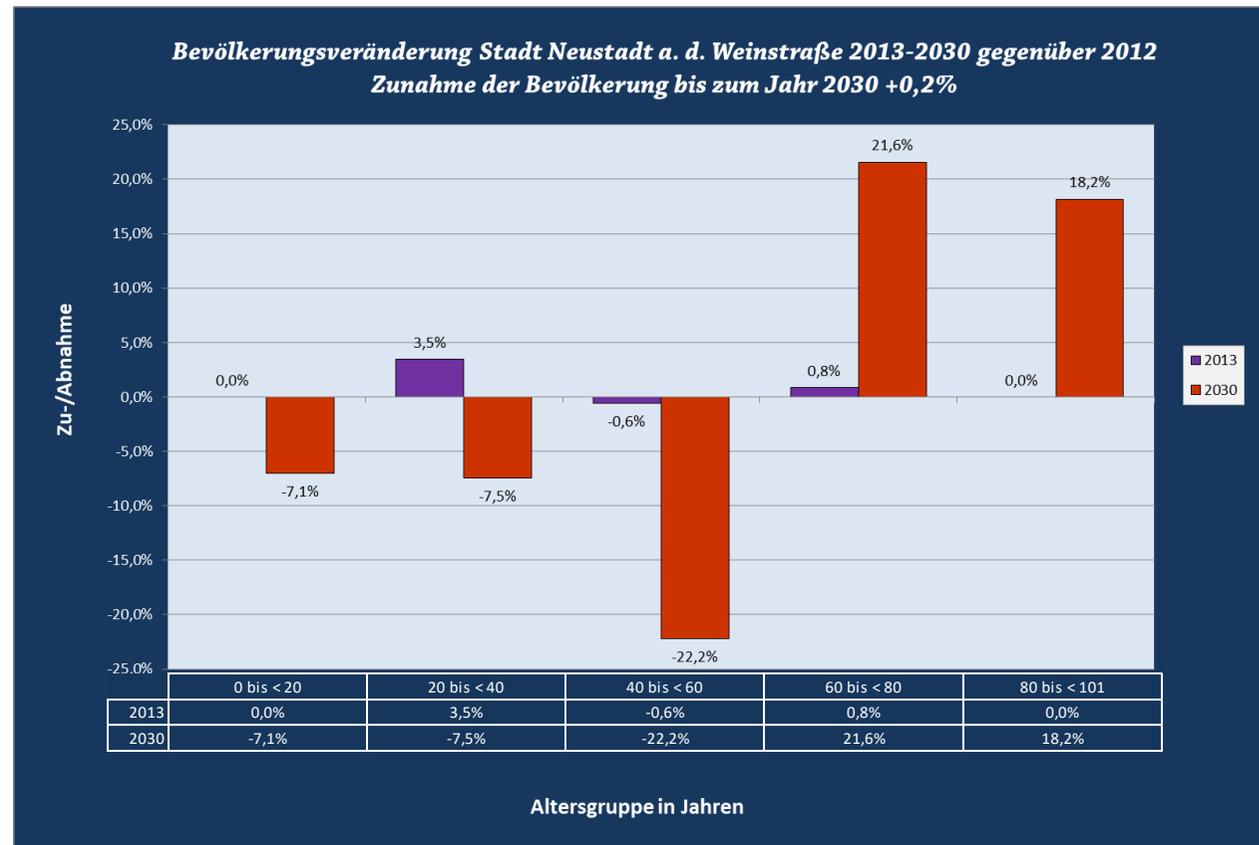


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neustadt an der Weinstraße gesamt (Quelle: BBSR)

4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Pendlerströme

Im Folgenden werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für Neustadt an der Weinstraße analysiert. Auspendler arbeiten und Einpendler wohnen außerhalb der Stadt.

Die kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße weist insgesamt einen **negativen Pendlersaldo** auf. Es pendeln rund 2.800 Beschäftigte mehr aus der Stadt aus als ein.

Rund 10.000 Personen pendeln von außerhalb in die Stadt Neustadt an der Weinstraße zur Arbeit (Einpendler) und rund 12.500 Menschen verlassen sie auf ihrem Weg zur Arbeit.

Deutliche Einpendlerströme bestehen aus den benachbarten Gemeinden Haßloch, Landau in der Pfalz, Stadt Lambrecht (Pfalz) und Ludwigshafen am Rhein (siehe Tabelle 1). Bevorzugte Zielorte sind Ludwigshafen am Rhein und Mannheim. Bei den Auspendlern pendeln die meisten Einwohner nach Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Landau in der Pfalz und Speyer (siehe Tabelle 2).

Abbildung 12 und Abbildung 13 stellen die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Stadt Neustadt an der Weinstraße dar.

Einpendler aus		
Orte	Anzahl	Anteil in %
Haßloch	1.009	10,3%
Landau in der Pfalz, Stadt	473	4,9%
Lambrecht (Pfalz), Stadt	330	3,4%
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	280	2,9%
Maikammer	255	2,6%
Edenkoben, Stadt	240	2,5%
Kaiserslautern, Stadt	231	2,4%
Andere	6.932	71,1%
Gesamt	9.750	100,0%

Tabelle 1: Einpendlerströme der sieben bedeutendsten Orte

Auspendler nach		
Orte	Anzahl	Anteil in %
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	2.203	17,6%
Mannheim, Universitätsstadt	1.126	9,0%
Landau in der Pfalz, Stadt	833	6,7%
Speyer, Stadt	678	5,4%
Bad Dürkheim, Stadt	627	5,0%
Haßloch	585	4,7%
Edenkoben, Stadt	580	4,6%
Andere	5.876	47,0%
Gesamt	12.508	100,0%

Tabelle 2: Auspendlerströme der sieben bedeutendsten Orte

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

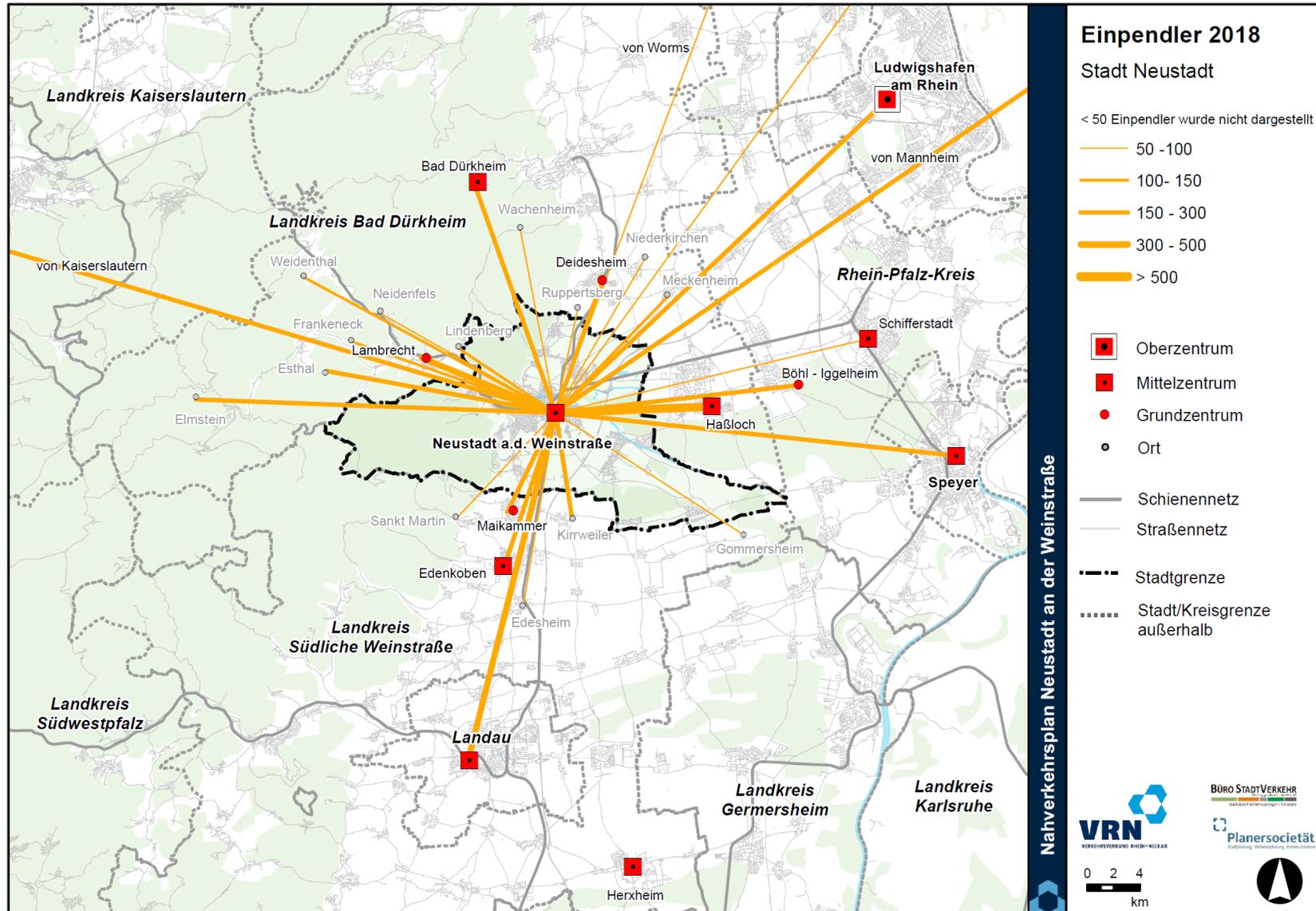


Abbildung 12: Einpendler Neustadt an der Weinstraße

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

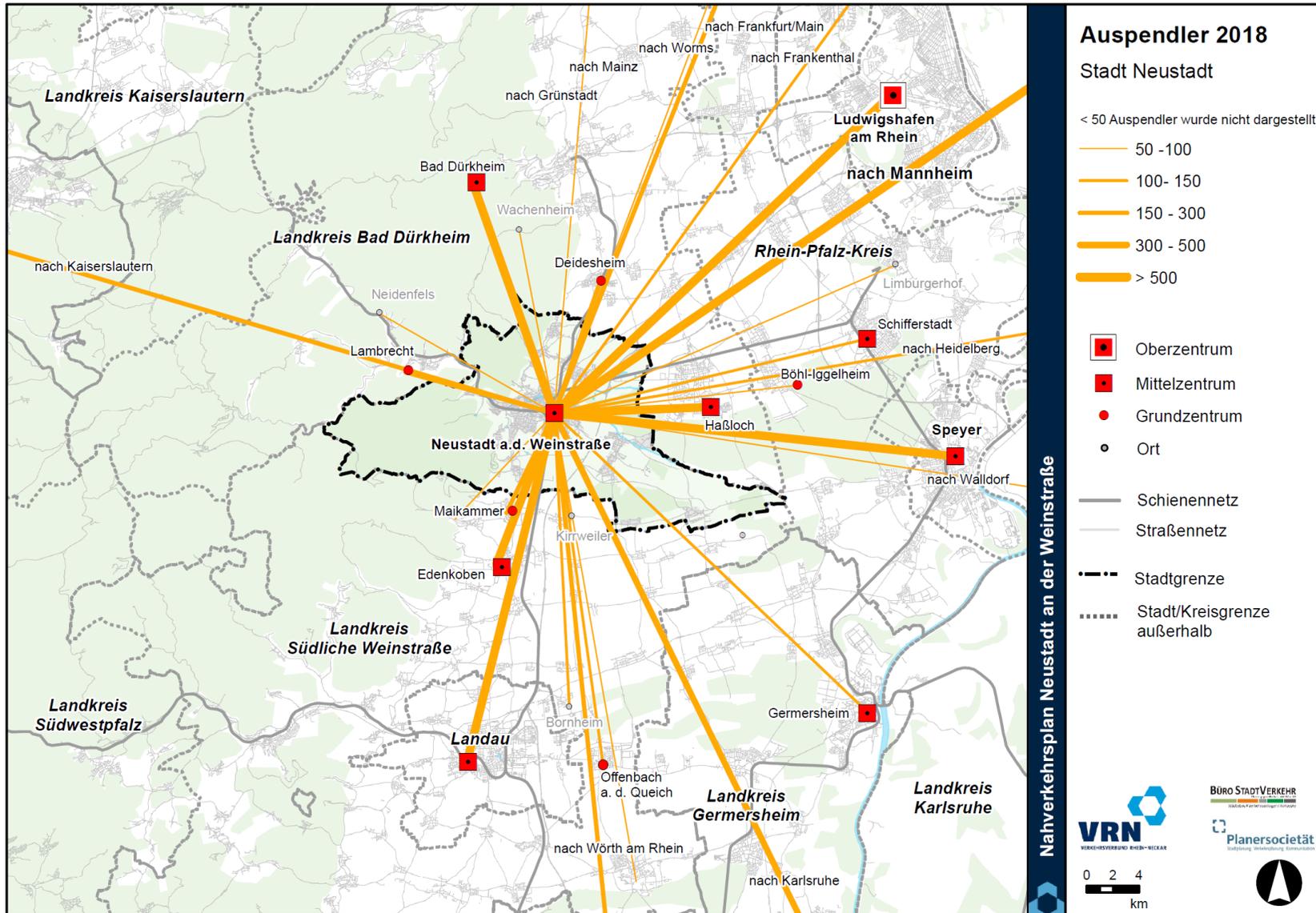


Abbildung 13: Auspendler Neustadt an der Weinstraße

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Verkehrsnachfrage

In der Stadt Neustadt an der Weinstraße werden pro Werktag rund 21.000 Fahrgäste im Busverkehr und dem SPNV befördert, davon rund 4.800 im Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets. Deutlich erkennbar ist, dass gegenüber der Nachfrage montags bis freitags die Belastung am Wochenende merklich ausdünnert. An Samstagen und Sonntagen werden zusammengerechnet nur noch rund 16.000 Fahrgäste transportiert. Eine hohe Nachfrage ist unabhängig vom Wochentag besonders in Richtung Bad Dürkheim und in die Städte Ludwigshafen/Mannheim und Kaiserslautern festzustellen (siehe Tabelle 3).

Die konstante Nachfrage auf den Strecken von und nach Ludwigshafen/Mannheim und Kaiserslautern an Werktagen sowie an Wochenenden verdeutlicht die hohe Bedeutung der Oberzentren für die Neustädter Bevölkerung.

Die Darstellung der Fahrzwecke im Busverkehr werktags (Mo-Fr) (siehe Abbildung 14) zeigt für Neustadt an der Weinstraße die Bedeutung des Schul- und Ausbildungsverkehrs, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadt.

An Wochenenden liegt dagegen der Anteil des Freizeit- und Erholungsverkehrs sowohl innerhalb als auch außerhalb des Stadtgebiets von Neustadt an der Weinstraße sehr hoch.

In der folgenden Abbildung 15 ist die Nachfrage in Form von Streckenbelastungen des Öffentlichen Personennahverkehrs abgebildet.

Nr.	Quelle	Ziel	Nachfrage Mo-Fr	Nachfrage SA	Nachfrage SO
1	Neustadt a. d. Weinstraße	Bad Dürkheim	5.150	2.750	1.700
2	Neustadt a. d. Weinstraße	Neustadt a. d. Weinstraße	4.750	2.250	950
3	Neustadt a. d. Weinstraße	Kaiserslautern	2.000	1.600	1.400
4	Neustadt a. d. Weinstraße	Ludwigshafen a. Rh.	1.700	850	900
5	Neustadt a. d. Weinstraße	Landkreis Südliche Weinstraße	1.700	900	450
6	Neustadt a. d. Weinstraße	Mannheim	1.600	1.900	1.600
7	Neustadt a. d. Weinstraße	Rhein-Pfalz-Kreis	970	780	700
8	Neustadt a. d. Weinstraße	Landau in der Pfalz	920	430	220
9	Neustadt a. d. Weinstraße	Speyer	370	230	200
10	Neustadt a. d. Weinstraße	Heidelberg	360	400	330

Tabelle 3: Nachfrage zu den zehn bedeutendsten Quellen/Zielen (2016)

Die Nachfrage im Stadtgebiet von Neustadt an der Weinstraße zeigt montags bis freitags im Vergleich zu den Wochenendtagen (Sa und So) eine deutlich disperse Struktur, bedingt vor allem durch den Ausbildungsverkehr.

Die stärksten Ströme sind hier zwischen Neustadt an der Weinstraße und Hambach/Diedesfeld/Maikammer, Neustadt und Haßloch, Neustadt und Deidesheim sowie Neustadt und Kaiserslautern zu verzeichnen.

Am Samstag zeigt sich in Neustadt ein verändertes Bild. Der größte Rückgang ist in Richtung Kaiserslautern zu verzeichnen. Am Sonntag bietet sich ein ähnliches Bild wie am Samstag, jedoch mit einer insgesamt geringeren Streckenbelastung, bzw. dem gänzlichen Wegfall von einzelnen Streckenabschnitten (weniger Verästelungen).

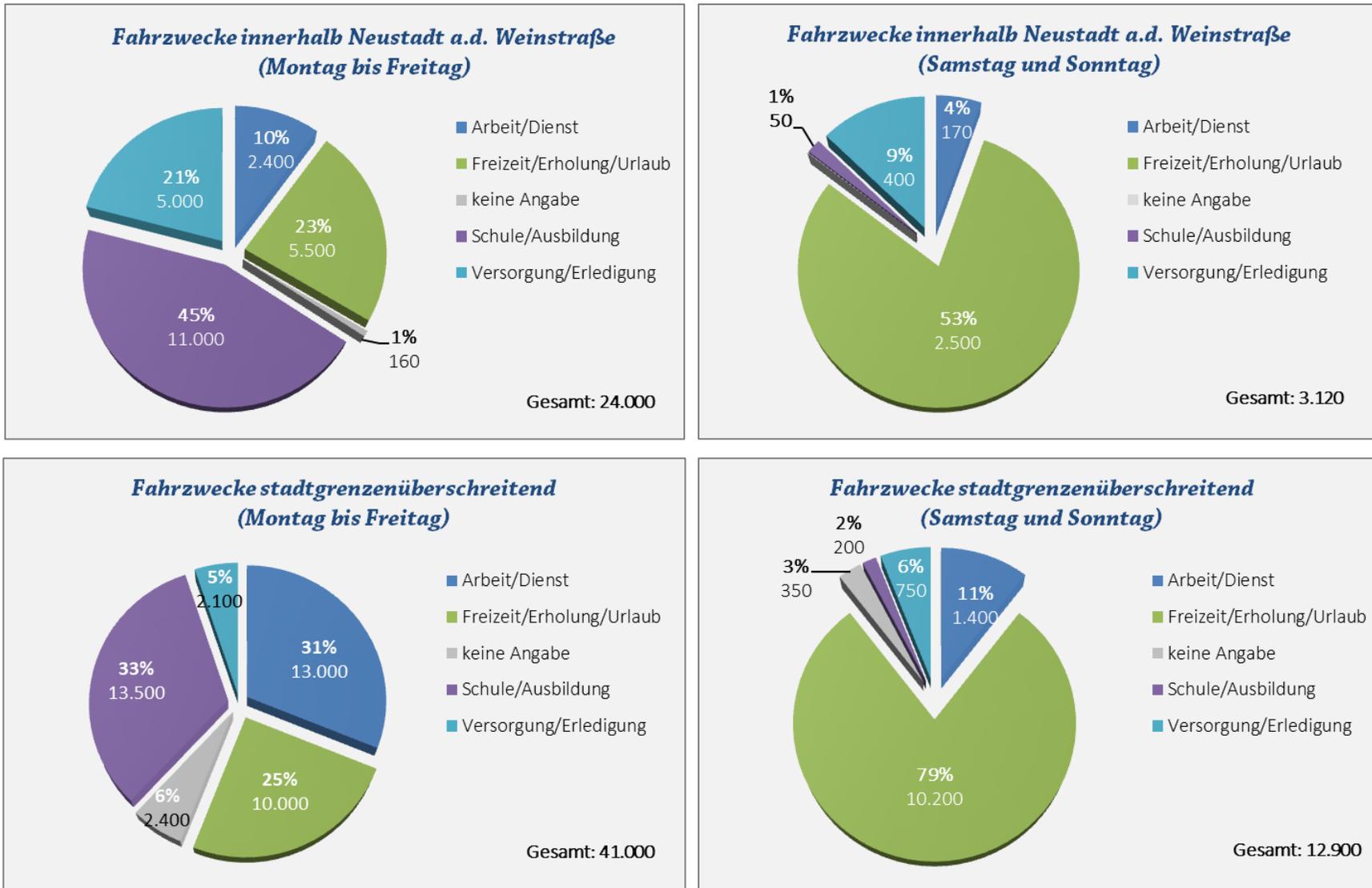


Abbildung 14: Fahrzwecke im Busverkehr differenziert nach Werktags- und Wochenendverkehren

Quelle: Erhebungsdaten VRN 2016

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

28

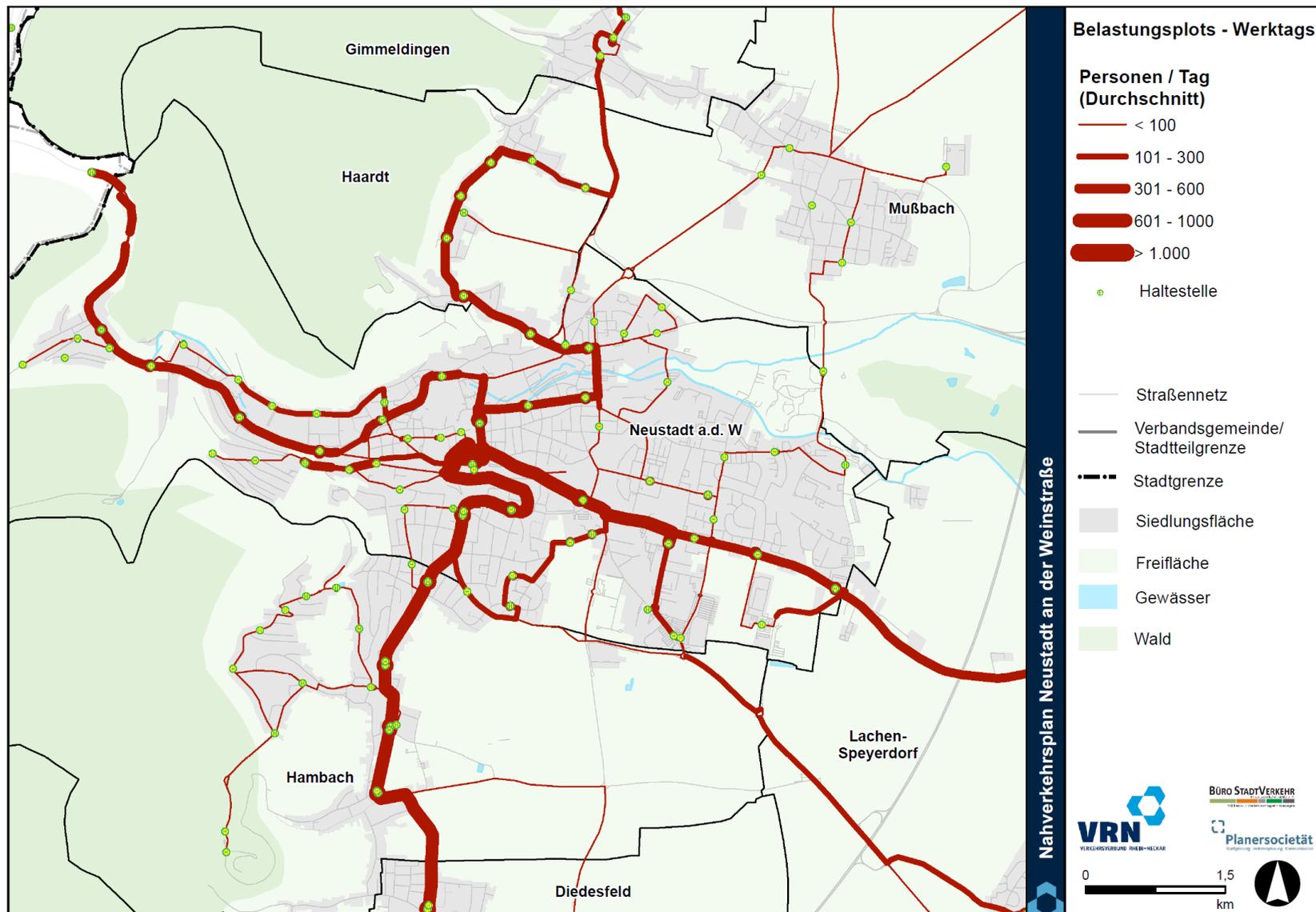


Abbildung 15: Werktägliche Streckenbelastung im Busverkehr

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Potenzialanalyse

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

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

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

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wird das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab.

Im Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV gewinnen. Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quell-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quell-Ziel-Matrix im MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet.

Das Verkehrsmodell des VRN ist hauptsächlich für die Analyse der überörtlichen Verkehrsströme geeignet. Für eine Stadt in der Größe Neustadts wäre eine kleinräumige Betrachtung erforderlich, für die jedoch keine entsprechende Datenbasis vorliegt. Um dennoch Aussagen zu möglichen Potenzialen zu treffen, wurde eine alternative Methodik gewählt.

Demnach wird das Stadtgebiet in kleinräumige Verkehrszellen aufgeteilt (in diesem Fall handelt es sich um die Stadtbezirke). Für diese Verkehrszellen werden die Ein- und Aussteigerzahlen im Binnenverkehr ermittelt. „Fremdverkehre“ werden herausgerechnet. Unter Zuhilfenahme der Einwohnerzahlen in den Zellen lässt sich so der Kennwert „Ein- und Aussteiger pro Tag“ berechnen. Auf dieser Basis kann dann eine Bewertung im Vergleich zwischen den Teilräumen und im Vergleich zu anderen Städten erfolgen.

Bei der Auswertung der Nutzungsintensität im Netz des straßengebundenen ÖPNV in Neustadt an der Weinstraße zeigt sich, dass der in Neustadt erreichte Mittelwert von rund 11 Ein- und Aussteigern pro 100 Einwohner und Tag deutlich unter dem Wert vergleichbarer Mittelstädte liegt. (25 bis 30 Ein- und Aussteiger pro 100 Einwohner und Tag)

In den meisten Stadtbezirken liegt die Nutzungsintensität zwischen 9 und 11 Ein- und Aussteigern pro 100 EW/Tag. In Referenzstädten werden in den meisten Stadtbereichen Werte von 10 bis 15 erreicht. Lediglich die Stadtbezirke Duttweiler (12,9), Lachen-Speyerdorf (15,2) sowie Königsbach (21,8) und die Kernstadt (22,1) erreichen im Vergleich durchschnittliche Werte.

Die Nachfrage im Busverkehr in Neustadt ist bedingt durch die Kompaktheit der Kernstadt (rund 27.000 Einwohner) im Vergleich zu anderen Mittelstädten unterdurchschnittlich. Sofern eine deutliche Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV angestrebt wird, kann dies nur mit einer signifikanten Steigerung des Bedienungsniveaus und der Qualität einhergehen.

Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen (siehe Abbildung 16 und Abbildung 17) dargestellt.

