

Inhaltsverzeichnis	Seite
Einleitung	7
Vorgehen	8
I Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 – 2003	9
II Angebotskonzeption	12
II.1 Grundlage der Angebotskonzeption	12
II.1.1 Netzhierarchie	13
II.1.1.1 Regionaler Busverkehr	13
II.1.1.2 Stadtverkehr	16
II.2 Bahnstrecken	17
II.3 Verkehrsnachfrage	20
II.3.1 Fahrgastnachfrage im SPNV	20
II.3.2 Fahrgastnachfrage im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV)	21
II.4 Angebotskonzeption	21
II.4.1 Regionalverkehr	21
II.4.2 Stadtbusverkehr	24
II.4.3 RUFTAXI-Verkehr	24
II.4.4 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV	25
II.5 Finanzierung	26
II.6 Maßnahmenkonzept und Begleitung der Umsetzung	27
II.6.1 Erweiterungen/Veränderungen des Fahrplanangebotes	27
II.6.2 Investitionsmaßnahmen	30
II.7 Wettbewerb im ÖPNV	33
III Erläuterungen zur Angebotskonzeption	34
III.1 Strukturanalyse	34
III.1.1 Verwaltungsgrenzen und geographische Lage	34
III.1.2 Bevölkerungsstruktur und Pkw-Verfügbarkeit	34
III.1.3 Schülerverkehrspotenzial	35
III.1.4 Berufsverkehrspotenzial	35
III.1.5 Neue Gewerbe- und Wohnbaugebiete	36
III.2 Beschreibung des Anforderungsprofils	37
III.2.1 Erschließungsqualität	37
III.2.2 Verbindungsstandards	38
III.2.3 Bedienungsstandards	40
III.2.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen	42
III.2.5 Schülerverkehre	44
III.2.6 Haltestellen/Verknüpfungspunkte	44
III.2.7 Fahrzeuge	46
III.2.8 ÖPNV-relevantes Straßennetz	48
III.2.9 Fahrgastinformation	49
III.2.10 Service, Sicherheit, Sauberkeit	49
III.2.10.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	49
III.2.10.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Servicequalität	50
III.2.10.3 Maßnahmen zur Erhöhung der Sauberkeit	50
III.2.11 Umweltschutz	51

III.3	Nachfrageanalyse 2002 und Verkehrsprognose	52
III.3.1	Methodisches Vorgehen.....	52
III.3.2	Ergebnisse der Modellrechnungen im ÖPNV-Gesamtnetz	52
III.4	Abschätzung zu verkehrlichen Kenngrößen 2008	54
III.5	Abkürzungsverzeichnis	55
III.6	Literaturverzeichnis	55

Tabellen

Seite

Tab. II.2-1	SPNV-Strecken im Rhein-Neckar-Kreis.....	18
Tab. II.4-1	Streckenabschnitte des verdichteten regionalen Grundnetzes 1. Ordnung (1a) im Bus- und Straßenbahnverkehr	22
Tab. II.4-2	Streckenabschnitte des regionalen Grundnetzes 1. Ordnung im Busverkehr	23
Tab. II.4-3	Streckenabschnitte des regionalen Grundnetzes 2. Ordnung im Busverkehr	23
Tab. II.6-1	Finanzierungsbedarf der geplanten Mehrleistungen im Fortschreibungszeitraum	28
Tab. II.6-2	Finanzierungsbedarf der geplanten Einzelmaßnahmen im Fortschreibungszeitraum	29
Tab. II.6-3	Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Fortschreibungszeitraum (Priorität A und B).....	30
Tab. II.6-4	Weitere Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Fortschreibungszeitraum 2004 – 2008	31
Tab. II.6-5	Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Sinne des NVP-E (Priorität C).....	32
Tab. III.2-1	Einzugsbereiche für ausgesuchte Gebietstypen und Verkehrsmittel.....	37
Tab. III.2-2	Pauschalzuschläge zur Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit	39
Tab. III.2-3	Mindestanzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl.....	40
Tab. III.2-4	Empfohlene Taktvorgaben im Grundnetz für Gebietstypen und Verkehrsmittel (Fahrfolge in min).....	41
Tab. III.2-5	Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme	42
Tab. III.2-6	Mindestbedienungsstandards für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge nach Bedienungszeiträumen	47
Tab. III.2-7	Schadstoffemissionswerte [g/kWh] [2]	51
Tab. III.2-8	Fahrzeuggeräuschwerte [2]	51

Abbildungen

Seite

Abb. II.1-1	Netzkategorien im regionalen Busverkehr	15
Abb. II.1-2	Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie.....	16
Abb. II.3-1	Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck.....	20
Abb. III.3-1	Entwicklung der ÖPNV-Leistungen [Personenkilometer/Werktag]	52

Anhänge

Anhang I	Ausstattungsstandards der Haltestellen im Schienen- und Busverkehr
Anhang II	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Anhang III	Streckensteckbriefe
Anhang IV	Auswertung der Befragungen zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
Anhang V	Zusammenfassung der Stadtbusuntersuchung
Anhang VI	Ergebnisse aus der Bewertung nach Anforderungsprofil
Anhang VII	Strukturdaten
Anhang VIII	Kartenanhang

Karten im Anhang

Karte 1	Angebotskonzeption (Bestand) für den ÖPNV 2002
Karte 2	Angebotskonzeption (Tagesverkehr) für den ÖPNV 2008
Karte 3	Angebotskonzeption (Spät- und Wochenendverkehr) für den ÖPNV 2008
Karte 4	Erschließungsqualität werktags an einem mittleren Schultag 2002
Karte 5	Erschließungsqualität an Sonn- und Feiertagen 2002
Karte 6	Werktägliches Fahrtenangebot im ÖPNV an Schultagen 2002
Karte 7	Werktägliches Verkehrsnachfrage im ÖPNV an Schultagen 2002
Karte 8	Nachfrageprognose im ÖPNV für das Jahr 2008
Karte 9	Bevölkerungsentwicklung 2001 bis 2008 in den Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises
Karte 10	Strukturkarte des Regionalverbandes Unterer Neckar: Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen der Region Unterer Neckar
Karte 11	Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen 2001
Karte 12	Schüler am Schulstandort nach Schulart 2001/2002
Karte 13	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2001
Karte 14	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2001
Karte 15	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis 2001
Karte 16	Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis 2001
Karte 17	Neue Wohn- und Gewerbestandorte im Planungszeitraum über 5 ha

Einleitung

Entsprechend dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (BWÖPNVG) vom 08.06.95 § 11 (1) haben die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Nahverkehrspläne aufzustellen. Gemäß § 12 (7) BWÖPNVG sind die Nahverkehrspläne spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen und nach Bedarf fortzuschreiben.

Der erste Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises wurde vom Kreistag am 20.10.1998 für einen Geltungszeitraum von 1999 bis 2003 beschlossen. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist der Nahverkehrsplan nun für weitere fünf Jahre im Zeitraum von 2004 bis 2008 fortzuschreiben.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte durch den Landkreis in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie den Vertretern öffentlicher Belange.

Für den Zeitraum von 2004 bis 2008 wird damit der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis vorgegeben. Bedienungshäufigkeiten für Verkehrsrelationen, Eckzahlen zur Fahrleistung, Mindeststandards für die Qualität der Verkehrsleistung und der -infrastruktur sowie ein Maßnahmenkonzept beschreiben die mittelfristigen Entwicklungsziele, ohne durch zu detaillierte Vorgaben in die unternehmerische Freiheit der Verkehrsunternehmen einzugreifen.

Darüber hinaus werden mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Voraussetzungen für den Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV geschaffen. Sowohl auf den Aufgabenträger als auch auf die Verkehrsunternehmen kommen in diesem Zusammenhang neue Aufgaben und Randbedingungen zu. Der Nahverkehrsplan schafft durch die Definition der künftigen Angebotsstandards und von Qualitätsparametern die nötige Ausgangsgrundlage.

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

Vorgehen

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans basiert im Wesentlichen auf vier Arbeitskomplexen:

1. Bilanzierung des bestehenden Nahverkehrsplans 1999 - 2003
2. Bestandsanalyse nach Anforderungsprofil
3. Angebotskonzeption für den neuen Nahverkehrsplan 2004 - 2008
4. Maßnahmenkonzeption für den neuen Nahverkehrsplan 2004 - 2008

Dies wird mit den Segmenten I – III dokumentiert:

- I. Bilanzierung
- II. Angebotskonzeption
- III. Erläuterungen zur Angebotskonzeption

Teil I bilanziert die im bestehenden Nahverkehrsplan geplanten und umgesetzten Maßnahmen. Teil II fasst die wesentlichen Ergebnisse der vorgenommenen Analyse und der aufgestellten Angebotskonzeption zusammen. Im Teil III erfolgen weitergehende Erläuterungen zu Analyse und Konzeption, die Vorgaben und Bewertungskriterien beinhalten. Ebenso ist die zugrunde liegende Strukturdatenanalyse des Rhein-Neckar-Kreises zu finden.

Diese Gliederung wurde gewählt, um dem Leser eine kompakte schnelle Übersicht der wesentlichen Ergebnisse und Maßnahmen zu geben, bei weitergehenden Fragen zu Hintergründen, zur Methodik und zur Vorgehensweise bietet der dritte Teil des vorliegenden Nahverkehrsplans umfassende Aussagen.

Weitergehende Informationen finden sich im Tabellenanhang und im Kartenteil am Ende des vorliegenden Nahverkehrsplans.

I Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 – 2003

Die Nahverkehrspläne der ersten Generation enthalten eine Darstellung der Maßnahmen, die im Geltungszeitraum 1999 – 2003 umgesetzt werden sollten. Zu Beginn erfolgt laut Arbeitsprogramm zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2002) eine kritische Bestandsaufnahme des bestehenden Nahverkehrsplans. Dabei wird eine Übersicht erstellt, welche Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. welche einer weiteren Behandlung bedürfen. Bei bisher nicht erreichten Zielen werden die Chancen für die künftige Realisierung eingeschätzt und bei einer positiven Einschätzung in die Fortschreibung aufgenommen.

Der am 20.10.1998 beschlossene Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises beinhaltet Maßnahmen mit folgender Systematik:

- N1 Maßnahmen im regionalen Busverkehr
- N2 Maßnahmen im Stadtverkehr
- N3 Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten
- N4 Ergänzende Maßnahmen

Für die Maßnahmengruppen N1, N3, N4 wurde die Realisierung bis 2003 mit der Priorität A und B festgelegt. Zum Stadtverkehr (N2) wurden keine Maßnahmen festgelegt, da die Schaffung, Ausgestaltung und Durchführung von Stadtverkehren aus Kreissicht als innerörtliche Erschließungsmaßnahme und damit primär als Aufgabe der Städte und Gemeinden eingestuft wurde.

Hinsichtlich der im Nahverkehrsplan 1999-2003 zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen erfolgt folgende detaillierte Bewertung (vgl. Anhang II):

Bei den zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen im **regionalen Busverkehr (N1)** wurde die Herstellung der Mindesterschließung und Mindestbedienung durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen sowie die Einrichtung von Ruftaxi-Verbindungen in Heddesheim-Nord (N1-1) realisiert. In Neckarbischofsheim, Ortsteile Untergimpfern und Helmhof, wurde die Mindestbedienung hergestellt (N1-2).

Folgende Maßnahmen wurden hinsichtlich der Neukonzeption bzw. Änderung der Linienführung umgesetzt:

- Verbindung Bf. Rot-Malsch – Gewerbepark Ost – Rot – St. Leon (N1-6)
- Verbindung Leimen – Fasanerie/St. Ilgen – Bf. St. Ilgen – Sandhausen (N1-8)
- Verbindung Weinheim – Hohensachsen – Großsachsen (N1-9).

Maßnahmen zur Angebotsverbesserung, Fahrplanverdichtung, Vertaktung wurden für folgende Relationen umgesetzt:

- Schatthausen – Gauangelloch – Gaiberg – Drei Eichen – Heidelberg (N1-4, N1-16)
- Edingen – Heidelberg – Schriesheim (N1-7)
- Bf. Wiesloch-Walldorf – Wiesloch – Dielheim (N1-10)
- Bf. Wiesloch-Walldorf – Rauenberg – Mühlhausen – Angelbachtal – Waldangelloch (N1-11)
- Mannheim – MA-Seckenheim – MA-Friedrichsfeld – Neu-Edingen – Neckarhausen (N1-13)

- Neckargemünd – Wiesenbach – Lobenfeld – Spechbach – Epfenbach – Reichartshausen (N1-14)
- Eberbach – Schönbrunn – OT Haag (N1-15)
- Bargen – Neckarbischofsheim – Waibstadt – Sinsheim (N1-17)

Die Maßnahmen N1-1, N1-3, N1-5 und N1-19 zur Neukonzeption sowie N1-12 zur Fahrplanverdichtung und Vertaktung wurden teilweise umgesetzt und sollen im NVP 2004 - 2008 weiterverfolgt werden. Für die Umsetzung der Maßnahme N1-18 besteht aus kommunaler Sicht kein Bedarf.

Durch die Einführung von Ruftaxiverkehren wurde die Bedienung in der Schwachverkehrszeit (SVZ) in den Räumen Hemsbach / Weinheim, Neckarbischofsheim / Waibstadt, Sinsheim, Leimen / Wiesloch / Walldorf sowie Schwetzingen / Hockenheim vollständig umgesetzt (N1-20, N1-24) bzw. mit Ausnahme der Einrichtung zwischen-gemeindlicher Verbindungen umgesetzt (N1-21, N1-23, N1-25, N1-27, N1-28, N1-29). Maßnahme N1-26 wurde umgesetzt, aber zwischenzeitlich aus finanziellen Gründen eingestellt. Für den Bereich Heiligkreuzsteinach / Schönau / Hirschhorn (N1-22) wurde eine Angebotsverbesserung in der Schwachverkehrszeit teilweise umgesetzt.

Hinsichtlich der **Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten (N3)** wurden die Maßnahmen N3-3, N3-4 umgesetzt. Hierunter fallen die Einrichtung eines Busbahnhofes und die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes am Bf. Schwetzingen sowie die Einrichtung von B+R-Anlagen an verschiedenen SPNV-Zugangsstellen und Bushaltestellen.

Die Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie die Einrichtung von B+R- bzw. P+R-Anlagen an den Verknüpfungspunkten (vgl. N3-5, N3-6) wurde teilweise realisiert. Hierbei sind besonders die Maßnahmen an den SPNV-Stationen der ab Dezember 2003 verkehrenden S-Bahn Rhein-Neckar zu nennen. An folgenden Verknüpfungspunkten ist die Verbesserung der Haltestellenausstattung, insbesondere an den Bushaltestellen, weiterzuverfolgen: Bf. Ladenburg, Bf. Meckesheim, Bf. Neckargemünd, Leimen Kurpfalzzentrum, Bf. Hemsbach, Bf. Hockenheim. Die Ergänzung fehlender oder der Austausch mangelhafter B+R-Anlagen und/oder die Einrichtung von P+R-Anlagen soll an den Verknüpfungspunkten Bf. Neckargemünd, Bf. Eberbach, Bf. St. Ilgen weiterverfolgt werden.

Bei den **ergänzenden Maßnahmen (N4)** wurde die Erstellung von Liniennetzplänen und Aushängen an zentralen Haltestellen realisiert (N4-2). Die Verbesserung der Fahrplanaushänge sowie die Einführung einer einheitlichen Liniennummerierung ist teilweise erfolgt (N4-1, N4-5). Für die Umsetzung der Maßnahme N4-4 besteht kein Bedarf mehr.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg legt in § 11, Abs. 5 die Erstellung des Nahverkehrsentwicklungsplans (NVP-E) als Bestandteil des Nahverkehrsplans fest. Der **Nahverkehrsentwicklungsplan** beschreibt die über den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans hinausgehende Entwicklung der Verkehrssituation im Rhein-Neckar-Kreis und legt langfristige Maßnahmen mit der Priorität C fest, deren Umsetzung erst nach dem Jahr 2003 angedacht war. Analog zur Systematik der Maßnahmen im Nahverkehrsplan wurden die Maßnahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans klassifiziert (E1, E2, E3, E4). Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde überprüft, welche Maßnahmen weiterhin als langfristige Maß-

nahmen im Nahverkehrsentwicklungsplan weiterverfolgt werden sollen bzw. für welche Maßnahmen eine Umsetzung im Gültigkeitszeitraum 2004 - 2009 zu erwarten ist und welche folglich als Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2004 aufgeführt werden sollen.

Folgende Maßnahmen sind weiterhin als langfristige Maßnahmen mit der Priorität C Bestandteil des Nahverkehrsentwicklungsplans:

- Straßenbahnverlängerung Leimen – Wiesloch
- Straßenbahnverlängerung Eppelheim – Plankstadt - Bf. Schwetzingen
- Straßenbahnverlängerung Mannheim-Feudenheim – Ladenburg – Schriesheim
- Straßenbahnverlängerung Heidelberg-Kirchheim – Sandhausen – Walldorf
- Aufwertung des Verknüpfungspunktes Neckarbischofsheim-Nord, Bf. Neckargemünd, Bf. Ladenburg
- Lichtsignalbevorrechtigung, Verbesserung der Anschlusssicherung
- Aufbau eines Fahrgastinformationssystems

Folgende Maßnahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans sind als Maßnahme in den Nahverkehrsplan zu übernehmen:

- Fahrplanverdichtung und Vertaktung auf der Grundnetzverbindung 2. Ordnung Waldwimmersbach – Lobenfeld – Mönchzell – Meckesheim (E1-1)
- Aufwertung der Verknüpfungspunkte Bf. Hemsbach (E3-1), Bf. Weinheim (E3-5), Bf. Sinsheim (E3-7) und Bf. Großsachsen / Heddesheim (E3-9).