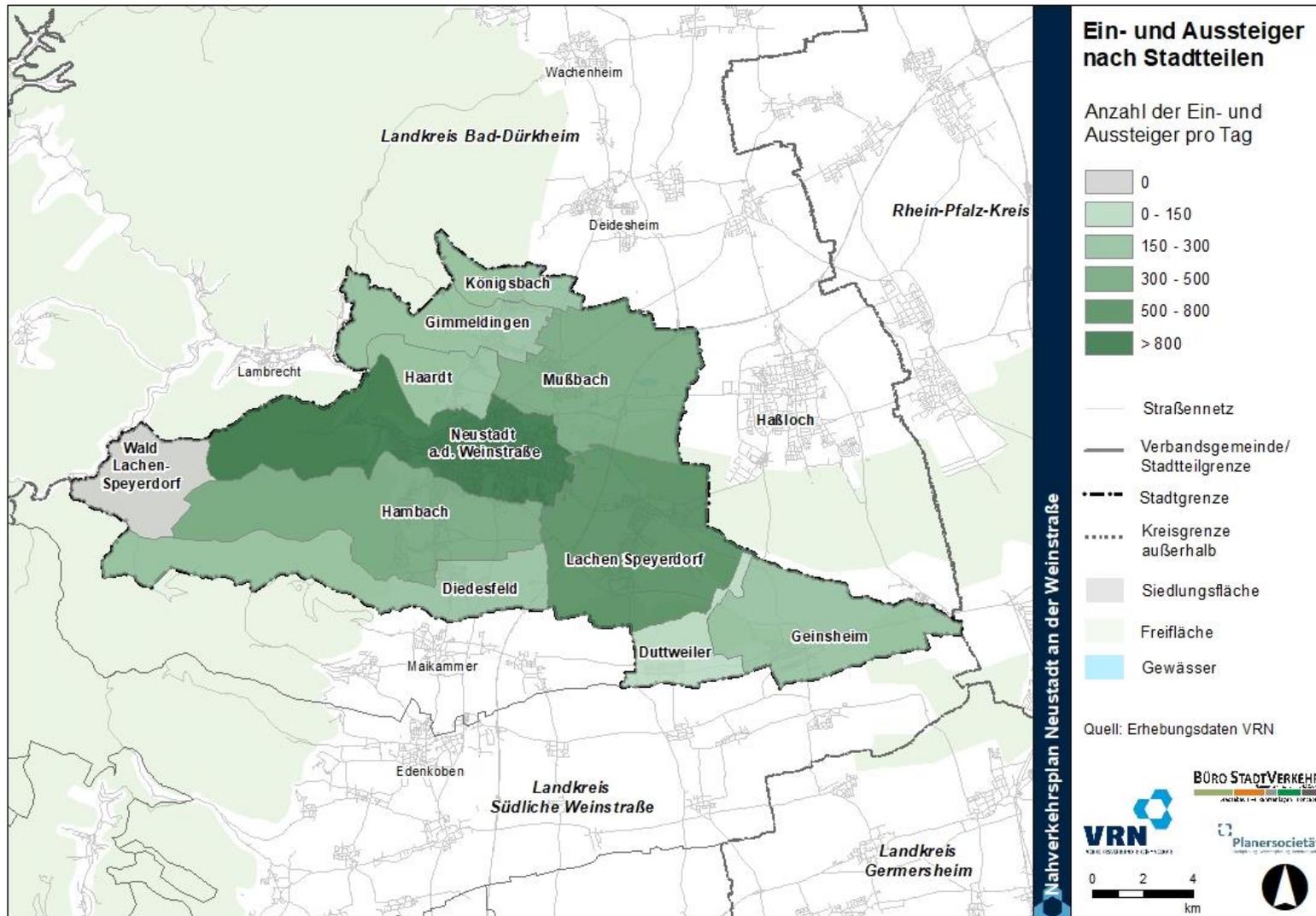


Abbildung 16: Zahl der Ein- und Aussteiger

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

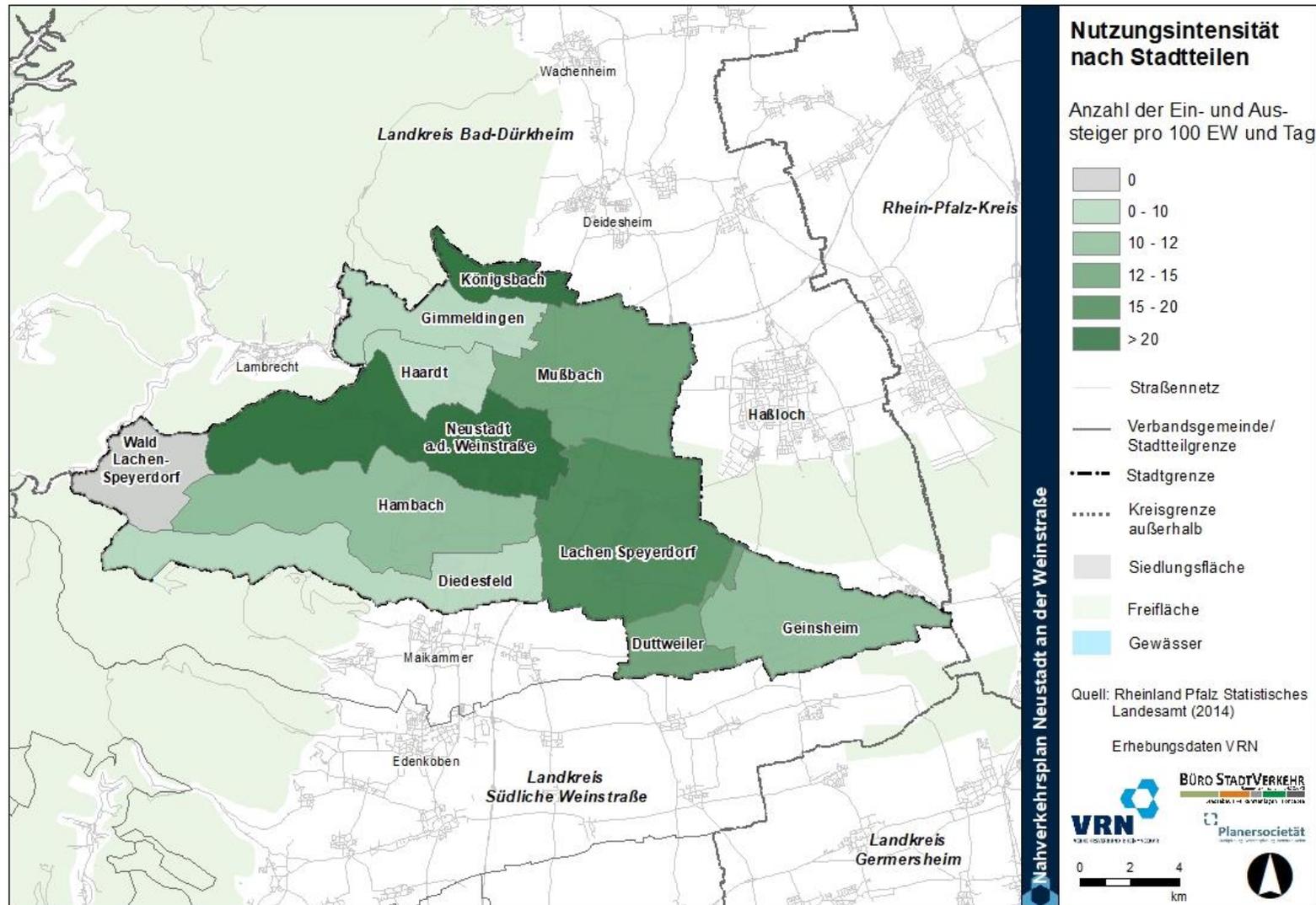


Abbildung 17: Nutzungsintensität im Busverkehr

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



4.6. Achsenkonzept

Die Potenzialanalyse betrachtet die Verkehrsverflechtungen von MIV und ÖPNV im Regionalverkehr. Sie liefert als Ergebnis die nachfragestarken Relationen im Gesamtverkehr. Nur auf diesen Strecken kann der ÖPNV relevante Anteile im Jedermannverkehr erreichen. Es zeigt sich, dass die heutige Netzstruktur den bestehenden Nachfrageströmen entspricht.

Das Achsenkonzept im Regionalverkehr ist in Abbildung 18 dargestellt. Es bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs. Das Grundnetz Region und das Ergänzungsnetz spielen für die Stadt Neustadt an der Weinstraße keine Rolle.

Die Hauptachsen 1. Ordnung (30-Min.-Grundtakt) umfassen die Strecken des SPNV sowie die folgenden Bus-Achsen:

- ▶ Neustadt – Edenkoben – Landau
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Geinsheim (- Speyer)
- ▶ Neustadt – Haardt – Königsbach
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Duttweiler

Die Achsen 2. Ordnung (60-Min.-Grundtakt) sowie die Stadtbuslinien umfassen die nachstehend genannten Bus-Achsen:

- ▶ Neustadt – Lambrecht – Iggelbach
- ▶ Neustadt-Geinsheim – Weingarten – Harthausen – Speyer
- ▶ Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Freimersheim – Weingarten – Lustadt
- ▶ Lachen-Speyerdorf – Haßloch
- ▶ Königsbach – Deidesheim – Forst

Innerhalb des Stadtgebietes sind alle Stadtteile mit einem möglichst gleichwertigen Bedienstandard an die Innenstadt bzw. den zentral gelegenen Hauptbahnhof anzubinden. Das Achsenkonzept im Stadtverkehr ist in Abbildung 19 dargestellt.

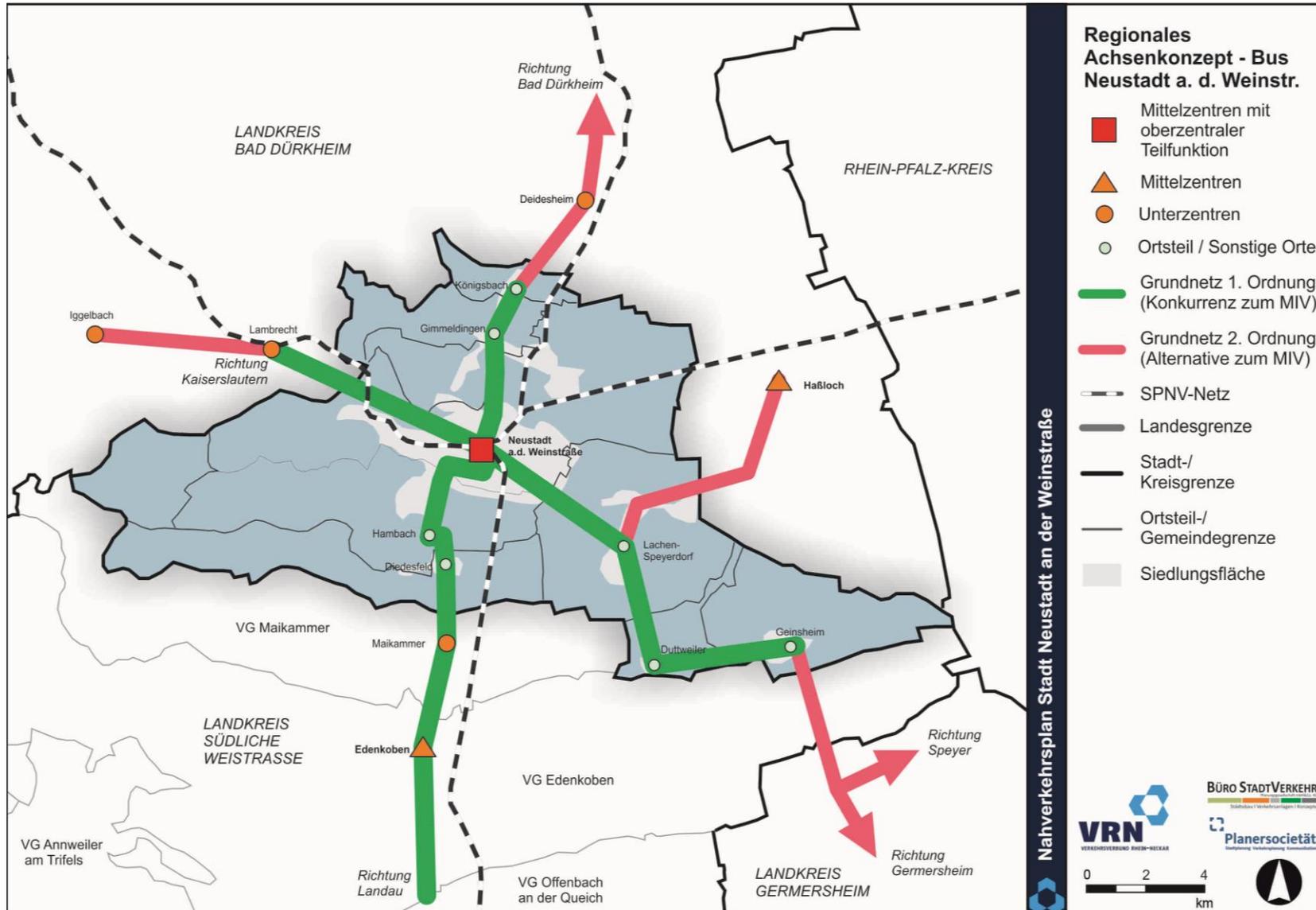


Abbildung 18: Achsenkonzept für Neustadt an der Weinstraße - Regionalverkehr

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)

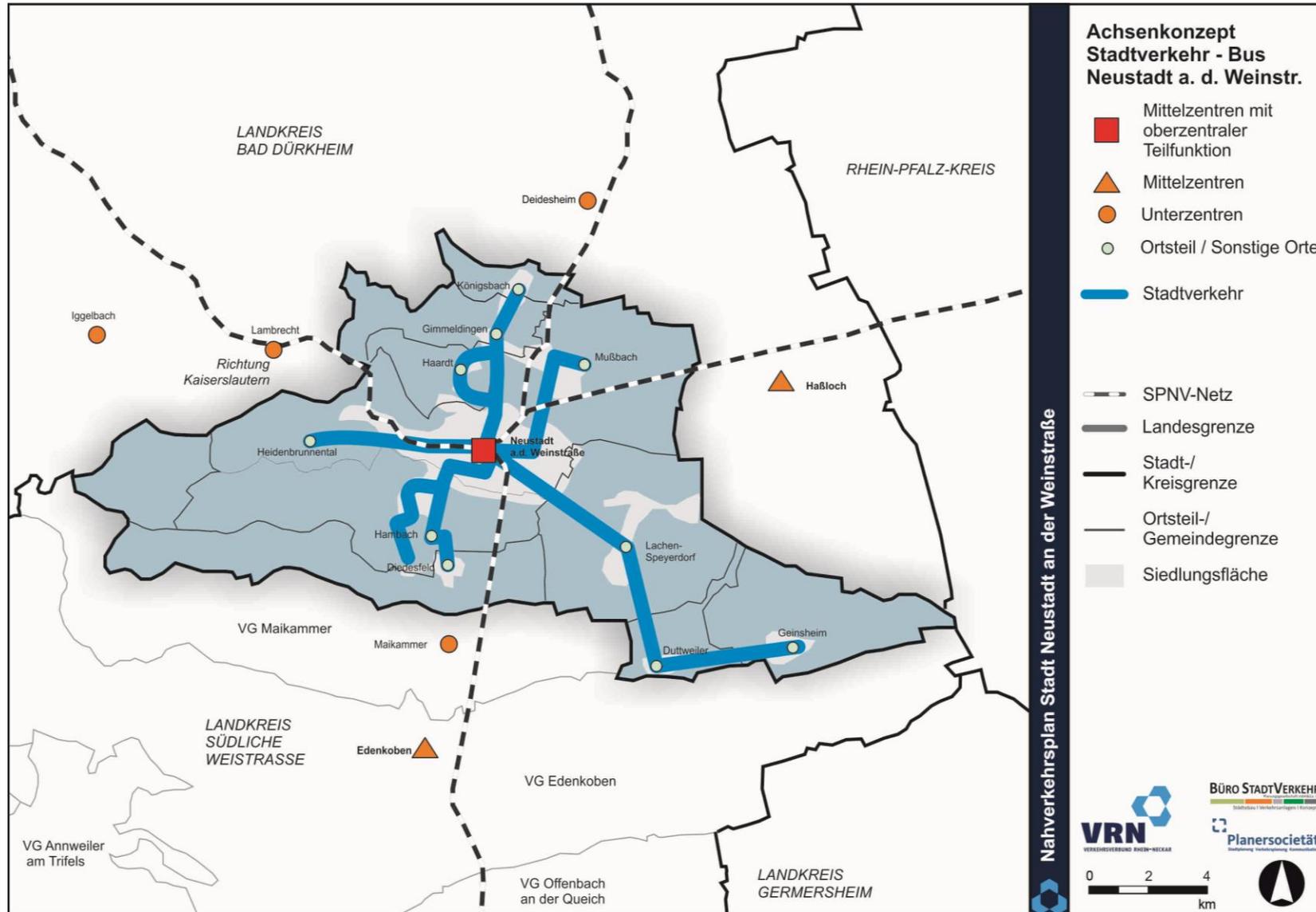


Abbildung 19: Achsenkonzept für Neustadt an der Weinstraße - Stadtverkehr

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



5. Angebotskonzeption

5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der ÖPNV soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet hierbei entsprechend der unter Kapitel 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebots, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) Nahverkehrsgesetz des Landes die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten.

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

Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren. Der Hauptbahnhof und drei weitere Haltepunkte gewährleisten die Anbindung der Stadt an das SPNV-Netz.

Wesentliche Verbesserungen konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Zugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z.T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet. Aufbauend auf dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2025/2030“ entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert und moderat ausgebaut werden kann.

Bis zu diesem Zeitpunkt sollen:

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

Die nachstehende Tabelle 4 benennt die SPNV-Strecken in Neustadt an der Weinstraße, einschließlich Grundtakt und Zielhorizont. Die Abbildung 20 zeigt das aktuelle SPNV-Streckennetz.



SPNV-Netz	Streckenführung	Grundtakt - Zielkonzept			Zielhorizont
		Mo-Fr	Sa	So	
S-Bahn Rhein-Neckar	S1/S2 Homburg / Kaiserslautern - Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach / Osterburken	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	umgesetzt
Dieselnetz Südwest Los 1	RB 45 Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim – Grünstadt – Monsheim	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	umgesetzt
Dieselnetz Südwest Los 2	RE Koblenz - Rockenhausen - Neustadt – Wissembourg	-	-	Saisonal 1x pro Tag	umgesetzt
	RE Mainz - Alzey – Neustadt -Wissembourg	-	-	Saisonal 1x pro Tag	umgesetzt
Südpfalznetz	RE 6/RB 51 Neustadt - Landau - (Karlsruhe)	30- Min-Takt	30-Min-Takt	30- Min-Takt	umgesetzt
	RB 53 Neustadt - Winden - Wissembourg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt

Tabelle 4: SPNV-Strecken in Neustadt an der Weinstraße

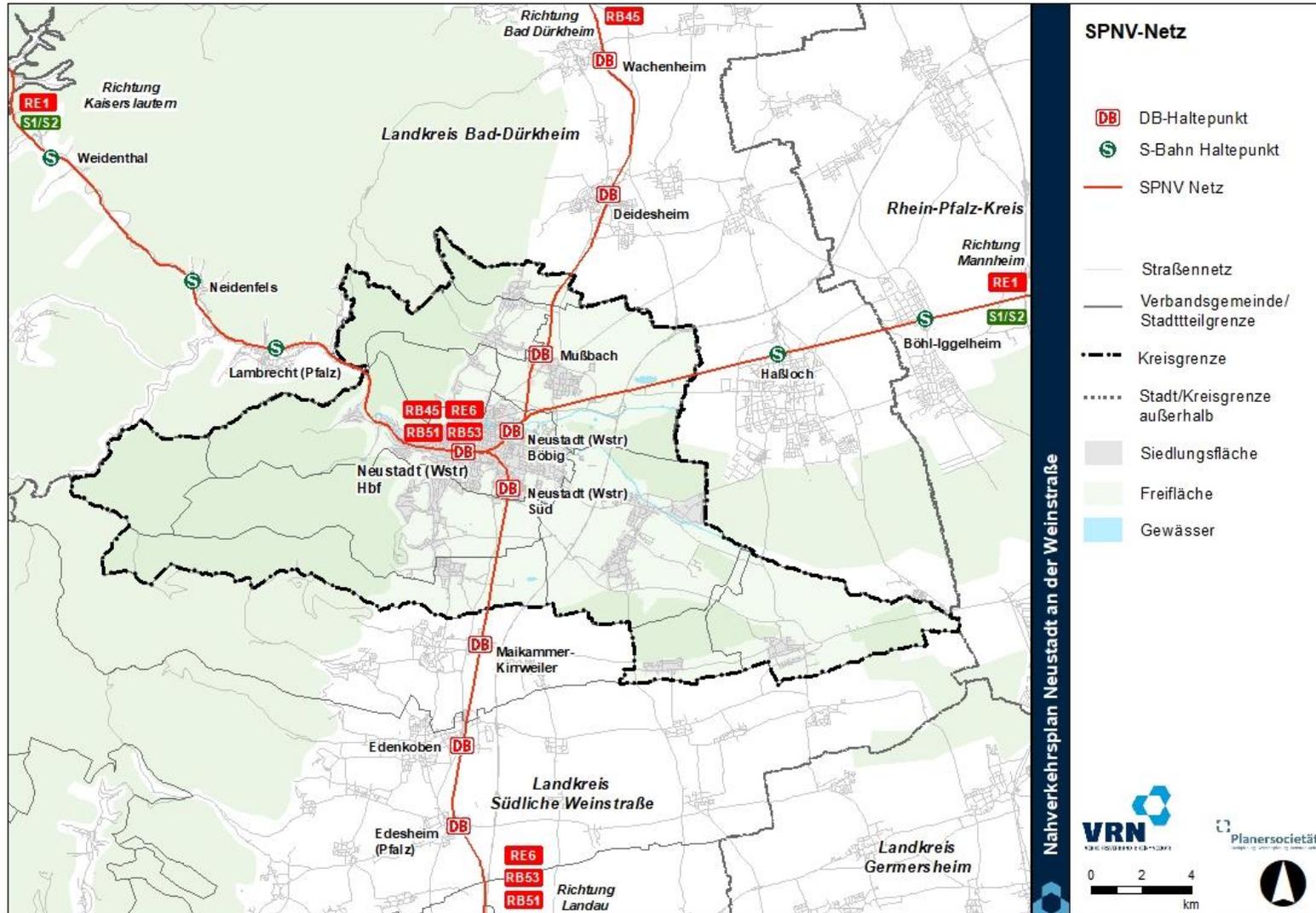


Abbildung 20: SPNV-Netz in Neustadt an der Weinstraße

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat damals alle Erwartungen bezüglich der Nachfrage übertroffen. Grundlagen dieser positiven Entwicklung waren neben der deutlich höheren Pünktlichkeit das attraktive Wagenmaterial sowie der barrierefreie Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard. Des Weiteren wurde damals insbesondere auf den rheinland-pfälzischen Teilstrecken das Verkehrsangebot deutlich verdichtet. Die auf der West-Ost-Achse verkehrenden Linien S 1 und S 2 bieten seitdem halbstündlich eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen sowie Mannheim und Heidelberg. Darüber hinaus binden die Linien S 3 und S 4 die an der Nord-Süd-Achse gelegenen Gemeinden an die Mittelzentren Speyer und Germersheim sowie an die Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg an. Die S 33 schafft zudem eine Querverbindung in Richtung Bruchsal.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S 1/S 2, S 3/S 4, S 33) wurden zum Dezember 2016 durch die SPNV-Aufgabenträger neu ausgeschrieben.

Der Gewinner der Ausschreibung (DB Regio Südwest) wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit redesignten S-Bahn-Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken im Bereich des zuvor vorhandenen 30-Minuten-Taktes aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt.

Darüber hinaus wurden auch die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht, um beispielsweise im Zuge des Abrisses der Hochstraße Nord in Ludwigshafen mehr Kapazitäten auf der Schiene bieten zu können. Ebenfalls Bestandteil des Vergabeloses 1 war die Integration der BASF-Verkehre von Kaiserslautern/Neustadt, bzw. Wörth/Germersheim/Speyer in die BASF. Die Strecke Ludwigshafen Hbf. – Ludwigshafen BASF wurde hierfür elektrifiziert. Die Betriebsaufnahme erfolgte Ende 2018.

Die Strecken der 2. Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar sollen die bestehenden Linien der 1. Baustufe sinnvoll zu einem Gesamtnetz ergänzen. Hierzu wurden bereits die Stationen entlang der Strecke Ludwigshafen – Mainz S-Bahn-gerecht ausgebaut.

Im Rahmen des sogenannten Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar Ausschreibung soll diese Strecke ab Ende 2021 mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden

Als weitere Streckenverlängerung soll die derzeit stillgelegte Strecke Homburg – Zweibrücken als Verlängerung der S 1 in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden

Dieselnetz Südwest

Im Dezember 2015 wurde das sogenannte „Dieselnetz Südwest“ in Betrieb genommen. Zum Einsatz kommen seitdem neue Fahrzeuge, die einen barrierefreien Zustieg an den vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen.

Alle Linien des Netzes stellen an allen Wochentagen als Mindeststandard ein verlässliches Angebot im Stundentakt sicher, das auf dem Abschnitt zwischen Neustadt und Grünstadt zum Halbstundentakt verdichtet ist.



Südpfalznetz

Im Südpfalznetz verkehren im laufenden Verkehrsvertrag seit 2010 modernisierte Dieseltriebwagen. Dabei wird auf den Strecken mindestens ein 60-Minuten-Takt angeboten. Auf der Achse zwischen Neustadt und Landau steht den Fahrgästen auf Grund der Überlappung einzelner Linien ein attraktiver 20-Minuten-Takt mit RE bzw. RB-Zügen zur Verfügung. Das Südpfalznetz bietet den Fahrgästen grenzüberschreitende Verbindungen nach Wissembourg sowie Lauterbourg.

Auch bei diesem Netz stehen die Neuausschreibung und damit ein Generationenwechsel bei den Fahrzeugen im Dezember 2023 an.

Des Weiteren ist gemeinsam mit der Région Grand Est geplant, ab Dezember 2023 oder 2024 umsteigefreie Verbindungen zwischen Neustadt, bzw. Wörth und Strasbourg einzurichten.

5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

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

Ausgehend vom Status-Quo wurden vier Maßnahmenpakete entwickelt, die zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes beitragen. Die Maßnahmenpakete können unabhängig voneinander realisiert werden.

Auswirkungen auf die Buslinienkilometerleistung und die damit verbundenen Kosten werden in Kapitel 6 „Umsetzung“ betrachtet.

Eine detaillierte Beschreibung des Bedienungsniveaus der einzelnen Buslinien findet sich in den Liniensteckbriefen im Anhang 3 (Liniensteckbriefe Zielkonzept).

5.2.1 Allgemeine Angebotsausweitung

Stufe 1

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt soll eine Schließung bestehender Taktlücken auf allen Linien im Stadtgebiet auf der Basis des heutigen Angebots vorgenommen werden. Hierzu zählen neben den reinen Stadtbuslinien (502, 511, 514 und 515) auch die Regionalbuslinien 500, 501, 507, 509, 510, 512 und 517. Zudem soll eine Ausweitung des Bedienungszeitraums bis zur Ankunft/Abfahrt der letzten SPNV-Leistungen in/aus Richtung Kaiserslautern, Mannheim und Landau erfolgen.

Stufe 2

Damit Stadtbusverkehre als Konkurrenz zum MIV wahrgenommen werden, ist mindestens ein 30-Min-Takt erforderlich. So soll in Stufe 2 der 30-Min-Takt auf alle Stadtbuslinien ausgeweitet werden. Neben den bisher schon weitgehend im 30-Min-Takt (Mo-Fr) verkehrenden Linien 512 und 514 würde das Angebot auf den Linien 502, 511, 515, 507, 510 und 517 entsprechend ausgeweitet. Auf eine Angebotsverdichtung auf den Linien 500, 501 und 509 kann aufgrund von Überlagerungseffekten verzichtet werden.



5.2.2 Einrichtung einer neuen Ost-West-Linie 508

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt ist die Einrichtung einer neuen Ost-West-Linie zu prüfen. Die neue Linie 508 soll hierbei das Quartier Hornbach mit dem Schöntal verbinden und dadurch eine Anbindung der Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (u. a. Globus und Kino) ermöglichen. Über den konkreten Linienverlauf ist in Vorbereitung der Neuvergabe zu entscheiden. Die Bedienung soll montags bis freitags im Halbstundentakt und am Wochenende im Stundentakt erfolgen. Vorstellbar wären folgende Varianten:

Variante 1:

Beginnend an der Haltestelle Heidenbrunnental mit direkter Linienführung über die Talstraße und ohne Standzeit am Hauptbahnhof über die Haltestellen Weinstraßenzentrum sowie Louis-Escande-Straße zurück zum Hauptbahnhof und Heidenbrunnental.

Variante 2:

Beginnend an der Haltestelle Heidenbrunnental über Talstraße, Mußbacher Landstraße, Karl-Helfferich-Straße, Landauer Straße über die Haltestellen Weinstraßenzentrum sowie Louis-Escande-Straße zurück zur Haltestelle Heidenbrunnental.

5.2.3 Linie 500

Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels Neustadt ist zu prüfen ob die Linie 500 zukünftig von der Pfalzgrafenstraße nicht mehr direkt, sondern über das Krankenhaus zum Bahnhof geführt werden kann. Im Zugangsbereich des Krankenhauses ist hierfür die Einrichtung einer neuen Haltestelle zu prüfen.

5.2.4 Neuordnung Anbindung Haardt

Aus Gründen der Fahrplanstabilität wird vorgeschlagen die bislang auf der Strecke Neustadt-Haardt – Königsbach – Deidesheim – Forst verkehrende Regionalbuslinie 512 zu verschlanken. Die Linie sollte zukünftig klar als Regionalbuslinie identifizierbar sein (schnelle Überwindung großer Entfernungen aus dem Stadtzentrum heraus). Der Linienabschnitt über Haardt (sieben Haltestellen) würde zukünftig nicht mehr bedient werden.

Der Linienabschnitt über Haardt würde durch eine neu zu schaffende Stadtbuslinie 513 bedient werden. Sie verkehrt im 30-Minuten-Takt von Neustadt Hbf. nach Haardt und zurück. Am Hauptbahnhof finden die Anschlüsse an den Fern- und Regionalverkehr statt.



5.2.5 Weitere Maßnahmen

Verbesserte Anbindung von Weststadt und Schöntal an den Bahnhof

Die Linie 515 bindet heute das Afrikaviertel und das Heidenbrunnental an den Bahnhof Neustadt an. Das Angebot wird im Bereich der Weststadt durch die Linie 517 ergänzt, die zudem in Lambrecht einen Anschluss an die S-Bahn herstellt. In Vorbereitung auf die Neuvergabe des Linienbündels Neustadt ist zu prüfen ob und wie eine verbesserte Verknüpfung am Hauptbahnhof Neustadt zum SPNV ermöglicht werden kann. Der Anschluss der Linie 517 an die S-Bahn in Lambrecht muss auf Grund der weiteren Erschließungsfunktion dieser Linie unverändert bleiben. In diesem Zuge sind auch die Möglichkeiten eines Umbaus der Haltestelle Heid&Co und damit einer Harmonisierung der Erschließungsqualität beider Linien zu prüfen. Weitere Rahmenbedingung für die Prüfung sollte ein Verzicht auf eine Leistungsmehrung sein, so dass mit der Maßnahme mit Ausnahme des Haltestellenumbaus keine weiteren Kosten verbunden sind.

Buskilometer-Mehrleistungen infolge von Anpassungen im Liniennetz wären von der Stadt Neustadt an der Weinstraße zu finanzieren.

Neueinrichtung Haltestelle Bahnhof Südseite („Ausgang Schillerstraße“)

Es ist geplant den heutigen Steg im Bereich des Hauptbahnhofes bis zur Schillerstraße zu verlängern. Hierdurch entsteht die Möglichkeit eine zusätzliche (v. a. Ausstiegs-)Haltestelle mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen einzurichten. Dies hätte den Vorteil, dass Fahrgäste der Linie 501 und 503 (ggf. 500) im Verspätungsfall ihren SPNV-Anschluss noch erreichen können. Der Ausgang Schillerstraße soll als Mobilitätspunkt ausgestaltet werden und weitere Mobilitätsformen und entsprechende Informationen zu Fahrtmöglichkeiten anbieten.

In Abhängigkeit zur allgemeinen Angebotsausweitung Stufe 2 soll bei Einführung eines 30-Min-Taktes auf der Linie 502 eine alternierende Linienführung geprüft werden (Prüfauftrag als Vorbereitung für die ausstehende Ausschreibung). Hierbei ist einmal stündlich ergänzend zum bisherigen Linienweg im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Jakobuskirche folgende Linienführung zu prüfen: Hauptbahnhof – Krankenhaus – Europaviertel – Mittelhambacher Straße – Dammstraße – Horstweg – Jakobuskirche. Hierdurch besteht u.a. die Möglichkeit den P+R-Platz an der Station Neustadt Süd sowie weitere Parkplätze im Bereich Dammstraße und Horstweg mit einer stündlichen Busverbindung zum Hambacher Schloss anzubinden.

Linienwegänderungen durch Beseitigung Bahnübergang Speyerdorfer Straße

Mit Wegfall des Bahnübergangs Speyerdorfer Straße müssen die Linien 507, 509 und 510 mit einem neuen Fahrweg über den Winzinger Knoten geführt werden. Hierbei muss sichergestellt werden, dass die Qualität und Funktion der Linien nicht negativ, z. B. durch längere Fahrzeiten, schlechtere Erschließungsfunktion und Wegfall von Anschlussbeziehungen, beeinträchtigt werden. Durch die geänderte Linienführung entsteht zudem ein Anpassungsbedarf der Haltestelle Krankenhaus.

Neue Verbindung von Geinsheim/Duttweiler über Lachen-Speyerdorf nach Haßloch

Auf der Achse Geinsheim – Duttweiler – Lachen – Speyerdorf – Haßloch verkehren heute lediglich Einzelfahrten im Schülerverkehr der Linie 574. Die Möglichkeit einer Ausweitung dieses Angebotes, ggf. als bedarfsorientierte Leistung, soll geprüft werden.



Hambach-Shuttle

Das Hambacher Schloss als eine der Wiegen der deutschen Demokratie ist ein touristischer Hotspot Neustadts. Da die meisten Besucher den Pkw zur Anreise nutzen, führt dies insbesondere in Hambach zu erheblichen verkehrlichen Belastungen – gerade auch am Wochenende. Nicht zuletzt wird durch die kleinräumige dörfliche Struktur mit engen Straßenquerschnitten die Problematik verschärft.

Mit dem „Hambach-Shuttle“ soll eine Verbesserung der Situation erreicht werden. Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt der MoD GmbH, der TU Kaiserslautern und der Stadt Neustadt. Das Konzept des Hambacher Shuttles basiert auf autonom fahrenden Elektro-Kleinbussen, die das Hambacher Schloss von einem außerhalb des Ortes gelegenen Park+Ride-Platz erschließen. Die Fahrzeuge sollen mit bis zu 40 km/h unterwegs sein und eine Kapazität von acht Personen haben. Da die erforderliche Technik noch nicht verfügbar ist, müssen hierfür Pionierarbeiten geleistet werden. Der Hambach Shuttle wird durch das BMVI gefördert.

Ab Frühjahr 2020 sollen im Rahmen eines Forschungsprojektes Testfahrten auf kurzen Teilstrecken durchgeführt werden. Bis zur Umsetzung eines Realbetriebs sind jedoch noch einige Hürden zu überwinden. So besteht in Deutschland noch kein entsprechendes System auf öffentlich zugänglichen Straßen. Bisher sind solche Fahrzeuge nur im Testbetrieb mit sehr geringen Geschwindigkeiten (max. 15 km/h) im Einsatz.

In Neustadt an der Weinstraße sind noch hinsichtlich der Lage der P+R-Platzes sowie der Routenführung Entscheidungen und Vorkehrungen zu treffen. Auch ist die Beförderungs-

kapazität der bislang vorgesehenen vier Fahrzeuge für die Besucherzahlen zu gering. Der für 2019 anvisierte Testbetrieb mit zwei Kleinbussen und einem Tesla musste auf 2020 verschoben werden.

Aufgrund der genannten Schwierigkeiten ist mit einer vollständigen Umsetzung des Projektes noch nicht in Kürze zu rechnen. Bei einer Realisierung wird der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Da es sich beim Hambach-Shuttle um ein Angebot des ÖPNV handelt, ist gemäß der Satzung zum einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar der VRN-Tarif anzuwenden.

Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr lassen sich kaum noch zusätzliche Potenziale erschließen. Das Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Angebots ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen jährlich verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr ebenfalls erforderlich. Diese können nur in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen und Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen außerhalb dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Linienwege

Der straßengebundene ÖPNV wird auf unterschiedlich klassifizierten Straßen geführt. Um die Einhaltung des Fahrplans sicherzustellen, ist ein störungsfreier Betriebsablauf im Straßennetz notwendig. Hierzu soll die Gestaltung des Straßennetzes eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Wesentliche Probleme des Linienverkehrs resultieren aus der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien auf bestimmten kritischen Streckenabschnitten. Durch den Abbau externer Störquellen können diese Probleme entschärft werden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen stellen ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV dar. 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 zu vermeiden.

Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzung. Langfristig ist ein einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu verankern.

Für einen sinnvollen Einsatz der genannten Maßnahmen ist für jeden Anwendungsfall die Effektivität anhand der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu überprüfen. Organisatorische Maßnahmen sind im Folgenden beispielhaft wiedergegeben:



- ▶ Vorfahrt entsprechend dem Linienverlauf (auch abknickende Vorfahrt und in Tempo-30-Zonen),
- ▶ Halteverbote, damit die gesamte Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr verfügbar ist,
- ▶ Abbiegespuren für den MIV, damit der Abbiegerstau Geradeausfahrer nicht behindert,
- ▶ Ausnahmegenehmigung für Linienverkehre von Regelungen für den MIV, damit der Linienweg nicht verlängert wird,
- ▶ Bau von Bushaltestellenkaps,
- ▶ Abwehr von Falschparkern an Bushaltestellen und in Engstellen/Einmündungsbereichen,
- ▶ Einsatz von ÖV-Signalen an ausgewählten Lichtsignalanlagen (LSA) zur Busbeschleunigung,
- ▶ Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.

Flexibilisierung des ÖPNV-Systems - On-Demand-Verkehre

Der klassische ÖPNV ist gekennzeichnet durch die Bündelung von Fahrten auf Grundlage von vorab festgelegten Linienverkehren. Die Fahrgäste müssen sich zu einer festen Abfahrtszeit an der Haltestelle einfinden und werden dann über den Linienweg zu ihrem Ziel gebracht. Ein solches Angebot stößt jedoch in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage an seine wirtschaftlichen Grenzen. Vor diesem Hintergrund haben sich seit langem entsprechende Ruftaxi- und Rufbusangebote als sogenannte bedarfsorientierte bzw. nachfragegesteuerte Angebote etabliert. In der Stadt Neustadt an der Weinstraße gibt es seit Jahren sechs gut eingeführte Ruftaxi-Linien, die durch unterschiedliche Konzessionäre getragen werden (Stadt Neustadt an der Weinstraße, VG Deidesheim, VG Lambrecht). Auch diese Angebote basieren als Linienverkehr auf zuvor festgelegten Fahrplänen und Haltestellen. Die Fahrten finden jedoch nur auf vorherige Bestellung zwischen den Start- und Zielhaltestellen der Fahrgäste statt. Bei starker Bündelung und damit einhergehender Erschließungsfunktion der Linie sowie mit jedem Umstieg innerhalb des hierarchisch gegliederten Systems wird die Wegekette in Sachen Schnelligkeit und Bequemlichkeit gegenüber dem Auto unattraktiver. Besonders die Überbrückung der ersten und letzten Meile ist eine große Herausforderung zur Nutzung des ÖPNVs. Gerade in diesem Bereich positionieren sich neue On-Demand-Mobilitätskonzepte.

On-Demand-Ridepooling, On-Demand-Ridesharing oder On-Demand-Service sind nur einige Begriffe, die für diese neuartigen Mobilitätskonzepte stehen. Das Grundkonzept dieser

On-Demand-Angebote beruht auf festgelegten Bedienungsgebieten ohne Fahrplan mit einer Haltestellen- und/oder Haustürbedienung. Die Buchung einer Fahrt muss vom Fahrgast über die Anbieter-App vorgenommen werden. Dabei handelt es sich um eine Just-in-Time-Buchung, das heißt, der Fahrgast bestellt sich spontan für den jetzigen Zeitpunkt eine Fahrt. Bei erfolgreicher Buchung kann er die Anfahrt des zugeteilten Fahrzeugs in Echtzeit über die Kunden-App verfolgen. Die Fahrtdisposition erfolgt automatisiert nach einem festgelegten Algorithmus mit dem Ziel, ähnliche Fahrtwünsche zu bündeln (Pooling) und ein optimiertes Routing zu gewährleisten. So kann es sein, dass ein Kunde auf seiner Fahrt zu seinem Ziel noch andere Mitfahrer hat und diese nach und nach an ihren jeweils gewünschten Zielorten abgesetzt werden. Eine Bündelung erfolgt nun also individuell nach den Wünschen des Kunden im Fahrzeug selber. Für den Kunden ergeben sich im Rahmen des On-Demand-Bediensgebietes weniger Umstiege aber ggf. etwas längere Fahrzeiten. Herzstück dieses Angebotes sind Algorithmen, die die Fahrtwünsche sinnvoll bündeln. Dabei sind Faktoren wie Fahrtdauer, Wartezeit bis zum Eintreffen des Fahrzeuges, zumutbare (zeitliche) Umwege und Routingempfehlungen für den Fahrer wichtige Komponenten. Die Leistung der neuen Anbieter erstreckt sich von der Softwarebereitstellung teilweise bis hin zur eigenständigen Durchführung der Fahrten mit eigenen Fahrern und Fahrzeugen. Für die Beförderung werden Pkw, häufig Vans, mit bis zu sechs Fahrgast-sitzen genutzt.

Die neuen On-Demand-Angebote müssen in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden. Nur so kann der ÖPNV-Aufgabenträger seinen gesetzlich verankerten Pflichten zur Daseinsvorsorge und Gestaltung des ÖPNV nachkommen. Im



Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar sind solche Angebote daher Gegenstand der Satzung über den einheitlichen Verbundtarif, wodurch ein gewisser ordnungsrechtlicher Rahmen vorgegeben wird.

Im Stadtgebiet Neustadt ist ein On-Demand-Angebot im Wesentlichen als Ergänzungsangebot zum bestehenden Busangebot vorstellbar. Hierbei sollen überwiegend Bereiche und Zeiten bedient werden, in denen kein adäquates Angebot im Linienverkehr möglich ist. Der Beschluss zur Einführung eines eigenwirtschaftlichen Mobility-on-Demand-Systems (MoD) ist im Stadtrat im Frühjahr 2020 herbeigeführt worden. Es ist von der Betreiberin vorgesehen, das System stufenweise ab 2020 einzuführen und den Betriebsumfang bis Anfang 2023 auszuweiten. Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sollen gemeinsam mit der Stadt und der VRN GmbH Anwendungsbereiche ermittelt und auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden sowie die stufenweise Einführung und Weiterentwicklung des MoD-Systems als ergänzendes ÖPNV-Angebot im VRN-Tarif begleitet werden.

Klimaschutz und ÖPNV

Der ÖPNV leistet durch die Bündelung der Verkehrsströme bereits heute einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Durch den Einsatz von E-Bussen kann dieser weiter gesteigert werden.

Elektrobusse fahren lokal emissionsfrei, leisten dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und sind im Betrieb deutlich leiser als konventionelle Dieselfahrzeuge. Die Umstellung einer Dieselflote auf elektrisch betriebene Fahrzeuge stellt eine Investition in die Zukunft dar und ist

derzeit noch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Neben dem deutlich höheren Anschaffungspreis sind die Investitionskosten für Werkstatt und Betriebshof sowie für die Ladinfrastruktur zu berücksichtigen. Des Weiteren wird speziell ausgebildetes Personal für Wartung und Reparatur benötigt.

Der VRN hat in einer Studie den möglichen Einsatz von Elektrobussen untersuchen lassen. Hierbei wurden die gegenseitigen Abhängigkeiten der eingesetzten Technik und betrieblichen Rahmenbedingungen betrachtet. Als Techniken stehen batteriebetriebene Fahrzeuge – teilweise mit nicht-elektrischer Zusatzheizung – oder Brennstoffzellenantriebe zur Verfügung. In Bezug auf die Technik lässt sich derzeit kein eindeutiger Trend erkennen.

Brennstoffzellenfahrzeuge haben eine Reichweite von bis zu 400 km und sind daher betrieblich uneingeschränkt nutzbar. Eine für den Betrieb notwendige Wasserstofftankstelle schlägt jedoch mit Investitionskosten von mehreren Mio. Euro zu Buche und stellt somit eine hohe Einstiegshürde dar.

Laut VRN-Studie wäre unter der Prämisse einer fast vollständigen Umstellung der Fahrzeugflotte innerhalb des Linienbündels Neustadt aufgrund der Größe (Fahrzeuganzahl und tägliche Fahrleistung) eine Eignung für den Einsatz der Brennstoffzellentechnik gegeben. Eine kurzfristige Realisierung ist jedoch nicht möglich, da zunächst die Fragen der Infrastruktur und der Fahrzeugbeschaffung zu klären sind. Auch wäre eine Vergabe in Teillosen nicht möglich. Zudem müssten alle Aufgabenträger des Linienbündels bereit sein, die Mehrkosten zu übernehmen.

Der Einsatz von batteriebetriebenen Bussen ist vergleichsweise einfach und zeitnah zu realisieren. Eine Einführung kann schrittweise in Abstimmung zwischen der Stadt und

dem Busbetreiber erfolgen. Hierfür muss lediglich die elektrische Ladeinfrastruktur eingerichtet werden (voraussichtlich an zentraler Stelle). Der Betrieb im Regionalverkehr mit großen Reichweiten und stark bewegter Topographie ist derzeit noch nicht möglich. Für Stadtverkehrslinien wie bspw. die Linien 502, 511, 513, 514, 515 mit geringer bis mittlerer Laufleistung wäre jedoch ein Einsatz grundsätzlich möglich. Für diese Linien bedarf es zudem keiner Mitfinanzierung benachbarter Aufgabenträger.

Die anstehende Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 in nationales Recht ist zu beachten.

Neue Vertriebsformen

Ein einfaches Buchungs-, Reservierungs- und Abrechnungssystem ist ein entscheidender Faktor, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen. Mit den Services „Online-Ticket (print at home)“ sowie „Handy-Ticket“ und der Smartphone-App „e-Tarif“ hat der VRN Lösungen im Portfolio, um eine bequeme Nutzung von Bus und Bahn zu ermöglichen. Die Bedeutung von Online-Tickets wird zukünftig wachsen, so dass diese Services kontinuierlich weiterzuentwickeln sind.



5.3. Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 kommt dem Nahverkehrsplan eine große Bedeutung bei der Realisierung eines barrierefreien ÖPNV zu.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Die in Absatz 3, Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen - soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist - konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen, die nur vorübergehend mobilitäts eingeschränkt sind, wie z. B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt (siehe Abbildung 21).

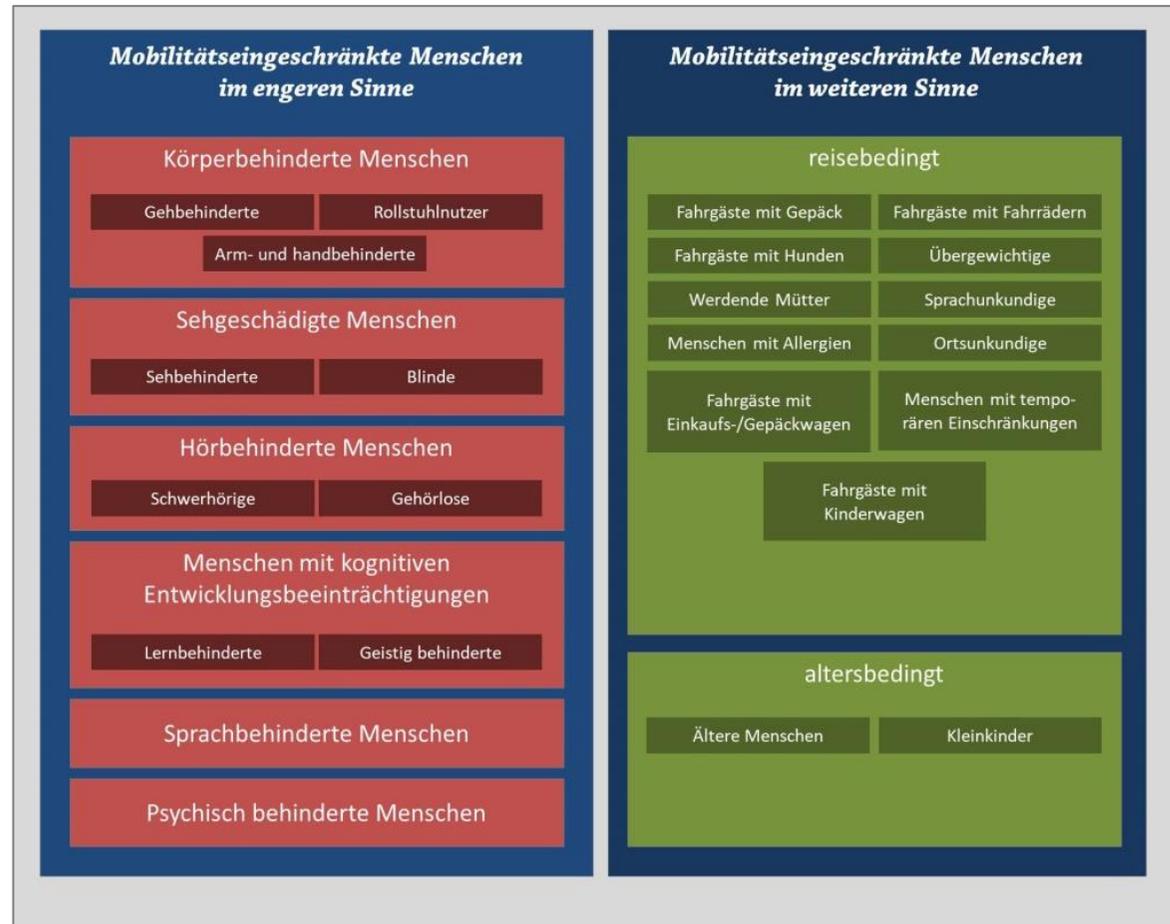


Abbildung 21: Formen der Mobilitätseinschränkung



Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Die Aussagen zur Barrierefreiheit dieses Nahverkehrsplans beziehen sich dabei vorrangig auf die Bushaltestellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Bushaltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV u. a. folgende Kriterien erfüllen:

Bushaltestellen

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

Gleichwohl hat der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) in der Versammlung am 23.06.2016 einen Leitfaden mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen als verkehrspolitische Leitlinie beschlossen.

Mit den vorliegenden Empfehlungen fasst der VRN die wesentlichen Inhalte der Vielzahl von Gesetzen, Normen und Richtlinien zur Barrierefreiheit zusammen und gibt den Aufgabenträgern und Planungsbüros komprimierte Informationen für eine entsprechende Umsetzung an die Hand. Dadurch werden verbundweit einheitliche Standards gewährleistet.

Zur Gewährleistung der Praxistauglichkeit wurde der Leitfaden in enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden, den ÖPNV-Aufgabenträgern, den Ländern sowie den Verkehrsunternehmen im VRN erarbeitet.

Fahrzeuge

Aussagen zu den Qualitätsanforderungen an Fahrzeugen im Busverkehr finden sich in der Ergänzung des gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar 2011.

Im Busverkehr der Stadt Neustadt an der Weinstraße ist fahrzeugseitig die Barrierefreiheit schon heute weitestgehend erreicht. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige.

Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV heute schon weitgehend flächendeckend nutzen.

Nur wenige Fahrten, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren, werden nicht mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten enthalten. Darüber hinaus können durch regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter im Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen Berührungspunkte abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft erzielt werden. Im Rahmen der Verkehrsverträge ist darauf hinzuwirken, dass diese bei den Verkehrsunternehmen regelmäßig durchgeführt werden.

Neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte muss auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden, um die komplette Wegekette verlässlich barrierefrei zu gestalten.

Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft.



Haltestellenkategorisierung

Die Stadtverwaltung hat eine Bewertung der Haltestellen im Stadtgebiet im Hinblick auf die Möglichkeiten eines barrierefreien Ausbaus vorgenommen. Hierbei wurden vier Kategorien gebildet:

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

Von den insgesamt 115 Haltestellen sind bereits 13 barrierefrei ausgebaut, an 26 Haltestellen ist ein barrierefreier Ausbau auf Grund der verkehrlichen Bedeutung und/oder aus baulichen Gründen nicht notwendig bzw. möglich.

Die Ergebnisse der Haltestellenkategorisierung für die Stadt Neustadt an der Weinstraße sind der Tabelle 5 des Anhangs zu entnehmen.

5.4. Verknüpfungspunkte

Eine bestmögliche Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist eine zwingende Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Korrespondierend zur allgemeinen Pünktlichkeit des ÖPNV müssen an diesen sogenannten Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet sowohl gesicherte Umstiege als auch möglichst geringe Wartezeiten realisiert werden. Auch die Barrierefreiheit ist hier in besonderem Maße von Bedeutung.

Die Verknüpfungspunkte selbst sind so zu gestalten, dass ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird, möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden (weniger als 100 m) und die Situation vor Ort kundenorientiert im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort ist.

Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den einzelnen Fahrgast, der bei Verspätung dennoch seinen Anschluss erreichen möchte, von Bedeutung. In einem regionsweiten ÖPNV-System können nicht alle nachgefragten Relationen umsteigefrei angeboten werden. Um den Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im Busverkehr aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlauffahrten zusammen.

Die Übergangszeit sollte weniger als zehn Minuten zwischen den verknüpften Bahn- und Buslinien betragen.

Grundsätzlich sollen bei der Fahrplangestaltung geringfügige Verspätungen ohne gravierende Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel beachtet werden. Bei knappen Anschlusszeiten sind ggf. gezielte Beschleunigungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Anschlussbeziehungen anzustreben.

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein Großteil der Bevölkerung kombiniert heute verschiedene Verkehrsmittel (Intermodalität) oder nutzt situationsbedingt unterschiedliche öffentlich zugängliche Verkehrsmittel (Multimodalität). Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV. Daher wird geprüft ob die wichtigsten Verknüpfungspunkte (Abbildung 22) zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden sollen.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen Pkw oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltepunkten des SPNV-Netzes. Park+Ride- (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar.



Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV zu entlasten und CO₂-Emissionen sowie Verkehrslärm zu reduzieren.

An Verknüpfungspunkten soll eine größtmögliche multimodale Verknüpfung der jeweiligen Mobilitätsangebote erfolgen. Hierzu gehören:

- ▶ CarSharing-Angebote
- ▶ Radverleihsysteme
- ▶ Ladestationen für E-Mobilität

Darüber hinaus sollten an den Verknüpfungspunkten nach Möglichkeit auch Stellplätze für den Bedarfsverkehr bzw. Taxiverkehr vorgehalten werden, um eine bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsträger zu gewährleisten.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu zehnfache.

Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist.

Eine weitere Vergrößerung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann.

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

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

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Insgesamt gibt es im Stadtgebiet vier Bahn-Haltestellen, wovon drei als bedeutende Verknüpfungspunkte zu benennen sind. Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an einigen zentralen Bushaltestellen im städtischen Busnetz.

Im Folgenden sind die bedeutsamen Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Neustadts dargestellt (Abbildung 22).

Bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr sind:

- ▶ Neustadt Hauptbahnhof
- ▶ Haltepunkt Neustadt-Böbig
- ▶ Haltepunkt Neustadt-Süd

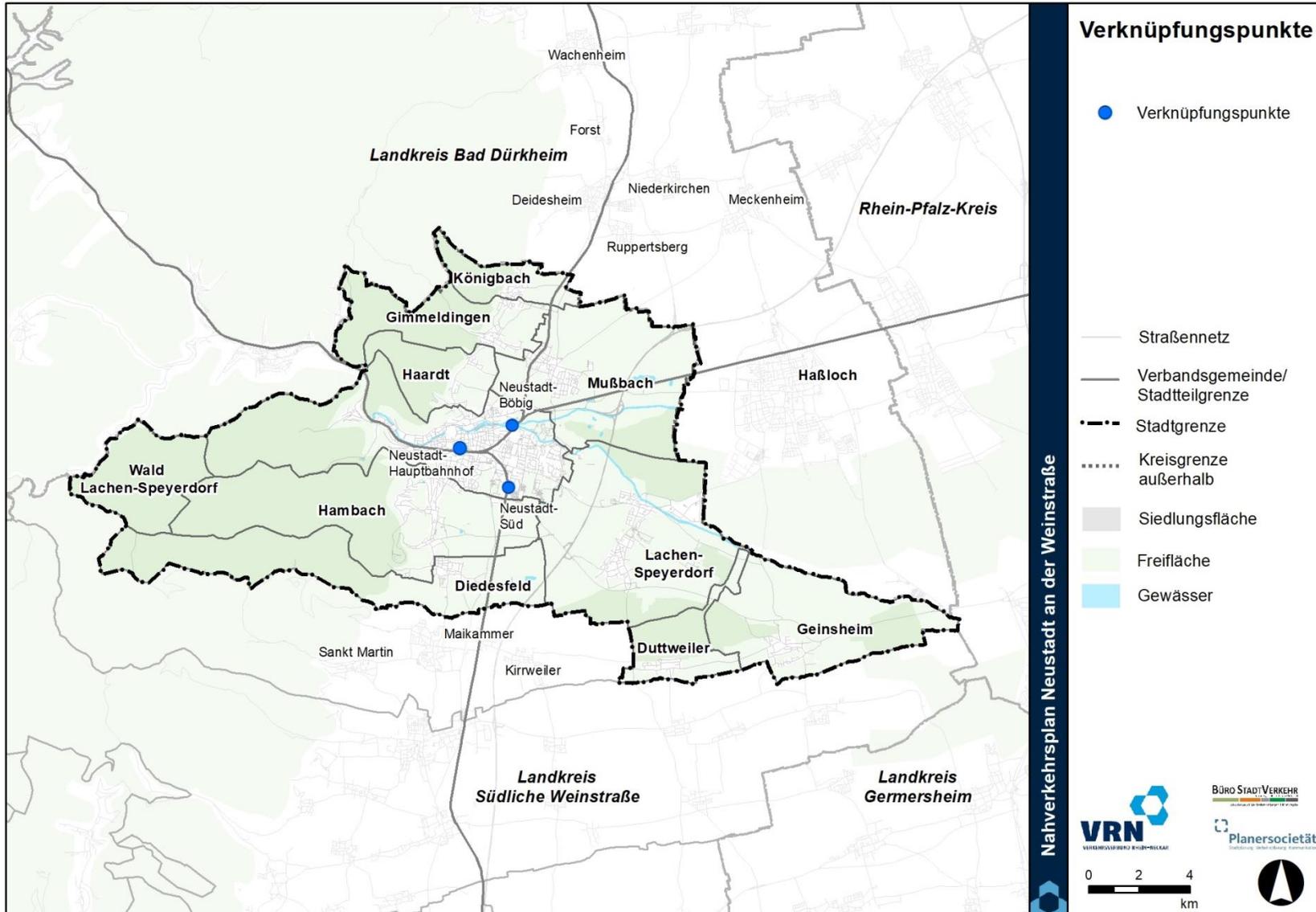


Abbildung 22: Verknüpfungspunkte in Neustadt an der Weinstraße

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Verknüpfungspunkt Neustadt Hbf.