Für die Maßnahme E3-4 wurde das Konzept modifiziert; die Umsetzung ist bis zum Jahresende vorgesehen. Die Maßnahmen E1-5, E3-8, E4-1 entfallen im Nahverkehrsplan 2004 bzw. im Nahverkehrsentwicklungsplan 2004.

II Angebotskonzeption

Grundlage der hier vorliegenden Angebotskonzeption sind die bereits für den ersten Nahverkehrsplan 1998 - 2003 vorgegebenen Standards im Anforderungsprofil (Kap. III.2). Diese wurden nun mit der aktuellen Situation im Rhein-Neckar-Kreis abgeglichen. Festzustellen ist, dass das ÖPNV-Angebot sehr gut ausgebaut ist. Seit Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans wurden zahlreiche Anstrengungen unternommen, das Qualitätsniveau gemäß den Anforderungsprofilen und darüber hinaus zu verbessern. Abgesehen von einigen wenigen Mängeln, die teilweise auch mit topografischen Besonderheiten zu erklären sind, stellt sich grundsätzlich eine Festschreibung des heute vorhandenen Angebots als geboten dar. Eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wird sich durch die Maßnahmen im SPNV ergeben, von denen insbesondere der Rhein-Neckar-Kreis betroffen sein wird. Hier sind die Einführung der S-Bahn Rhein-Neckar und der Ausbau der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn zu nennen, die zukünftig weitere Direktverbindungen schaffen werden.

II.1 Grundlage der Angebotskonzeption

Dem Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises liegen folgende Leitlinien zugrunde:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Das Leistungsangebot soll vorrangig mit der Nachfrage im Berufs- und Schülerverkehr abgestimmt werden.
- Fahrgäste im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr sollen für den ÖPNV gewonnen werden.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- Der Fahrplan der Buslinien soll auf den Takt des Schienenverkehrs abgestimmt sein.
- Zur Erschließung der Fläche sollen Buslinien so eingesetzt werden, dass Ortsgemeinden, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden, nach Möglichkeit durch Direktverbindungen an die zentralen Orte angebunden werden. Buslinien dienen vorwiegend als Zubringer und Verteiler und sollen mit den Schienenstrecken zu einem einheitlichen Liniennetz verknüpft werden.
- Im ländlichen Raum und in ländlichen Bereichen der Randzone von Verdichtungsräumen ist eine notwendige Mindestbedienung sicherzustellen. Hauptlinien des Busverkehrs sollen im Takt, die übrigen bedarfsorientiert bedient werden.
- In Siedlungseinheiten mit mehr als 300 Einwohnern soll eine Mindestbedienung von grundsätzlich drei werktäglichen Fahrtenpaaren zum nächsten zentralen Ort in bedarfsorientierter, tageszeitlicher Verteilung angestrebt werden.

- Bahnhöfe und Haltestellen des regionalen Eisenbahnnetzes sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw-Parkplätzen (P+R) ausgestattet werden.
- Für die zukünftige Gestaltung der Tarife sind die in der URN (Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar mbH) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen zuständig. Alle Nahverkehrsangebote im Rhein-Neckar-Kreis sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden und Mitglied in der URN GmbH werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele wurde eine eingehende Analyse der im ersten Nahverkehrsplan 1998 formulierten Ziele und Maßnahmen vorgenommen und auf Umsetzung bzw. Aktualität geprüft. Bereits im ersten Nahverkehrsplan wurden auf der Basis eines rechnergestützten Verkehrsmodells die erforderlichen Bedienungshäufigkeiten im Streckennetz ermittelt und so das Netz kategorisiert. Für den Rhein-Neckar-Kreis erfolgte mit der Fortschreibung eine aktualisierte Prüfung des Nahverkehrsangebots.

II.1.1 Netzhierarchie

Oberstes Ziel ist es, dem Fahrgast ein attraktives, klar strukturiertes und leicht greifbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Dies erfordert die Entwicklung eines hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netzes (s. Abb. II.1-2). Dabei sind die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer spezifischen Systemeigenschaften zu berücksichtigen. Die Buslinien sind soweit möglich auf den SPNV auszurichten. Bei Gemeinden oder Gemeindeteilen, die nicht an das SPNV-Netz angeschlossen sind, übernimmt der regionale Busverkehr - über die reine Erschließungsfunktion hinaus - vor allem die Anbindung an die nächstgelegenen Zentren und/oder die Zubringerfunktion zum SPNV.

RUFTAXI-Verkehre dienen der Ergänzung des konventionellen ÖPNV in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Sie eignen sich beispielsweise für Wochenend- und Spätverkehre auch im Anschluss an die im Verbundgebiet verkehrenden Bahnen.

Damit wird die Integration aller Komponenten in das Gesamtsystem des ÖPNV sichergestellt und die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter gestützt.

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

II.1.1.1 Regionaler Busverkehr

Beim regionalen Busverkehr wird in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz unterschieden (s. Abb. II.1-2). Auf dem Grundnetz soll ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Im Verbundgebiet bedeutet dies:

- Grundsätzlich regelmäßiger Taktverkehr (Grundangebot: 60-min-Takt). Bei hoher Nachfrage im Umland der Oberzentren weitere Verdichtung.
- Besondere Berücksichtigung der Nachfragebedürfnisse in der morgendlichen HVZ
- Verkehrsangebot auch in den Abendstunden und am Wochenende (teilweise verringertes Angebot)
- Einheitliche Linienwege
- Hohe Beförderungsgeschwindigkeiten, soweit die Verbindungsfunktion im Vordergrund steht.

Die unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Bedingungen erfordern eine weitere Differenzierung des ÖPNV-Grundnetzes. Deshalb ist eine Unterscheidung vorzunehmen in:

- Verdichtetes Grundnetz 1. Ordnung (1a)
- Grundnetz 1. Ordnung
- Grundnetz 2. Ordnung

Auf stark nachgefragten Relationen wird ein 30-min-Grundtakt angeboten, der teilweise weiter verdichtet wird (Grundnetz 1a). Aufgrund der nicht ausreichenden Nachfrage ist eine Einstufung einzelner Strecken in das Grundnetz 1. Ordnung - und damit ein durchgehender 60-min-Takt - nicht zu rechtfertigen. Hieraus ergibt sich der Bedarf für ein Grundnetz 2. Ordnung. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass der Grundsatz des 60-min-Taktes in der HVZ weiterhin beibehalten wird, dieser aber zu bestimmten Zeiten außerhalb der HVZ nicht angeboten wird.

Das ÖPNV-Grundnetz soll sich zusammensetzen aus

- Entwicklungsachsen der Raumordnung,
- ggf. zusätzlichen wesentlichen, nachfragestarken Relationen sowie
- ggf. zusätzlichen Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Im Ergänzungsnetz mit seinen geringeren Nachfragepotenzialen richtet sich das Angebot nach dem jeweiligen Bedarf. In Räumen mit sehr geringer Nachfrage sowie in den Schwachlastzeiten wird der konventionelle Linienbetrieb durch RUFTAXI-Verkehr ergänzt.

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

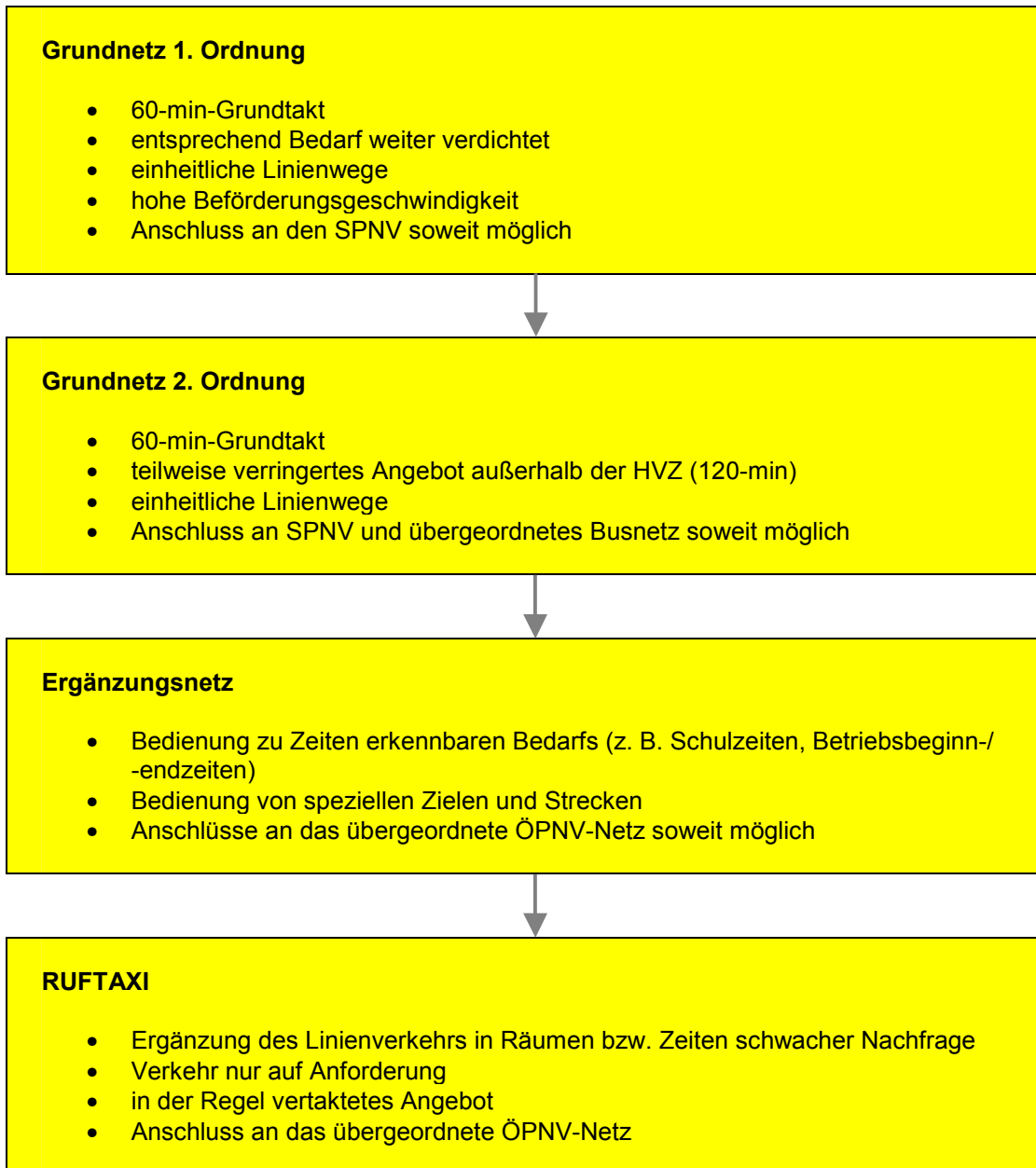


Abb. II.1-1 Netz kategorien im regionalen Busverkehr

Für den Rhein-Neckar-Kreis ist hervorzuheben, dass auf zahlreichen Strecken des regionalen Busverkehrs und auf denen der Straßenbahn im Kreisgebiet die Kategorie des verdichteten Grundnetzes 1. Ordnung (1a) vorliegt. Hier gelten abgesehen vom dichteren Grundtakt (20 bzw. 30 min) die Vorgaben des Grundnetzes 1. Ordnung.

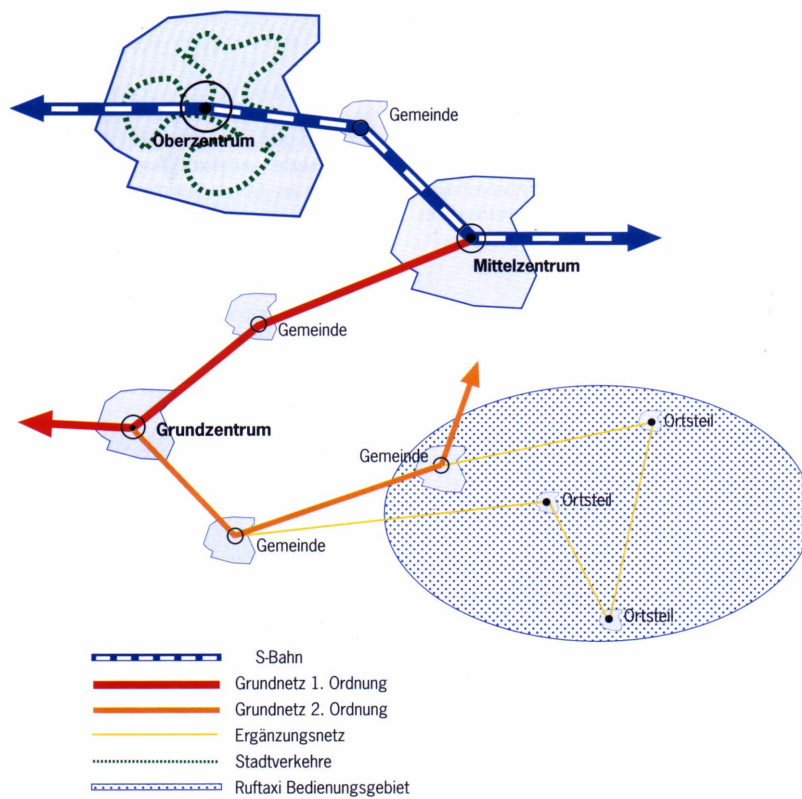


Abb. II.1-2 Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie

II.1.1.2 Stadtverkehr

Bei den Stadtverkehren im Rhein-Neckar-Kreis ist durch die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten ein hierarchisch gegliedertes Verkehrsnetz im Binnenverkehr nicht sinnvoll. Der städtische Busverkehr übernimmt hier die Erschließungsfunktion und stellt die Verbindung zum Stadtzentrum, zu den Verknüpfungspunkten und zum SPNV sicher. Stadtverkehre und regionale Busverkehre können sich in der Weise ergänzen, dass Regionalverkehre in Ausnahmefällen auch Erschließungsaufgaben in Städten übernehmen. Das Fahrtenangebot variiert dabei entsprechend dem Bedarf und den verkehrspolitischen Zielsetzungen der jeweiligen Kommune.

Die Stadtverkehre sind auf schwach nachgefragten Strecken und im Spät- und Wochenendverkehr teilweise durch RUFTAXI-Angebote ergänzt.

Aufgabenteilung Stadt- und Regionalverkehr

Regional- und Stadtverkehre haben unterschiedliche Verkehrsaufgaben wahrzunehmen. Während Regionalverkehre in erster Linie der Erschließung des Umlands zentraler Orte, der Erschließung der Fläche und der großräumigen Verbindung auf Verkehrsachsen dienen, die nicht vom SPNV abgedeckt sind, erschließen Stadtverkehre größere Stadtgebiete und binden die Wohngebiete an die Ortszentren und zentrale Einrichtungen sowie Schulen an.

Damit lassen sich die Aufgaben der beiden Verkehrsarten idealtypisch wie folgt definieren:

- Regionalverkehre dienen der Überwindung großer Entfernungen, führen Verkehre gebündelt aus den Zentren heraus und übernehmen die Feinverteilung in der Fläche (Ausnahme Schnellverkehre zwischen den Zentren).
- Stadtverkehre erschließen Städte und größere Gemeinden und übernehmen in diesen die Feinverteilung der Fahrgäste.

Um diesen Angebotsmerkmalen gerecht werden zu können, sind beide Systeme an definierten Punkten miteinander verknüpft. Regionalverkehre weisen innerhalb der Stadtgrenzen größere Haltestellenabstände als Stadtverkehre auf. Sie nehmen in der Regel keine Erschließungsaufgaben innerhalb der Stadtgrenzen wahr, sondern bedienen vielmehr Aufkommensschwerpunkte regionaler Bedeutung (Schulen, Stadt-/Einkaufszentren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Verknüpfungspunkte etc.). Im Nahverkehrsplan werden die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen definiert (vgl. Kap. III.2.6).

II.2 Bahnstrecken

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt das Rückgrat des ÖPNV dar. Die übrigen Verkehre des ÖPNV sind entsprechend dem BWÖPNVG § 4 (5) auf den SPNV auszurichten. Die vorhandenen Schienenstrecken (DB AG, OEG und SWEG) bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. 29 von 54 kreisangehörigen Städten und Gemeinden sind an das SPNV-Netz angeschlossen. Weitere Gemeinden sind an die Straßenbahnnetze von Heidelberg und Mannheim angebunden.

In der Nachfrageanalyse 2002 wurden im werktäglichen Verkehr ca. 60 % der Personenkilometerleistung in Verkehrsmitteln des SPNV ermittelt (vgl. Kap. II.3.1).

Im vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan wird das Angebot des SPNV (Regionalverkehr) nachrichtlich mitgeführt, da gemäß BWÖPNVG § 6 für den Rhein-Neckar-Kreis das Land die Aufgabenträgerschaft im SPNV wahrnimmt.

Nachfolgende Tabelle zeigt die den Rhein-Neckar-Kreis betreffenden Bahnstrecken mit dem aktuellen Verkehrsangebot.

Linie	Streckenführung	Grundtakt in min		
		Mo - Fr	Sa	So
R2	Mannheim - Schwetzingen - Waghäusel - (Karlsruhe)	60 (2x/h)/60	60	60
R6	Main-Neckar-Bahn (Frankfurt - Darmstadt -) Bensheim - Weinheim - Mannheim/Heidelberg	30*/60*	30*/60*	30*/60*
R65	Weinheim - Viernheim - Mannheim - Heidelberg - Weinheim im Abschnitt Mannheim - Edingen im Abschnitt Edingen - Heidelberg - Schriesheim im Abschnitt Schriesheim - Weinheim	10 (SVZ 30) 10 / 20 (SVZ: 60) 20 (SVZ: 60)	10 (SVZ 30) 20 / 30 (SVZ: 60) 20 / 30 (SVZ: 60)	10 / 20 (SVZ 30) 30 (SVZ: 60) 30 (SVZ: 60)
R68	Weschnitztalbahn Weinheim - Birkenau - Mörlenbach - Rimbach - Fürth	30 / 60	60	60
R7	(Mannheim-) Heidelberg - Wiesloch-Walldorf - Bruchsal RE mit Halt in HD, Wiesloch-Walldorf und südl. LK	60 (zus. 120*) 120	60 120	60 120
R74 / R75	Elsenztalbahn (MA -) HD - Sinsheim - Eppingen / Bad Fr'hall-Jagstfeld (- HN) im Abschnitt HD - Steinsfurt im Abschnitt Steinsfurt - Eppingen RE mit Halt in HD, Meckesheim, Sinsheim, Steinsfurt und südl. LK	60* 60 120	60* 120 120	60* 120 120
R76	Schwarzbachtalbahn Meckesheim - Neckarbischofsheim Nord - Aglasterhausen Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	2x 60* 120*	60 (vor 12h:120) kein Angebot	120 kein Angebot
R8	(MA-) Heidelberg - Neckargemünd - Neckarelz - Bad Fr'hall-Jagstfeld (- HN) RE mit Halt in HD, Eberbach, Neckarelz und südl. LK	60 120	2x 120 120	2x 120 120
R81	(Ffm)-DA/HU - Wiebelsbach-Heubach - Erbach - Eberbach	120*	120*	120*

Tab. II.2-1 SPNV-Strecken im Rhein-Neckar-Kreis

Eine wesentliche Veränderung wird mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar am 14.12.2003 eintreten. Betroffen sind die Strecken

- Heidelberg – Eberbach (R8) (zukünftig S1 und S2) und
- Heidelberg – Bruchsal (R7) (zukünftig S3 und S4).

Mit der Einführung der S-Bahn Rhein-Neckar wird jeweils an Werktagen im Tagesverkehr ein Halbstundentakt angeboten, sonn- und feiertags wird ein stündliches Angebot zur Verfügung stehen. Die auf dieser Strecke verkehrenden Regionalexpresszüge verstärken das Angebot auf dem Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises. Durch Überlagerung der genannten S-Bahnlinien kommt es auf der Stammstrecke Schifferstadt - Mannheim/Ludwigshafen – Heidelberg zu einem Angebot von vier Zügen/h.

Stationsseitig stellt neben den sonstigen Ausbauten der Haltepunkte insbesondere die Inbetriebnahme der S-Bahn-Station Neckargemünd-Altstadt ab 2004 eine wesentliche Verbesserung der Zugänglichkeit dar.

Die zweite wesentliche Veränderung im Kreisgebiet ergibt sich durch die Sanierung und Elektrifizierung der Elsenztalbahn (R74/75) und Schwarzbachtalbahn (R 76). Wesentliche Veränderungen auf diesen Strecken sind:

- Konsequente Vertaktung und Verdichtung des Angebotes
 - Schwarzbachtalbahn 60-min-Takt (HVZ: 30-min-Takt)
 - Elsenzalbahn (durch Überlagerung bis Meckesheim 4 Fahrten/h, bis Sinsheim 3 Fahrten/h) zusätzlich 1 RE / 2 h
- Stündliche Direktverbindungen aus dem Schwarzbachtal in Richtung Heidelberg (ohne Umsteigezwang in Meckesheim)
- Qualitätssteigerung durch Einsatz moderner Fahrzeuge und verbesserter Stationsausstattung.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schwarzbachtalbahn ist noch keine abschließende Entscheidung zum Verkehrsangebot im Bereich des Abschnittes Neckarbischofsheim-Nord – Hüffenhardt (NOK) getroffen worden.

Neben der R7 ist im Nord-Süd-Korridor Mannheim - Karlsruhe die R2 die zweite wichtige SPNV-Trasse, die insbesondere den Fernverkehr (ICE) aufnimmt. Hier werden grundsätzlich stündliche Angebote vorgehalten, werktäglich halbstündliche Angebote.

Das Fahrplanangebot auf der Main-Neckar-Bahn (R6) wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 neu strukturiert. Durch den neuen IC-Halt in Weinheim wurde versucht, den Wegfall der Interregio-Angebote zu kompensieren. Kritisch anzumerken ist, dass die bisherigen zweistündlichen RE-Angebote weggefallen sind und durch die Fahrplanlagen des Fernverkehrs aus betrieblichen Gründen eine klare Vertaktung auf dieser wichtigen Nahverkehrsrelation fehlt.

Zusätzlich existieren im Kreisgebiet die SPNV-Strecken R68 (Weschnitzalbahn) und R81, diese sind aber für den Verkehr innerhalb des Rhein-Neckar-Kreises weniger relevant.

Im SPNV besteht neben dem Normalspurnetz (Spurweite 1.435 mm) im nördlichen Bereich des Rhein-Neckar-Kreises das sehr gute Verkehrsangebot der OEG Linie R65 (5/5R) im Meterspurnetz. Die Linie verkehrt montags bis freitags im 10-/20-min-Grundtakt, an Wochenenden im 30-min-Takt. Damit existiert eine hochwertige Verbindung zu den benachbarten Oberzentren Mannheim und Heidelberg. Insbesondere für Edingen-Neckarhausen ergibt sich durch Zusatzfahrten eine hochwertige ÖPNV-Anbindung nach Mannheim. Im Bereich Schriesheim – Weinheim ist der zweigleisige Ausbau der Trasse geplant, der dann eine Ausweitung des Angebotes auch auf diesem Streckenabschnitt ermöglicht.

II.3 Verkehrsnachfrage

Die Karten zur Verkehrsnachfrage beziehen sich auf die 2002 im Auftrag der VRN GmbH durchgeführte Verkehrserhebung und bieten einen aktuellen Bezug zu den Nachfrageschwerpunkten im Rhein-Neckar-Kreis. Im Folgenden werden SPNV und straßengebundener ÖPNV (ÖSPV) getrennt betrachtet. Weitere Erläuterungen sind dem Kap. III.3 zu entnehmen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den fahrtzweckbezogenen Anteil der Fahrgäste und veranschaulicht die unterschiedliche Bedeutung der Verkehrsmittel. Im Vergleich zu anderen Landkreisen ist aber das eher ausgeglichene Verhältnis nach Fahrtzwecken festzustellen. Zwar bildet auch im Rhein-Neckar-Kreis der Schülerverkehr mit 35 % den größten Anteil im Busverkehr, der Berufs- und Freizeitverkehr stellt jedoch mit über 20 bis 25 % Anteil die Bedeutung des ÖPNV im Kreisbereich für die übrigen Verkehrszwecke heraus.

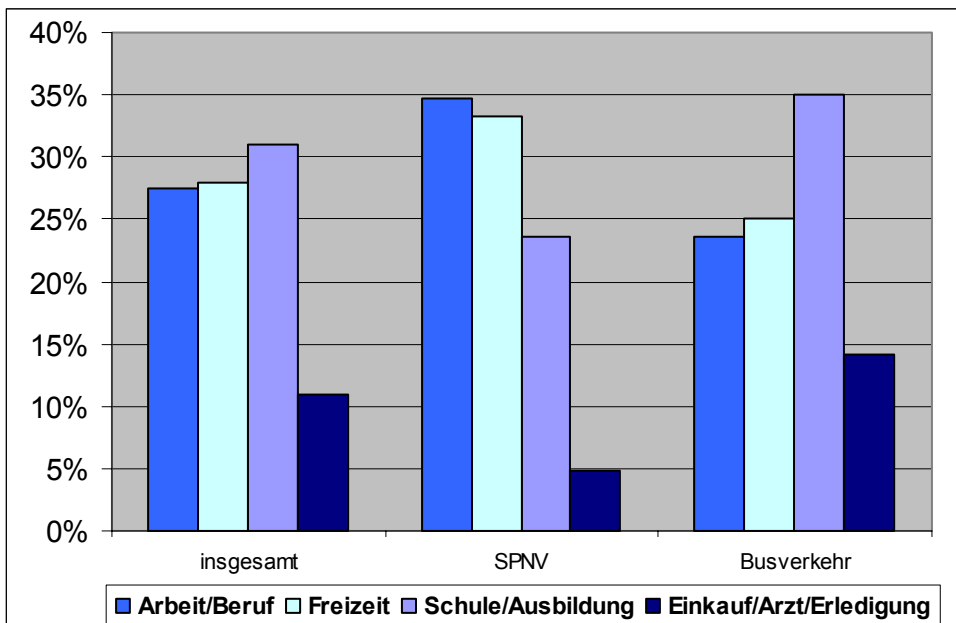


Abb. II.3-1 Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck

II.3.1 Fahrgastnachfrage im SPNV

Die Karte 7 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV 2002. Die höchsten Fahrgastnachfragen sind in den engeren Verflechtungsräumen der Hauptzentren Heidelberg und Mannheim zu verzeichnen. Eine Sonderstellung nimmt dabei die Verbindung Mannheim - Heidelberg ein, die durch Bündelung mehrerer Bahnlinien eine hohe Verkehrsnachfrage erreicht. Hier werden ca. 18.000 Fahrgäste/Werktag ermittelt. Auf den Abschnitten der Main-Neckar-Bahn (Heidelberg – Weinheim – Heppenheim) werden zwischen 8.000 und 10.000 Fahrgäste ermittelt. Ähnlich hohe Fahrgastzahlen werden auf der Relation Heidelberg - Wiesloch (R7) erreicht. An einem durchschnittlichen Werktag werden hier bis zu 8.400 Personen befördert. Weiterhin zu erwähnen ist die Relation Sinsheim - Neckargemünd über Bammental, auf der bis zu 5.700

Fahrgäste pro Tag das SPNV-Angebot nutzen. Ähnlich hohe Fahrgastzahlen sind auf der Relation Eberbach - Neckargemünd festzustellen (ca. 5.000 Fahrgäste pro Tag). Ab Eberbach in Richtung LK Neckar-Odenwald-Kreis werden deutlich geringere Fahrgastzahlen verzeichnet¹.

II.3.2 Fahrgastnachfrage im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV)

Die werktägliche Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV ist in Karte 7 dargestellt. Hierbei dominieren die regionalen Busverkehre im näheren Umland des Oberzentrums Heidelberg. Als höher frequentierte Korridore können hierbei die Strecken Neckargemünd - Heidelberg und Walldorf - Sandhausen bzw. Wiesloch - Leimen genannt werden.

Die peripheren Räume an der Grenze zum Landkreis Neckar-Odenwald sind dagegen durch eine geringere Fahrgastnachfrage gekennzeichnet. Als nachfragebestimmender Faktor gilt hierbei der Schülerverkehr. Eine signifikant höhere Fahrgastnachfrage wird in diesen Räumen folglich nur im Bereich von Schulstandorten erreicht. Dazu zählen z. B. die Städte Sinsheim, Neckarbischofsheim und Eberbach.

II.4 Angebotskonzeption

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. Hier legt der Aufgabenträger die Verkehrsbedienung fest, die er im Sinne des § 8 PBefG als ausreichend erachtet. Die Angebotskonzeption ist auf den Zielhorizont 2008 ausgerichtet. Vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Situation in den kommunalen Haushalten liegt das Schwergewicht bei der Ausgestaltung des Angebotskonzeptes auf der Bedarfsprüfung und der Realisierbarkeit der Maßnahmen. Die Angebotskonzeption 2008 ist in den Karten 2 und 3 (Tagesverkehr Mo-Fr und Wochenend- und Spätverkehr) dargestellt.

II.4.1 Regionalverkehr

In das ÖPNV-Grundnetz des Rhein-Neckar-Kreises werden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Streckenabschnitte aufgenommen, die jeweils durchgehend bedient werden sollen. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden.

¹ Die genannten Werte beziehen sich auf den Gesamtquerschnitt (beide Richtungen).

Angebotskonzeption

Streckenverlauf	Grundnetz-kategorie	Bemerkung
(Heidelberg) - Schriesheim - Weinheim	1a	Angebotsverdichtung OEG geplant
Weinheim - (Viernheim - Mannheim)	1a	
(Mannheim) - Edingen - (Heidelberg)	1a	Angebotsverdichtung OEG
(MA-Feudenheim / MA-Käfertal / MA-Seckenheim) - Ilvesheim - Ladenburg - Schriesheim	1a	Realisierung der Straßenbahnverlängerung ist nicht absehbar.
(Heidelberg) - Neckargemünd - Reha-Klinik / Mückenloch / Dilsberger Hof	1a / 1 / 2	
Leimen - Fasanerie / St. Ilgen Ort - <u>Bhf. St. Ilgen</u> - Sandhausen	1a / 1	Optimierung der vorhandenen Verbindung geplant
(Heidelberg) - <u>Leimen</u> - Nußloch - Wiesloch	1a	Realisierung der Straßenbahnverlängerung ist noch nicht absehbar.
Wiesloch - <u>Bhf. Wiesloch-Walldorf</u> - Walldorf	1a	Bestandteil weiterer Streckenabschnitte
(Heidelberg) - Sandhausen - <u>Walldorf</u> - Walldorf-Industriegebiet	1a	Änderung der Endstelle in HD bei Inbetriebnahme Straßenbahn nach Kirchheim möglich
(Heidelberg) - Oftersheim - <u>Bhf Schwetzingen</u> - Ketsch - <u>Hockenheim</u> - Reilingen - <u>Neulußheim</u> - (Speyer)	1a	
(Heidelberg) - <u>Eppelheim</u> - Plankstadt - Bhf Schwetzingen	1a	Anschluss an Bhf Schwetzingen befindet sich bereits in Planung. Realisierung der Straßenbahnverlängerung ist nicht absehbar.
<u>Bhf Schwetzingen</u> - Brühl / Hirschacker - (Mannheim), Ketsch - Brühl - (Mannheim)	1a / 1	

Tab. II.4-1 Streckenabschnitte des verdichteten regionalen Grundnetzes 1. Ordnung (1a) im Bus- und Straßenbahnverkehr

Angebotskonzeption

Streckenverlauf	Grundnetz-kategorie	Bemerkung
Laudenbach - Hemsbach - Weinheim	1	
Weinheim - Hohensachsen - Großsachsen	1 / 2	
Weinheim - (Gorxheimertal - Trösel - Wald-Michelbach - Grasel- lenbach)	1	
(MA)-Heddesheim - Hirschberg	1	
(MA-Seckenheim - <u>MA-Friedrichsfeld</u>) - Neu-Edingen - Neckar- hausen	1	
Wilhelmsfeld - <u>Schriesheim</u>	1	
(Heidelberg-Kirchheim) – Walldorf – St.Leon-Rot	1	Schnellbus
Wilhelmsfeld - (<u>HD-Ziegelhausen</u> - Heidelberg)	1	
Eiterbach - Heiligkreuzsteinach - Schönau - <u>Neckargemünd</u>	1	
Neckargemünd - Wiesenbach - Lobenfeld - Spechbach - Epfenbach - Reichartshausen	1	
<u>Sinsheim</u> - Dühren - Angelbachtal - Waldangelloch	1	Bis Dühren Verdich- tung durch Stadtbus
<u>Sinsheim</u> - Hilsbach	1	
Hoffenheim - <u>Sinsheim</u> - Steinsfurt - Reihen	1	
<u>Bhf Wiesloch/Walldorf</u> - Wiesloch - Dielheim - Horrenberg – Mühlhausen - Malsch – <u>Bhf. Rot/Malsch</u>	1	
<u>Bhf Wiesloch/Walldorf</u> - Wiesloch - Baiertal - Schatthausen	1	Verdichtung durch Stadtbus
<u>Bhf Wiesloch/Walldorf</u> - Wiesloch - Rauenberg - Mühlhausen - Angelbachtal - Waldangelloch	1	

Tab. II.4-2 Streckenabschnitte des regionalen Grundnetzes 1. Ordnung im Busverkehr

Streckenverlauf	Grundnetz-kategorie	Bemerkung
Weinheim - Hirschberg - Oberflockenbach - (Trösel)	2	
Neckargemünd - Waldhilsbach - Bammental	2	
Eberbach - (Beerfelden)	2	
(Waldbrunn) - <u>Eberbach</u>	2	
<u>Eberbach</u> - Schönbrunn - OT Haag	2	
Waldwimmersbach - Lobenfeld - <u>Meckesheim</u>	2	
Reichartshausen -Helmstadt - Neckarbischofsheim – Waibstadt – <u>Sinsheim</u>	2	
Epfenbach – Neidenstein - <u>Sinsheim</u>	2	
<u>Helmstadt</u> - Bargaen	2	
Schatthausen - Gauangelloch - Gaiberg - <u>Leimen</u> - (HD)	2	
<u>Bhf Wiesloch/Walldorf</u> - Wiesloch - Malsch -(Östringen)	2	
Altlußheim - (Rheinhausen - Waghäusel)	2	
Rot - Malsch Bhf – Gewerbepark – Rot - St. Leon	2	

Tab. II.4-3 Streckenabschnitte des regionalen Grundnetzes 2. Ordnung im Busverkehr

Neben diesen Grundnetzstrecken werden weitere Verbindungen im Ergänzungsnetz vorgehalten, dabei handelt es sich in der Regel um Schulverkehrsrelationen, die nur im Werktagsverkehr bzw. an Schultagen angeboten werden.