Der Hauptbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt der Stadt zwischen SPNV (drei RB-Linien, drei RE-Linien und zwei S-Bahn-Linien) und Bussen. Mit Ausnahme der Regionalbuslinie 574 sowie der Stadtbuslinie 511, halten alle Bus- und Rufbuslinien am Hauptbahnhof. Rund 12.800 Ein- und Aussteiger (3.100 Busverkehr/9.700 SPNV) pro Werktag nutzen den Bahnhof, hiervon sind ca. 50 % Umsteiger. Der Bahnhof befindet sich südlich der Innenstadt (ca. fünf Minuten Fußweg). Der Zugang zum Bahnhof aus dem Stadtzentrum erfolgt umwege- und barrierefrei über eine Straßenunterführung. Auf dem Weg zu den Gleisen ist der Bahnhofsvorplatz zu queren (siehe Abbildung 23). Abbildung 24 zeigt eine Übersicht des Hauptbahnhofs und das nähere Umfeld.



Abbildung 23: Bahnhofsvorplatz Neustadt an der Weinstraße



Abbildung 24: Übersicht Hauptbahnhof Neustadt an der Weinstraße



An den Gleisen 1 und 1a ist ein stufenfreier Zugang möglich. Die übrigen Gleise sind über Treppen ohne Führungsrillen und stufenfrei über kleine Aufzüge mit Überführung zu erreichen (siehe Abbildung 25).

Auf der Bahnhofsnordseite und damit der Innenstadt zugewandt befinden sich direkt am Bahnhofsgebäude und den Zugängen zu den Bahnsteigen sechs Bussteige. Hierdurch sind nur kurze Umsteigewege zurückzulegen (siehe Abbildung 26). Die Bussteige sind nicht barrierefrei ausgestattet. Eine dynamische Fahrgastinformation, Echtzeitinformationen sowie ein Blindenleitsystem sind nicht vorhanden (siehe Abbildung 27).

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße plant einen Steg von der Südseite (Schillerstraße) zum Hauptbahnhof zu bauen. In diesem Zusammenhang soll eine neue Bushaltestelle eingerichtet werden. Damit wird die Zugänglichkeit des Hauptbahnhofs aus Hambach, aber auch für die Fahrgäste der Linien 500, 501 und 502 - besonders im Falle von Verspätungen - erheblich verbessert.

Mit Umgestaltung und Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes (siehe Abbildung 28) entfallen die heutigen Warte- und Abstellmöglichkeiten für die Regional- und Stadtbusse. Im Rahmen des Projektes Bahnhofsvorplatz sind daher geeignete Ersatzflächen vorzusehen. Diese sollen nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, beispielsweise im Bereich der Tankstelle Landauer Straße / Stiftstraße, vorgesehen und mit einer entsprechenden Infrastruktur (Sozialraum für Fahrpersonal) ausgestattet werden. Zudem ist zu prüfen, ob dort perspektivisch auch eine Lademöglichkeit für Elektrobusse vorzusehen ist.

Darüber hinaus sollen im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) angebracht werden. Dies sind ortsfeste Anzeigen, die über die nächsten Abfahrten an einer Haltestelle beziehungsweise an Zugangsstellen zu öffentlichen Verkehrsmitteln informieren. Es soll dabei auch überprüft werden, ob auch andere Bushaltestellen im Stadtgebiet damit ausgestattet werden können/sollen.



Abbildung 25: Barrierefreier Zugang zu den Gleisen



Abbildung 26: Bussteige Hauptbahnhof Neustadt an der Weinstraße



Abbildung 27: Fahrgastinformation am Bussteig



Abbildung 28: Neugestaltung Bahnhofsvorplatz

Quelle: Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten

P+R/B+R in Neustadt an der Weinstraße

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.

Durch Bike+Ride kann der Einzugsbereich einer Haltestelle deutlich erhöht werden (je nach topographischen Bedingungen zwischen 2,5 und 5 km).

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit erheblichen 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 bestehenden 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 (siehe Tabelle 6).

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. Es wird angestrebt, dass alle P+R-Anlagen und B+R-Anlagen über Ladestationen für die E-Mobilität verfügen. Dabei können die bahnsteignahen Stellplätze bevorzugt für E-Fahrzeuge reserviert werden.

Auf dieser Grundlage wurden im November 2016 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen in der Stadt Neustadt an der Weinstraße erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht.

Die untersuchten Standorte werden in der Abbildung 29 mit ihren Stellplatzmengen dargestellt. Eine Wertungsmatrix, die den einzelnen Standorten den jeweiligen Handlungsbedarf zuordnet, wurde erarbeitet (siehe Tabelle 5). Die Ergebnisse werden in Tabelle 7 mit dem erhobenen maximalen Auslastungsgrad dargestellt.

Insgesamt waren zum Erhebungszeitpunkt in Neustadt an der Weinstraße 632 P+R- und 492 B+R-Stellplätze vorhanden. Die P+R-Stellplätze waren durchschnittlich zu rund 75 % und die B+R-Stellplätze zu 40 % ausgelastet. Da die Erhebung im Monat November stattfand, ist mit einer insgesamt höheren maximalen Belegung der B+R-Plätze zu rechnen.



P+R

Im Ergebnis zeigt sich aber auch, dass das P+R-Angebot an der Ostseite, am Bahnhofsvorplatz und an der Westseite des Hauptbahnhofs Neustadt bereits heute nicht immer ausreichend, um die vorhandene Nachfrage zu befriedigen. Gleiches gilt für die P+R-Plätze der Parkplätze Landwehrstraße/Rosslaufstraße am Haltepunkt Neustadt-Böbig.

B+R

Hinsichtlich der B+R-Anlagen zeigt die durchgeführte Bestandsaufnahme jedoch ein etwas anderes und differenzierteres Bild, da Nachfrage und Angebot von B+R räumlich verteilt liegen:

Während am Hauptbahnhof viel zu wenig B+R-Stellplätze existieren, sind z. B. am Haltepunkt Neustadt-Böbig und in Neustadt-Mußbach überdachte Stellplätze ausreichend vorhanden. Insbesondere am Hauptbahnhof Neustadt ist ein dringender weiterer Ausbaubedarf (Kategorie B2) vorhanden.

Im Zuge der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn AG in Kooperation mit der Klimaschutzinitiative des Bundes wurde ein Bedarf von rund 500 Fahrradabstellplätzen am Hbf. Neustadt festgestellt.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße möchte in diesem Zuge insbesondere im Bereich des Hauptbahnhofs deutlich mehr B+R-Anlagen installieren.

Wertung P+R-Anlagen

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

Wertung B+R-Anlagen

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

Tabelle 5: Wertungskategorien der P+R- und B+R-Anlagen

Anforderungen an P+R/B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	
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
übersichtlicher Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, u. ä.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Tabelle 6: Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen



Um die Verknüpfung von ÖPNV und Rad zu verbessern, müssen auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Diese sollten auch monatlich oder jährlich buchbar sein.

Bislang sind in Neustadt Hbf., Böbig und Süd Fahrradboxen aufgestellt. Für diese gesicherten Abstellmöglichkeiten für Pedelecs bestehen lange Wartelisten für den Hbf. und Böbig, die die vorhandene Kapazität um ein Vielfaches übersteigen.

Am Hauptbahnhof sollte in Ergänzung die Kombination der Abstellanlagen mit einer Fahrradstation, die mit Betriebspersonal, Fahrradreparatur, Verleih und Lademöglichkeit für Pedelecs ausgestattet ist, geprüft werden.

Bei der Erhebung der P+R/B+R-Anlagen handelt es sich um eine Momentaufnahme. Die Bewertung erfolgte anhand des VRN-Leitfadens „Parken am Bahnhof“. Diese Erhebung gibt erste Hinweise zur Auslastung der Anlagen und kann eine tiefergehende Detailuntersuchung nicht ersetzen.

Verknüpfungspunkt	P+R		Wertung	B+R		Wertung
	Stellplätze			Stellplätze		
	Angebot	Auslastung		Angebot	Auslastung	
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Ostseite des Bahnhofs (Landauer Str.)	67	100%	P2	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Ostseite des Bahnhofs (an den Gleisen)	84	95%	P2	100	100%	B2
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplätze am Bussteig	22	25%	P3	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Bahnhofsvorplatz	36	100%	P2	-	-	B4
Neustadt Hauptbahnhof, Parkplatz Westseite des Bahnhofgebäudes	86	100%	P2	61	15%	B2
Neustadt-Böbig, Parkplatz Rosslaufstraße	122	65%	P3	148	15%	B3
Neustadt-Böbig, Parkplatz Landwehrstraße	112	90%	P2	84	25%	B3
Neustadt-Mußbach, Kurfalzstraße	7	100%	P1	40	50%	B2
Neustadt-Mußbach, nördlich der Bahnlinie	20	45%	P3	20	50%	B2
Neustadt-Süd, südlich der Lachener Str. (ggü. Sternenkantor)	38	5%	P3	-	-	B4
Neustadt-Süd, östlich der Gleise (Chemnitzer Straße)	38	-	P3	39	30%	B3

Tabelle 7: Bewertung der P+R- und B+R-Anlagen

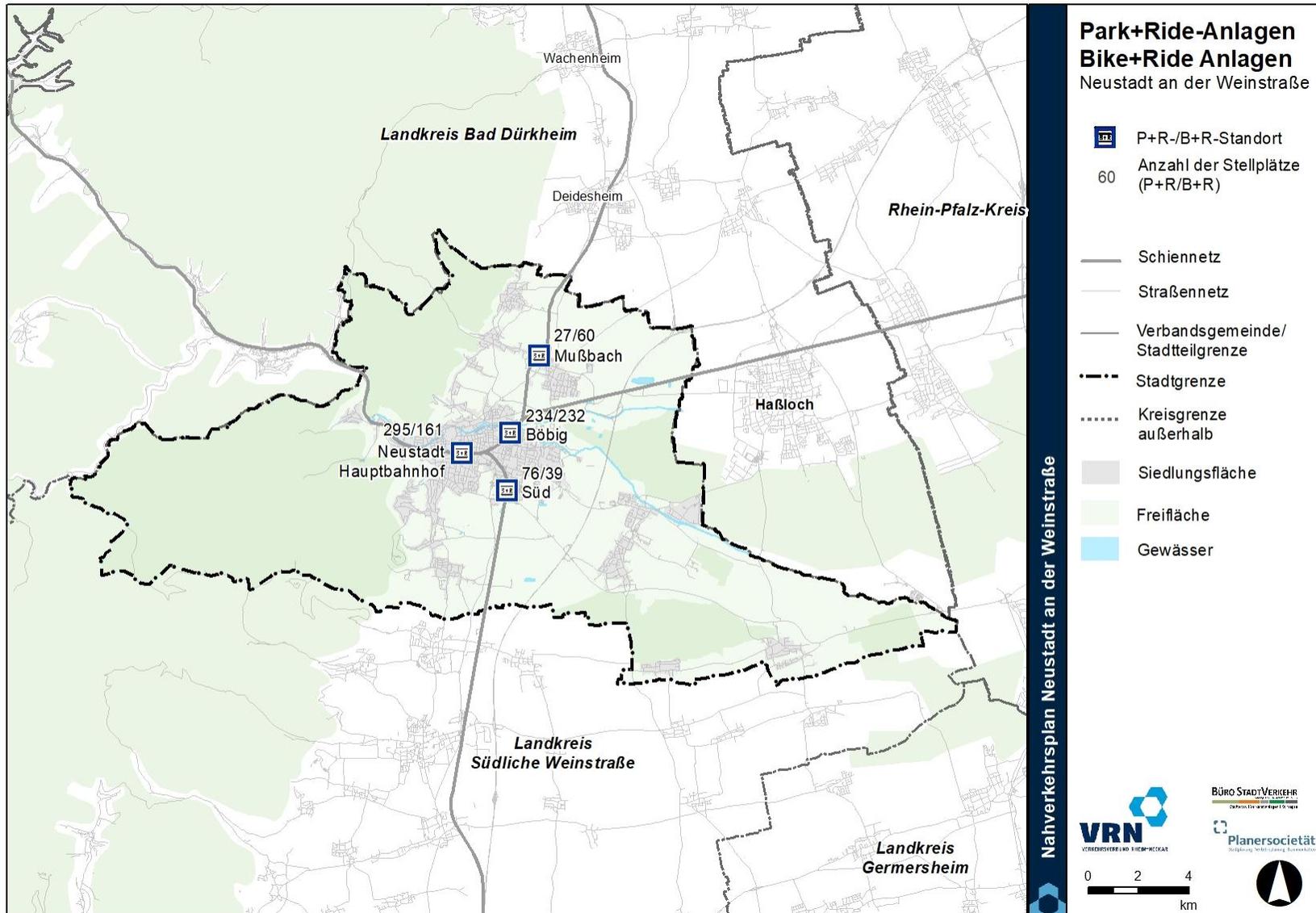


Abbildung 29: P+R- und B+R-Standorte in Neustadt an der Weinstraße (Stand 11/2016)

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zur Einstieghaltestelle bzw. zum Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellen Fußgänger vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung zu den Haltestellen.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden. Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- ▶ direkt
- ▶ überschaubar
- ▶ attraktiv
- ▶ sicher
- ▶ barrierefrei

Abbildung 30 zeigt die Handlungsfelder im Fußgänger- und Radverkehr.

Zuwegung Radverkehr

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

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

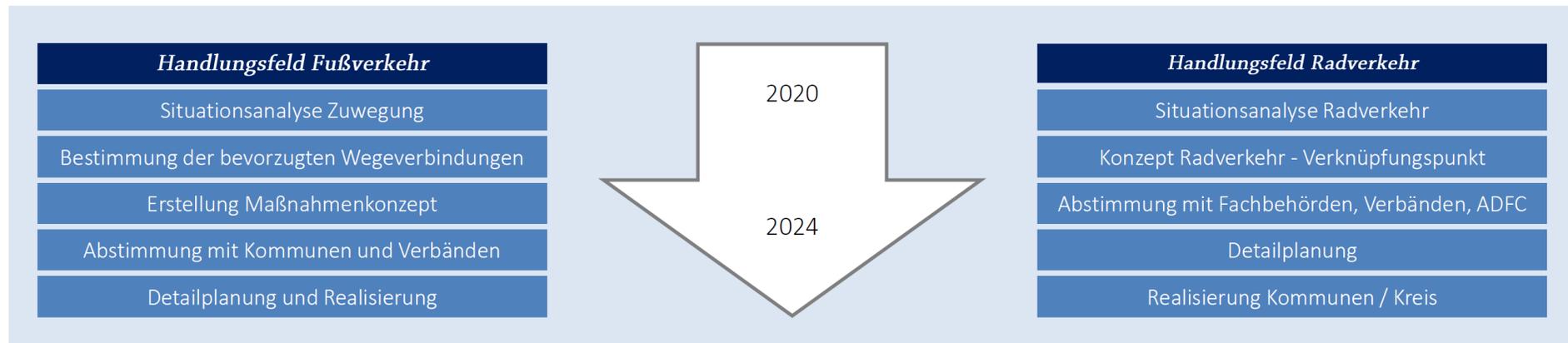


Abbildung 30: Handlungsfelder für die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer



5.5. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement nimmt daher in den Nahverkehrsplänen der neuen Generation eine wichtige Rolle ein. 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.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen zusammenbringt. Dazu sind intelligente, vernetzte und vor allem verkehrsmittelübergreifende Lösungen gefragt.

Kombinierte Angebote aller Verkehrsträger - von Bus und Bahn über Fahrrad, Fußgänger, Leihauto (CarSharing) bis hin zum Mitfahrauto - sind zu etablieren und zu vermarkten. Zusätzlich ist ein hohes Maß an Information, Kommunikation, Organisation und Koordination zwischen den beteiligten Akteuren erforderlich.

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
- ▶ Betriebliches Mobilitätsmanagement

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.

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, Interessengemeinschaften 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. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar stehen dabei in einem kontinuierlichen Dialog zu den einzelnen Maßnahmen.



Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Um umfassend Alternativen zum MIV aufzuzeigen, wird auch über CarSharing-Angebote, P+R/B+R-Möglichkeiten oder über Mietfahrräder informiert. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dient der direkte Dialog mit den Kunden dazu, die Kundenzufriedenheit und -bindung zu erhöhen.

Für Neustadt an der Weinstraße wird angestrebt mindestens eine Mobilitätszentrale einzurichten. 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.

Weitere Handlungsfelder sind:

- ▶ Schulen:
Mit Fußweg- und Fahrradkonzepten und einer entsprechenden Anbindung durch den ÖPNV wird eine Alternative zum „Eltern-Taxi“ 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/Seniorinnen:
Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.
- ▶ Neubürger/Neubürgerinnen:
Sie sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann bspw. ein „Willkommenspaket“ angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz kann durch ein beigelegtes „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, Job-Ticket- und Job-Rad-Angeboten durch den Arbeitgeber, Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen, Duschen und Spinden 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 Rhein-Neckar 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, ist der Verkehrsverbund einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

Mögliche Beispiele für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Stadtgebiet existieren einige größere Unternehmen. Gerade hier sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sinnvoll. Für diese ergeben sich eine Reihe von Handlungsfeldern und Maßnahmen.

Anhand einer individuell erstellten Bedarfsanalyse werden konkrete Maßnahmen entwickelt und kommuniziert. Im Gegensatz zum Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene bietet die betriebliche Zielgruppe den Vorteil einer hohen Verbindlichkeit von Maßnahmen. Diese können leicht umgesetzt werden und ihre Wirkung schnell entfalten. Zu den Lösungsvorschlägen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zählen u. a.:

- ▶ Kostenübernahme/Zuschuss zu Monatskarten des ÖPNV
- ▶ Fahrradabstellanlagen, Duschen, Umkleiden
- ▶ Fußwegeoptimierung
- ▶ Fahrgemeinschaften, CarSharing
- ▶ Heimarbeit, Videokonferenzen

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement, das sich an die Akteure der Wirtschaft und deren Beschäftigte richtet, setzt somit bereits beim Verkehrserzeuger an und nutzt Handlungspotenziale im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

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 (siehe Abbildung 31).

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

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

Im VRN gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Verkehrsverhalten 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. Die aktuelle Fahrplanauskunft des VRN ist bereits multimodal angelegt.

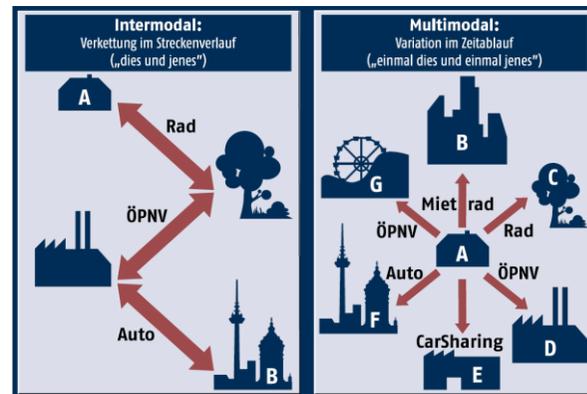


Abbildung 31: Intermodalität - Multimodalität (nach Röhrleef)

CarSharing

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

Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres CarSharing mit Stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen, um dort dem Kunden einen Pkw für den Anschluss an eine Zugreise anbieten zu können. Bei Stadtmobil, ein Kooperationspartner des VRN, steht dem gegenüber der flächendeckende Aspekt innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets im Vordergrund. Stadtmobil Rhein-Neckar hat seine Wurzeln in Mannheim/Heidelberg (Neustadt) und ist heute als stadtmobil-Gruppe in 26 Städten für 12.000 Kunden zugänglich, mit stark steigender Tendenz (Kundenzuwachs 2019 um rund 12 Prozent, Fahrzeugzuwachs ca. sieben Prozent). Stadtmobil ist ein Angebot sowohl für Privatnutzer als auch für Firmenkunden und kann im Fuhrparkmanagement unterstützen.

Im Stadtgebiet Neustadt ist Stadtmobil aktuell mit sieben CarSharing Stationen (siehe Abbildung 32) vertreten. Eine Ausweitung der Stationen wird derzeit geprüft.

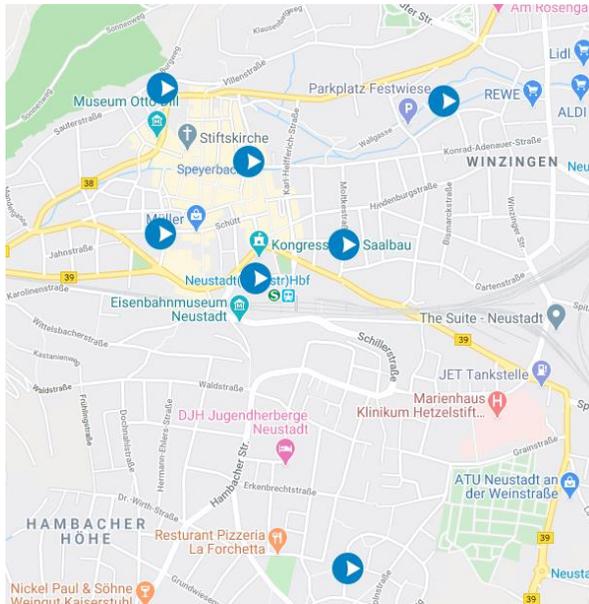


Abbildung 32: Standorte Stadtmobil (Internetseite Stadtmobil)

Fahrradvermietsysteme

Seit 2015 wird in einigen Regionen des VRN das Fahrradvermietsystem VRNnextbike betrieben. Inzwischen stehen 1.700 Räder an weit über 250 Standorten in insgesamt 19 Städten zur Verfügung. Ein weiterer Systemausbau ist vorgesehen.

Ein solches Angebot ist nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern schließt die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start. Für die Funktionsfähigkeit des Systems muss eine ausreichende Anzahl an Verleihstationen bestehen.

Auch in der Stadt Neustadt an der Weinstraße wird seit Sommer 2020 an zunächst 13 Stationen über die Innenstadt verteilt VRNnextbike angeboten. Kooperationspartner (große Betriebe, Firmen, Verwaltungen) werden noch gesucht, um das Stationsnetz zu verdichten.

Mitfahrzentralen/Car-Pooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt.

Menschen, die ohne diese Angebote einen Pkw zur Befriedigung ihrer Mobilitätswünsche benötigen würden, können so auf die Anschaffung eines eigenen Pkw ggf. verzichten. Entsprechende Angebote (z. B. flinc, Pendlerportal) 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.



6. Umsetzung

6.1. Maßnahmenkonzept

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind in zwei Kategorien aufgeteilt: Angebotsseitige und investive Vorhaben. Die städtischen Gremien sind im weiteren Verlauf regelmäßig über den Stand der Umsetzung zu informieren.

6.2. Angebotsseitige Maßnahmen

Die folgende Tabelle 8 enthält die im Rahmen von Prüfaufträgen vorgesehenen angebotsseitigen Maßnahmen. Hierbei wird im Busverkehr vor allem das Ziel verfolgt, eine

möglichst hohe Ausschöpfung vorhandener Potenziale zu erreichen. Die Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben.

Die Umsetzung der Maßnahmen soll im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb erfolgen. 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.

Die Maßnahmen bei den Stadtgrenzen überschreitenden Linien können nur in enger Abstimmung und im Einvernehmen mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sind die sich aus den Maßnahmen ergebenden zusätzlichen Betriebsleistungen in Tabelle 8 nach Belegenheit getrennt dargestellt.

Die Kosten werden hingegen unabhängig von einem späteren Verteilungsschlüssel für die Gesamtmaßnahme ermittelt. Hierfür wurde ein aus den vorangegangenen Ausschreibungsverfahren ermittelter Durchschnittswert (3,00 €/km) als Grundlage herangezogen.

6.3. Investive Maßnahmen

Das größte Bauvorhaben und zentrales Investitionsprojekt in Neustadt an der Weinstraße ist der geplante Umbau des Bahnhofsvorplatzes inklusive des Zentralen Omnibusbahnhofes. Nach Auswahl eines Gestaltungsvorschlags im Jahr 2016 wird dessen Realisierung in den nächsten Jahren angestrebt.

Weiterer Investitionsbedarf besteht, um die Ziele der Barrierefreiheit in der Stadt Neustadt an der Weinstraße umzusetzen. Die Höhe der Kosten ist abhängig von den örtlichen Begebenheiten. Aussagen hierzu können an dieser Stelle nicht getroffen werden, sondern sind individuell zu kalkulieren. Auch die Verbesserung der Verknüpfungsanlagen P+R/B+R sowie im Bereich der Zuwegung zu diesen Anlagen wird Investitionen in noch unbekannter Höhe benötigen.

Hierfür ist zunächst ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für jeden Standort zu erstellen. Bei der baulichen Umsetzung ist eine Förderung durch das Land möglich (LFAG/LVFGKom).