Darüber hinaus existieren weitere zwischengemeindliche Verbindungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Dabei werden verschiedene Linienwege benutzt. Für die Relationen im Ergänzungsnetz wurde eine Betrachtung nach Korridoren vorgenommen, da eine weggenaue Darstellung den Rahmen sprengen und die Übersichtlichkeit erschweren würde. Die Angebotskonzeption ist in den Streckensteckbriefen detailliert beschrieben (s. Anhang III).

II.4.2 Stadtbusverkehr

Gemäß ÖPNV-Gesetz können kreisangehörige Gemeinden freiwillig ÖPNV betreiben. Es erwächst dabei dem Kreis als Aufgabenträger keine Verpflichtung, diese Verkehre zu übernehmen. Gleichwohl berücksichtigt der Rhein-Neckar-Kreis diese Verkehre bei seinen Planungen.

So sind im Rhein-Neckar-Kreis in den Städten Eberbach, Eppelheim, Hockenheim, Leimen, Plankstadt, Schwetzingen, Sinsheim, Weinheim und Wiesloch/Walldorf eigenständige Stadtbusverkehre in Betrieb. Diese decken dabei weitgehend die Siedlungsbereiche der Kommunen ab. In einem vom Rhein-Neckar-Kreis und dem VRN beauftragten Gutachten zur Stadtbuseignung von 25 Städten und Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis erfolgte eine detaillierte Analyse bezüglich der Einsatzmöglichkeiten von Stadtverkehren und der Integration mit dem Regionalverkehr im Rhein-Neckar-Raum. Dabei wurden alle Städte in die Betrachtung einbezogen, die eine Einwohnerzahl von 10.000 und darüber erreichen. In diesem Gutachten erfolgt auch eine detaillierte Beschreibung der vorhandenen Stadtbusverkehre.

Darüber hinaus werden in allen betreffenden Kommunen zusätzliche RUFTAXI-Verkehre angeboten, die als Zusatzangebot örtlich und zeitlich bestehende Lücken schließen helfen.

Die Stadtverkehre fallen primär in die Planungs- und Finanzierungshoheit der betreffenden Kommunen. Für eine ergänzende Förderung durch den Kreis liegt nun die erwähnte Stadtbusuntersuchung vor.

II.4.3 RUFTAXI-Verkehr

Das heute vorhandene kommunale RUFTAXI-System hat zu einer deutlichen Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV und damit entscheidend zur Behebung von Erschließungs- und Verbindungsmängeln in den strukturell benachteiligten bzw. topografisch bewegten Räumen beigetragen. Hier sind einige RUFTAXI-Verbindungen als Ersatz- oder Alternativangebote zu Linienverkehren anzusehen und stellen eine zeitlich regelmäßige Anbindung sicher.

Die Planung und Umsetzung von RUFTAXI-Verkehren ist in hohem Maße von den örtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. dem Vorhandensein eines geeigneten Taxiunternehmers abhängig. In der Angebotskonzeption werden daher sog. RUFTAXI-Gebiete dargestellt.

II.4.4 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Im Anforderungsprofil im Kap. III.2.4 werden die Belange mobilitätseingeschränkter Personen behandelt, im Rahmen der Berücksichtigung des BGG erfolgte eine Befragung von Kommunen und Busunternehmen (siehe Anhang IV).

Laut Aussage der Busunternehmen werden im Kreisbereich sämtliche Stadtbuslinien überwiegend mit Niederflurfahrzeugen bedient. Darüber hinaus sind alle Linien der HSB und die Linien 142 bis 144, 146, 628, 629, 719, 764 und 766 mit überwiegendem bis vollständigem Niederflureinsatz zu nennen. Auf diesen Linien sind die Fahrten mit Niederflurfahrzeugen entsprechend den Vorgaben in Kap. III.2.7 in den Fahrplänen zu kennzeichnen.

Auf einigen wenigen Linien (752, 754, 755, 806) können aufgrund der Einsatzbereiche (topografische Verhältnisse, Straßensituation) keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Auf allen übrigen Linien im Kreisbereich erfolgt nur teilweise ein Niederflureinsatz. Aus betrieblichen Gründen ist eine Kennzeichnung von Niederflurfahrzeugen in den Fahrplänen nicht möglich. Der konkrete Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge kann bei den Verkehrsunternehmen zu den gängigen Bürozeiten spätestens einen Tag vorher angefragt werden. Im Fahrplan sind entsprechende Informationen darzustellen. Diese Regelung berücksichtigt in besonderer Weise sowohl die Anforderungen von Rollstuhlfahrern, die auf Niederflurfahrzeuge angewiesen sind, als auch die Forderungen der Verkehrsunternehmen nach möglichst großer betrieblicher Flexibilität.

II.5 Finanzierung

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

Während dies etwa bei Baumaßnahmen mit hinreichender Genauigkeit und im Rahmen vertretbarer Toleranzen möglich ist, sind zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption in der Regel konkrete Planungen erforderlich, in die auch detaillierte betriebsspezifische Kennwerte einfließen müssen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans können aus diesen Gründen keine verbindlichen Kosten ermittelt werden, dies ist nur den Verkehrsunternehmen selbst im Zuge konkreter betriebswirtschaftlicher Kalkulationen möglich.

Um die finanziellen Auswirkungen dennoch zumindest tendenziell beschreiben zu können, werden hilfsweise die Veränderungen der Fahrleistungen mit für das VRN-Gebiet ermittelten Durchschnittskostensätzen pro Fahrplankilometer, differenziert nach den Betriebsformen bewertet. Unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten im Rhein-Neckar-Kreis wurden zur Abschätzung der Betriebskosten folgende Kostensätze pro gefahrenen Kilometer angesetzt:

- im Straßenbahnverkehr² € 7,00/km
- im regionalen Busverkehr € 1,95/km
- im Stadtverkehr € 2,50/km
- im RUFTAXI-Verkehr € 1,55 je gefahrenen km bei 40 % Anforderungsquote

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

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

Bei der Bewertung der Maßnahmen ist zu beachten, dass

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

² inkl. Meterspur-SPNV der OEG

Aufgrund der relativ stabilen Schülerzahlen und des aufbauend auf dem mäßigen Bevölkerungszuwachs prognostizierten Fahrgastzuwachses ist im Prognosezeitraum ohne Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen mit einer Konstanz des Bedarfs an öffentlichen Mitteln für den Betrieb des ÖPNV im Landkreis zu rechnen, wenn der jetzige Bedienungsstandard erhalten werden soll.

Die im Kap. II.6 angezeigten Finanzierungsbedarfe der dargestellten Maßnahmen beruhen auf den hier anskizzierten Kostenermittlungen.

II.6 Maßnahmenkonzept und Begleitung der Umsetzung

Die im Folgenden genannten Schwerpunktmaßnahmen sind zur Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des vorliegenden NVP vorgesehen. Hier erfolgt eine Unterscheidung in investive Maßnahmen sowie angebotsseitige Maßnahmen, die eine Erweiterung bzw. Veränderung des Fahrplanangebots nach sich ziehen.

Nach Beschluss des Nahverkehrsplans sollte eine weitere Präzisierung hinsichtlich des Umsetzungszeitraums der Maßnahmen erfolgen. Dabei ist auch festzulegen, wer die Federführung der Einzelprojekte übernimmt. Die Kreisgremien sind im weiteren Verlauf regelmäßig über den Stand der Umsetzung zu informieren. Für die jeweiligen Maßnahmen sind detaillierte Zeitpläne zu entwickeln und die notwendigen Schritte zu deren Umsetzung zu formulieren.

II.6.1 Erweiterungen/Veränderungen des Fahrplanangebotes

Die folgende Tabelle (Tab. II.6-1) enthält eine Übersicht zu den zu erwartenden Mehrkosten bei Umsetzung der einzelnen Maßnahmenblöcke. Ein konkreter Realisierungszeitraum ist nicht näher fixiert, allerdings ist anhand der festgelegten Prioritäten (A und B) eine Gewichtung bezüglich der Umsetzungsreihenfolge vorgenommen worden.

Die Grundlagen zur Kostenermittlung sind Kap. II.5 zu entnehmen. Die Tab. II.6-2 enthält die Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Angebotskonzeption, die Schließung von Vertaktungslücken in den Grundnetzen 1. und 2. Ordnung sowie die Aufhebung von Bedienungslücken auf bestimmten Relationen, die heute ohne ÖPNV-Bedienung sind (siehe auch Streckensteckbriefe, Anhang III). Ebenso sind alle geplanten Maßnahmen im Bereich der RUFTAXI-Verkehre aufgeführt.

Der Anschluss der Stadt Eppelheim an die S-Bahnstation HD-Wieblingen ist zu gewährleisten. Hier wird eine Anschlusssicherung zwischen der Straßenbahnlinie 2 und der Buslinie 27 im Stadtgebiet Heidelberg vorgeschlagen.

Die dem Nahverkehrsentwicklungsplan zuzuordnenden streckenbezogenen Maßnahmen der Priorität C sind Tab. II.6-5 zu entnehmen. Hier handelt es sich ausschließlich um Straßenbahnerweiterungen mit erheblichem Investitionsumfang. Betriebskonzepte und daraus abzuleitende Kosten sind gegenwärtig nicht verfügbar. Die dem Nahverkehrsentwicklungsplan zuzuordnenden Maßnahmen werden voraussichtlich erst nach 2008 realisiert werden können.

Maßnahmenbereich	Mehrkosten/a (in Tsd. €)	
	Priorität A	Priorität B
Vertaktung /Verdichtung Grundnetz 1. Ordnung	48,8	777,3
Vertaktung/Verdichtung Grundnetz 2. Ordnung		44,9
Maßnahmen im Ergänzungsnetz	106,3	40,6
Einrichtung von RUFTAXI-Verbindungen	9,9	183
Einbindung Stadtverkehr	130,0	
Summe	294,9	1.045,6

Tab. II.6-1 Finanzierungsbedarf der geplanten Mehrleistungen im Fortschreibungszeitraum

Insgesamt werden im Fortschreibungszeitraum 2004 – 2008 für die Maßnahmen der Priorität A 295.000 €/Jahr, für Maßnahmen der Priorität B knapp 1,05 Mio. € veranschlagt. Größter Einzelposten ist dabei die Taktverdichtung zur HVZ auf der OEG-Strecke Schriesheim – Weinheim, die allein mit 0,6 Mio. € /Jahr veranschlagt wird.

Angebotskonzeption

lfd.Nr.	Maßnahmenbereich	Mehrleistung/a (in Tsd. Km)	Mehrkosten/a (in Tsd. €)
Priorität A	Schließung von Vertaktungslücken Vertaktung /Verdichtung Grundnetz 1. Ordnung (1a)		
N1-34	Schriesheim-Ladenburg-Ilvesheim-(MA-Seckenheim) (MVV OEG 628)	25,0	48,8
Priorität A	Schließung von Bedienungslücken im Ergänzungsnetz		
N1-3	Meckesheim-Dielheim-Wiesloch-Industriegebiet Wiesloch/Walldorf (Schnellbus)	30,0	58,5
N1-5	Reilingen - Walldorf	24,5	47,8
Priorität A	Einrichtung von RUFTAXI-Verbindungen im Tagesverkehr		
N1-1	Heddesheim -Ladenburg	6,4	9,9
Priorität A	Maßnahmen im Stadtverkehr		
N2-1	Einbindung Stadtverkehr Plankstadt	52,0	130,0
Priorität B	Schließung von Vertaktungslücken Vertaktung /Verdichtung Grundnetz 1. Ordnung		
N1-36	OEG Schienenstrecke Schriesheim-Weinheim (1a)	86,8	607,3
N1-12	Heddesheim - Hirschberg	69,0	170,0
Priorität B	Schließung von Vertaktungslücken Vertaktung/Verdichtung Grundnetz 2. Ordnung		
N1-32	Waldwimmersbach - Lobenfeld - (Spechbach) - Mönchzell - Meckesheim	18,0	35,1
N1-33	Bf. Rot/Malsch-Gewerbepark Ost-Rot-St.Leon (BRN 719)	5,0	9,8
Priorität B	Schließung von Bedienungslücken im Ergänzungsnetz		
N1-19	Nußloch - St. Ilgen/Sandhausen - St. Ilgen Bf	20,8	40,6
Priorität B	Einrichtung von RUFTAXI-Verbindungen am Wochenende und im Spätverkehr		
N1-21	Raum Heddesheim / Schriesheim / Ladenburg; Verknüpfungspunkte Heddesheim Straßenbahn, Ladenburg Bf und Schriesheim OEG-Bf	9,3	14,4
N1-22	Raum Heiligkreuzsteinach / Schönau / Hirschhorn (Bergstraße) Verknüpfungspunkte Neckargemünd Bf und Hirschhorn Bf	21,2	32,9
N1-23	Raum Eberbach / Schönbrunn / Waldbrunn (NOK), Verknüpfungspunkt Eberbach Bf	26,7	41,4
N1-25	Raum Spechbach / Lobbach;Verknüpfungspunkt Meckesheim Bf	10,7	16,6
N1-26	Raum Wiesenbach / Bammental; Verknüpfungspunkt Neckargemünd Bf	14,0	21,7
	im Tagesverkehr		
N1-30	Sinsheim-Dielheim-Wiesloch	26,9	41,7
N1-31	Rauenberg - Malschenberg - (Malsch) - Bhf Rot/Malsch	9,3	14,3

Tab. II.6-2 Finanzierungsbedarf der geplanten Einzelmaßnahmen im Fortschreibungszeitraum

II.6.2 Investitionsmaßnahmen

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die im Fortschreibungszeitraum geplanten Investitionsmaßnahmen im Kreisgebiet; dabei werden auch die jeweiligen kommunalen Kostenanteile angezeigt. Ein Großteil der Kosten für die Maßnahmen ist aufgrund der Förderung nach GVFG nur anteilig von den betroffenen Kommunen zu tragen.

Nahverkehrsplan			
Priorität	Streckenseitige Investitionsmaßnahme	Gesamtkosten (geschätzt) in Mio. €	davon kommunaler Eigenanteil
A N3-11	Elektrifizierung Elsenzthal- und Schwarzbachtalbahn (DB, SWEG)	83,9	16,2
B N3-12	Ausbau OEG Weinheim - Schriesheim	32,9	5,6
Summe		116,8	21,8

Tab. II.6-3 Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Fortschreibungszeitraum (Priorität A und B)

Nach gegenwärtigem Stand sind bei den kalkulierten streckenseitigen Maßnahmen Investitionen in Höhe von **ca. 117 Mio. €** geplant; der kommunale Eigenanteil liegt bei diesen Maßnahmen bei rund **22 Mio. €**. Die Verknüpfungs-Maßnahmen im Sinne des Nahverkehrsplans, die nachfolgender Tabelle zu entnehmen sind, werden lediglich bei zwei Maßnahmen bisher abgeschätzt. Hier liegen die Investitionskosten bei **3,5 Mio. €**, der geschätzte kommunale Anteil bei **1,2 Mio. €**.

Ifd.Nr.	Gemeinde / Bezeichnung der Maßnahme	Kosten (in 1.000 €)		Anmerkungen
		Gesamtkosten (geschätzt)	davon kommunaler Eigenanteil	
	Investitionsmaßnahmen			
Priorität A				
N3-1	Umgestaltung bzw. Neueinrichtung von P+R-Plätzen			
	Wiesloch-Walldorf, Rot-Malsch, Leimen-St. Ilgen, Sinsheim	k.A.	k.A.	GFVG beantragt
N3-2	St. Ilgen			
	Bushaltestelle und B+R-Anlage und Parkhaus	k.A.	k.A.	
Priorität B				
N3-5	Ausstattung an Verknüpfungspunkten gemäß VRN			
	Eberbach, Hockenheim, Ladenburg, Meckesheim, Neckargemünd, Sinsheim, Weinheim, Leimen Kurpfalzzenrum	378	132	
N3-6	Ausstattungsprogramm weiterer P+R- und B+R-Anlagen an den Verknüpfungspunkten			
	Eberbach, Eppelheim Kirchheimer Straße, Hemsbach, Hockenheim, Ladenburg, Meckesheim, Neckargemünd, Schwetzingen, Schriesheim, St. Ilgen, Weinheim, Wiesloch-Walldorf	3.154	1.104	
N3-7	Hemsbach			
	Aufwertung Verknüpfungspunkt, Neuanlage Bushaltestelle	k.A.	k.A.	
N3-6	Weinheim			
	Aufwertung Verknüpfungspunkt, Einbindung der Hst. Luisenstr. (OEG), Barrierefreier Ausbau der Bahnanlagen und des Bahnhofsgebäudes	k.A.	k.A.	
N3-9	Sinsheim			
	Aufwertung Verknüpfungspunkt, weitere Bordsteinabsenkungen an den Bussteigen des ZOB	k.A.	k.A.	
N3-10	Großsachsen/Heddesheim			
	Aufwertung DB-Bf, Um- und Neugestaltung, Einrichtung Hst. auf der Brücke	k.A.	k.A.	
SUMME Rhein-Neckar-Kreis		3.532	1.236	

Tab. II.6-4 Weitere Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Fortschreibungszeitraum 2004 – 2008

Die angezeigten Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der Kommunen und der Deutschen Bahn AG. In Einzelfällen liegen bisher noch keine Informationen zum Umsetzungszeitraum vor. Ebenso fehlen bei einzelnen Maßnahmen die entsprechenden Kostenabschätzungen. In der weiteren Maßnahmenplanung und -umsetzung sind diese zu präzisieren.

Darüber hinaus sind im Sinne des Nahverkehrsentwicklungsplans weitere streckenbezogene Ausbauten zu nennen, die den Weiterbau von Straßenbahnstrecken im Rhein-Neckar-Kreis betreffen. Aufgrund der aktuellen Finanzierungs- und Planungssituation ist mit einer Umsetzung im Fortschreibungszeitraum nicht zu rechnen. Hier sind Gesamtinvestitionen von rund 188 Mio. € veranschlagt.

Nahverkehrsentwicklungsplan NVP-E		
Priorität C	Langfristig angestrebte Straßenbahnmaßnahmen Grundnetz 1. Ordnung (1a)	Gesamtkosten (geschätzt) in Mio. €
E3-11 E1-2	Straßenbahnverlängerung Leimen - Wiesloch (6,3 - 7,7 km) ggf. Verlängerung Wiesloch - Walldorf (k.A.)	40,0
E3-12 E1-3	Straßenbahnverlängerung Eppelheim - Plankstadt - Bf Schwetzingen (ca. 5 km)	26,0
E3-13 E1-6	Straßenbahnverlängerung (MA-Feudenheim) - Ladenburg - Schriesheim (10,5 km)	51,6
E3-14 E1-7	Straßenbahnverlängerung Heidelberg-Kirchheim - Sandhausen-Walldorf	70,0
Summe		187,6

Tab. II.6-5 Streckenbezogene Investitionsmaßnahmen und Kostenplanung im Rhein-Neckar-Kreis im Sinne des NVP-E (Priorität C)

Weitere Maßnahmen im Nahverkehrs-Entwicklungsplan sind:

- Lichtsignal-Bevorrechtigung (muss mit den örtlichen Verkehrsunternehmen bzw. sogar verbundweit abgestimmt sein bezüglich Harmonisierung der Fahrzeugeinrichtungen) **E4-2**
- Verbesserung der Anschlusssicherung; z. B. durch Einführung von RBL-Technik (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) **E4-3**
- Aufbau eines Fahrgastinformationssystems **E4-4**

II.7 Wettbewerb im ÖPNV

Die ÖPNV-Leistungen im Rhein-Neckar-Kreis werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes muss dieses Qualitätsniveau beibehalten und darauf aufbauend stetig gesteigert werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln.

Vor dem Hintergrund der derzeit stattfindenden Entwicklungen (u. a. Urteil des EuGH zum sog. Magdeburger Urteil, zukünftige EU-Verordnung, Zulässigkeit des Querverbundes) ist davon auszugehen, dass auch Leistungen im ÖPNV, zumindest im Busverkehr, vermehrt im Wettbewerb vergeben werden müssen. Momentan herrscht noch große Unklarheit darüber, in welchem Umfang, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb zu erfolgen hat. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen sollten sich aber schon frühzeitig auf den bevorstehenden Wettbewerb vorbereiten, um ggf. nicht von kurzen Übergangsfristen überrascht zu werden.

Eventuell durchzuführende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sollen auf der Grundlage von sog. Linienbündeln erfolgen. Der VRN beabsichtigt, in einer eigenständigen Untersuchung bis Ende 2004 verbundweit Linienbündel zu erarbeiten. Weiter beabsichtigt der VRN, Grundsätze für die Ausschreibung von Busleistungen zusammenzustellen.

Unabhängig von den Entwicklungen auf europäischer Ebene ist bereits nach den jetzigen Regelungen des PBefG ein sog. Genehmigungswettbewerb möglich; das heißt, es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession.

III Erläuterungen zur Angebotskonzeption

III.1 Strukturanalyse

Der Entwicklung der Angebotskonzeption ging eine eingehende Analyse der sozio-demografischen Situation im Rhein-Neckar-Kreis voraus. Strukturelle Veränderungen im Zeitverlauf wurden dabei berücksichtigt. Ebenso erfolgte eine Analyse der vorhandenen Planungsgebiete im Kreisgebiet sowie der Vorgaben der Regional- und Landesplanung.

III.1.1 Verwaltungsgrenzen und geographische Lage

Der Rhein-Neckar-Kreis zeichnet sich durch seine besondere geographische Lage an der Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg, Hessen und (durch den Rhein getrennt) Rheinland-Pfalz aus. Sehr eng sind die Verflechtungen zu den Oberzentren Mannheim und Heidelberg, aber auch in Richtung Karlsruhe. In Karte 10 ist die geographische Situation dargestellt.

III.1.2 Bevölkerungsstruktur und Pkw-Verfügbarkeit

Die Karte 11 zeigt die Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen innerhalb des Landkreises im Jahr 2001. Hervorzuheben sind hierbei die kreisangehörigen Städte Weinheim (insgesamt 42.600 Einwohner), Sinsheim (insgesamt 34.700 Einwohner) und Leimen (insgesamt 26.800 Einwohner).

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb des Landkreises ist ungleichmäßig. Die höchsten Bevölkerungszahlen werden im Agglomerationsraum Heidelberg – Mannheim - Ludwigshafen erreicht. Dagegen stehen die relativ geringen Bevölkerungsanteile im östlichen Bereich des Landkreises.

Gegenüber 1996 ist die Bevölkerungszahl im Kreisgebiet von damals 514.000 auf 522.000 Einwohner im Jahr 2001 gestiegen (+ 1,6 %). Auch auf der Ebene der einzelnen Gemeinden sind im Vergleichszeitraum die Veränderungen moderat ausgefallen. Es kann somit von einer hohen Stabilität der Bevölkerungszahl ausgegangen werden. Einen Überblick zeigt Tab. A VII-1 im Anhang VII.

Für die Prognose bis 2008 ist mit einem Anstieg der Bevölkerungszahl um rund 1,1 % auf 528.000 Einwohner zu rechnen, auf Gemeindebasis sind dabei keine erheblichen Abweichungen festzustellen (vgl. Karte 9).

Der **Pkw-Bestand** im Rhein-Neckar-Kreis beträgt rd. 307.000 Fahrzeuge (Kraftfahrtbundesamt, Stand Januar 2001). Bezogen auf die Einwohnerzahl ergibt dies eine relativ hohe mittlere Pkw-Dichte von rd. 589 Pkw pro 1.000 Einwohner im Kreis. Das Land Baden-Württemberg liegt mit durchschnittlich 569 Pkw pro 1.000 Einwohner bereits im Bundesvergleich (Bundesdurchschnitt 533) auf Rang 4. Hervorzuheben ist die relativ hohe Streuung der mittleren Pkw-Dichten in den Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises. Den geringsten Motorisierungsgrad weist die Stadt Eberbach mit 513 Pkw pro 1000 Einwohner auf. Den höchsten Motorisierungsgrad besitzt die Stadt Walldorf mit 882 Pkw pro 1000 Einwohner. Hier muss allerdings der Standort SAP mit

einer hohen Anzahl an Geschäftswagen berücksichtigt werden. Auch die dichter besiedelten Städte weisen eine relativ hohe mittlere Pkw-Dichte auf. Einen Überblick zeigt Tab. A VII-1 im Anhang VII.

III.1.3 Schülerverkehrspotenzial

Die wesentliche Grundlage für den ÖPNV im regionalen Busverkehr ist der Schülerverkehr. Im Rhein-Neckar-Kreis werden 178 Schulen (ohne Berufsschulen) unterhalten. Diese Schulen wurden im Jahr 2001/02 von 56.500 Schülern (ohne Berufsschüler) genutzt. Im Vergleich zum Jahr 1997/98 mit 57.500 Schülern (ohne Berufsschüler) entspricht dies einer Abnahme um rund 1,7 %.

Die Karte 12 zeigt die räumliche Verteilung der Schüler am Schulstandort (ortsteilbezogen) nach Schulzweigen 2001/02. Deutlich erkennbar ist das hohe Schülerpotenzial in den Städten Weinheim, Wiesloch und Sinsheim. Weitere wichtige Schulstandorte im Rhein-Neckar-Kreis sind Schwetzingen, Hockenheim, Schriesheim und Ladenburg.

Die tabellarische Übersicht zum Schuljahr 2001/02 zeigt Tab. A VII-2 im Anhang.

III.1.4 Berufsverkehrspotenzial

Zur Analyse der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze sowie der Berufspendlerströme können die aktuellen Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus der Statistik der Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg herangezogen werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass vollständige und fein disaggregierte Angaben über Selbstständige, Beamte und mithelfende Familienangehörige nicht in der amtlichen Statistik geführt werden.

Im Jahr 2001 waren rd. 184.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnort im Rhein-Neckar-Kreis gemeldet. Dem standen rd. 138.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort im Rhein-Neckar-Kreis gegenüber. Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ergibt dies einen Auspendlerüberschuss von rd. 46.000 Personen.

Die Karte 14 zeigt die **sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort** 2001. Deutlich erkennbar sind die hohen Arbeitsplatzkonzentrationen in den Städten Weinheim, Walldorf, Wiesloch und Sinsheim, wobei rd. 11.000 bis 17.000 Beschäftigte in den genannten Städten verzeichnet werden. Die übrigen Gemeinden weisen deutlich weniger Arbeitsplätze auf. Gemeinden mit einem höheren Anteil des produzierenden Gewerbes sind hauptsächlich in den östlich-peripheren Räumen zu finden, während in den Städten und Gemeinden im Heidelberger Umland die Bereiche Handel, Verkehr und Dienstleistung dominieren.

Die folgenden beiden Karten (Karte 15 und Karte 16) mit den **gemeindebezogenen Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten** zeigen die engen Verflechtungen des Rhein-Neckar-Kreises mit den Nachbargebieten. In der Karte 15 sind die starken kreisübergreifenden Auspendlerströme in Richtung Mannheim sowie Heidelberg erkennbar.

Gegenüber 1996 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort um ca. 5 % erhöht, die Zahl der Pendler änderte sich ebenso unwesentlich. Hieraus ist zu ersehen, dass der Auspendlerüberschuss beibehalten wurde, die Veränderungen stellen sich moderat dar.

Die Tabelle A VII-4 im Anhang VII enthält die wichtigsten Pendlerverflechtungen zu den Nachbarkreisen sowie Eckzahlen zum Pendlerverhalten 1997 und 2001.

III.1.5 Neue Gewerbe- und Wohnbaugebiete

Bereits 1998 erfolgte eine Erfassung der im Landkreis geplanten neuen Gewerbe- und Wohnbaugebiete. Diesbezüglich können aktualisiert genauere Angaben über die Planungsgebiete erfolgen, die mit entsprechenden zukünftigen ÖPNV-Potenzialen verknüpft werden können.

Zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrspotenziale für die Verkehrsprognose sind neben den allgemeinen und übergeordneten Trends der Nachfrageentwicklung auch räumlich differenzierte Informationen erforderlich. Hierzu gehört die Entwicklung der Gewerbestandorte und der neuen Wohngebiete.

Für den Zeithorizont bis ca. 2008 wurden von der Kreisverwaltung und vom VRN Informationen zu geplanten Gewerbe- und Wohngebieten zusammengestellt. Diese Informationen sind im Anhang VII (Strukturdaten) in den Tabellen A VII-5 für Gewerbe- und Mischgebiete sowie A VII-6 für Wohngebiete bereitgestellt.

Insgesamt werden in 19 Gemeinden des Kreises 27 Gewerbe- bzw. Industriegebiete sowie drei Mischflächen (> 5 ha) in der Planung ausgewiesen, die in Summe rund 380 ha Fläche in Anspruch nehmen werden. Aus den genannten Gewerbegebieten können allerdings ohne Kenntnis der anzusiedelnden Betriebe bzw. Einrichtungen keine zukünftigen ÖPNV-Potenziale abgeleitet werden. Diesbezügliche Informationen liegen zurzeit nur im Einzelfall vor.

Für den Rhein-Neckar-Kreis wurden insgesamt 48 Wohnbaugebiete (> 5 ha) mit zusammen ca. 620 ha in 28 Kommunen ausgewiesen. Mit rund 5.400 geplanten Wohneinheiten (WE) sind hier Einwohnerpotenziale von 16.400 zu erwarten. Art und Größe der geplanten Wohnbebauung erlauben eine relativ genaue Abschätzung der möglichen Einwohnerentwicklung in den Gemeinden und Ortsteilen und damit auch der zukünftigen ÖPNV-Potenziale, die in der Prognose berücksichtigt werden.

Das mit Abstand größte geplante Wohnbaugebiet stellt das Projekt Walldorf Süd dar, wobei die Bebauungsplanung Kapazitäten für 3.000 Einwohner vorsieht. Ebenso herausragend sind die Planungen für Wiesloch (Äußere Helde) und Oftersheim (Bahnhof).

In einigen Kommunen sind allerdings noch keine Aussagen hinsichtlich des Realisierungszeitraums erfolgt.

III.2 Beschreibung des Anforderungsprofils

Das Anforderungsprofil nimmt als Arbeitsschritt bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine zentrale Stellung ein. Diese Festlegung wird benötigt als

- Basis ("Messlatte oder Orientierungshilfe") für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. für den Soll/Ist-Vergleich der wichtigsten Merkmale
- Basis für die Entwicklung der Angebotskonzeption und die Ableitung von Maßnahmen.

III.2.1 Erschließungsqualität

In Anlehnung an die Diskussionen in einem VDV-Arbeitskreis wurden fußläufige Einzugsradien festgelegt, die sich zur Bewertung der Erschließungsqualität in den bereits bestehenden Nahverkehrsplänen bewährt haben. Diese Einzugsradien können bei Bedarf für weitere Gebietstypen weiter differenziert werden.

Es wird eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) einer Siedlungsteilfläche angenommen, wenn die Entfernung zur nächsten Haltestelle nicht größer als die in der folgenden Tab. III.2-1 genannten Werte ist.

	fußläufiger Einzugsbereich in [m]			
	SPNV, S-Bahn	Stadtbahn, Überland- straßenbahn	Regionalbus	Stadtbus
Mittelzentrum				
- Kerngebiete	800	400	600	300
- übrige Gebiete	1.000	600	600	400
Untzentrum				
- Kerngebiete	1.000	400	600	(400)
- übrige Gebiete	1.000	600	600	(400)
Gemeinde im ländlichen Raum	1.000	600	600	-

Tab. III.2-1 Einzugsbereiche für ausgesuchte Gebietstypen und Verkehrsmittel

Um die Erschließungsqualität ohne Zusatzaufwand in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage zu erhöhen, ist den Fahrgästen auf Wunsch auch der Ausstieg zwischen den Haltestellen zu ermöglichen, sofern

- diese einen Abstand von mehr als 600 Metern voneinander haben,
- der Ausstieg die Sicherheit des Fahrgastes und des Fahrzeuges nicht gefährdet,
- ein Halt des Fahrzeugs nach der Straßenverkehrsordnung zulässig ist und
- eine Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde vorliegt.

Um die Ziele des Nahverkehrsplans zu unterstützen, ist die Siedlungstätigkeit auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.

Ergebnis

Die Erschließungsqualität im Rhein-Neckar-Kreis entspricht bereits heute weitgehend den Empfehlungen. Die im Nahverkehrsplan 1999 - 2003 genannten Maßnahmen zur Beseitigung existierender Lücken wurden soweit möglich umgesetzt.

Die Karte 4 gibt einen Überblick über die ÖPNV-Erschließungsqualität. Signifikante Mängel konnten nicht festgestellt werden. Allerdings ist die Erschließung in einigen Bereichen des Landkreises ausschließlich durch die Fahrten des Schülerverkehrs gegeben. Darüber hinaus wird sie durch RUFTAXI-Angebote gesichert.

Einen Überblick über Gebiete und Ortsteile, die Erschließungsmängel aufweisen, zeigt Tabelle 1 im Anhang VI.

III.2.2 Verbindungsstandards

Verbindungsstandards basieren auf zwei Betrachtungsebenen:

1. auf der anzusetzenden Fahrzeit zwischen Quellort und Zielort mit entsprechender Zeitvorgabe und
2. auf dem Vergleich der notwendigen Fahrzeit zwischen Quell- und Zielort bei Nutzung des ÖPNV einerseits oder des motorisierten Individualverkehrs andererseits.

Die relevanten Mittelzentren sollen aus allen Gemeinden innerhalb von 45 Minuten, die Oberzentren innerhalb von 60 Minuten zu erreichen sein.

Beim Übergang innerhalb des ÖPNV-Systems sollen Fahrpläne und Taktfolgen so abgestimmt sein, dass die Übergangszeiten je nach örtlichen Gegebenheiten an definierten Knoten maximal 5 Minuten, in Ausnahmefällen maximal 10 Minuten betragen.

Als Quellorte für die Analyse des Verbindungsstandards werden die Gemeinden des Landkreises betrachtet. Der Zielort ist das jeweils relevante Mittel- oder Oberzentrum als wesentliches Ziel der Nachfrage. Für die Beurteilung der Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV wird die schnellste Verbindung an schulfreien Werktagen in der Hauptverkehrszeit zwischen 6.30 und 8.00 Uhr (Abfahrtzeit) zugrunde gelegt.