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

6. Umsetzung

Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen in der Stadt Neustadt a.d. Weinstraße									
Maßnahme	Kurzbeschreibung	Strecke	Linie	Betriebsleistung			Gesamtkosten Mehrfleistungen €/Jahr	Anteil Stadt €/Jahr	
				gesamt km/Jahr	davon im Stadtgebiet km/Jahr	davon außerhalb km/Jahr			
Allgemeine Angebotsverbesserung Stufe 1a	Schließung von Taktlücken (Mo-So) im bestehenden Taktsystem und Ausweitung Betriebszeit bis zur letzten SPNV-Leistung	Hauptbahnhof - Hambach	502	20.600	20.600	0	62.000 €	62.000 €	
		Haardt - Böbig - Maconring - Hauptfriedhof	511	18.700	18.700	0	56.000 €	56.000 €	
		Hauptbahnhof - Nachtweide - Mußbach	514	3.500	3.500	0	11.000 €	11.000 €	
		Hauptbahnhof - Afrikaviertel	515	1.300	1.300	0	4.000 €	4.000 €	
		Neustadt - Geinsheim - Speyer	507	29.300	26.400	2.900	88.000 €	79.000 €	
		Neustadt - Lachen-Speyerdorf - Haßloch	510	48.900	31.300	17.600	147.000 €	94.000 €	
		Hauptbahnhof - Königsbach - Deidesheim - Forst	512	18.100	16.600	1.600	54.000 €	50.000 €	
		Neustadt - Lambrecht - Esthal - Iggelbach	517	91.300	16.900	74.500	274.000 €	51.000 €	
		Summe Stufe 1a			231.700	135.300	96.600	696.000 €	407.000 €
		Allgemeine Angebotsverbesserung Stufe 1b	Schließung von Taktlücken (Mo-So) im bestehenden Taktsystem und Ausweitung Betriebszeit bis zur letzten SPNV-Leistung	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Landau	500	48.600	15.800	32.800	148.000 €
Neustadt - Edenkoben - Edesheim - Landau	501			23.700	11.200	12.500	71.000 €	34.000 €	
Neustadt - Lachen-Speyerdorf - Lustadt	509			84.400	33.300	51.100	253.000 €	100.000 €	
Summe Stufe 1b				156.700	60.300	96.400	470.000 €	181.000 €	
Summe Stufe 1a+b			388.400	195.600	193.000	1.166.000 €	588.000 €		
Allgemeine Angebotsverbesserung Stufe 2	Taktverdichtung (Mo-Fr 1/2-h-Takt, Sa+So 1-h-Takt) Schließung von Taktlücken (Mo-So) und Ausweitung Betriebszeit bis zur letzten SPNV-Leistung	Hauptbahnhof - Hambach	502	43.600	43.600	0	131.000 €	131.000 €	
		Haardt - Böbig - Maconring - Hauptfriedhof	511	64.800	64.800	0	194.000 €	194.000 €	
		Hauptbahnhof - Nachtweide - Mußbach	514	8.600	8.600	0	26.000 €	26.000 €	
		Hauptbahnhof - Afrikaviertel	515	38.300	38.300	0	115.000 €	115.000 €	
		Neustadt - Geinsheim - Speyer	507	340.100	129.400	210.700	1.020.000 €	388.000 €	
		Neustadt - Lachen-Speyerdorf - Haßloch	510	138.800	88.700	50.000	416.000 €	266.000 €	
		Hauptbahnhof - Königsbach - Deidesheim - Forst	512	15.100	15.100	0	45.000 €	45.000 €	
		Neustadt - Lambrecht - Esthal - Iggelbach	517	188.500	27.900	160.600	566.000 €	84.000 €	
		Summe 2		837.800	416.400	421.300	2.513.000 €	1.249.000 €	
Einrichtung neue Ost-West-Linie	Variante 1 Heidenbrunnertal - Hbf - Louis-Escande-Straße		(neu) 508	141.400	141.400	0	424.000 €	424.000 €	
	Variante 2 Heidenbrunnertal - Strohmart - Karl-Helfferich-Straße - Louis-Escande-Straße		(neu) 508	134.900	134.900	0	405.000 €	405.000 €	
			Maximalwert	141.400	141.400	0	424.000 €	424.000 €	
Anderung Linie 500	Linienführung über Krankenhaus	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Landau	500	3.400	3.400	0	10.000 €	10.000 €	
			Summe	3.400	3.400	0	10.000 €	10.000 €	
Neuordnung Anbindung Haardt	Variante 1 auf Basis Angebotsstufe 1	Hauptbahnhof - Königsbach - Deidesheim - Forst	512	-12.300	-13.900	1.600	37.000 €	-42.000 €	
		neue Linie Hauptbahnhof - Böbig - Haardt	(neu) 513	62.700	61.200	1.600	188.000 €	184.000 €	
		Summe Variante 1		50.400	47.300	3.200	151.000 €	142.000 €	
	Variante 2 auf Basis Angebotsstufe 2	Hauptbahnhof - Königsbach - Deidesheim - Forst	512	600	-900	1.400	2.000 €	-3.000 €	
		neue Linie Hauptbahnhof - Böbig - Haardt	(neu) 513	91.000	91.000	0	273.000 €	273.000 €	
			Summe Variante 2	91.600	90.100	1.400	275.000 €	270.000 €	
			Maximalwert	91.600	90.100	1.400	275.000 €	270.000 €	

Tabelle 8: Betriebsleistung und Kosten der Maßnahmen



6.4. Vergabe/Linienbündelung

Die Buslinien in der Stadt Neustadt an der Weinstraße sind flächendeckend zu zwei Linienbündeln zusammengefasst (siehe Tabelle 9). Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Sicherstellung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG.

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

Bündel	Aufgabenträger	Nächster Vergabetermin	Linien (nur die, welche die Stadt Neustadt betreffen)
Neustadt	Stadt Neustadt a.d.W., Stadt Landau, Landkreis Südliche Weinstraße, Landkreis Bad Dürkheim, Stadt Ludwigshafen, Rhein-Pfalz-Kreis, Landkreis Germersheim, Stadt Speyer, Landkreis Südwestpfalz, Landkreis Kaiserslautern	11.12.2022	500; 501; 502; 503; 507; 508(neu) 509; 510; 511; 512; 513(neu); 514; 515; 517
Rheinpfalz	Rhein-Pfalz-Kreis, Stadt Speyer, Stadt Ludwigshafen, Landkreis Bad Dürkheim, Landkreis Germersheim, Stadt Neustadt a.d.W.	14.06.2025	574

Tabelle 9: Linienbündel in Neustadt an der Weinstraße

6.5. Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Qualität des Angebots eine wesentliche Rolle.

Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

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

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

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



7. Aufstellungsverfahren

Ein Konzept in der Größenordnung eines Nahverkehrsplans ist nur umzusetzen, wenn sich alle Partner in die Gestaltung einbringen. Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte daher im Rahmen eines transparenten und partizipativen Prozesses mit einer kontinuierlichen Beteiligung und Abstimmung der Akteure des Verfahrens (insbesondere der Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße und den lokalen Verkehrsunternehmen) sowie Politiker und Politikerinnen sowie Bürger und Bürgerinnen. Das gewählte Verfahren soll sicherstellen, dass auch die Bevölkerung der Stadt an der Entwicklung eines zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehrs mitwirkt, kontinuierlich teilhaben kann und ihre Anregungen und Ideen zur Entwicklung des ÖPNV in den Prozess aufgenommen werden können.

Hierzu wurde die Maßnahmenkonzeption im Beteiligungsverfahren in dem von der Stadt Neustadt an der Weinstraße eingerichteten Arbeitskreis NVP, an dem Vertreter der Stadtverwaltung teilnehmen, vorgestellt. Es folgte eine Erörterung am 24.08.2017 unter Teilnahme des Stadtvorstands, den Stadtratsfraktionen, den Ortsbeiräten und dem Innenstadtbeirat sowie Vertretern der Stadtverwaltung. Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Beiträge wurden protokolliert und teilweise schon während den Veranstaltungen beantwortet. Die Beiträge wurden geprüft, bewertet und sind bei positivem Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt das Bearbeitungsergebnis aller Arbeitsschritte dar. Hiermit hat sich die Stadt Neustadt an der Weinstraße einen Handlungsrahmen gegeben, der Zukunftsfelder betrachtet und eine Vielzahl hieraus abgeleiteter Maßnahmen definiert, um die Zukunftsaufgaben bewältigen zu können.

Während des Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite der Stadt Neustadt an der Weinstraße eingestellt, so dass alle Bürgerinnen und Bürger im Internet ihre Anmerkungen und Hinweise einbringen konnten.

Die in das förmliche Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind im Anhang aufgelistet. Hier werden auch die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens aufgeführt.

Eine zweite Beteiligungsstufe wurde im Frühjahr 2020 durchgeführt: Zunächst wurden weitere, mögliche Verbesserungen im Entwurf des Nahverkehrsplans in einem Arbeitskreis mit Vertreterinnen sowie Vertretern der Fraktionen sowie der Stadtverwaltung diskutiert. Mit diesem überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsplan wurde am 11.03.2020 eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. In dieser moderierten Veranstaltung wurde der Entwurf vorgestellt, Anregungen aufgenommen und Bürgerfragen beantwortet. Während dieser Zeit lag der Entwurf des Nahverkehrsplans öffentlich zugänglich im Internet bzw. im Stadthaus in der Amalienstraße 6 aus.

Nach gründlicher Prüfung und Abwägung der Anregungen und Belange liegt nun der neue Nahverkehrsplan vor, der am _____ vom Stadtrat beschlossen wurde.



8. Anhang

1. Bilanzierung
2. Liniensteckbriefe Ist
3. Liniensteckbriefe Zielkonzept
4. Anforderungsprofil
5. Ergebnis des Beteiligungsverfahrens
6. Standard für Haltestellenschilder im VRN
7. Haltestellenkategorisierung



Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Angebotsseitige Maßnahmen 68
 Abb. 2: Investive Maßnahmen 69
 Abb. 3: Liniensteckbrief Istzustand Linie 500 70
 Abb. 4: Liniensteckbrief Istzustand Linie 501 70
 Abb. 5: Liniensteckbrief Istzustand Linie 502 70
 Abb. 6: Liniensteckbrief Istzustand Linie 503 70
 Abb. 7: Liniensteckbrief Istzustand Linie 507 71
 Abb. 8: Liniensteckbrief Istzustand Linie 509 71
 Abb. 9: Liniensteckbrief Istzustand Linie 510 71
 Abb. 10: Liniensteckbrief Istzustand Linie 511 71
 Abb. 11: Liniensteckbrief Istzustand Linie 512 72
 Abb. 12: Liniensteckbrief Istzustand Linie 514 72
 Abb. 13: Liniensteckbrief Istzustand Linie 515 72
 Abb. 14: Liniensteckbrief Istzustand Linie 517 72
 Abb. 15: Liniensteckbrief Istzustand Linie 574 73
 Abb. 16: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 500 74
 Abb. 17: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 501 74
 Abb. 18: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 502 - Stufe 2 75
 Abb. 19: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 503 75
 Abb. 20: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 507 – Stufe 2 ... 76
 Abb. 21: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 508 – Variante176
 Abb. 22: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 508 - Variante 277
 Abb. 23: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 509 77
 Abb. 24: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 510 Stufe 2 78
 Abb. 25: Liniensteckbrief Zielkonzept 511 – Stufe 2 78
 Abb. 26: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 512 ohne Haardt
 – Stufe 2 79
 Abb. 27: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 513- Stufe 2 79
 Abb. 28: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 514 – Stufe 2 ... 80
 Abb. 29: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 515 - Stufe 2 ... 80
 Abb. 30: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 517 - Stufe 2 81
 Abb. 31: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 574 81
 Abb. 43: Wechselschildsystem Variante 1 104

Abb. 44: Wechselschildsystem Variante 2 104
 Abb. 45: Kompaktschild 105
 Abb. 46: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche 105
 Abb. 47: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als
 Stele 106
 Abb. 48: Optionale Elemente - Wabe 106
 Abb. 49: Barrierefreie Bushaltestellen in der Stadt Neustadt
 an der Weinstraße, Haltestellenkategorisierung 111

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bedienungsstandards83
 Tab. 2: Standards der Haltestellenausstattung85
 Tab. 3: Liste einheitlicher Abkürzungen für
 Haltestellenschilder im VRN 108
 Tab. 4: Definition der Haltestellenkategorien 109
 Tab. 5: Haltestellenkategorisierung in der Stadt Neustadt an
 der Weinstraße 110



1. Bilanzierung

Angebotsseitige Maßnahmen

Lfd. Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzung
Städtischer Busverkehr			
1.	502	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, morgens durch 1 bis 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
2.	502	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
3.	502	Ausweitung der Bedienungszeiten Samstags 7:00 Uhr bis 08:00 Uhr	nicht umgesetzt
4.	511	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 2 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
5.	511	Eine Fahrt je Richtung zusätzlich (12:15 Uhr bzw. 12:45 Uhr) wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
6.	511	Angebot an Samstagen	umgesetzt
7.	514	Schließung von Taktlücken Mo-Fr durch vier Fahrten zusätzlich oder Verschiebung der Fahrplanlage	umgesetzt
8.	514	Ausweitung der Bedienungszeit So 9:00 Uhr bis 11:00 Uhr	umgesetzt
9.	515	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, abends durch 1 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
10.	515	Schließung von Taktlücken Mo-Fr, tagsüber durch 5 bis 7 zusätzliche Fahrten je Richtung oder Verschiebung der Fahrplanlage wünschenswert, Prüfung im Einzelfall notwendig	umgesetzt
Regionaler Busverkehr			
11.	neu	Neue Buslinie vom Kurpfalzpark finanziert, in der Hauptsaison von Mai bis September	nicht umgesetzt
12.	573	Angebotsverdichtung Samstags, betrifft die Strecke Gommersheim/Freimersheim - Speyer	nicht umgesetzt
Linienbündelungskonzept			
ohne	keine	Ausschreibung von Busleistungen in Linienbündeln	umgesetzt

Abb. 1: Angebotsseitige Maßnahmen



Investive Maßnahmen

Lfd. Nr.	Beschreibung/Ort	Maßnahme	Umsetzung
Verknüpfungspunkte und Haltestellen			
13.	Neustadt Hbf.	Ausbau B+R, da vorhandene Anlage unterdimensioniert und teilweise veraltet	umgesetzt
14.	Neustadt ZOB / Bahnhofsvorplatz	Behindertengerechter Ausbau	teilweise
15.	wichtige Haltestellen	Erhöhung der Bordsteine	teilweise
16.	wichtige Haltestellen	Witterungsschutz einrichten	teilweise
17.	Allgemein Verknüpfungspunkte und Haltestellen	Verbesserung der sozialen Sicherheit insbesondere für Umsteiger vom IV	teilweise
18.	Allgemein Verknüpfungspunkte und Haltestellen	Ergänzung fehlender bzw. Ersatz magelhafter Ausstattungselemente	teilweise
19.	Allgemein Verknüpfungspunkte	Ergänzung fehlender bzw. Ersatz magelhafter B+R und P+R-Anlagen	umgesetzt
Ergänzende Maßnahmen			
20.	ohne	Einführung von RBL-Technik, ÖPNV-Bevorrechtigung	teilweise
21.	ohne	Begleitende Marketingmaßnahmen	kontinuierlich

Abb. 2: Investive Maßnahmen



2. Liniensteckbriefe Ist-Zustand

500						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Rhodt - Böchingen - Landau					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:15-24:00 Uhr	04:45-23:30 Uhr	07:00-24:00 Uhr	07:30-23:15 Uhr	10:00-23:00 Uhr	09:45-21:00 Uhr
Taktfolge	60'	60'	120'	120'	120'	120'
Fahrten	32 an Schultagen	35 an Schultagen	20	19	30	26
	27 an Ferientagen	29 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf
	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	377.000					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (44%)					

Abb. 3: Liniensteckbrief Istzustand Linie 500

501						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	Neustadt - Edenkoben - Edesheim - Walsheim - Landau					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:45-21:45 Uhr	05:00-21:15 Uhr	07:15-21:45 Uhr	08:30-21:15 Uhr	09:15-21:45 Uhr	10:30-22:00 Uhr
Taktfolge	60'	60'	60'	60'	120'	120'
Fahrten	29 an Schultagen	26 an Schultagen	15	13	7	6
	17 an Ferientagen	19 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf
	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf
	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	350.000					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (41%)					

Abb. 4: Liniensteckbrief Istzustand Linie 501

502						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt Hbf - Hambach - Hambacher Schloß					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung (Stadt)					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:45-19:30 Uhr	05:45-20:00 Uhr	08:00-18:30 Uhr	08:30-19:00 Uhr	10:00-18:30 Uhr	10:30-19:00 Uhr
Taktfolge	60'	60'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	16 an Schultagen	20 an Schultagen	11	11	9	9
	13 an Ferientagen	14 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	81.000					
Besonderheiten	-					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (54%)					

Abb. 5: Liniensteckbrief Istzustand Linie 502

503						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	"KalmiteXpress": Neustadt - Maikammer - St. Martin - Kalmit und zurück					
Netzebene	Ergänzungnetz					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	-	-	-	-	10:15-17:30 Uhr	10:45-18:30 Uhr
Taktfolge	-	-	-	-	120'	120'
Fahrten	keine Fahrten an Schultagen	keine Fahrten an Schultagen	-	-	6	6
	keine Fahrten an Ferientagen	keine Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	Neustadt Hbf	Neustadt Hbf
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	5.500					
Besonderheiten	Tourismusbuslinie					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (98%)					

Abb. 6: Liniensteckbrief Istzustand Linie 503

507						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	Neustadt - Geinsheim - Weingarten - Harthausen -Speyer					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	04:45-24:00 Uhr	05:00-23:30 Uhr	05:15-24:00 Uhr	06:45-23:30 Uhr	10:15-20:30 Uhr	10:30-21:00 Uhr
Taktfolge	60'	60'	60'	60'	120'	120'
Fahrten	43 an Schultagen	43 an Schultagen	16	15	8	8
	25 an Ferientagen	21 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf
	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	561.000					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (45%)					

Abb. 7: Liniensteckbrief Istzustand Linie 507

509						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	Neustadt - Lachen-Speyerdorf - Freimersheim - Weingarten - Lustadt					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:30-19:30 Uhr	05:45-19:15 Uhr	09:30-16:00 Uhr	07:00-15:30 Uhr	-	-
Taktfolge	60'	60'	120'	120'	-	-
Fahrten	13 an Schultagen	12 an Schultagen	4	5	-	-
	13 an Ferientagen	12 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	-	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	156.000					
Besonderheiten	An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (34%)					

Abb. 8: Liniensteckbrief Istzustand Linie 509

510						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	Neustadt - Lachen - Speyerdorf - Haßloch					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	07:00-19:30 Uhr	07:45-19:00 Uhr	09:00-17:30 Uhr	09:30-18:00 Uhr	-	-
Taktfolge	60'	60'	120'	120'	-	-
Fahrten	13 an Schultagen	12 an Schultagen	5	5	-	-
	13 an Ferientagen	12 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Haßloch Bhf	Neustadt Hbf	Haßloch Bhf	-	-
	Neustadt Süd	Neustadt Süd	Neustadt Süd	Neustadt Süd	-	-
	Haßloch Bhf	Neustadt Hbf	Haßloch Bhf	Neustadt Hbf	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	107.500					
Besonderheiten	An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (32%)					

Abb. 9: Liniensteckbrief Istzustand Linie 510

511						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt - Haardt - Böbig - Maconring - Hauptfriedhof					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung (Stadt)					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	08:15-18:45 Uhr	08:45-19:15 Uhr	09:15-16:45 Uhr	09:45-17:15 Uhr	-	-
Taktfolge	60'	60'	60'	60'	-	-
Fahrten	10 an Schultagen	10 an Schultagen	7	7	-	-
	10 an Ferientagen	10 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Böbig	Neustadt Böbig	Neustadt Böbig	Neustadt Böbig	-	-
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	59.000					
Besonderheiten	An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfrage hauptsächlich	Versorgung/Erledigung (68%)					

Abb. 10: Liniensteckbrief Istzustand Linie 511



512						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt - Haardt - Königsbach - Deidesheim - Forst					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:45-24:00 Uhr	04:45-23:15 Uhr	07:00-24:00 Uhr	07:15-23:15 Uhr	09:00-21:00 Uhr	09:00-21:45 Uhr
Taktfolge	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	37 an Schultagen	38 an Schultagen	16	15	12	13
	31 an Ferientagen	34 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Deidesheim Bhf	Neustadt Hbf	Deidesheim Bhf	Neustadt Hbf	Deidesheim Bhf
	Deidesheim Bhf	Neustadt Hbf	Deidesheim Bhf	Neustadt Hbf	Deidesheim Bhf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	232.000					
Besonderheiten	-					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (51%)					

Abb. 11: Liniensteckbrief Istzustand Linie 512

514						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt - Nachtweide - Mußbach					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung (Stadt)					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:45-23:45 Uhr	05:00-23:15 Uhr	08:15-23:45 Uhr	07:30-23:15 Uhr	10:15-19:30 Uhr	10:30-19:45 Uhr
Taktfolge	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	33 an Schultagen	33 an Schultagen	16	16	10	10
	32 an Ferientagen	32 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	126.000					
Besonderheiten	-					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (41%)					

Abb. 12: Liniensteckbrief Istzustand Linie 514

515						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Afrikierviertel - Neustadt - Heidenbrunnental					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung (Stadt)					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:15-23:45 Uhr	05:15-23:15 Uhr	08:15-23:45 Uhr	08:45-23:15 Uhr	10:15-22:45 Uhr	09:45-21:45 Uhr
Taktfolge	60'	60'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	30 an Schultagen	28 an Schultagen	16	17	13	13
	23 an Ferientagen	24 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Kleinbus / Ausbildungsverkehr: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	75.000					
Besonderheiten	-					
Nachfrage hauptsächlich	Freizeit/Erholung/Urlaub (42%)					

Abb. 13: Liniensteckbrief Istzustand Linie 515

517						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Konzessionsinhaberin	Imfeld Busverkehr					
Linienverlauf	Neustadt - Lambrecht - Esthal - Iggelbach					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:15-23:30 Uhr	05:00-20:45 Uhr	07:45-23:30 Uhr	07:30-23:30 Uhr	08:30-21:15 Uhr	09:30-22:00 Uhr
Taktfolge	30/60' Takt	30/60' Takt	60'	60'	60'	60'
Fahrten	38 an Schultagen	42 an Schultagen	15	15	15	14
	33 an Ferientagen	32 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf
	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	475.000					
Besonderheiten	Mit Ausnahme einzelner Fahrten im Ausbildungsverkehr wird diese Linie nur mit Kleinbussen bedient					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (49%)					

Abb. 14: Liniensteckbrief Istzustand Linie 517



574						
Linienbündel	Rheinpfalz					
Neuvergabe zum	14.06.2025					
Konzessionsinhaberin	Palatina Bus GmbH					
Linienverlauf	(Geinsheim -) Haßloch - Meckenheim - Deidesheim / Forst					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:15-19:45	05:45-18:30	-	-	-	-
Taktfolge	60'	60'	-	-	-	-
Fahrten	17 an Schultagen	21 an Schultagen	-	-	-	-
	13 an Ferientagen	12 an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Haßloch Bhf	Deidesheim Bhf	-	-	-	-
	Deidesheim Bhf	Haßloch Bhf	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	130.000					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt. Nur 1/3 Fahrten ab/nach Geinsheim (an Schultagen) in Neustadt a. d. Weinstraße. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfrage hauptsächlich	Schule/Ausbildung (98%)					

Abb. 15: Liniensteckbrief Istzustand Linie 574



3. Liniensteckbriefe Zielkonzept

500						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Rhodt - Roschbach - Böchingen - Landau					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienstungszeitraum circa	05:15-01:00 Uhr	04:45-00:30 Uhr	07:00-01:00 Uhr	09:45-00:30 Uhr	10:15-01:00 Uhr	09:45-01:00 Uhr
Taktkernzeit circa	05:45-00:45 Uhr	06:15-21:15 Uhr	09:45-00:45 Uhr	09:15-21:15 Uhr	10:15-00:45 Uhr	09:45-20:15 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	60'	60'	60'	60'	60/120'	60/120'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf
	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

Abb. 16: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 500

501						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt - Edenkoben - Edesheim - Burrweiler - Walheim - Landau					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienstungszeitraum circa	05:45-00:30 Uhr	06:00-24:00 Uhr	07:15-00:45 Uhr	08:30-24:00 Uhr	09:15-00:45 Uhr	09:30-24:00 Uhr
Taktkernzeit circa	07:15-00:15 Uhr	08:30-20:30 Uhr	07:15-00:15 Uhr	8:30-22:30 Uhr	09:15-00:15 Uhr	10:30-20:30 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	60'	60'	60/120'	60/120'	120'	120'
Fahrtenfolge übrige Zeit	30/60'	30/60'	60'	60'	120'	120'
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf
	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf	Edenkoben Bf
	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf	Landau Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

Abb. 17: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 501



502 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt Hbf - Hambach - Hambacher Schloß					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:45-00:45 Uhr	05:45-24:00 Uhr	08:15-00:45 Uhr	08:30-24:00 Uhr	10:15-00:45 Uhr	10:30-24:00 Uhr
Taktkernzeit circa	08:15-00:15 Uhr	08:30-23:30 Uhr	08:00-00:15 Uhr	08:30-23:30 Uhr	10:15-00:15 Uhr	10:30-23:30 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte	Neustadt Hbf		Neustadt Hbf		Neustadt Hbf	
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	-					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

Abb. 18: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 502 - Stufe 2

503						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	"Kalmitexpress"- Neustadt - Maikammer - St. Martin - Kalmit und zurück					
Netzebene	Ergänzungnetz					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	-	-	-	-	10:15-17:30 Uhr	10:45-18:30 Uhr
Taktkernzeit circa	-	-	-	-	10:15-17:30 Uhr	10:45-18:30 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	-	-	-	-	120'	120'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte	Neustadt Hbf		Neustadt Hbf		Neustadt Hbf	
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	Tourismusbuslinie					
Nachfragepotentiale	Freizeit/Erhholung/Urlaub					

Abb. 19: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 503

507 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt - Geinsheim - Weingarten - Harthausen - Speyer					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Mindestbedingungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	04:45-01:00 Uhr	05:00-00:30 Uhr	05:15-01:00 Uhr	06:45-00:30 Uhr	10:15-01:00 Uhr	10:30-00:30 Uhr
Taktkernzeit circa	08:00-00:00 Uhr	06:45-20:30 Uhr	07:00-18:00 Uhr	08:45-20:45 Uhr	10:15-00:00 Uhr	11:45-20:45 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	30'/60'	30'/60'	60'	60'	60'/120'	60'/120'
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf
	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf	Speyer Hbf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

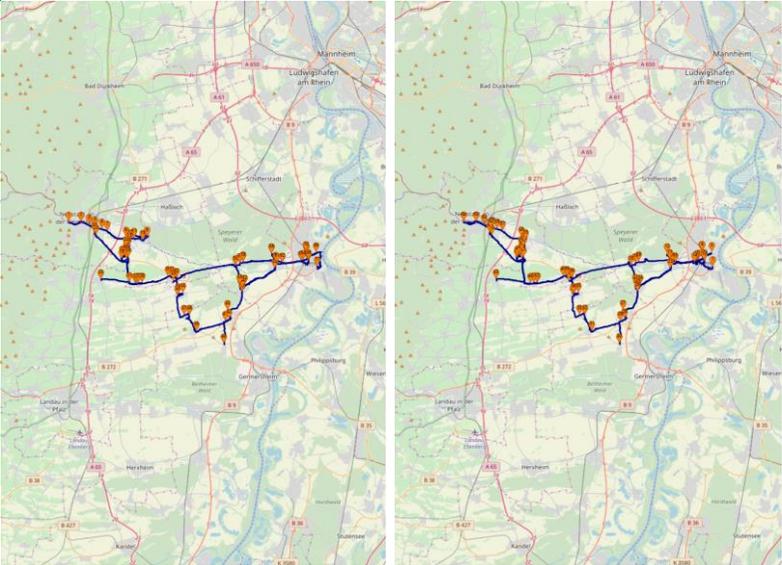


Abb. 20: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 507 – Stufe 2

508-Variante 1						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Heidenbrunnental - Hbf. - Le Quartier-Hornbach					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedingungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:30-01:00 Uhr	06:30-01:00	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr
Taktkernzeit circa	06:30-00:30 Uhr	06:30-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflurbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	0					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

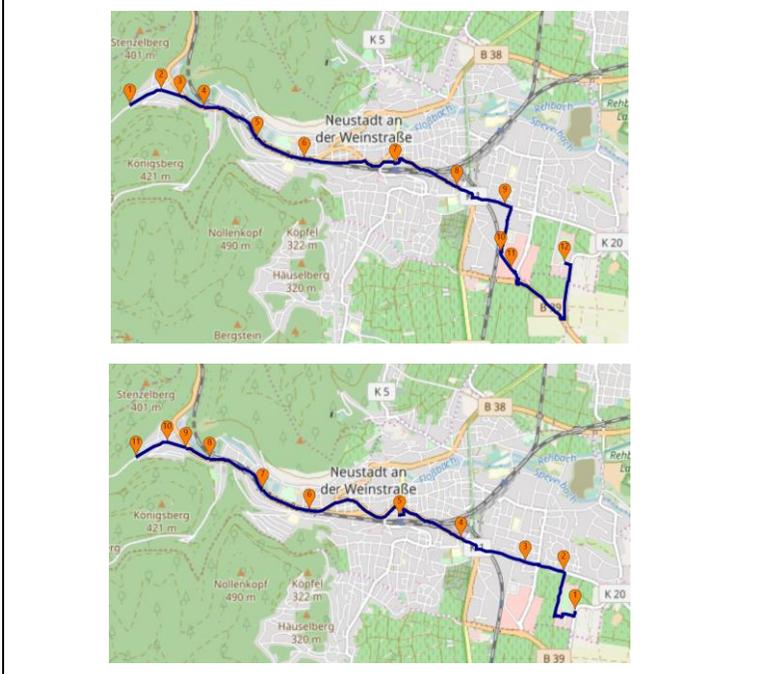


Abb. 21: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 508 – Variante 1



508-Variante 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Heidenbrunnental - Strohmart - Le Quartier-Hornbach					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:30-01:00 Uhr	06:30-01:00	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr	07:00-01:00 Uhr
Taktkernzeit circa	06:30-00:30 Uhr	06:30-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:00-00:30 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte						
	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	0					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

Abb. 22: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 508 - Variante 2

509						
Linienbündel	Neustadt					
Neuergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt-Lachen-Speyerdorf-Freimersheim-Weingarten-Lustadt					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:30-01:30 Uhr	05:45-00:15 Uhr	09:30-01:30 Uhr	07:00-00:15 Uhr	-	-
Taktkernzeit circa	06:30-00:30 Uhr	09:30-23:30 Uhr	09:30-00:30 Uhr	10:30 -23:30 Uhr	-	-
Fahrtenfolge Taktkernzeit	60'	60'	120'	120'	-	-
Fahrtenfolge übrige Zeit	60'	60'	120'	120'	-	-
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	-	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	-
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