Bei den Reisezeiten werden neben der eigentlichen Fahrzeit pauschale Zeitzuschläge zur Berücksichtigung mittlerer Zugangs- und Abgangszeiten berücksichtigt. Diese beinhalten beim ÖPNV auch Wartezeiten an der ersten Zustiegshaltestelle (evtl. Umsteigewartezeiten werden in die Fahrzeit von der Start- zur Zielhaltestelle unmittelbar einbezogen) bzw. beim MIV Parksuchzeiten im zentralen Bereich des Zielortes. Ermittelt wird die durchschnittliche Reisezeit nach dem folgenden Schema:

ÖPNV		MIV	
Zugangs-/Wartezeit	Abgangszeit	Zugangszeit	Parksuch-/ Abgangszeit
Quellort Gemeinde: 9 min Quellort Stadt: 6 min	Zielort Stadt: 3 min	Quellort Gemeinde: 1 min Quellort Stadt: 3 min	Zielort Mittelzentrum: 8 min Zielort Oberzentrum: 10 min
Zeitzuschlag für ÖPNV: 12 bzw. 9 min		Zeitzuschlag für MIV: 9, 11 bzw. 13 min	

Tab. III.2-2 Pauschalzuschläge zur Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit

Häufiges Umsteigen senkt den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich somit negativ auf die Akzeptanz durch den Kunden aus. Daher sollen die wichtigen Ziele möglichst direkt bzw. mit maximal einem Umsteigevorgang erreicht werden können. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass Umsteigevorgänge beim Aufbau hierarchischer ÖPNV-Netze nicht zu vermeiden sind.

Ein weiteres Kriterium für die Güte der Vernetzung der Verkehrssysteme sind die zurückzulegenden Umsteige- und Zugangswege. Dabei sind insbesondere die Übergänge zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV zu betrachten. Die Aspekte Sicherheit, Wegweisung, Entfernung und Gestaltung (Barrierefreiheit) sind hierbei von Bedeutung.

Für den Übergang vom Straßenverkehr zum Öffentlichen Personennahverkehr spielt die Bewertung der B+R- bzw. der P+R-Plätze eine wichtige Rolle. Sie sollen gut an das Straßennetz angebunden sein und eine ausreichende Kapazität sowie hohe Qualität bezüglich Ausstattung, Beschilderung und Umfeld aufweisen. Insbesondere bei B+R-Anlagen erscheinen eine zentrale Lage zum ÖPNV-Haltepunkt sowie eine gute Einsehbarkeit als Schutz vor Diebstahl und Vandalismus besonders wichtig.

Für die Bedienungshäufigkeit im Schülerverkehr existieren einschlägige rechtliche Bestimmungen, die auf die überwiegend dem Schülerverkehr dienenden Linien Anwendung finden.

Ergebnis

Erhebliche Mängel bestehen im Kreisgebiet nicht, die meisten Relationen sind auch aufgrund der vorhandenen Zentrenstruktur ausreichend bis gut. Lediglich zwei Verbindungen überschreiten die Zeitvorgaben von 45 bzw. 60 min (zum Oberzentrum). Hier muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass aufgrund der bestehenden Topographie, der zurückgelegten Wegstrecke und der Sicherstellung der Bedienung der Haltestellen eine Reduzierung nicht möglich ist. Das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV stellt sich bei 8 Verbindungen als ungünstig dar. Einen Überblick zeigt Tabelle 2 im Anhang VI.

Wesentliche Veränderungen im Straßennetz des Rhein-Neckar-Kreises gegenüber 1998 waren der Ausbau der B37 in Heidelberg zwischen Karlstor und Schlierbach sowie die Ostumgehung Plankstadt (K4147), die Querverbindung B3/L600 und die Umgehung der B45 von Mauer. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass sich mit diesen Maßnahmen das Reisezeitverhältnis zugunsten des MIV verschieben kann.

III.2.3 Bedienungsstandards

Zur Sicherstellung der Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung sind insbesondere auf den kontinuierlich nachgefragten Verbindungen (Grundnetz) Taktfahrpläne einzurichten. Ein angemessenes Angebot am Abend, an den Wochenenden und in den Ferien ist ebenfalls sicherzustellen.

Für die nachfrageschwachen ländlichen Räume werden Ergänzungsnetz-Standards definiert. Das Mindestfahrplanangebot für die sonstigen Verbindungen des regionalen Busverkehrs gilt dort als erfüllt, wenn mindestens die folgenden, in der Tab. III.2-3 zusammengefassten Fahrtenanzahlen pro Werktag (Ferientag) von einer Gemeinde ins nächste Zentrum angeboten werden. Auf stark genutzten Streckenabschnitten sind verdichtete Taktverkehre einzurichten.

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

Tab. III.2-3 Mindestanzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl

Als Bedienungsstandards im Grundnetz gelten die in der Tab. III.2-4 zusammengestellten Kennziffern. Sie orientieren sich neben der Bedeutung und Netzfunktion der jeweiligen Netzelemente auch an den Taktvorgaben des übergeordneten SPNV-Angebots. Die übrigen Systeme sollen sich in diese Taktstruktur einfügen.

In der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist das Fahrplanangebot nachfrageorientiert nach der Verkehrsnachfrage zu bemessen. Dabei kann im Prinzip das Fahrtenangebot der NVZ als Grundlage verwendet werden.

Die in Tab. III.2-4 dargestellte Taktfamilie 1 basiert auf einem 10-min-Takt, die Taktfamilie 2 auf einem 15-min-Takt. Zur Angebotsabstimmung mit dem 30-min-Grundtakt der S-Bahn eignet sich die Taktfamilie 2. Aufgrund der vorhandenen Schieneninfrastruktur und des Wagenbestandes der Überlandstraßenbahnen (insbesondere der Lage der Ausweichstellen auf eingleisigen Abschnitten) wird jedoch auch weiterhin die Taktfamilie 1 zur Anwendung kommen.

Bezüglich der Verkehrszeiten wird zwischen der Normalverkehrszeit (NVZ), der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden. Die Geltungszeiträume der einzelnen Verkehrszeiten sind von örtlichen Verhältnissen abhängig.

Gebiet	Fahrtenangebot SPNV (RE, RB, S-Bahn)	Fahrtenangebot Stadtbahn, Bus				Angebots- stufe
		NVZ Taktfamilie		SVZ Taktfamilie		
		1	2	1	2	
Oberzentrum						
Kerngebiete	15 / 30	5 / 10	7,5 / 15	10 / 20	15 / 30	A
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	10 / 20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	60	20	30	40 / 60	60	C
Mittelzentrum						
Kerngebiete	30	10 / 20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
übrige Gebiete	60	20	30	40 / 60	60	C
Untzentrum						
Kerngebiete	30	20	15 / 30	20 / 40	30 / 60	B
übrige Gebiete	60	20	30	40 / 60	60	C
Verkehrsachsen	60	20	30	40 / 60	60	C
Gemeinde / Sonstige Verkehrsverbindungen	60 / 120 E ¹⁾	60 / 120 E ¹⁾	60 / 120 E ¹⁾	60 / 120 E ¹⁾	60 / 120 E ¹⁾	D E
Anmerkungen: E ¹⁾ = Einzelfahrten HVZ = Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr Montag bis Freitag NVZ = Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten SVZ = andere Zeiten, außer Nachtverkehr A = Fahrplan der Angebotsstufe A ist überwiegend nach Attraktivitätsgesichtspunkten auszurichten. B = Fahrplan der Angebotsstufe B orientiert sich sowohl an der Höhe des Verkehrsaufkommens als auch an Attraktivitätsgesichtspunkten. C, D und E = Fahrpläne dieser Angebotsstufen sind in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte zur Anbindung an das Gemeindezentrum sowie für sonstige Verkehrsverbindungen anzubieten.						

Tab. III.2-4 Empfohlene Taktvorgaben im Grundnetz für Gebietstypen und Verkehrsmittel (Fahrtdauer in min)³

Neben der streckenbezogenen Kategorisierung in Grund- bzw. Ergänzungsnetz ist das Angebot auch zeitlich zu differenzieren. Dabei werden im Tagesverkehr die Linienverkehre entsprechend der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Nachfrage auf dem Grundnetz sowie in den stärker nachgefragten Bereichen konzentriert. Das Ergänzungsnetz wird auch zeitlich bedarfsorientiert betrieben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zielvorstellung für die Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme. Die Zeiträume wurden aus den aktuellen Fahrplänen, den Bedienungskonzepten der S-Bahn und den Überlegungen zum Integralen Taktfahrplan übernommen und harmonisiert. In der Gesamtbedienungszeit ist eine Taktkernzeit enthalten, in der die vorgegebenen Taktzeiten angeboten werden sollen. Außerhalb der Taktkernzeit soll bedarfsorientiert gefahren werden (insbesondere im Schülerverkehr

³ In Anlehnung an VDV 1996: Entwurf der Empfehlungen zur Verkehrserschließung und zum Verkehrsangebot im ÖPNV, S. 17

mit Berücksichtigung der Schulzeiten, aber auch im Früh- und Spätverkehr mit verringerter Bedienungshäufigkeit).

ÖPNV-System	Montag-Freitag	Montag-Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
SPNV mit S-Bahn / RE	5:00 - 24:00	6:00 - 19:00*	7:00 - 24:00	7:00 - 24:00
SPNV mit RB	5:00 - 19:00*	6:00 - 19:00	7:00 - 19:00	8:00 - 19:00
Regionalbus Grundnetz 1. Ordnung	5:00 - 22:00	8:30 - 19:00	7:00 - 19:00	8:00 - 19:00
Regionalbus Grundnetz 2. Ordnung	5:00 - 19:00*	8:30 - 19:00	7:00 - 14:00	bedarfsorientiert
Regionalbus Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtbus (in kleineren Städten bis ca. 30.000 EW)	6:00 - 19:00*	6:00 - 19:00	7:00 - 14:00 14:00 - 19:00 (erweiterter Takt)	9:00 - 19:00 (erweiterter Takt)
RUFTAXI Tagesverkehr	5:00 - 19:00*	---	---	---
RUFTAXI Spätverkehr	19:00 - 24:00	---	19:00 - 24:00	19:00 - 24:00
RUFTAXI Wochenendverkehr	---	---	7:00 - 24:00	8:00 - 24:00

* ggf. nach örtlichen Verhältnissen an die Ladenöffnungszeiten anpassen

Tab. III.2-5 Bedienzeiträume der ÖPNV-Systeme

Ergebnis

Eine Analyse der Bedienungsqualität im Rhein-Neckar-Kreis ergibt für alle wichtigen Relationen keine Unterschreitung hinsichtlich gewünschter Fahrtenzahlen. Aufgrund der hohen Qualität der Bedienung auf den Grundnetzstrecken im Kreisgebiet sind auch die Gemeinden entsprechend versorgt. Lediglich die Gemeinde Heddesbach ist weder an das Grundnetz des Regionalverkehrs noch an den SPNV angebunden, aber auch hier ist die Mindestbedienung gewährleistet.

III.2.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen

Das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ist es, behinderten Menschen die gleichberechtigte Teilnahme am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Mit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Gesetze, u. a. auch das für die Erstellung des Nahverkehrsplans relevante PBefG, geändert.

Nach der Neuregelung in § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen:

"Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind." (§ 4 BGG)

Entsprechende Anforderungen sind in den Kapiteln III.2.4, III.2.6 und III.2.7 genannt.

Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichen Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen gehören u. a. Menschen im höheren Lebensalter, Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, Gehbehinderte, Blinde, Sehbehinderte sowie Hörgeschädigte, Personen mit Kinderwagen und/oder solche, die größere Lasten zu transportieren haben, Kinder im Vorschulalter sowie kleinwüchsige Menschen.

Um den Interessen der zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden, sind die stark frequentierten Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und ggf. andere Haltestellen entsprechend auszubauen. Dies betrifft insbesondere Bahnhöfe und deren Zugang zu allen Gleisen sowie Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen.

Neben dem Aspekt der Mobilitätseinschränkungen z. B. durch die Mitnahme von Kinderwagen und Gepäck sind die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen besonders zu berücksichtigen. Dabei kommen neben Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeugen im Wesentlichen Fragen der Umfeldgestaltung, der Bedienung, der Erreichbarkeit wichtiger Ziele etc. zum Tragen.

Vor allem im Abschnitt III.2.7 "Fahrzeuge" wird auf einen Teil der spezifischen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen eingegangen. Als weitere, dort nicht genannte Anforderungen sind hier zu nennen:

- **Verkehrsräume**

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

- **Verkehrsanlagen**

- Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan (Beschilderung in Augenhöhe), elektronischen Fahrplananzeigen (Ist-Fahrplan über Betriebsleitzentrale) an sozial kontrollierten Orten
- Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahnsteige mit Leitlinien

- **Erreichbarkeit und Bedienung**

- Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen (z. B. Einkaufszentren, Alteinrichtungen) mit dem ÖPNV
- Ausrichtung der Bedienungsstandards auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf die Bedürfnisse der Bevölkerung (z. B. der teilzeitarbeitenden Mütter, Veranstaltungsbesuch, Spätverkehre am Wochenende), ggf. RUFTAXI-Verkehr vorsehen
- Ausrichtung bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel auf die längeren Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen

III.2.5 Schülerverkehre

Die Problematik der Schülerbeförderung stellte im Rahmen der öffentlichen Erörterung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Kommunen, Vereinen und Verbänden ein wesentliches Element dar.

Eine detaillierte Analyse und Bewertung der Schülerbeförderung im Kreisgebiet kann aber im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht erfolgen, denn der Nahverkehrsplan bildet lediglich den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrsstrukturen werden Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festgelegt.

Sollten sich im Zusammenhang mit der Erörterung in den Kommunen greifbare Defizite aufzeigen, ist diesbezüglich die Frage zu stellen, inwieweit eine detaillierte Analyse der Schülerbeförderung erfolgen muss. Dies kann in einem eigens beauftragten separaten Gutachten erfolgen.

Die im Rahmen dieses Nahverkehrsplans festgelegten Kriterien des Anforderungsprofils (Kap. III.2.2 bis III.2.4) sind nach eingehender Analyse für den Rhein-Neckar-Kreis erfüllt. Die durch Schließung von Schulstandorten (Beispiel: Hockenheim) sich ergebenden neuen Nachfragebeziehungen sind im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

III.2.6 Haltestellen/Verknüpfungspunkte

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzer und potenzielle Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Insbesondere Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes sollten eine günstige Lage zu den Siedlungsschwerpunkten aufweisen, über eine gute Ausstattung verfügen und ein ansprechendes Umfeld sowie vor allem auch eine Verknüpfung zwischen den öffentlichen und anderen Verkehrsmitteln anbieten.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb reibungslos abgewickelt werden können und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies kommt gleichfalls einer weiteren Erhöhung der Attraktivität zugute.

Auf Grundlage dieser Forderungen wird eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen. Die Ausstattungskategorien werden dabei nach der verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen unterschieden.

Für Stadtbahn- und Bushaltestellen sind drei Kategorien vorgesehen. Neben der Standardhaltestelle (C), die als Grundausrüstung gelten soll und die bei Vorliegen einer wesentlichen Verknüpfungsfunktion um bestimmte Merkmale erweitert wird (Umsteigehaltestelle B), ist für Verknüpfungshaltestellen mit Anbindung an den Fern- und Regionalverkehr eine erweiterte Ausstattung vorgesehen. Die Tabelle im Anhang I gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Ausstattungsstandards von Haltestellen.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes notwendig.

Ergebnis

Die im Angebotskonzept des ersten Nahverkehrsplans des Rhein-Neckar-Kreises dargestellten Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet wurden hinsichtlich ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung und ihrer Funktion im Liniennetz überprüft. Die Lage der Verknüpfungspunkte ist der Karte 1 zu entnehmen.

In diesem Kapitel erfolgt eine zusammenfassende Bewertung der 17 Verknüpfungspunkte, und es werden allgemeine Hinweise gegeben. Durch die laufenden Maßnahmen im Bereich der S-Bahn Rhein-Neckar sind einige Aussagen vorläufig. Folgende allgemeine Bewertungen können gegeben werden:

- Im Rhein-Neckar-Kreis haben 12 Verknüpfungspunkte eine zentrale **Lage**. Die Verknüpfungspunkte Meckesheim, Neckargemünd sowie Eppelheim (Kirchheimer Straße) befinden sich in Randlage zum Siedlungsschwerpunkt. Neckarbischofsheim-Nord und Wiesloch/Walldorf liegen außerhalb der jeweiligen Siedlungsschwerpunkte mit dem Nachteil der schlechten Erreichbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer.
- Die **Haltestellenausstattung** des Bahnhofs Sinsheim ist gut (vollständige Grundausrüstung, weitere Ausstattungselemente wie Stadtplan, Telefonzelle sowie - mit Ausnahme der Zugänge zu den Gleisen 2 und 3 - eine barrierefreie Gestaltung). Die Haltestellenausstattung bei 9 Verknüpfungspunkten ist zufriedenstellend. Die Bahnhöfe Hockenheim, Neckarbischofsheim-Nord und Meckesheim wurden als mangelhaft bewertet (fehlender Wetterschutz, fehlende Beleuchtung).
- Das **Umfeld** der Verknüpfungspunkte wird durch die Attribute "dominierende Nutzungen", "Erscheinungsbild" und "Zugänglichkeit" beschrieben, die eine hohe Bedeutung für die (soziale) Sicherheit und komfortable ÖPNV-Benutzung haben. Belebende **Nutzungen** fehlen an den Bahnhöfen Neckarbischofsheim-Nord und Wiesloch-Walldorf. Im Rhein-Neckar-Kreis sind 7 Verknüpfungspunkte gut zugänglich, bei 6 sind Hindernisse und Umwege vorhanden. Bei 5 Verknüpfungspunkten ist die Zugänglichkeit verbesserungsbedürftig, da hier Fußgängern und

Fahrradfahrern nur unzureichend sichere Wege (unzureichende bzw. fehlende Querungshilfe von Hauptverkehrsstraßen bzw. zu schmale Geh- und Fahrradwege) zur Verfügung stehen.