Abb. 23: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 509

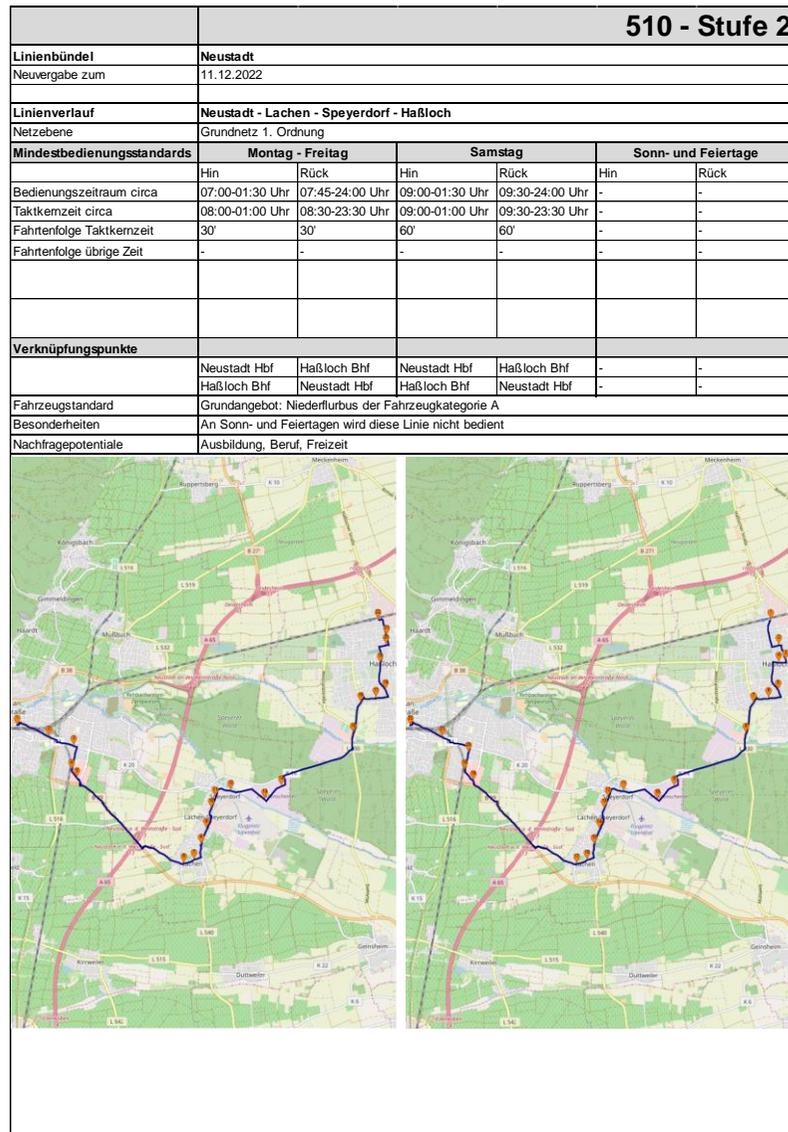


Abb. 24: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 510 Stufe 2

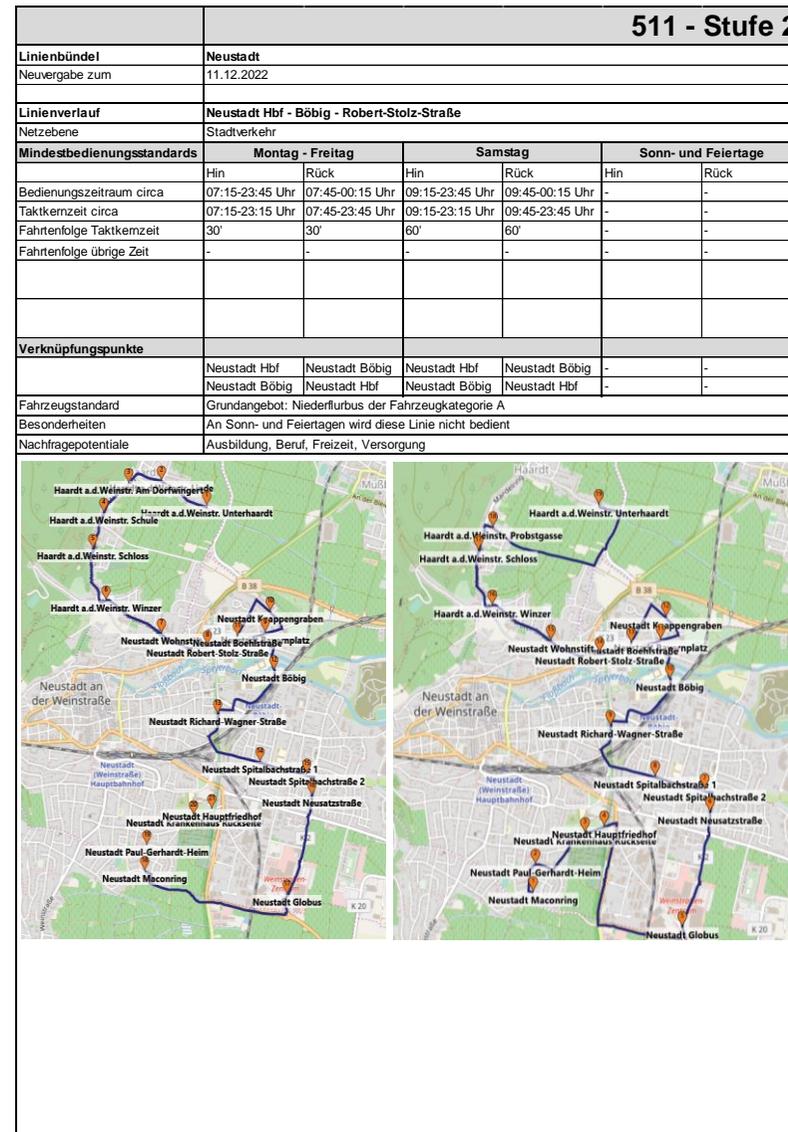


Abb. 25: Liniensteckbrief Zielkonzept 511 – Stufe 2



512 ohne Haardt - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt Hbf - Königsbach - Deidesheim - Forst					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:45-01:00 Uhr	04:45-00:15 Uhr	07:00-01:00 Uhr	07:15-00:15 Uhr	09:00-01:00 Uhr	09:15-00:15 Uhr
Taktkernzeit circa	08:00-00:30 Uhr	08:00-20:00 Uhr	07:00-00:30 Uhr	07:15-21:15 Uhr	09:00-00:30 Uhr	10:15-23:15 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Deidesheim BfH	Neustadt Hbf	Deidesheim BfH	Neustadt Hbf	Deidesheim BfH
	Deidesheim BfH	Neustadt Hbf	Deidesheim BfH	Neustadt Hbf	Deidesheim BfH	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	-					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

Abb. 26: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 512 ohne Haardt – Stufe 2

513 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt Hbf - Böbig - Haardt					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:45-00:30 Uhr	07:15-00:30 Uhr	06:45-01:00 Uhr	07:15-00:30 Uhr	08:45-00:30 Uhr	09:15-00:30 Uhr
Taktkernzeit circa	06:45-00:15 Uhr	07:15-00:15 Uhr	06:45-00:15 Uhr	07:15-00:15 Uhr	06:45-00:15 Uhr	09:15-00:15 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	Neustadt Böbig	Neustadt Hbf	Neustadt Böbig	Neustadt Hbf	Neustadt Böbig
	Neustadt Böbig	Neustadt Hbf	Neustadt Böbig	Neustadt Hbf	Neustadt Böbig	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	-					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

Abb. 27: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 513- Stufe 2

514 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt - Nachtweide - Mußbach					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedingungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:45-00:45 Uhr	05:00-00:15 Uhr	08:15-00:45 Uhr	07:30-00:15 Uhr	10:15-00:45 Uhr	10:30-00:15 Uhr
Taktkernzeit circa	08:15-00:15 Uhr	08:30-00:00 Uhr	08:15-00:15 Uhr	07:30-00:15 Uhr	10:15-00:15 Uhr	10:15-00:15 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	30'	30'	60'	60'	-	-
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	-					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

Abb. 28: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 514 – Stufe 2

515 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Afrikaviertel - Neustadt - Heidenbrunnental					
Netzebene	Stadtverkehr					
Mindestbedingungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:15-00:45 Uhr	06:00-00:15 Uhr	08:15-00:45 Uhr	08:45-00:15 Uhr	10:15-00:45 Uhr	09:45-00:15 Uhr
Taktkernzeit circa	08:15-20:15 Uhr	07:45-20:15 Uhr	08:15-18:15 Uhr	08:45-18:45 Uhr	10:15-18:15 Uhr	09:45-18:45 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	30'/60'	30'/60'	60'	60'	60'	60'
Verknüpfungspunkte						
	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-
	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf	-	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Kleinbus / Ausbildungsverkehr: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A					
Besonderheiten	-					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit, Versorgung					

Abb. 29: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 515 - Stufe 2



517 - Stufe 2						
Linienbündel	Neustadt					
Neuvergabe zum	11.12.2022					
Linienverlauf	Neustadt - Lambrecht - Esthal - Iggelbach					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	05:15-01:30 Uhr	05:00-23:45 Uhr	07:45-01:30 Uhr	07:30-23:45 Uhr	08:30-01:30 Uhr	09:30-23:45 Uhr
Taktkernzeit circa	07:45-00:45 Uhr	07:45-23:15 Uhr	07:45-00:45 Uhr	07:45-23:15 Uhr	08:45-00:45 Uhr	09:30-23:15 Uhr
Fahrtenfolge Taktkernzeit	30'	30'	60'	60'	60'	60'
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte	Neustadt Hbf		Lambrecht Bhf		Neustadt Hbf	
	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf	Lambrecht Bhf	Neustadt Hbf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	Mit Ausnahme einzelner Fahrten im Ausbildungsverkehr wird diese Linie nur mit Kleinbussen bedient					
Nachfragepotentiale	Ausbildung, Beruf, Freizeit					

Abb. 30: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 517 - Stufe 2

574						
Linienbündel	Rheinfalz					
Neuvergabe zum	14.06.2025					
Linienverlauf	(Geinsheim-) Haßloch - Meckenheim - Deidesheim / Forst					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Mindestbedienstungsstandards	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum circa	06:15-19:00	05:45-18:30	-	-	-	-
Taktkernzeit circa	08:45-19:00	09:00-18:30	-	-	-	-
Fahrtenfolge Taktkernzeit	60'	60'	-	-	-	-
Fahrtenfolge übrige Zeit	-	-	-	-	-	-
Verknüpfungspunkte	Haßloch Bhf		Deidesheim Bhf		Haßloch Bhf	
	Deidesheim Bhf	Haßloch Bhf	Haßloch Bhf	Deidesheim Bhf	Haßloch Bhf	Deidesheim Bhf
Fahrzeugstandard	Grundangebot: Niederflerbus der Fahrzeugkategorie A / Ausbildungsverkehr: Fahrzeugkategorie B					
Besonderheiten	Linienverkehr wird durch zusätzliche Fahrten im Ausbildungsverkehr verstärkt. Nur 1/3 Fahrten ab/nach Geinsheim (an Schultagen) in Neustadt a. d. Weinstraße. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient					
Nachfragepotentiale	Ausbildung					

Abb. 31: Liniensteckbrief Zielkonzept Linie 574



4. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot 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 Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans von 2004 (beschlossen 2005) für die Stadt Neustadt an der Weinstraße mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen und aktualisiert.

Änderungen sind in folgenden Bereichen zu verzeichnen:

- Fahrzeugstandards: Hier erfolgte eine Aktualisierung im gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar
- Bedienungsstandards: Anpassung an die neuen Netzdefinitionen
- Haltestellen: Anpassung der Ausstattungsstandards

Erschließungsstandards

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

Es wird eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) einer Siedlungsfläche angenommen, wenn die nachfolgend genannten Entfernungswerte nicht überschritten werden:

- ▶ 1.000 m von einem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV oder
- ▶ 600 m von einer Haltestelle des regionalen Busverkehrs oder einer Stadtbushaltestelle.

Um die Ziele des Nahverkehrsplans zu unterstützen, ist die Siedlungstätigkeit auf die Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.

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 regionalen 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 – auch an Wochenenden und im Spätverkehr.

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht der Stadt sind in Tab. 1 dargestellt.

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.

Beim Stadtverkehr wird das innerörtliche Mindestbedienungs-niveau festgelegt.



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. Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

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

	Mo-Fr					Sa		So/Fe	
	Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00-22:00	06:00-20:00	60-Min-Takt	06:00-24:00	60-Min-Takt	08:00-22:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00-20:00	08:30-20:00	120-Min-Takt	06:00-24:00*	120-Min-Takt	08:00-22:00
Stadtverkehr	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	30-/60-Min-Takt	06:30-01:00	08:00-21:00	60-Min-Takt	08:00-01:00	60-Min-Takt	08:00-01:00

- 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 Geschäftszeiten)

SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Tab. 1: Bedienungsstandards



Infrastrukturstandards

Haltestellen

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

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

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tab. 2.

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.

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

In der Regel ist das Verkehrsunternehmen für die ordnungsgemäße Beschilderung der Haltestellen verantwortlich.

Diese muss folgenden Mindestanforderungen entsprechen:

- ▶ Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- ▶ Haltestellenbezeichnung
- ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- ▶ aktuelles VRN-Logo
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan an relevanten Umsteigestationen mindestens in DIN A4
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch

- ▶ Nach Möglichkeit ist ein Wechselsystem mit Einzelelementen sowie einer Bodenmontage mit Bodenhülse zu verwenden.

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen samt einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 6.

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.

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar definiert und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert.

Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der

BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen.

Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

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

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

- X erforderlich / in der Regel
- (X) nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen
- * Stadtbahn Karlsruhe im Landkreis Germersheim

Merkmal	Station / Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn / Meterspureisenbahn			Bus				flexible Bedienungsformen
	Regional-Express	Regional- / S-Bahn / Stadtbahn *	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	
					Bus / SPNV	Bus / Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus / Bus (geringe 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										
Stationschild (SPNV)	X	X								
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			X	X	X	X	X	X	X	X
dynamische Fahrgastinformation	X	X	(X)	(X)	X	X	X	(X)	(X)	
Lautsprecher	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			
Uhr	X	(X)			(X)		(X)			
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)
Linienetzplan	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Tariffinformation	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Umgebungs- / Ortsplan	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	
Wegeleitsystem	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle / Station	X	X		(X)	(X)	X	(X)			
Sicherheit										
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Videoüberwachung	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
Barrierefreiheit										
niveaugleicher Einstieg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	30	30	30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Service										
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
Gepäckschließfächer	X									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	X	X	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)			

Tab. 2: Standards der Haltestellenausstattung



5. Ergebnis des Beteiligungsverfahrens

STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE



Eingaben im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans 2020 für die Stadt Neustadt an der Weinstraße



Seite 1 von 33

STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE



Inhaltsverzeichnis

1. Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 11.03.2020.....	3
1.1 Eingaben für Nahverkehrsplan (NVP)	3
1.2 Eingaben für Ausschreibung.....	6
1.3 Eingaben für VRN.....	10
1.4 Eingaben für Alltagsgeschäft.....	12
1.5 Eingaben für spezifische Zuständigkeiten.....	13
1.6 Eingaben für Allgemeines.....	14
1.7 Anlage / einzelne „Problemstellen“:.....	15
2. Eingaben der Ortsbeiräte zum 15.04.2020	18
3. Eingaben von politischen Akteuren zum 15.06.2020	24
4. Eingaben Träger öffentlicher Belange zum 11.05.2020.....	33

Vorbemerkung:

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan und beschreibt die künftige Entwicklung des ÖPNV. Von seiner Aussagenschärfe ist er in etwa einem Flächennutzungsplan vergleichbar. Detailregelungen können daher im Nahverkehrsplan nicht behandelt werden. Dennoch sind auch solche Hinweise für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes von großer Bedeutung. Sie werden dem entsprechend an die zuständigen Stellen zur Prüfung weitergeleitet und bei der Umsetzung entsprechender Projekte (z.B. Ausschreibung der Verkehrsleistung) berücksichtigt.

Die VRN GmbH wurde von den Aufgabenträgern – den Kreisen und kreisfreien Städten – mit dem zentralen Projektmanagement beauftragt. Damit wird sichergestellt, dass grenzüberschreitende Planungen abgestimmt und die Nahverkehrspläne von ihrer Struktur her vergleichbar sind. Inhalt, Umfang und Bearbeitungstiefe der Nahverkehrspläne wurden in einem Arbeitskreis von Aufgabenträgern und Verkehrsverbund festgelegt.

Erläuterungen

Punkte, welche aus Stellungnahmen seitens der Politik kamen, sind mit (P) gekennzeichnet.

Die Zahl (2) hinter einer Eingabe deutet auf eine Mehrfachnennung hin.

Seite 2 von 33



1. Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 11.03.2020

1.1 Eingaben für Nahverkehrsplan (NVP)

Eingaben bezüglich Verkehrsangebot	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Ruftaxis ausweiten z.B. in Richtung Gimmeldingen	Bereits im NVP erhalten.
Sonntags frühere Anbindung an Züge (Ruftaxi?)	Bereits im NVP erhalten.
[Das Ruftaxi-Konzept beibehalten (P)]	- Kenntnisnahme -
Ruftaxi-Bestellprinzip funktioniert oft nicht (P)	Anbieter wurde auf Problematik hingewiesen.
Mobility on Demand für Rollstuhl barrierefrei	Barrierefreiheit wird vom Unternehmen gelöst.
MoD ergänzend zum Bus	Bereits im NVP enthalten.
Lastenräder im Innenstadtbereich	Fahrradverkehr ist nicht Teil des NVP.
VRNnextbike Einführung in Schulen/Quartieren	VRNnextbike Einführung von Stadtrat beschlossen. Beginn Sommer 2020.
Topographie VRNnextbike-Stationen	Prüfauftrag für Fachabteilung.
Weiterentwicklung touristische Stationen, VRNnextbike Pedelecs gewünscht	Prüfauftrag für 2021 vorgemerkt.
Kooperation mit Stadtmobil ausbauen	Kooperation vorhanden hinsichtlich Tarif (VRN) und Planung (Stadtverwaltung).
Planung von Bedarfsangeboten zu verkehrsschwachen Zeiten (1 +1xP)	Bereits im NVP erhalten bzw. Prüfauftrag für die Stadtverwaltung Neustadt
Abstimmung Routenführung, CS-Standorte und Leihfahrräderstellplätze (P)	Konkrete Standorte nicht Gegenstand des NVP.
Shuttle Hambacher Schloss ab Dammstraße (Straße für Privatverkehr sperren) (P)	Wird im Rahmen des Projektes „Hambach Shuttle“ geprüft.

Eingaben bezüglich Linien	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Buslinie von Geinsheim nach Haßloch, auch in den Abendstunden	Wird im Rahmen der Ausschreibung geprüft.
Ringlinie Innenstadt mit stündlicher Taktung (2)	Kein verkehrlicher Nutzen. Obsole durch Ost-West-Linie.
Neue Linie bis 0 Uhr (Kino/Globus <-> Hbf)	Prüfauftrag im NVP enthalten.



Neue Linie von Hambacher Höher bis auf die Haardt ohne Halt/Pause am Hbf	Kein verkehrlicher Nutzen aus Sicht des VRN.
Schnellbuslinien Stadtteile	Schnellbuslinien parallel zu „normalen Linien“ verkehrlich und organisatorisch nicht tragfähig. Einzelfälle vorhanden (Linie 512 im Zeitraum vom 6:50 Uhr bis 7:30 Uhr). Beschleunigung aller Linien ist angestrebt.
Linie 507/510 über Quartier Hornbach	Prüfauftrag im NVP enthalten.
Linie 510 Anbindung Klausental, Heidenbrunnental	Prüfauftrag im NVP enthalten.
Linie 514 Nachtweide -> Bauhof	Wird im Zuge der Neuausschreibung geprüft.
Linie 512: Anschlusszeiten Hauptbahnhof?	Wir im laufenden Geschäft überprüft.
Linie 512 Unpünktlichkeit	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
[Linie 512 nicht über Haardt]	Prüfauftrag im Rahmen der Neuausschreibung.
Linie 503 Angebotsweiterung Mi+Sa+So	Prüfauftrag im Rahmen der Neuausschreibung.
Haardt Busbegegnungen fahrplantechnisch lösen?	Wird in Ausschreibung oder Betriebsplanung soweit möglich gelöst.
Einrichtung West-Ost-Linie („Shopping-Shuttle“) Schöntal -> Innenstadt -> Martin-Luther-Straße -> Weinstraßenzentrum (P)	Vorschlag im NVP bereits erhalten.
Konfliktpunkt Adolf-Kolping-Str./Spitalbachstr. (Linie 514 beim Abbiegen)	Wird von Fachabteilung geprüft.
Konfliktpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Martin-Lutherstraße (Linie 514 beim Abbiegen)	Wird von Fachabteilung geprüft.

Eingaben bezüglich Erschließung/Anbindung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Anbindung „Im Meisental“ in Haardt (2)	Bus-Anbindung dieses Straßenabschnittes verkehrlich und betrieblich nicht möglich; Infrastruktur nicht ausreichend.
Anbindung Kurpfalzpark Mi, Sa+So	Prüfauftrag im Rahmen der Neuausschreibung.
Bessere Anbindung bis DÜW	Wird an ZSPNV Süd weiter geleitet/ Prüfung



	Taktverdichtung der Linie 512 (bisher stündlich).
Bessere Anbindung an touristische Ausflugsziele	Prüfauftrag im Rahmen der Ausschreibung 2023.
Anschlüsse Bus-Bahn	Prüfauftrag im Rahmen der Ausschreibung 2023.
Mainz, Karlsruhe, Frankfurt -> bessere Lösung Weiterfahrt	Wird an ZSPNV Süd weiter geleitet.
Gute Ost-West Verbindung	Ost-West-Linie bereits im NVP enthalten. Die Einrichtung einer neuen tangentialen West-Ost-Linie wird geprüft.
Pendlerverkehr nach Karlsruhe stärken	Wird an ZSPNV Süd weiter geleitet.
Bushaltestelle Europastraße gefordert	Prüfauftrag für VRN und Aufgabenträger bereits erfolgt.
Bahnhaltepunkt West (z.B. Schöntal) einrichten (P)	Prüfauftrag beim ZSPNV bereits negativ beschieden.
Zentrale Parkplätze am Stadtrand mit Shuttle-Verbindung an Festen, Samstagen und verkaufsoffenen Sonntagen (P)	Wird bereits punktuell betrieblich gelöst durch: - Sonderzüge/ - Sonderbusse - Shuttleverkehr + Nutzung von Gewerbeparkplätzen
Haltestelle Fußgängerzonen nah stärken: Obere Hauptstraße / Marktplatz besser anbinden (P)	- Kennzeichnung – Möglichkeiten werden von Fachabteilung geprüft.

Eingaben bezüglich Haltestellenausstattung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Echtzeitanzeigen an Haltestellen	DFI Anzeigen werden im Zuge des Umbaus ZOB an einzelnen Haltestellen etabliert.
Bessere Ausstattung der Haltestelle; Einrichten von Bushäuschen; Mülleimer	Anhang A4.2 enthält Standards zur Haltestellenausstattung. Die Umsetzung ist nicht Gegenstand des NVP
Bänke an Haltestellen erneuern/austauschen	Wird bei Bedarf umgesetzt. Nicht Gegenstand des NVP
Haltestelle in Geinsheim noch mit Kopfsteinpflaster (-)	Ausbaumöglichkeit wird geprüft.
Spitalbachstraße 1/2 barrierefrei ausbauen	Ist im NVP bereits berücksichtigt.



Eingaben bezüglich Bedienzeitraum	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Busanbindung Böbig abends	Prüfauftrag an Fachabteilung, ob bessere Ruftaxianbindung möglich (laufendes Geschäft).
Verkehre an Silvester	Nicht Gegenstand des NVP. Ausgestaltung Abendverkehre wird dennoch geprüft.
Verzicht auf Abendveranstaltungen wegen Unklarheit bzgl. Rückbeförderung in Vororte	Ausweitung Abendverkehr als Prüfauftrag im NVP enthalten.

Eingaben bezüglich Radabstellanlagen	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
PV-Anlage auf Radabstellanlage?	Nicht umsetzbar (Traglast, Belichtung..).
Bahnhof überdachte Radabstellanlagen	Prüfauftrag an die Stadtverwaltung. Nicht Gegenstand des NVP.

Eingaben bezüglich Verkehrspolitik	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Mobilitätswende: MIV reduzieren + ÖPNV ausbauen (mehr Geld ÖPNV)	Ist im NVP bereits berücksichtigt. S. Kap. 4.1

1.2 Eingaben für Ausschreibung

Eingaben bezüglich Takts	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Taktlücken schließen	Bereits im NVP erhalten.
Taktverlängerung	Bereits im NVP erhalten.
Taktverdichtung Linie 512 in Richtung Deidesheim	Bereits im NVP erhalten.
Taktlücken Line 507 Mo-Fr Nachmittag füllen	Bereits im NVP erhalten.
Taktverdichtung Wilhelm-Gisbertz-Straße	Bereits im NVP erhalten.
Taktverdichtung Ruftaxi	Bereits im NVP erhalten.
30-min-Takt Geinsheim (2)	Bereits im NVP erhalten.
Kürzere Taktung in Geinsheim	Bereits im NVP erhalten.
Taktverdichtung innerhalb von Neustadt möglich? (Problem: Absprache mit Nachbarkommunen)	Bereits im NVP erhalten.
Umsteigezeiten in Lachen (-> Haßloch) zu lang	Bereits im NVP erhalten.
Schwache und stark nachgefragte Zeiten	Bereits im NVP erhalten.
Takt/RZ nach Süden abends/nachts verbessern (P)	Bereits im NVP erhalten.
Taktabstände am Abend, Wochenende viel zu groß	Bereits im NVP erhalten.



Eingaben bezüglich Kraftstoffes	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Regenerative Kraftstoffe	Sowohl im NVP enthalten als auch für die Ausschreibung relevant.
CARE-Diesel, Erdgasantrieb	Sowohl im NVP enthalten als auch für die Ausschreibung relevant.
Elektroantrieb	Sowohl im NVP enthalten als auch für die Ausschreibung relevant.
Oberleitungsbusse	Keine Oberleitungsbusse vorgesehen.

Eingaben bezüglich Busausstattung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern?	Prinzipiell möglich, Verkehrsunternehmen treffen aus betrieblichen Gründen jeweils Einzel-Entscheidungen. Siehe Webseite des VRN.
Fahrradmitnahme Tourismus (Anhänger)	Thema für Ausschreibung. Kann vom Aufgabenträger bei Bedarf bestellt werden.
Fahrzeugausstattung (Barrierefreie Sitze im Bus, Display, Haltestellendurchsage (2))	Barrierefreie Fahrzeugstandards sind im Gemeinsamen NVP verbindlich festgelegt und Gegenstand der Ausschreibung. Die Fahrzeuge sind bereits heute barrierefrei ausgestaltet (Ausnahmen Verstärkerfahrten).
Freies WLAN im Bus	Umsetzung wird im Zuge der Ausschreibung geprüft.

Eingaben bezüglich Busfahrerqualifikation	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
gute Tarifbezahlung, Tarif-, Deutschkenntnisse (3(1xP))	Rahmenvorgaben erfolgen soweit möglich. Wird im Zuge der Neuausschreibung berücksichtigt. Deutschkenntnisse werden von den Fahrern verlangt.



	Ansonsten gelten die tariflichen Bestimmungen. Umsetzung/Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.
Ausweitung Sozialstandards Busunternehmen (Pausenzeiten, Sprachkenntnisse) (2)	Rahmenvorgaben erfolgen soweit möglich im Zuge der Neuausschreibung. Umsetzung/Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.
Bezahlte Pausenzeiten	Rahmenvorgaben erfolgen soweit möglich im Zuge der Neuausschreibung. Umsetzung/Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.
Fahrverhalten der Busfahrer (2)	Umsetzung/Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.
Fehlende Kenntnisse über Fahrroue/Ticket-PC	Orts- und Tarifkenntnis wird von den Fahrern verlangt. Umsetzung/Ausgestaltung liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.

Eingaben bezüglich Konzession	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Nachsteuern im laufenden Betrieb der Konzession	Bis zu einem gewissen Rahmen möglich; abhängig von der jeweiligen Maßnahme.

Eingaben bezüglich Fahrplans	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Fahrplan zu/von Leibniz mit Schule abstimmen (P)	Weitergabe an Schulamt ist erfolgt.
Fahrplanvernetzung mit dem Bahnverkehr (P)	Bereits im NVP erhalten.
Umsteigen an ZOB durch pünktliche Abfahrten teilweise unmöglich (Bsp.: 510/515)	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.



	Berücksichtigung im Fahrplan soweit möglich.
--	--

Eingaben bezüglich Strecken und Fahrzeug	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
RB bis Heidelberg (Pendler) gewünscht	S-Bahn fährt bereits halbstündig bis nach Heidelberg.
Begegnungsverkehr Linie 514 Mussbach Stentenwehr problematisch	Problem wird von Verkehrsunternehmen/ Aufgabenträger nicht gesehen.
Fahrzeuggröße Bus nach Nachfrage und Streckengestaltung anpassen	Gefäßgröße orientiert sich an der Nachfragespitze.
Abwägungsprozess über Stadtgrenze	Regionaler Verkehr wird in Absprache mit benachbarten Aufgabenträgern gestaltet.
Von Deidesheim morgens oft ein Zugteil zu wenig (P)	Wird an ZSPNV Süd weiter geleitet.
Verbindung Mannheim nachts verbessern (P)	Wird an ZSPNV Süd weiter geleitet.
Zu wenig barrierefreie Sitzplätze	Bereits im NVP enthalten; verbundweite Einheitlichkeit.

Eingaben bezüglich Betriebs	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Pünktliche Bedienung des Schülerverkehrs (P)	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
Verfrühte Abfahrt der Busse (Speziell Linie 502)	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
Hst.-Hinweise oft nicht angesagt bzw. angezeigt	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
Verspätungen wg. Gesprächen zwischen Fahrern	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
Busse halten oft zu weit vom Bordstein entfernt	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
Abfahrt an ZOB trotz kommender Fahrgäste (letzter Bus, Bsp: Linie 515 ca. 22:30 Uhr)	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen. Bereits im NVP enthalten.



Handnutzung des Fahrers während der Fahrt	Verkehrsunternehmen wurde auf Problematik hingewiesen.
---	--

Eingaben bezüglich Bezahlmöglichkeiten	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Nfc-Zahlungsmöglichkeiten für Tickets (P)	Wird an den VRN zur Überprüfung/ weiteren Bearbeitung weiter gegeben.
Lesegeräte für Barcodes (P)	Wird an den VRN zur Überprüfung/ weiteren Bearbeitung weiter gegeben.

1.3 Eingaben für VRN

Eingaben bezüglich Tarife und Tickets	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Übergangstarife in andere Verbünde	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Anpassung der Waben -> gleicher Tarif für alle Ortsteile	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Tarifbedingungen ÖPNV	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Jobticket für Ehrenamt Jugendarbeit (Bsp. Heidelberg)	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
KVV & VRN kombinierte Monatskarten	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
365€ Ticket	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Seniorenticket Basis + Prämien (Bsp. Hessen)	Wird der Tarifaufteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.



Einheitlicher Ticketservice	Wird der Tarifabteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Busverkehrs Samstags kostenlos	Interne Prüfung, an Adventssamstagen bereits etabliert.
Aufladbare Einheits tickets z.B. wie in Tallin (P)	Wird der Tarifabteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Sozialtickets für sozial Benachteiligte (P)	Wird der Tarifabteilung des Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.

Eingaben bezüglich Organisation	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
QM@VRN.de Beschwerdemanagement	Wird dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
Befragung ÖPNV-Nichtnutzer	- Kenntnisnahme -
Bushaltestellenmanagement in einer Hand	- Kenntnisnahme -

Eingaben bezüglich App	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
VRN-App funktioniert oft nicht wegen Serverausfall	Wird dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.
App bewerben	Wird dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar weitergeleitet.

Eingaben bezüglich Info	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Geografischer Liniennetzplan	geografischer Liniennetzplan ist unter www.vrn.de abrufbar
Anlaufstelle für Störungen	Information ggü. Kunden erfolgt über die Fahrplanauskunft. Anlaufstelle zur Meldung iSv Beschwerden über QM



	(Qualitätsmanagement) beim VRN.
Suchfunktion Haltestellen	Über VRN-Homepage/myVRNAPP bereits möglich.
Fahrplan & Routenplan auf den Seiten des VRN (P)	Über VRN-Homepage/myVRNAPP bereits möglich.
Abfrage Echtzeitdaten außerhalb der VRN-App	Schnittstellen sind vorhanden, vgl. https://www.vrn.de/service/entwickler/auskunft/index.html

1.4 Eingaben für Alltagsgeschäft

Eingaben bezüglich Service und Info	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Bushaltestellen auf Stadtplänen verorten	Wunsch wird weitergegeben an entsprechende Stelle.
Fahrplanauskunft: Anzeigen aller Mobilitätsmöglichkeiten	Funktion ist bereits vorhanden.
Aushangfahrpläne Ruftaxiverkehr	Prüfauftrag Stadtverwaltung.
Service des Anrufsammeltaxis unklar	Prüfauftrag Stadtverwaltung.
Zentrale Anlaufstelle für alle Mobilitätsarten und Probleme	Prüfauftrag Stadtverwaltung.
Kontrolle der Bezahlung der Busfahrer (P)	Innerbetriebliche Aufgabe; kann von außen nur bedingt kontrolliert werden
Kontrolle der Arbeitsbedingungen (P)	Innerbetriebliche Aufgabe; kann von außen nur bedingt kontrolliert werden.
Fahrplan & Routenplan auf den Seiten der Stadt (P)	Wird mit Neugestaltung der städtischen Homepage umgesetzt.
Zu wenig Informationen zum Ruftaxisystem	Prüfauftrag Stadtverwaltung.



STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE



1.5 Eingaben für spezifische Zuständigkeiten

Eingaben bezüglich Möblierung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Bessere Schließfächer Hauptbahnhof	Weitergabe an DB AG.
Bänke an Haltestellen erneuern/austauschen	Nur im Rahmen der Regelkontrolle/bei Bedarf oder nach erfolgreicher Prüfung bei barrierefreiem Ausbau.
Überdachte Haltestellen am Hauptbahnhof	Realisierung mit Umbau ZOB.

Eingaben bezüglich Betreiber ÖPNV	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Rekommunalisierung der Busse, damit Sozialstandards steigen	Politische Entscheidung.
Busverkehr analog Kaiserslautern den Stadtwerken zuordnen -> lokale Arbeitsplätze	Politische Entscheidung.
Fahrplanänderungshinweise hängen zu lange	Weitergabe Verkehrsunternehmen.
Fehlende Fahrpläne werden zu lange nicht erneuert, trotz Hinweisen	Weitergabe Verkehrsunternehmen.

Eingaben bezüglich organisatorisches	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Fehlende Fahrkartenkontrolle -> Einnahmeneinbußen (Imfeld)	Weitergabe an Verkehrsunternehmen.
Maßnahmen zur Reduzierung des MIV – und damit zu Stärkung des Umweltverbundes – müssen gut kommuniziert werden.	Gesellschaftliche Entwicklungen spielen in den vielschichtigen Abstimmungsprozessen eine große Rolle und führen im Rahmen rechtlicher Möglichkeiten zu schlüssigem Verwaltungshandeln. Sie finden Ausfluss in Konzepten und Planungen wie dem NVP, dem Radverkehrskonzept, dem FNP, Klimaschutzkonzept, Tourismuskonzept usw.
Bürgerrat mit zufällig ausgewählten Bürger*innen	Interne Überprüfung.
Nachhaltiger Tourismus	Wird an anderer Stelle (Tourismuskonzept) beobachtet.

Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Seite 13 von 33

STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE



Durchwinken von Fahrgästen, keine Abknippszange	Weitergabe an Verkehrsunternehmen.
---	------------------------------------

1.6 Eingaben für Allgemeines

Eingaben bezüglich Fragestellungen	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gibt es Visionen?	Gesellschaftliche Entwicklungen spielen in den vielschichtigen Abstimmungsprozessen eine große Rolle und führen auf Basis rechtlicher Rahmenvorgaben zu schlüssigem Verwaltungshandeln. Sie finden Ausfluss in Konzepten und Planungen wie dem NVP, dem Radverkehrskonzept, dem FNP, Klimaschutzkonzept, Tourismuskonzept usw. In Kapitel 4.1 werden die Ziele des Aufgabenträgers beschrieben.
Was brauchen Autofahrer zum Umsteigen?	Bessere Taktung, schlüssiges Konzept, guten Tarif (liegt bereits vor) aber auch die persönliche Bereitschaft. Allgemeine verkehrspolitische Fragestellungen sind nicht Gegenstand des NVP.
Wann kommt das MOD-System?	Siehe Stadtratsbeschluss vom 07.04.2020.
Was ist Mobilitätsmanagement für Schulen?	Interne Überprüfung; Weitergabe an Schulamt.

Eingaben bezüglich Konfliktstellen	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Haltestelle „zum Ordenswald“ / Mussbach -> Gefahr durch überholende Autos	Problem/ Gefahr nicht gegeben. Interne Überprüfung durch Straßenverkehrsbehörde

Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Seite 14 von 33



Nachtweide Straße zugeparkt im Bereich Bauhof u. Gärtnerei	Interne Überprüfung/ Hinweis an 311- Führerschein und Parken.
--	---

1.7 Anlage / einzelne „Problemstellen“:

Konfliktpunkt Adolf-Kolping-Straße/Spitalbachstraße¹

Auf der Strecke Mußbach – Neustadt besteht ein Konfliktpotenzial zwischen dem Bus der Linie 514, rechtsabbiegend auf die Spitalbachstraße und dem Verkehr linksabbiegend auf die Adolf-Kolping-Straße, wartend auf dem Linksabbiegerstreifen.



¹ Eingabe auf Seite 4 unter „Eingaben bezüglich Linien“ zu finden.

Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung



Konfliktpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Martin-Lutherstraße²

Auf der Strecke Neustadt – Mußbach besteht ein Konfliktpotenzial zwischen dem Bus der Linie 514, rechtsabbiegend auf die Martin-Luther-Straße und dem Verkehr linksabbiegend auf die Konrad-Adenauer-Straße, wartend auf dem Linksabbiegerstreifen.



Des weiteren wird bemängelt, dass die Bushaltestelle „zu weit an der Kreuzung“ sei.

² Eingabe auf S. 4 unter „Eingaben bezüglich Linien“ zu finden.

Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung



Der Wunsch eines Bürgers das Meisental bis zum „Wendekreis“ mit einem Kleinbus zu bedienen.³



³ Eingabe auf Seite 4 unter „Eingaben bezüglich Erschließung/Anbindung“ zu finden.



2. Eingaben der Ortsbeiräte zum 15.04.2020

Herkunft	Eingaben bezüglich Linienenerweiterung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Diedesfeld	zusätzliche Busse Montag-Samstag vom HBF nach Diedesfeld um 20:38 Uhr und ca. 21:45 Uhr	Taktverdichtung und Taktlückenschließung im NVP enthalten. Findet Eingang in den Ausschreibungsprozess.
	zusätzlicher Bus sonntags vom HBF Richtung Diedesfeld um 20:08 Uhr	Taktverdichtung und Taktlückenschließung im NVP enthalten. Findet Eingang in den Ausschreibungsprozess.
Duttweiler	Direktlinie, die Geinsheim, Duttweiler und Lachen-Speyerdorf mit Haßloch verbindet	Prüfauftrag für Fachabteilung in Rücksprache mit Kreisverwaltung Bad Dürkheim und VRN im Rahmen der Ausschreibung.
	Direktlinie von Duttweiler nach Realschule Plus bzw. Gymnasium Edenkoben ohne Umstieg in Kirrweiler	Schulträger der Realschule Plus ist die Kreisverwaltung Südliche Weinstraße und demnach auch für die Schülerbeförderung zuständig.
Geinsheim	Direktlinie, die Geinsheim, Duttweiler und Lachen-Speyerdorf mit Haßloch verbindet	Prüfauftrag für die Vorbereitung der Neuausschreibung 2023.
	Einrichtung bzw. Verbesserung der Busanbindung nach Edenkoben, da vermehrt Schüler das Schulzentrum Edenkoben besuchen	Schulträger der Realschule Plus/ Schulzentrum Edenkoben ist die Kreisverwaltung Südliche Weinstraße und demnach auch für die Schülerbeförderung zuständig.
Gimmeldingen	neue Streckenführung von Gimmeldingen direkt zum HBF wird begrüßt	- Kenntnisnahme -
Haardt	Einführung Linie 513 wird begrüßt soweit ohne Verschlechterung.	- Kenntnisnahme -
	30 Minutentakt und Erweiterung an Wochen- und Sonntagen bis 22:30 Uhr erwünscht.	Taktverdichtung und Taktlückenschließung im NVP enthalten. Findet Eingang in den Ausschreibungsprozess. Politische Entscheidung ob eine Angebotsenerweiterung eingerichtet werden soll. Abschätzung finanzieller Auswirkungen durch VRN.
	Kleinbus statt Standardbus.	Gefäßgröße orientiert sich an Nachfragespitze. Prüfauftrag v.a. hinsichtlich finanzieller Auswirkung.



Hambach	neue Linie als Ergänzung zur Linie 502 gewünscht	Prüfauftrag für die Vorbereitung der Neuausschreibung 2023.
	Prüfung eines Ringverkehrs auf Schloss einschließlich Parkplatz Dammstraße	Prüfauftrag für die Vorbereitung der Neuausschreibung 2023.
Königsbach	Anfahrt von Königsbach nach Mußbach gewünscht	Prüfauftrag für die Vorbereitung der Neuausschreibung 2023. Kritisch bezüglich erwarteter Auslastung.
	Linie 512 nur einmal stündlich über Haardt fahren lassen, einmal direkt über Gimmeldinger Landstraße	Prüfauftrag für Fachabteilung in Rücksprache mit dem VRN. Kritisch bezüglich einheitlichem Takt.
Innenstadtbeirat und AK-Verkehr	Neue „Haardter-Linie“ (513) wird befürwortet; touristische Aufwertung und Chance für kleine Busse/ Elektrobusse	- Kenntnisnahme -
	Neue Ost-West-Linie wird befürwortet <ul style="list-style-type: none"> • Schnelle und direkte Verbindung über Landauer Straße • Wenige Haltepunkte • Zu prüfen: Haltestelle am Schwimmbad • Lange Fahrzeiträume müssen sichergestellt werden, eventuell auch mit kleineren Bussen 	Politische Entscheidung, ob eine solche Linie eingerichtet werden soll. Abschätzung finanzieller Auswirkungen durch den VRN. Eingaben werden im Zuge der Vorbereitung der Neuausschreibung 2023 berücksichtigt.

Herkunft	Eingaben bezüglich Routenänderung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Duttweiler	Wegumlegung Linie 507 auf Quartier Hornbach um sowohl Neustadt als auch östliche Ortsteile anzubinden	Prüfauftrag für Fachabteilung in Rücksprache mit dem VRN (Überprüfung im laufenden Betrieb).
Geinsheim	Wegumlegung Linie 507 auf Quartier Hornbach um sowohl Neustadt als auch östliche Ortsteile anzubinden	Prüfauftrag für Fachabteilung in Rücksprache mit dem VRN (Überprüfung im laufenden Betrieb).
Gimmeldingen	neu angedachte Haltestelle Krankenhaus (Linie 500) wird begrüßt	- Kenntnisnahme -
Innenstadtbeirat und AK-Verkehr	Linienführung der Linie 500 wird befürwortet.	- Kenntnisnahme -
	Neue Linienführung im Zuge des Umbaus des Bahnübergangs in der Speyerdorfer Straße wird befürwortet.	- Kenntnisnahme -



Herkunft	Eingaben bezüglich Bustaktung	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gimmeldingen	30 Minutentakt durchgehend bis Abend gewünscht	Taktverstärkung im NVP enthalten.
Haardt	Linie 512 soll bestehen bleiben und bis 22:30 Uhr stündlich fahren	- Kenntnisnahme -
Königsbach	mehr Zeitpuffer Ankunft Palatina Busse und Abfahrt Imfeld am Busbahnhof	Überprüfung der Ankunftszeiten und wenn möglich Anpassung.
	Bleibt die halbstündliche/ stündliche Busverbindung nach Königsbach bestehen?	Keine Änderung des Halbstunden/ Stunden Taktes vorgesehen.
Lachen-Speyerdorf	Bustaktung und Anzahl sind angemessen	- Kenntnisnahme -
Innenstadtbeirat und AK-Verkehr	Anpassung der Fahrzeit an die moderne Gesellschaft wird befürwortet.	- Kenntnisnahme -

Herkunft	Eingaben bezüglich Ruftaxi	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Geinsheim	Ergänzung am frühen Sonntagmorgen	Politische Entscheidung über Angebotserweiterung. Interne Überprüfung der Fachabteilung, ob ein Angebot möglich ist.
Gimmeldingen	Ruftaxi muss anwenderfreundlicher werden, mehr Infos zum Ablauf und Routen	Interne Überprüfung der Fachabteilung.

Herkunft	Eingaben bezüglich P+R	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gimmeldingen	Ausweitung Fahrradstellplätze am Böbig gewünscht	- Kenntnisnahme -

Herkunft	Eingaben bezüglich S-Bahn und RE	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gimmeldingen	durchgehender RE 1 bis Heidelberg gewünscht	Wird an ZSPNV Süd weitergegeben.
	unzureichende S-Bahnteilausstattung, da fehlende Lademöglichkeiten für Handy und Laptop	Wird an ZSPNV Süd weitergegeben.



	unzureichende S-Bahnteilausstattung, da zu wenig Platz für großes Gepäck und Kinderwagen/ Fahrräder	Wird an ZSPNV Süd weitergegeben.
	unzureichende S-Bahnteilausstattung, da Sitze von der Höhe her ungünstig	Wird an ZSPNV Süd weitergegeben.
	Unübersichtliche An- und Abkoppelung – Wo ist hinten?	Wird an ZSPNV Süd weitergegeben.

Herkunft	Eingaben bezüglich Bahnhöfe	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gimmeldingen	S-Bahnhof Böbig, Treppe Richtung Gleis 1 Richtung Landwehrstraße benötigt dringend eine Lösung für Fahrräder und Personen mit Koffern	Nicht Gegenstand des NVP. Prüfauftrag für Fachabteilung.
	S-Bahnhof Böbig, Beleuchtung Treppe Richtung Landwehrstraße optimieren	Nicht Gegenstand des NVP. Wird an DB AG weitergegeben.

Herkunft	Eingabe bezüglich alternativer Beförderungsmittel	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Geinsheim	Prüfung der Aufnahme in das Angebot von Mobility-on-Demand	Weitergabe an den Betreiber.
Diedesfeld	Carsharing, bikesharing und Mobility on Demand in Weindörfern möglich?	Prüfauftrag für die Fachabteilung.
Gimmeldingen	Mobility on Demand muss anwenderfreundlicher werden, mehr Infos zum Ablauf und Routen	- Kenntnisnahme -
	Leihfahrräder, e-Busse und nextbike werden begrüßt und Lastenräder gewünscht	Im NVP bereits enthalten.
Lachen-Speyerdorf	Einsetzung Elektro-Busse	Im NVP bereits enthalten.
	Ausweitung Leihfahrräder, VRNnextbike, Carsharing und Mobility on Demand gewünscht	Im NVP bereits enthalten.
Innenstadtbeirat und AK-Verkehr	Stellt sich neutral positiv gegenüber Ruftaxi und MoD	- Kenntnisnahme -



	<ul style="list-style-type: none"> Ruftaxi als Dienst bekannt und wird schon benutzt, Taxi besser skalierbar MoD ist variabel und hat kürzere Vorlaufzeit 	
--	---	--

Herkunft	Eingabe bezüglich Tarifsysteem	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Diedesfeld	Angebot City-Ticket	Anfrage wurde an die Tarifabteilung des VRN weitergegeben.
	Einführung Bürgerticket für alle Bürger der Weindörfer	Anfrage wurde an die Tarifabteilung des VRN weitergegeben.
	Diedesfeld zu den Waben 132 und 152 hinzufügen	Anfrage wurde an die Tarifabteilung des VRN weitergegeben.
Gimmeldingen	Vereinfachung Tarifsysteem gewünscht	Anfrage wurde an die Tarifabteilung des VRN weitergegeben.
Lachen-Speyerdorf	einheitliche Kosten der Busfahrt in allen Ortsteilen	Anfrage wurde an die Tarifabteilung des VRN weitergegeben.
Innenstadtbeirat und AK Verkehr	Neustadt ist als Stadt zu klein, daher wird Ausbildungsverkehr-Ticket abgelehnt.	- Kenntnisnahme -
	„Neustadt-Wabe“ wird befürwortet	- Kenntnisnahme -
	Ersatz von Parksубventionierung (günstigere Tagedickets) und Unterstützung von ÖPNV-Ermäßigung an Ihre Mitarbeiter	- Kenntnisnahme -

Herkunft	Eingabe bezüglich Bushaltestellen	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Gimmeldingen	behindertengerechte Bushaltestellen auf dem Kirchplatz oder anderer Stelle gewünscht	Interne Überprüfung und Rücksprache mit Abteilung für Tiefbau.
Haardt	Dauerhaltestellen auf beiden Seiten in Gimmeldinger Straße einrichten	Interne Überprüfung der Fachabteilung; sinnvoll bei Etablierung der „neuen Linie 513“.



Königsbach	barrierefreie Ausstiegsmöglichkeit bei kurzer Route	Barrierefreier Ausbau ist in Rücksprache mit der Abteilung für Tiefbau aufgrund von der geographischen Lage der Haltestelle nicht möglich; eine Umlegung ist negativ zu bescheiden.
Lachen-Speyerdorf	barrierefreie und witterungsgeschützte Bushaltestelle am Flugplatz, Hammann oder Linde gewünscht	Ausbau in NVP enthalten; andere Priorisierung eventuell in Absprache mit Abteilung für Tiefbau möglich.
	Haltestelle „Flugplatzstraße“ nicht vorhanden, wenn Haltestelle „Flugplatz“ gemeint, dann Einordnung in Kategorie C nicht nachvollziehbar	- Kenntnisnahme - (möglicher Ausbau wird in Rücksprache mit der Tiefbauabteilung geprüft)
Innenstadtbeirat und AK Verkehr	Digitale Infostellen an den wichtigsten Haltestellen (Forderung: 30 % umrüsten)	DFI Anzeigen werden im Zuge des Umbaus ZOB sowie voraussichtlich im Nachgang an einzelnen Haltestellen installiert.
	Alle Haltestellen mit Leerrohren und Anschlüssen vorrüsten.	Interne Absprache mit Abteilung für Tiefbau bei Ausbau der Bushaltestellen. Nicht Gegenstand des NVP.

Herkunft	Eingabe bezüglich Allgemeinem	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
Innenstadtbeirat und AK Verkehr	Es wird ein Fahrradanhänger an den Bussen befürwortet; <ul style="list-style-type: none"> Sicherer Transport von Fahrrädern „außerhalb“ des Fahrgastraums Evtl. auch an den kleinen Bussen v.a. auf touristischen Routen 	Thema für Ausschreibung. Kann vom Aufgabenträger bei Bedarf bestellt werden.



3. Eingaben von politischen Akteuren zum 15.06.2020

Herkunft	Eingabe in Bezug auf Seitenzahl im NVP	Ergänzung/ Änderungsvorschlag	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
SPD-Fraktion ⁴	Seite 6	Das Angebot des ÖPNV hat auch Einfluss auf die Zahl der in der Stadt notwendigen Parkplätze, ebenso wie die die Zahl der Parkplätze und die Höhe der Nutzungsgebühren großen Einfluss auf die Benutzung des ÖPNV hat. Insoweit steht der Nahverkehrsplan nicht als Zusatz neben der Gesamtverkehrsplanung sondern ist ein wesentlicher Teil dieser Planung.	- Kenntnisnahme -
	Seite 10	In dieser Bestandausnahme kann nicht nur die Linie 574 eingezeichnet sein, sondern es müsste eine oder zwei „Generalkarten“ vorgeschaltet werden, die alle Linien aufzeigt, die die Stadtgrenzen „überschreiten“ und zwar Gesamt mo –fr, mo-sa und mo-so	- Kenntnisnahme - (Karten werden ergänzt)
	Seite 17	Formulierungsvorschlag: Die Buslinien sollen weitestgehend vertaktet verkehren, auch die bedarfsorientierten Linien sollen, soweit möglich, mit günstigen Anschlüssen in das Gesamtfahrplansystem eingebunden sein.	- Kenntnisnahme - (politische Entscheidung)
	Seite 18	Netzhierarchie hat für Neustadt kaum Bedeutung.	- Kenntnisnahme -
	Seite 20	Der Text Direktverbindungen zur Schule muss geändert werden:	- Kenntnisnahme - (keine Aufnahme in den NVP, da um einzelne

⁴ In den Eingaben der SPD-Fraktion, ist eine Experten-Meinung enthalten, welche auch im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange eingereicht wurde. Abweichungen von den politischen Eingaben, werden in den Eingaben der Träger öffentlicher Belange separat erwähnt.