- Aufgrund ihrer Ausstattung wurden die Bahnhöfe Meckesheim und Neckarbischofsheim-Nord als mangelhaft im **Erscheinungsbild** bewertet. Nur zufriedenstellend sind die Verknüpfungspunkte Bahnhof Neckargemünd, Leimen Friedhof und OEG-Bahnhof Schriesheim.
- Beim **Umsteigen** Bahn-Bahn, Bahn-Bus und Bus-Bus sind die Wegweisung, der komfortable und sichere Übergang und die zurückzulegenden Wegestrecken zwischen den verschiedenen Haltepunkten eines Verknüpfungspunktes von Bedeutung.
- Die Übergangssituation wird im Rahmen des S-Bahnausbaus verbessert. Die mittlere **Entfernung** der einzelnen Haltestellen eines Verknüpfungspunktes beträgt bei 7 SPNV-Zugangsstellen bis zu 100 m (mittelmäßiger Umsteigekomfort). Umsteigewege über 100 m bestehen nur am Bahnhof Ladenburg.

III.2.7 Fahrzeuge

Für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit Mobilitätsbehinderten oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen besonders auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten. Dazu zählen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einstiegshilfen (z. B. Rampen, Lifte) und Mehrzweckflächen (reduzierte Sitzplatzzahl), die Rollstuhlkennzeichnung im Fahrplan, Haltegriffe im Fahrzeug und Rufkontakt zum Fahrpersonal. Diesen Anforderungen soll insbesondere bei den Stadtverkehrslinien, den Linien des ÖPNV-Grundnetzes sowie bei Bedarf im Ergänzungsnetz Rechnung getragen werden.⁴

Falls nicht jede Fahrt mit behindertengerechten Fahrzeugen durchgeführt wird, ist eine bestimmte Fahrtenzahl regelmäßig mit Niederflurfahrzeugen durchzuführen und im Fahrplan zu kennzeichnen.

⁴ Niederflurfahrzeuge können nur dort eingesetzt werden, wo dies auch grundsätzlich und von der Topografie her möglich ist.

Netzkategorie	Bedienungszeitraum		Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge
Regionalbus Grundnetz 1. Ordn.	Mo – Fr (Schulferien)	morgendliche HVZ	bedarfsgerecht, so dass Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens zwei Fahrten zwischen 07:30 und 09:00 angefahren werden
		08:30 - 19:00 (Taktkernzeit)	120 min.
		SVZ	mind. 50 % aller Fahrten
	Sa	07:00 - 19:00	mind. 50 % aller Fahrten
	So	08:00 - 19:00	mind. 50 % aller Fahrten
Regionalbus Grundnetz 2. Ordn.	Mo – Fr (Schulferien)	morgendliche HVZ	bedarfsgerecht, so dass Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens zwei Fahrten zwischen 07:30 und 09:00 angefahren werden.
		08:30 - 19:00 (Taktkernzeit)	bedarfsgerecht, so dass in der Mittagspitze sowie in der nachmittäglichen HVZ jeweils mindestens zwei Fahrtenpaare angeboten werden
		SVZ	mind. 50 % aller Fahrten
	Sa	07:00 - 14:00	mind. 50 % aller Fahrten
	So	bedarfsorientiert	mind. 50 % aller Fahrten, soweit Angebot vorhanden
Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert		bei grundsätzlicher Nachfrage durch behinderte Personen

Tab. III.2-6 Mindestbedienstungsstandards für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge nach Bedienungszeiträumen

Falls eine verlässliche Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge im Fahrplan nicht möglich ist, sind Vorkehrungen zu treffen, um den Anforderungen behinderter Personen auf andere Weise Rechnung zu tragen.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten. Auch im Interesse der Fahrgastinformation sind die Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien freizuhalten. Der ungehinderte Durchblick durch die Fensterscheiben ist zur besseren Orientierung der Fahrgäste und für einen optimalen Lichteinfall zu gewährleisten.

Die Fahrzeugausstattung hat folgenden Anforderungen zu genügen:

- einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage)
- Ausstattung mit Kommunikationssystemen zur Anschlussicherung
- fallweise für ausgewählte Fahrzeuge Ausstattung mit LSA-Beeinflussung, sofern die Fahrzeuge auf Strecken mit entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen verkehren und dies zu einer signifikanten Verkürzung der Fahrzeit führt.

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert

- möglichst niveaugleiche Einstiege,
- mindestens eine Tür mit zwei Gehspuren sowie
- Mehrzweckflächen gegenüber der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten. In diesen Bereichen sind zusätzlich Klappsitze vorzusehen.

Neu beschaffte Fahrzeuge sollten über eine Klimaanlage verfügen.

III.2.8 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sein.

Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen: Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, so sollen an Knotenpunkten die Busse vorfahrtsberechtigt sein. Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden. Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV auch die Durchfahrt durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig an Planungen zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu beteiligen. Der ÖPNV wird teilweise in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung steigern dessen Attraktivität. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen zu benennen und mit den Straßenbaubehörden abzustimmen. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

Beschriebene Konfliktsituationen bezüglich verkehrsberuhigender Maßnahmen sind im Landkreis vermehrt in Ortsbereichen festzustellen. Eventuelle Veränderungen der Linienführungen in den Siedlungsbereichen sind diesbezüglich zu prüfen. Bauliche Veränderungen im Straßenbereich haben grundsätzlich die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen. Auf Grundnetzstrecken 1. Ordnung ist die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zu vermeiden. Ausnahmen sind lediglich im Ortsbusverkehr möglich.

III.2.9 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation soll fahrzeugseitig folgenden Anforderungen genügen:

- einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienvverlauf und Tarifinformationen
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme für die Haltestellenankündigung
- Anwendung des verbundeinheitlichen Systems zur Liniennummerierung
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationssystemen zur Anschlussicherung

Darüber hinaus sollen an zentralen Umsteigepunkten zur Information der Fahrgäste

- Informationsterminals eingerichtet werden, an denen sich der Fahrgast über mögliche Fahrverbindungen zu seinem gewünschten Fahrtziel informieren kann, und
- dynamische Fahrzielanzeigen mit Echtzeitfunktion installiert werden.

Weitere Vorgaben für die Fahrgastinformation an Haltestellen sind dem Kapitel III.2.6 und dem Anhang I zu entnehmen.

Darüber hinaus sind die Fahrgäste durch Aushänge an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen rechtzeitig im Voraus über Abweichungen vom Regelfahrplan infolge von Baumaßnahmen, Veranstaltungen usw. zu informieren. Bei Vorhandensein entsprechender Ausweichmöglichkeiten sind alternative ÖPNV-Verbindungen mit Darstellung der Fahrtmöglichkeiten aufzuzeigen.

III.2.10 Service, Sicherheit, Sauberkeit

III.2.10.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV sind so zu gestalten, dass die tatsächliche Sicherheit vor Straftaten und Belästigungen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflusst werden. Darüber hinaus sind präventive und flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere des subjektiven Sicherheitsempfindens zu ergreifen.

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

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes des ÖPNV sind Maßnahmen zur Erhöhung der Sauberkeit sowie gegen Vandalismus und Graffiti zu ergreifen. Dabei sollen regelmäßige Sonderreinigungen an Haltestellen und Fahrzeugen stattfinden. Beim Bus bereiten die unübersichtlichen Sitzbänke im Heckbereich besondere Probleme; sie sollen offener gestaltet werden, um das Beschmieren und Zerschneiden der Sitzpolster zu vermeiden.

III.2.10.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Servicequalität

Der Fahrgastservice ist weiterzuentwickeln, um die Attraktivität des ÖPNV für seine Nutzer und für potenzielle Kunden zu erhöhen. Wichtige Elemente hierbei sind weitere Schulungen des Fahrpersonals und das Bestreben, im Zweifelsfall kulante Entscheidungen zugunsten der Fahrgäste treffen zu können.

Zu einem akzeptablen Service gehören auch ansprechbares Personal und nach Möglichkeit personalbesetzte Fahrkartenverkaufstellen oder Kundenzentren. Dort soll der Kunde mindestens folgende ÖPNV-Dienstleistungen in Anspruch nehmen können:

- Erwerb von unternehmensübergreifenden Fahrscheinen aller Art
- aktuelle Fahrplaninformationen in Echtzeit (nur bei Einrichtungen der Verkehrsunternehmen)
- Informationen über das ÖPNV-Angebot aus einer Hand
- Beratung bei ÖPNV-spezifischen Fragestellungen
- Verkauf von Fahrplänen und Abgabe von Informationsmaterial
- ggf. Fahrradverleih
- ggf. Mietwagenverleih

An kleineren Verknüpfungspunkten können der Fahrkartenverkauf oder die Dienstleistungen auch mit Reisebüros gekoppelt sein bzw. durch den Einzelhandel oder in Gaststätten erbracht werden.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen weiter zu verbessern. Hierzu sind neben Telefon und Telefax auch moderne Medien wie Internet oder E-Mail anzubieten.

III.2.10.3 Maßnahmen zur Erhöhung der Sauberkeit

Es ist sicherzustellen, dass Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV regelmäßig und im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig gereinigt werden. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems ist nicht nur ein wichtiger Image-Faktor, sie wird auch in einem engen Zusammenhang mit dem subjektiv empfundenen Sicherheitsgefühl eingeordnet. Verschmutzte, beschmierte und beschädigte Fahrzeuge und Haltestellen vermitteln den Eindruck, dass es sich hierbei um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen sich Personen mit sozial unangepasstem Verhalten aufhalten. Neben den Grundanforderungen an die regelmäßige Reinigung sind daher die Anstrengungen zu verstärken, das Beschmieren und das Beschädigen von ÖPNV-Einrichtungen und -Fahrzeugen weitgehend zu unterbinden und festgestellte Schäden möglichst kurzfristig zu beseitigen. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems trägt stark zum Wohlbefinden der Fahrgäste bei und ist somit ein wichtiges Entscheidungskriterium für die ÖPNV-Nutzung.

III.2.11 Umweltschutz

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

Die genannten Richtwerte dienen dem Aufgabenträger auch in Vorbereitung der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen und sind bei diesen zu berücksichtigen.

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs führt zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung.

Zur Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung durch den ÖPNV ist bei Fahrzeugneubeschaffungen die Einhaltung der in Tab. III.2-7 genannten Grenzwerte für Schadstoffemission erforderlich. Die Werte orientieren sich an Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union. Sie entsprechen für Stickoxide und Partikel dem EEV-Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

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

Tab. III.2-7 Schadstoffemissionswerte [g/kWh] [2]

Kriterien zur Beschaffung lärmarmen Busse sind in der Europäischen Richtlinie 92/97 EWG festgelegt. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass diese Werte deutlich unterschritten werden können. Neu beschaffte Omnibusse sollten deshalb die in der Tab. III.2-8 aufgeführten Richtwerte einhalten.

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

Tab. III.2-8 Fahrzeuggeräuschwerte [2]

Für Druckluftgeräusche sollte ein Richtwert von 70 dB(A) eingehalten werden.

Mit dem Ziel der Senkung des CO₂-Ausstoßes sind die Fahrer der Verkehrsunternehmen hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise zu schulen.

III.3 Nachfrageanalyse 2002 und Verkehrsprognose

III.3.1 Methodisches Vorgehen

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen innerhalb des Kreisgebietes wird ein Netzmodell mit den Verkehrssystemen SPNV und regionaler Busverkehr erstellt. Das Netzmodell dient der Umlegung der aktuellen Nachfrage und Bestimmung der zukünftigen Belastung im Streckennetz der genannten Verkehrssysteme. Eine Berechnung des Zellbinnenverkehrs (Verkehr innerhalb der Gemeinden) sowie der Einzelstreckenbelastungen im Stadtverkehr ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, weil hierzu feineräumige, differenzierte Betrachtungen notwendig wären, *die nur im Rahmen besonderer Projektuntersuchungen möglich sind*. Die Berechnungen berücksichtigen darüber hinaus nicht den Gelegenheitsverkehr (etwa zu touristischen Zielen), zumal die hieraus resultierenden Belastungen in der Regel deutlich geringer sind.

Zur Ermittlung der zukünftig erreichbaren Streckenbelastungen mussten im Rhein-Neckar-Kreis keine zusätzlichen Streckenelemente (Lückenschlüsse) im Modellnetz ergänzt werden, da alle relevanten Verbindungen bereits heute existieren.

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem VISUM-ÖV. Dieses berücksichtigt die Beförderungszeiten der Verkehrssysteme SPNV und regionaler Busverkehr, die mittleren Zugangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel und die Umsteigezeiten. Die Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Streckenbelastungen beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag).

III.3.2 Ergebnisse der Modellrechnungen im ÖPNV-Gesamtnetz

Insgesamt ist ein Zuwachs der Beförderungsleistungen des ÖPNV zu verzeichnen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderungen für den SPNV, den Straßenbahn und den Busverkehr (in Personenkilometern pro Schultag). Die Steigerungsraten im Fahrgastaufkommen wurden, bezogen auf die Wirksamkeit der Angebotskonzeption, niedrig angesetzt.

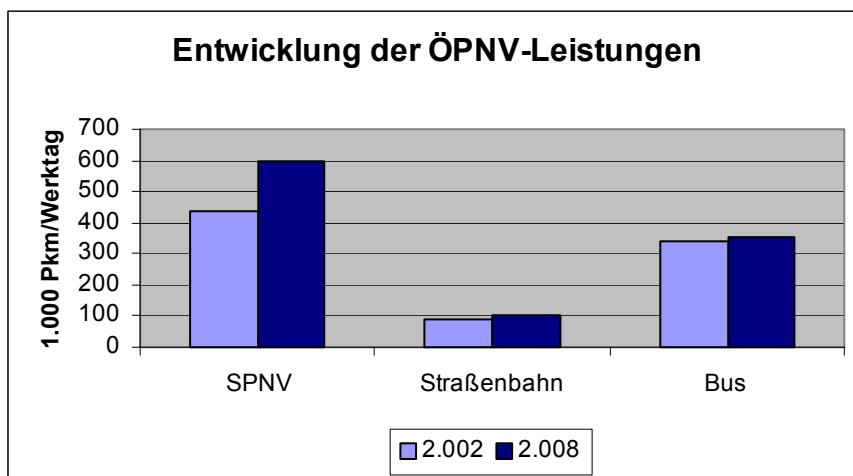


Abb. III.3-1 Entwicklung der ÖPNV-Leistungen [Personenkilometer/Werktag]

Bei insgesamt steigenden ÖPNV-Leistungen ist eine deutliche Steigerung im SPNV von ca. 37 % prognostiziert, für den Straßenbahnverkehr, hier inklusive der OEG ergeben sich Zuwächse von ca. 18 %, im Bussektor sind die Steigerungen insgesamt moderater, hier wird ein Zuwachs von knapp 4 % angesetzt.

Durch eine zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und durch ein breites und wirkungsvolles Marketing sind sicherlich auch höhere Steigerungsraten möglich. Dabei sind sowohl in Abstimmung mit dem VRN verbundweite Marketingaktivitäten als auch regional begrenzte Aktionen sinn- und wirkungsvoll.

Die Gesamtbelastungen auf den einzelnen Strecken sowie die abgeschätzten Veränderungen sind der Karte 8 zu entnehmen. Die stärksten Streckenbelastungen sowie Nachfrageveränderungen sind im SPNV-Netz anzutreffen. Auffallend sind die Zuwächse auf den zukünftigen S-Bahntrassen von Heidelberg in Richtung Eberbach/Osterburken und Bruchsal/Karlsruhe. Ebenso stellen sich deutliche Zuwächse auf der Elsenzalbahn ein.

Die Streckenbelastungen im regionalen Busnetz sind deutlich geringer. Aufgrund der geringfügigen Angebotsverbesserungen sind entsprechend marginale Nachfragezuwächse zu erwarten.

III.4 Abschätzung zu verkehrlichen Kenngrößen 2008

Für eine Gegenüberstellung des geplanten Fahrplanangebots mit der zukünftig zu erwartenden Nachfrage wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen der Angebotskonzeption bis 2008 umgesetzt und damit wirksam sind. Veränderungen der Netzkonzeption sind durch Marketingmaßnahmen zu begleiten, dabei sind die Schwerpunkte der Verbesserungen im ÖPNV-Angebot besonders herauszustellen (Einführung S-Bahn, Vertaktung/Verdichtung). Die sich daraus ergebende Wirkung auf die Verkehrsnachfrage wird auf der Grundlage der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung und der Netzbelastungen für den Prognosezustand abgeschätzt.

Dabei wird gleichzeitig davon ausgegangen, dass das neue Angebotskonzept im regionalen Busverkehr, aber auch im SPNV zusätzliche Nachfrage mobilisiert.