		Wie haben in Absprache mit den Elternbeiräten bewusst beim KRG und der Realschule auf Direktverbindungen verzichtet um morgens in der Landwehrstraße kein „Buschaos“ entstehen zu lassen; die Zugangshaltestellen befinden sich an der Josefskirche und in der Robert-Stolz-Straße (die Linie 511 beginnt bewusst daher erst ab 8:00 Uhr) beim Käthe Kollwitz konnten wir so die Forderung nach Busverbindungen Hbf. – Strohmart vermeiden) Am Leibniz-Gymnasium stellt sich die Situation natürlich anders dar, hier haben wir einige Durchbindungen von Bussen aus den Ortsteilen.	Ansprüche bestimmter Nutzergruppen geht und nicht um konkrete Planungen)
	Seite 22	Auspendler Ludwigshafen? Auspendler Heidelberg? Alle genannten Ein- und Auspendler können per Bahn kommen.	Hier handelt es sich ausschließlich um eine Darstellung des sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unabhängig von der Verkehrsmittelwahl.
		Gibt es einen Zahleneinblick, wo wir „reine“ Buseinpendler haben? Elmstein, Esthal? Ist die vorgelegte Zahl aktuell? Denn die S-Bahn in Richtung Mannheim benutzen ab NW täglich mehr als 20.000 Personen.	s. vorherige Anmerkung.
	Seite 25	Aktualisierung der Zahlen, da Tabellen mit vorgenannten nicht deckungsgleich.	Bei Tab.3, S. 25, handelt es sich um Fahrgäste, nicht um Pendler.
	Seite 28	Es fehlt der Hinweis zu den Potenzialmöglichkeiten bei verstärkter Parkraumbewirtschaftung – denn die Analyse zeigt, dass wir in der Nutzung in Neustadt deutlich schlechter sind wie andere Mittelstädte. Es fehlt eine Auswertung der Zustiege in Hambach/	Dieses Kapitel beschreibt mögliche Potentiale im Busverkehr und beinhaltet keine Maßnahmen. Für alle Stadtteile sind die Werte in den Karten dargestellt-



		Diedesfeld - sind diese schlechter wie die Werte in Duttweiler oder Königsbach? Mußbach hat Bus und Bahnverbindung müsste zusammen gewertet werden.	
	Seite 29	Karte scheint nicht mit Text der Seite 28 zu übereinzustimmen.	Kartografische Darstellung wurde überprüft und ist korrekt.
	Seite 33	Hinweis erforderlich, dass Spätknoten des Fahrplans im HBF (22:00 Uhr und 22:30 Uhr) besser koordiniert sein sollten und das täglich noch eine spätere Fahrt zwischen NW und DÜW möglich sein sollte (NW ab 23:05 Uhr – passend in Fahrplanknoten).	- Kenntnisnahme- Hinweis-Erfordernis wird nicht gesehen.
	Seite 33	Formulierung ändern: Neustadt – Wissembourg – Strasbourg Wörth – Lauterbourg – Strasbourg (1 Zug ab NW)	- Kenntnisnahme
	Seite 37	Im Rahmen eines Prüfkonzepts sollte sichergestellt sein, dass die Erweiterung des Fahrplans die Einführung eines Kombi-Tickets für Veranstaltungen im Saalbau ermöglicht.	Weitergabe an die Tarifabteilung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar; Interne Rücksprache mit der TKS.
	Seite 37	Ein genereller Halb-Stunden-Takt soll geprüft werden; Umsetzung bis mindestens mo-do bis 22:30 Uhr (fr-sa evtl. später)	Ist im NVP enthalten.
	Seite 37	Anbindung Weinstraßenzentrum (bis 22:00 Uhr) und Kino bis in Abend- und Nachtstunden prüfen.	Ist im NVP enthalten; Prüfauftrag Ost-West-Linie.
	Seite 37	Die Variante 1 ist unklar: Heidenbrunner Tal – Talstraße dann über Strohmart und Karl Helfferich-Straße zum Hbf.– Krankenhaus – Weinstraßenzentrum – Louis-Escande-Straße ; Hin – und Rückweg gleiche Führung	Genau Routenführung wird in Vorbereitung zur Ausschreibung 2023 geprüft.
	Seite 38	Die Darstellung der Variante 2 kann nicht stimmen:	Linienführung wird in Vorbereitung der



		Heidenbrunnertal – Talstraße – Amalienstraße (neue Haltestelle Hetzelanlage Süd erforderlich)- Hauptbahnhof – Krankenhaus – Weinstraßenzentrum - Louis – Escande- Straße- [Europaviertel (Wende)] – gleicher Weg zurück neue Haltestelle Hetzanlage Nord sonst funktioniert das nicht.	Neuausschreibung 2023 geprüft.
	Seite 38 – Neuordnung Haardt	Dies Beschreibung trifft den Kern des ÖPNV nicht: Sie ist ein Augenwischerei und eine teure Notlösung. Der vorgelegte Entwurf versucht durch fragwürdige Umsteigelösung eine Verbesserung der Verbindungen aus den nördlichen Weindörfern. Vorgesehene Umsteigelösungen bedeuten im Umkehrschluss, dass gerade für die die auf die Linie 511 abgewiesen sind (insb. Wohnstift) um damit z.B. an den Hauptfriedhof, ans Weinstraßenzentrum oder Ärztehaus zu kommen, eine inakzeptable zusätzliche Belastung. Älteren Mitbürgern sollten keine langen zusätzlichen Wege zugemutet werden.	- Kenntnisnahme -
		Die Liniendarstellung ist so in ihrer Effektivität nicht überprüfbar. Die Pünktlichkeit der Linie 512 wird vor allem auf der Haardt beeinträchtigt. Das Ordnungsamt kommt seiner Aufgabe, die Buslinie 512 im Takt fahrbar zuhalten nicht nach. Deshalb ist die Linie verspätungsanfällig, sowohl in Richtung Hbf. wie auch in Richtung Deidesheim. Da beidseitig Zuganschlüsse	Detailbetrachtung ggf. im Rahmen der Vergabe. Regelungen zu Kontrollen durch das Ordnungsamt nicht Gegenstand des NVP.



		bestehen, führt dies zu Problemen in der Anschlusssicherung. Die heutige Linie 511 dient dazu Haardt und Wohnstift mit dem Ärztehaus in der Robert-Stolz-Straße zu bedienen, auch diese Linie ist mangels Kontrolle im Bereich zwischen Martin-Luther-Straße und Ärztehaus/Böbig unpünktlich. Sie ist an der Haltestelle Robert-Stolz nicht auf den Fahrplan der Linie 512 abgestimmt. Eine Ankunft am Böbig (v. Haardt) zur Minute 50 für eine Abfahrt in Richtung Haardt zur Minute 10 könnte den Umstieg erleichtern. Die Linie bedient in der Folge noch das Weinstraßen-Zentrum wie auch das Krankenhaus, das somit umsteigefrei aus diesen Wohnbereichen erreichbar ist. Will man die Linie 511 zum Hbf. führen, so muss dies ab der Haltestelle Macon-Ring via Hambacher Höhe geschehen. Eine Führung der Linie 511 vom Böbig über die Maximilianstraße zum Hbf. ist wirtschaftlich unsinnig.	
		Um für Gimmeldingen und Königsbach eine verbesserte Verbindung zu erreichen, könnten zusätzlich taktergänzende Zusatzbusse der Linie 512 morgens (5.00 bis 7.30 Uhr) direkt von Gimmeldingen zur Haltestelle Rosengarten und dann via Robert-Stolz-Straße auf dem normalen Linienweg oder auf einem verkürzten Linienweg via Karl-Helfferich-Straße zum Hbf. geführt werden. Diese Busse könnten für den Schülerverkehr zum Leibniz-Gymnasium genutzt werden.	Prüfung im Rahmen der Vergabe bzw. in Vorbereitung der Neuausschreibung 2023.



		Zwischen 16.00 Uhr und 18.30 Uhr könnten Busse auf diesem Linienweg ab dem Hbf. verkehren.	
		Prüfen, ob Begegnungsverkehr der Busse in Haardt verhindert werden kann, z.B. durch folgende Linienführung: Vom Bahnhof kommen über Mandelring i.R. Deidesheim. Von Deidesheim kommende zunächst ohne Halt östlich an Haardt vorbei, dann bei Rosengarten über Wohnstift/ Winzer/ Schloss/ Dorfwingert/ Linde/ Unterhaardt und wieder östlich i.R. Neustadt.	Linienführung wird in Vorbereitung der Neuausschreibung 2023 geprüft; Rücksprache mit VRN und Verkehrsunternehmen, ob Linienanpassung und Vermeidung des Begegnungsverkehrs im laufenden Betrieb angepasst werden kann.
	Seite 38	Vorschlag zur Ergänzung der Linie 502: Zwei halbstündlich wechselnde Linienwege. 1. 502 Bestand mit früherer Abfahrt am Hbf. um auf dem Rückweg eine bessere Anschlussicherheit zu erreichen 2. 502 Neu Hbf. – Krankenhaus – Europaviertel (P+R Platz Süd in Autobahnähe) – Mittelhambacher Straße – Dammstraße – Horstweg (beides Parkmöglichkeiten) – ab Haltestelle Jakobuskirche gleicher Linienweg wie Bestand → bei beiden Varianten bessere Kontrolle durchs Ordnungsamt (Triftbrunnenweg; Ampelabschnitt zum Schloss)	Linienführung wird in Vorbereitung der Neuausschreibung 2023 geprüft.
		Prüfen, ob Martin-Luther-Straße oder Speyerdorfer Straße einbezogen werden können.	Linienführung wird in Vorbereitung der Neuausschreibung 2023 geprüft.
	Seite 44	Im Osten der Stadt bietet sich als völlig unabhängiger „On Demand-Verkehr“ eine tangentielle Linienführung von	- Kenntnisnahme – Anmerkung: Bei On-Demand-Verkehren gibt es



		Ost der Ostseite des HP Böbig zum HP Süd (Zugang) an. Damit könnten die Industriebetriebe in Ost-Neustadt gut erschlossen werden, weil eine Erschließung dort mit einem in Radialen ausgelegten Bussystem nicht möglich ist.	keine festgelegten Linienführungen.
	Seite 47	Der Aufgabenträger muss sicherstellen, dass die Fahrplanaushänge an Bushaltestellen gut lesbar und immer auch termingerecht angepasst werden. (Das klappt heute nicht – Zettelwirtschaft.)	Verkehrsunternehmen werden auf Missstände hingewiesen.
		Die Konzeption der Bushaltestelle Krankenhaus im Rahmen der Neuplanung BÜ und Winzinger Spange sollte dargestellt werden.	Detailbetrachtung nicht Gegenstand des NVP.
		Es sollte eine Tabelle erstellt werden, in welcher Reihenfolge die Haltestellen in Kernstadt und Ortsteilen ausgebaut und mit elektronischer Fahrgastinformation ausgestattet wird.	Prüfauftrag für Fachabteilung. DFI Anzeigen werden im Zuge des Umbaus ZOB an einzelnen Haltestellen etabliert.
	Seite 51	Deidesheim einzeichnen – wichtig für Linie 512	Die Karte enthält ausschließlich die Verknüpfungspunkte des Stadt Neustadt.
	Seite 51	Es ist zu beachten, dass Neustadt Hauptbahnhof noch immer Fernzughalt ist.	- Kenntnisnahme -
	Seite 57	Wie kommt die, in der Abbildung vorgenommene Wertung zustande?	Die Vorgehensweise ist im Kapitel P+R/B+R eindeutig beschrieben.
	Seite 54 ff.	Es wird deutlich gemacht, dass die P&R-Plätze am Bahnhof und am Haltepunkt Böbig überlastet sind. In die Planung muss die Schaffung von P&R-Plätzen einbezogen werden. Wie viele? Wo? Am HBF wird es künftig (durch Effekt Hotel) weniger Plätze geben als jetzt.	Eigständige P+R/B+R-Konzeption ist nicht Gegenstand des NVP. Parkplatzbedarf wird von der Fachabteilung anders eingeschätzt.



		Der P+R-Platz am Bahnhaltepunkt Süd ist nicht ausgelastet. Hier sollte geprüft werden, wie durch Besucherlenkung eine bessere Auslastung erreicht werden kann (z.B. durch neue Linie zum Hambacher Schloss)	- Kenntnisnahme - Prüfauftrag an Fachabteilung.
	Seite 63 ff.	Wo und wie sind die Anknüpfungspunkte von MoD organisiert? Wie das Umsteigen?	Ausführungen zu On-Demand-Verkehr s.S. 44ff Eigständige MoD-Planung ist nicht Gegenstand des NVP.
	Seite 64	In der Planung von VRN Nextbike soll deutlich gemacht werden, warum welche Stellfläche von Nextbike ausgewählt werden, um Verknüpfungen zu erreichen.	Eigständige VRNnextbike-Planung ist nicht Gegenstand des NVP. Festlegung der Standorte erfolgt in Abstimmung mit Fachabteilung.

Herkunft	Eingabe	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
SPD-Fraktion	Infrastruktur: Es sollte an den Haltestellen und in den Bussen ein Informationssystem geben. Hierauf wird im Entwurf des NVP gar nicht eingegangen.	Prüfauftrag für Fachabteilung. DFI-Anzeigen werden im Zuge des Umbaus ZOB an einzelnen Haltestellen etabliert
	Die Haltestelle „Weinbauschule“ soll umbenannt werden.	Nicht Gegenstand des NVP.
	Beim Umbau der Winzinger Spange muss daran gedacht werden, dass der Bus (aus der Stadt kommend) von ganz rechts (Haltestelle Krankenhaus) nach ganz linke zum Abbiegen muss. Daher sollte hier eine Sonderschaltung der Ampelanlage möglich gemacht werden.	Problematik wird an intern an zuständige Stelle weitergeben, mit der Bitte um Prüfung. Verkehrliche Detaillösungen nicht Gegenstand des NVP.
	Einführung einer Linie in Richtung Kurpfalzpark prüfen.	Prüfauftrag für NVP.
	Prüfen, ob die Mitnahme vom Rädern in Bussen mit	Thema für Ausschreibung. Kann vom Aufgabenträger bei



	touristischen Zweck möglich ist.	Bedarf bestellt werden. Fahrradmitnahme im Fahrzeug regelt das VU.
	Anforderung an Busfahrerinnen und Busfahrer soll in den NVP eingebunden werden, um die Thematik zu verdeutlichen.	Betrieblicher Aspekt. Nicht Gegenstand des NVP.
	Tarifstrukturen sollen im NVP Anklang finden. • Einführung „Neustadt-Ticket“ mit Einheitstarif im Stadtbereich • Kombiticket für Veranstaltungen	Wird an die Tarifabteilung des VRN weitergeleitet.
	Es soll eine Übersicht bei gefügt werden, die eine Linienübersicht inklusive Taktung und Zeiten darstellt.	In den Liniensteckbriefen und Abb. 2-5 bereits beschrieben.
	Marketingplanung fehlt im NVP; Wie soll das Angebot kommuniziert werden?	- Kenntnisnahme - Keine Aufgabe des NVP sondern des laufenden Geschäfts.



STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE



4. Eingaben Träger öffentlicher Belange zum 11.05.2020

Herkunft	Eingabe	Entscheidung bzw. Berücksichtigung
IHK Pfalz	Vorgehensweise Ausschreibung ändern (Chancengleichheit auch für regionale privatwirtschaftliche Kraftomnibusunternehmen)	Rechtliche Vorgaben des Vergabeverfahrens sind anzuwenden, z.B. Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, Chancengleichheit etc.
	Verbesserung des Personennahverkehrs als Unterstützung der regionalen Wirtschaftsunternehmen	- Kenntnisnahme -
Club der Behinderten und Ihrer Freunde	Einsetzung von Hybridfahrzeugen	Bereits im NVP berücksichtigt.
	Busse sollen barrierefrei, behinderten- und seniorenfreundlich sein	Bereits im NVP berücksichtigt.
	Verkürzung der Ausschreibungszeiten	Rechtliche Vorgaben des Vergabeverfahrens sind anzuwenden
	Individualverkehr von pflegebedürftigen und mobilitätseingeschränkten Menschen	- Kenntnisnahme -
Metropolregion Rhein-Neckar – Der Verband	Begrüßung der Einführung des On-Demand-Verkehrs	- Kenntnisnahme -
	Begrüßung des weiteren Ausbaus von P+R und B+R	- Kenntnisnahme -
Stadt Landau in der Pfalz	Gep plante Linienanpassung der Linie 500 soll keine negativen Auswirkungen auf Pünktlichkeit haben; Anschlüsse in Landau und Neustadt sollen gewahrt werden	Anschlussicherung ist Teil der Betriebsplanung und des kommunalen Abstimmungsprozesses von Landau und Neustadt.
Klimaschutzmanager Stadtverwaltung Neustadt	Forderung nach progressiveren Formulierung für den Abschnitt „Klimaschutz und ÖPNV“	- Kenntnisnahme - Allgemeine verkehrspolitische Fragestellungen sind nicht Gegenstand des NVP.

6. Standard für Haltestellenschilder im VRN

1. Ziele

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

2. Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes erfolgt 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.

- 2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 2.2 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.

- 2.3 **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- 2.4 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.
- 2.5 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 60 mm hoch sein.
- 2.6 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.

- 2.7 Auf dem abschließenden unteren Einschublech 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.
- 2.8 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.
- 2.9 Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.10 Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.11 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 wird prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

1.1 Wechselschildsystem (Standard)



Abb. 32: Wechselschildsystem Variante 1

1.2 Wechselschildsystem (Standard)



Abb. 33: Wechselschildsystem Variante 2

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

MASSTAB
1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen:

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

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)



2.1 Kompaktschild (Ausnahme)



Abb. 34: Kompaktschild

3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



Abb. 35: Wechselschild mit gewölbter Oberfläche



3.2 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)

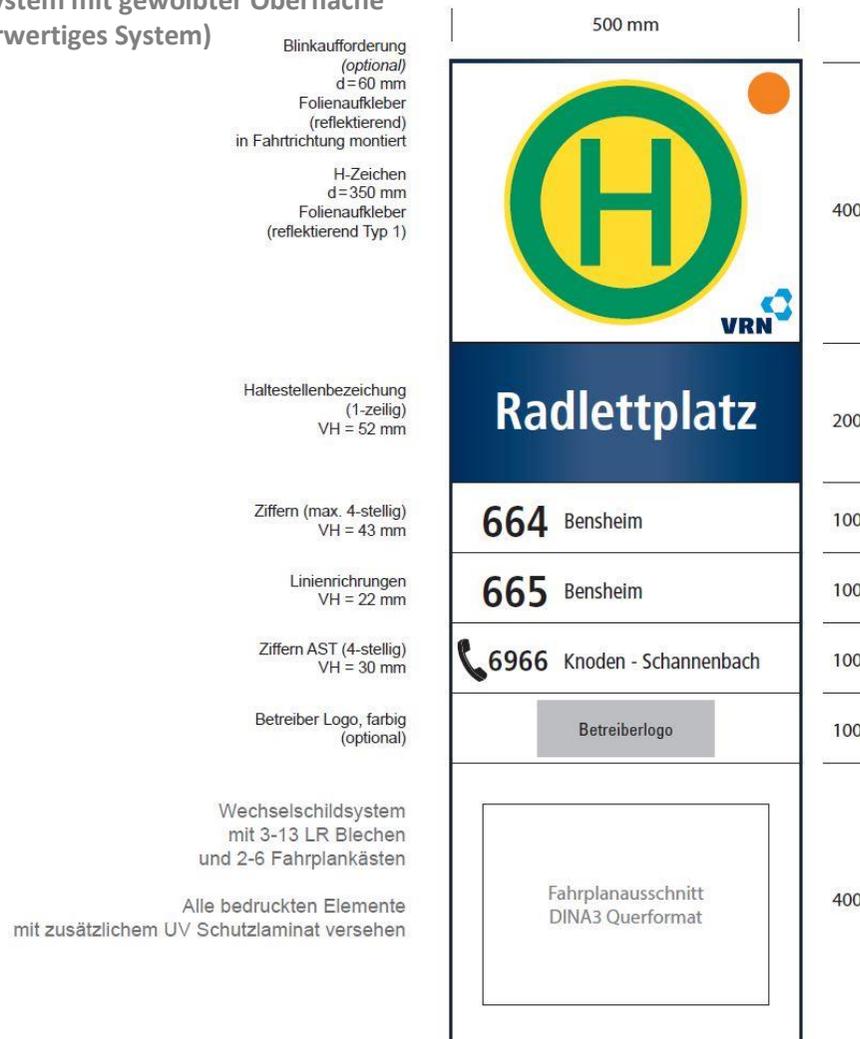


Abb. 36: Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele

3. Optionale Elemente

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

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



Abb. 37: Optionale Elemente - Wabe

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



- 3.6 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.
- 3.7 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.

4. Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z. B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z. B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z. B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt.



Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit.

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

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

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

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

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

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

Tab. 3: Liste einheitlicher Abkürzungen für Haltestellenschilder im VRN



7. Haltestellenkategorisierung

Kategorie	Bedeutung
*	Haltestelle bereits ausgebaut
Kategorie A	Ausbau zwingend erforderlich
Kategorie B	Ausbau notwendig
Kategorie C	Ausbau nachrangig
Kategorie D	Kein Ausbau

Tab. 4: Definition der Haltestellenkategorien

Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
1.	Neustadt, Wittelsbacherstraße	*
2.	Neustadt, Ostschule	*
3.	Neustadt, Wohnstift	*
4.	Neustadt, Westschule	*
5.	Neustadt, Sauterstraße	*
6.	Neustadt, Josefskirche	*
7.	Neustadt, Louis-Escande-Straße	*
8.	Neustadt, Schütt	*
9.	Neustadt, Spitalbachstraße 1	*
10.	Neustadt, Gewerbegebiet	*
11.	Hambach, Schloß	*
12.	Hambach, Mittelhambach	*

Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
13.	Hambach, Horstweg	*
14.	Lachen, Kirrweiler Straße	*
15.	Speyerdorf, Pfirmann	*
16.	Geinsheim, Kirche	*
17.	Diedesfeld, Am Dorfplatz	C
18.	Diedesfeld, Süd	D
19.	Hambach, Oberhambach	A
20.	Hambach, Jakobuskirche	C
21.	Hambach, Erschigweg	C
22.	Hambach, Waldeck	C
23.	Hambach, Triftbrunnenweg	B
24.	Hambach, Bergsteinstraße	D
25.	Hambach, Im Kästenbusch	D
26.	Hambach, Am Nollen	D
27.	Hambach, Almelhof	D
28.	Hambach, Stadtgrenze	B
29.	Geinsheim, Duttweiler Str.	C
30.	Geinsheim, Kirche	A
31.	Geinsheim, Kreuz	D
32.	Geinsheim, Schule	C
33.	Duttweiler, Gemeindehaus	D
34.	Duttweiler, Mitte	D

Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße		
Lfd. Nr.	Haltestellenname	Kategorie
35.	Duttweiler, Kirche	D
36.	Duttweiler, Kalkbergstraße	B
37.	Duttweiler, Abzweigung	C
38.	Lachen, Schloß	C
39.	Lachen, Pfälzer Hof	B
40.	Lachen, Bonhoefferstraße	C/D
41.	Lachen, Linde	C
42.	Lachen, Flugplatz	B
43.	Speyerdorf, Wäscherei	C
44.	Speyerdorf, Hammann	A
45.	Speyerdorf, Ritterbüschel	C
46.	Speyerdorf, Gaskugel	C
47.	Speyerdorf, Industriegebiet 1	C
48.	Mußbach, Sportheim	C
49.	Mußbach, Freiherr-vom-Stein-Straße	A
50.	Mußbach, Bavaria	C
51.	Mußbach, Weinbauschule	C
52.	Mußbach, Zum Ordenswald	C
53.	Gimmeldingen, Denkmal	A
54.	Gimmeldingen, Kirche	B
55.	Gimmeldingen, Friedhof	D
56.	Gimmeldingen, Pavillion	D



<i>Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße</i>		
<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Haltestellenname</i>	<i>Kategorie</i>
57.	Königsbach, Neubergstraße	D
58.	Königsbach, Herzogstraße	D
59.	Königsbach, Winzer	A
60.	Königsbach, Bahnhof	C
61.	Königsbach, Raiffeisenstraße	B
62.	Haardt, Winzer	C
63.	Haardt, Schloß	B
64.	Haardt, Schule	A
65.	Haardt, Probstgasse	D
66.	Haardt, Am Dorfwingert	D
67.	Haardt, Linde	D
68.	Haardt, Unterhaardt	C
69.	Neustadt, Hoffmann & Engelmann	B
70.	Neustadt, Heid & Co	B
71.	Neustadt, Stadthaus 2	B
72.	Neustadt, Talpost	C
73.	Neustadt, Karl-Helfferich-Straße	B
74.	Neustadt, Hauptbahnhof	A
75.	Neustadt, Heidenbrunnental	D
76.	Neustadt, Wilhelm-Gisbertz-Straße	C
77.	Neustadt, Siedlerstraße	C
78.	Neustadt, Königsbergstraße	B

<i>Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße</i>		
<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Haltestellenname</i>	<i>Kategorie</i>
79.	Neustadt, Würzmühle	C
80.	Neustadt, Schöntalschule	C
81.	Neustadt, Stadion	B
82.	Neustadt, Lindenstraße	D
83.	Neustadt, Walter-Engelmann-Platz	B
84.	Neustadt, Hauptstraße	C
85.	Neustadt, Humboldtstraße	D
86.	Neustadt, Karl-Peters-Straße	D
87.	Neustadt, Leibniz-Gymnasium	C
88.	Neustadt, Steingleis	C
89.	Neustadt, Karolinenstraße	D
90.	Neustadt, Pfalzgrafenstraße	B
91.	Neustadt, Kiesstraße	C
92.	Neustadt, Waldstraße	C
93.	Neustadt, Erfensteinstraße	C
94.	Neustadt, Maconring	D
95.	Neustadt, Paul-Gerhardt-Heim	D
96.	Neustadt, Krankenhaus-Rückseite	B
97.	Neustadt, Hauptfriedhof	B
98.	Neustadt, Krankenhaus/ Landauer Straße	B
99.	Neustadt, Globus	B
100.	Neustadt, Weinstraßenzentrum	B

<i>Haltestellenkategorisierung Neustadt an der Weinstraße</i>		
<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Haltestellenname</i>	<i>Kategorie</i>
101.	Neustadt, Süd	C
102.	Neustadt, Fernmeldeamt	C
103.	Neustadt, Speyerdorfer Straße	C
104.	Neustadt, Kaserne	B
105.	Neustadt, Umspannwerk	C
106.	Neustadt, Neusatzstraße	D
107.	Neustadt, Spitalbachstraße 1	B
108.	Neustadt, Spitalbachstraße 2	B
109.	Neustadt, Richard-Wagner-Straße	C
110.	Neustadt, Kolping-Straße	B
111.	Neustadt, Robert-Stolz-Straße	B
112.	Neustadt, Böbig	A
113.	Neustadt, Bayernplatz	C
114.	Neustadt, Knappengraben	B
115.	Neustadt, Böhlstraße	C
116.	Neustadt, Nachtweide	C
117.	Neustadt, Haidmühle	B

Tab. 5: Haltestellenkategorisierung in der Stadt Neustadt an der Weinstraße

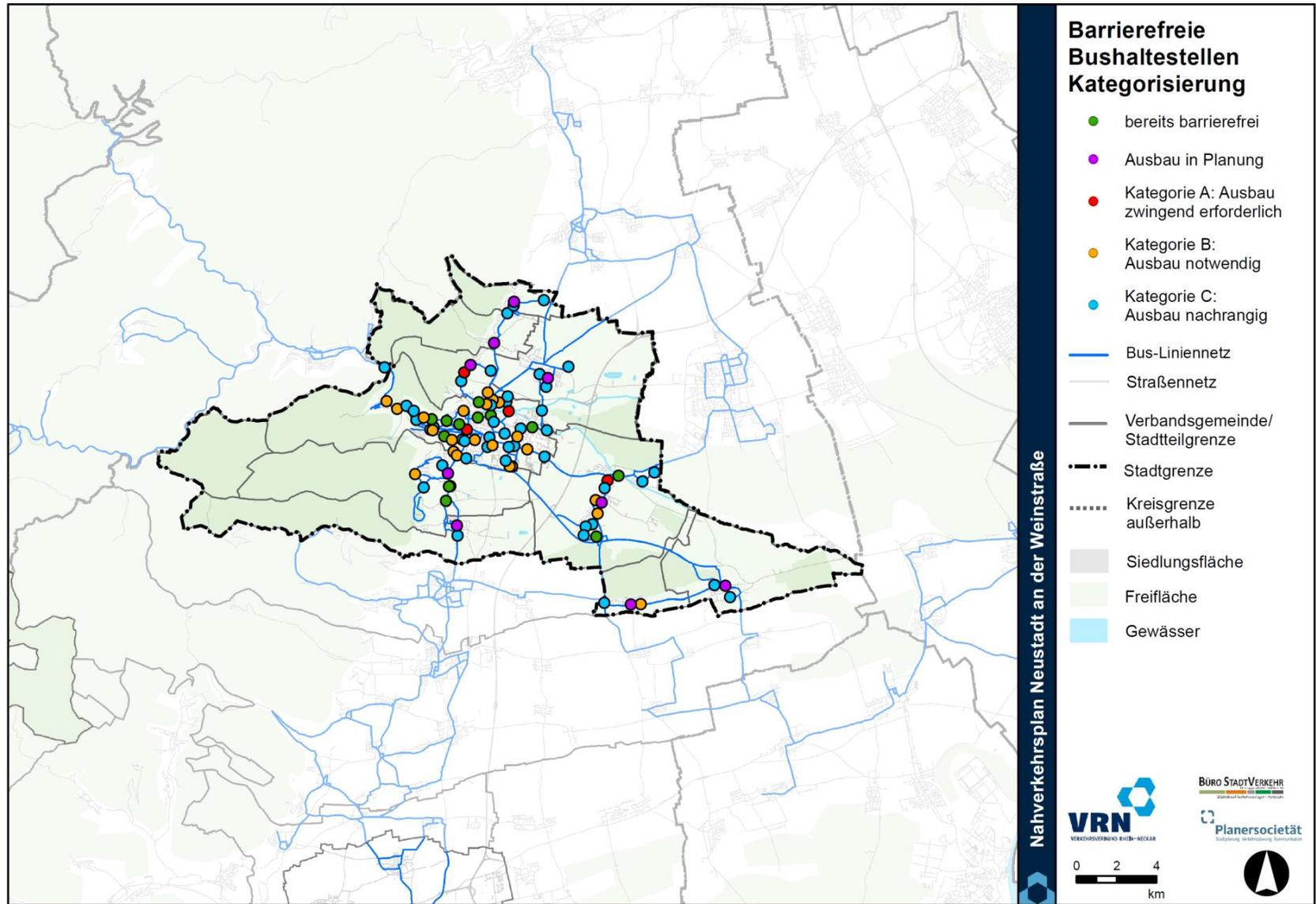


Abb. 38: Barrierefreie Bushaltestellen in der Stadt Neustadt an der Weinstraße, Haltestellenkategorisierung

Quelle: Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten, Lizenz: Open Database License (ODbL)



Impressum

Herausgeber:

Stadt Neustadt an der Weinstraße,
vertreten durch den Beigeordneten Bernhard Adams
Marktplatz 1 • 67433 Neustadt an der Weinstraße

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Der Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße

Volkhard Malik, Geschäftsführer VRN GmbH

Beschlossen durch den
Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße:
29.09.2020

Konzeption und Karten:

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 • 40721 Hilden

Projektbearbeitung:

Jean-Marc Stuhm
Michael Kopp
Dr.-Ing. Jie Zhang
Sebastian Schulz
Katharina Oppenberg
Céline Gettmann
Michaela Roudbar-Latteier
Thomas Schimanski

Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße
Marktplatz 1 • 67433 Neustadt an der Weinstraße
Abteilung Verkehrsplanung

Projektbearbeitung:

Sophie Wilcken
Christine Locher
Wolfgang Schöfer

Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

Projektbearbeitung:

Gernot Steinberg
Julian Scheer
Rolf Alexander

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

Projektbearbeitung:

Markus Heeren
Christian Wühl
Christina Wind
Marco Remy