III.5 Abkürzungsverzeichnis

B+R	-	Bike and Ride
BGG	-	Behindertengleichstellungsgesetz
BWÖPNVG	-	Baden-Württembergisches ÖPNV-Gesetz
Hbf	-	Hauptbahnhof
HSB	-	Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG
HVZ	-	Hauptverkehrszeit
LSA	-	Lichtsignalanlage
MIV	-	Motorisierter Individualverkehr
NOK	-	Neckar-Odenwald-Kreis
NVP	-	Nahverkehrsplan
NVZ	-	Normalverkehrszeit
OEG	-	Oberrheinische Eisenbahngesellschaft
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	-	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (d. h. ÖPNV ohne SPNV)
PbefG	-	Personenbeförderungsgesetz
P+R	-	Park and Ride
RB	-	RegionalBahn
RBL	-	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	-	RegionalExpress
SPNV	-	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	-	Schwachverkehrszeit
SWEG	-	Südwestdeutsche Verkehrs-AG
VDV	-	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

III.6 Literaturverzeichnis

- [1] Wachinger; Wittemann: Regionalisierung des ÖPNV, Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Erich Schmidt Verlag, 2003
- [2] VCD, Verkehrsclub Deutschland: Umweltstandards im ÖPNV, Leitfaden für Entscheidungsträger, 2001
- [3] VRN, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH: Stadtbuseignung der Städte und Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis, Planungsgruppe Nord / VIA, 2003

Anhang I

Ausstattungsstandards der Haltestellen im Schienen- und Busverkehr

Merkmal / Haltestellenbezeichnung	Bahn		Straßenbahn°			Bus		
	Regionalbahn-/S-Bahn-Halt	Regional-Express-Halt	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle in der Region	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen°°	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen°°°
Aufenthalt								
Mülleimer, Ascher	X	X	X	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X	X	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X						
Informationen								
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X		E				E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, etc.	X	X		E				
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X	X	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			E			
Uhr	X	X			X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	E	X	X
Tarifinformationen	X	X	X	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	X	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			X			E
Sicherheit								
Beleuchtung	X	X	X	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X		E	X			X
Videoüberwachung	E	E						
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm)	55/76	55/76	18/30***	18/30***	18/30***			18***
Service								
Telefonzellen-/hauben	X	X			X			X
Briefkasten	E	X			X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E			E
Wickelraum		E						
Gepäckschließfächer		X						
Fahrscheinverkauf								
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X						
Fahrausweisautomat	X	X	X	E	X			E
Verknüpfung								
Abstellanlage Pkw (Park&Ride) *	X	X		E	E			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike&Ride) **	X	X		X	E			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E						
Versorgung								
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			E			

Legende:

- X = Bestandteil des Standards
- E = im Einzelfall zu prüfen
- 55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm
- 18/30 = bei Niederflurfahrzeugen sind 30 cm zu empfehlen

Bemerkungen:

- ° Haltestellen an Meterspur-Eisenbahnen (RHB/OEG) sind wie Straßenbahnhaltestellen auszustatten.
- °° Verknüpfungen Strab/Strab und Strab/Bus
- °°° Verknüpfungen Bus/Bus
- * Bei P+R-Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten.
- ** B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bügelausführung herzustellen.
- *** Bei Erfordernissen ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich.

Tab. A I-1 Mindestausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Anhang II

**Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003
Maßnahmen des Nahverkehrsplans
Maßnahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans**

Anhang II

Lfd. Nr. gemäß NVP	Netz-kategorie	Prioritäts-stufe	Beschreibung der Maßnahme	Sachstand der Umsetzung
N1-1	Ergänzungs-netz	A	Herstellung einer Mindestbedienung von Heddesheim Nord inkl. zusätzl. Haltestellen und einer neuen Verbindung zwischen Heddesheim und Ladenburg	Mindesterschließung Heddesheim-Nord: umgesetzt durch Ruftaxi 6926 und 6927 Für die Verbindung Heddesheim nach Ladenburg ist gegebenenfalls ein Ruftaxiverkehr einzurichten, um sich dem tatsächlich bestehenden Bedarf auf diesem Wege schrittweise zu nähern. Die Maßnahme wird in den NVP 2004 übernommen.
N1-2	Ergänzungs-netz	A	Herstellung einer Mindestbedienung an Ferientagen aus dem Raum Neckarbischofsheim OT Helmhof und Untergimpem zum Mittelzentrum Sinsheim	Die Verbindung von Neckarbischofsheim nach Sinsheim erfolgt durch die zwischenzeitlich eingerichtete BRN-Linie 766. Zusätzlich existieren zwei Ruftaxilini 7960 und 7961 mit Andienung der Ortsteile Helmhof und Untergimpem. Die Mindestbedienung ist damit gewährleistet.
N1-3	Grundnetz (1)	A	Neueinrichtung einer Schnellbusverbindung im Stundentakt: Meckesheim-Dielheim-Wiesloch-Industriegebiet Wiesloch/Walldorf	Durch die Ausweitung der Stadtbuslinie 707 nach Mauer und Meckesheim wurde die Maßnahme teilweise umgesetzt. Aufgrund der geringen Inanspruchnahme hat sich das Konzept jedoch nicht als tragfähig erwiesen. Die Maßnahme wird im NVP 2004 als Schnellbuslinie wieder aufgenommen.
N1-4	Ergänzungs-netz	A	Zusätzliche Direktfahrten im Berufsverkehr von Schatthausen über Gauangeloch-Gaiberg-(Drei Eichen)-Heidelberg	Umgesetzt durch zusätzliche Kurse der BRN-Linie 757.
N1-5	Ergänzungs-netz	A	Herstellung einer neuen Verbindung im Linienverkehr von Reilingen nach Walldorf	Verschiedene Gutachten und Bedarfsplanungen, auch unter Berücksichtigungen von Linienverlängerungen, wurden erstellt. Eine Umsetzung scheiterte bisher aus unterschiedlichen Gründen. Die Maßnahme wird in den NVP 2004 übernommen, da weiterhin Bedarf besteht. Des Weiteren ist durch die Schließung der Louise-Otto-Peters-Schule in Hockenheim zum Schuljahr 2006/2007 eine Schülerbeförderung zum Berufsschulzentrum Wiesloch notwendig.
N1-6	Ergänzungs-netz	A	Herstellung einer neuen Verbindung im Linienverkehr Bf. Rot/Malsch-Gewerbepark Ost-Rot-St.Leon	Die Maßnahme ist zum Winterfahrplan 1999/2000 durch die neue Linie 719 umgesetzt.
N1-7	Grundnetz (1a)	A	Ausbau, Fahrplanverdichtung und Beschleunigung der OEG-Strassenbahnstrecke Edingen-Neckarhausen-Heidelberg-Schriesheim	Mit Inbetriebnahme der zweigleisigen Strecke zwischen Schriesheim und Handschuhsheim-Nord wurde zum Sommerfahrplan 1999 von Edingen über Heidelberg nach Schriesheim der 10-Minuten-Takt (Mo-Fr) eingeführt.
N1-8	Grundnetz (1a/1)	A	Neukonzeption und Verdichtung des Angebots für die Verbindung Leimen - Fasanerie/St. Ilgen Ort - Bf. St. Ilgen - Sandhausen	Die Maßnahme wurde durch die neue City-Buslinie 751 und durch die Verdichtung der Linie 758 umgesetzt.
N1-9	Grundnetz (1/2)	A	Verlängerung der bestehenden Verbindung Weinheim - Hohensachsen bis Großsachsen	Durch die Verlängerung der WEBU Linie 636 nach Großsachsen ist die Maßnahme umgesetzt.
N1-10	Grundnetz (1)	A	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Verbindung Bf Wiesloch/Walldorf - Wiesloch-Dielheim	Die Maßnahme ist durch die neu geschaffene SWEG Linie 702 umgesetzt.
N1-11	Grundnetz (1)	A	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Verbindung Bf. Wiesloch/Walldorf-Rauenberg-Mühlhausen-Angelbachtal-Sinsheim/Waldangeloch	Die Maßnahme ist durch einen zusätzlichen Kurs auf der SWEG Linie 703 umgesetzt.

Anhang II

Lfd. Nr. gemäß NVP	Netz-kategorie	Prioritäts-stufe	Beschreibung der Maßnahme	Sachstand der Umsetzung
N1-12	Grundnetz (1)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung mit Anschluss an die Straßenbahn der Grundnetzverbindung 1. Ordnung Heddeshcim - Hirschberg	Die Maßnahme ist nur teilweise durch die Ruftaxilinie 6926 umgesetzt. Vorhandene Bedienungslücken auf der Buslinie 629 sind unter Berücksichtigung des zwischen den Gemeinden Heddeshcim und Hirschberg und dem Verkehrsunternehmen entwickelten Konzeptes (Linienoptimierung) zu schließen. Hierzu bedarf es der Einrichtung einer Bushaltestelle auf der Brücke über die DB-Schiene sowie der finanziellen Bereitschaft der beiden Gemeinden zur Deckung der entstehenden Mehraufwendungen. Die Maßnahme wird in den NVP 2004 übernommen.
N1-13	Grundnetz (1)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Grundnetzverbindung 1. Ordnung (MA-Seckenheim - MA-Friedrichsfeld) - Neu-Edingen - Neckarhausen	Die Maßnahme wurde durch zusätzliche Kurse auf den MVV OEG Linien 142/146 umgesetzt.
N1-14	Grundnetz (1)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Grundnetzverbindung 1. Ordnung Neckargemünd - Wiesenbach - Lobenfeld - Spechbach - Epfenbach - Reichartshausen	Die Maßnahme wurde durch zusätzliche Kurse auf der BRN Linie 754 umgesetzt.
N1-15	Grundnetz (2)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Grundnetzverbindung 2. Ordnung Eberbach - Schönbrunn - OT Haag	Die Maßnahme wurde durch zusätzliche Kurse auf der BRN Linie 822 umgesetzt.
N1-16	Grundnetz (2)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung der Grundnetzverbindung 2. Ordnung Schatthausen - Gauangelloch - Gaiberg - Leimen - (HD)	Umgesetzt durch zusätzliche Kurse der BRN-Linie 757.
N1-17	Grundnetz (2)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung (Ergänzung und Zubringer zum SPNV) der Grundnetzverbindung 2. Ordnung Bargaen - Neckarbischofsheim - Waibstadt - Sinsheim	Umsetzung auf der Relation Helmstadt - Neckarbischofsheim - Waibstadt - Sinsheim durch Linie 766 erfolgt. Die Einbindung des Ortsteils Bargaen der Gemeinde Helmstadt-Bargaen ist weiterhin zu prüfen.
N1-18	Grundnetz (2)	B	Fahrplanverdichtung und Vertaktung (Ergänzung und Zubringer zum SPNV) der Grundnetzverbindung 2. Ordnung Neckargemünd - Waldhilsbach - Bammental	Für die Maßnahme besteht aus kommunaler Sicht kein Bedarf mehr.
N1-19	Ergänzungs-netz	B	Neue Verbindung im Ergänzungsnetz: Nußloch - St. Ilgen Bf - Sandhausen (Einzelfahrten, Integration eines Schülerverkehrs, SPNV-Zubringer)	Die Maßnahme wurde bisher nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird in den NVP 2004 übernommen.
N1-20	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Hemsbach/Weinheim; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkte Hemsbach Bf und Weinheim Bf	Umgesetzt durch Ruftaxi Hemsbach 6932 für Weinheim - Sulzbach - Hemsbach - Laudenbach in der abendlichen SVZ sowie durch WEBU 631 in der restlichen SVZ.
N1-21	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Heddeshcim / Schriesheim / Ladenburg; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkte Heddeshcim Straßenbahn, Ladenburg Bf und Schriesheim OEG-Bf	Für die einzelnen Teilbereiche Heddeshcim (6926) und Schriesheim (6921, 6922) existieren Ruftaxi-Verbindungen; teilweise fehlt außerhalb der SVZ ein direktes Fahrtenangebot zwischen den Gemeinden.
N1-22	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Heiligkreuzsteinach / Schönau / Hirschhorn (Bergstraße); Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkte Neckargemünd Bf und Hirschhorn Bf	Bedienung erfolgt im Tagesverkehr auf der Relation HD - Schönau - Heiligkreuzsteinach-Eiterbach durch BRN Linie 735. Für die Abendstunden gibt es außer einer Spätbusverbindung Fr/Sa und Sa/So kein Angebot. Ein Ruftaxiverkehr existiert nicht.

Anhang II

Lfd. Nr. gemäß NVP	Netz-kategorie	Prioritäts-stufe	Beschreibung der Maßnahme	Sachstand der Umsetzung
N1-23	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Eberbach / Schönbrunn / Waldbrunn (NOK); Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkt Eberbach Bf	Es existieren Ruftaxiverkehre im Stadtgebiet Eberbach. Die Linie 821 im Bereich Eberbach - Waldbrunn verkehrt mit wenigen Fahrten auch in der SVZ, die Linie 822 Eberbach - Schönbrunn verkehrt ausschließlich außerhalb der SVZ.
N1-24	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Neckarbischofsheim / Waibstadt; Einführung Ruftaxi Woche und Spätverkehr, Verknüpfungspunkt Waibstadt Bf	Umsetzung ist durch Ruftaxi 7960 (jedoch ohne Andienung von Waibstadt Bf) erfolgt.
N1-25	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Spechbach / Lobbach; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkt Meckesheim Bf	Teilweise umgesetzt durch Ruftaxi 7950 zwischen Meckesheim und Lobbach; keine Bedienung von Spechbach in der SVZ.
N1-26	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Wiesenbach / Bammental; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkt Neckargemünd Bf	Ruftaxi 7945 Bammental - Wiesenbach - Gauangelloch - Gaiberg - Bammental wird aus finanziellen Gründen im Dezember 2003 eingestellt; Ruftaxi Gaiberg - Bammental Kath. Kirche (1 FP So vormittag);
N1-27	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Sinsheim; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkt Sinsheim Bf	Die Umsetzung ist durch die Rufbusse 7955, 7956, 7957, 7958 erfolgt; Verbindungen zwischen den Gemeinden fehlen.
N1-28	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Leimen / Wiesloch / Walldorf; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkte Leimen / St. Ilgen Bf und Wiesloch/Walldorf Bf	Die Umsetzung ist durch die Ruftaxis 7901, 7902, 7903 im Bereich Leimen, 7907 in Walldorf und 7932, 7933, 7934 in Wiesloch erfolgt. Verbindungen zwischen den Gemeinden fehlen.
N1-29	Ergänzungs-netz	B	Verbesserung der Bedienung in der Schwachverkehrszeit im gesamten Raum Schwetzingen / Hockenheim; Einführung Ruftaxi Wochenende und Spätverkehr, Verknüpfungspunkte Schwetzingen Bf und Hockenheim Bf	Die Umsetzung ist durch die Ruftaxis 7915, 7917, 7919, 7920 erfolgt. Teilweise fehlt eine Verbindung zwischen den Gemeinden.
N3-1		A	Umgestaltung bzw. Neueinrichtung von P+R-Plätzen an den 4 SPNV-Zugangsstellen Wiesloch-Walldorf, Rot-Malsch, Leimen-St. Ilgen, Sinsheim	Bf Sinsheim: Die Einrichtung einer P-R-Anlage befindet sich im Planungsstadium. Bf Rot-Malsch: Die Einrichtung einer P+R-Anlage, B+R-Anlage sowie die Verbesserung der Haltestellenausstattung werden derzeit umgesetzt. Bf St. Ilgen: Die Einrichtung von P+R-Plätzen ist für 2003 / 2004 geplant. Bf Wiesloch-Walldorf: Die Einrichtung eines Parkdecks mit 600P ist bis 2005 / 2006 geplant.
N3-2		A	Bau eines Parkhauses mit Dienstleistungsnutzung, einer Bushaltestelle und einer B+R-Anlage in St. Ilgen	Umsetzung ist tw. erfolgt (B+R-Anlage, Umbau SPNV-Haltestelle, Neubau Unterführung, Einrichtung neuer Bushaltestellen an Westseite Bf). Die Einrichtung von 70 P+R-Plätzen an der Ostseite bzw. 90 P an der Westseite sowie der Bau einer Bushaltestelle und eines Buswendeplatzes an der Bf-Ostseite sollen weiterverfolgt werden.
N3-3		A	Bau eines Busbahnhofs und Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Schwetzingen	Umsetzung erfolgt derzeit: Einrichtung von 80 P+R-Plätzen, 184 überdachten B+R-Abstellplätzen, 30 Fahrradboxen, Neugestaltung des Busbahnhofs (Fertigstellung 2003 / 2004)

Anhang II

Lfd. Nr. gemäß NVP	Netz-kategorie	Prioritäts-stufe	Beschreibung der Maßnahme	Sachstand der Umsetzung
N3-4		A	Einrichtung von 20 B+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen und Bushaltestellen:	Einrichtung von B+R-Anlagen, die im Rahmen des B+R-Sonderprogramms gefördert werden: - Bahnhof Hemsbach (20 Plätze) - Bahnhof Sinsheim (50 Boxen) - Bahnhof Wiesloch-Walldorf (25 Boxen) - Brühl, Meißplatz (10 Plätze) - Neulußheim, Altlußheimer Straße (20 Plätze) - Schriesheim, Zehntgrafenstraße (12 Plätze)
N3-5		B	Ausstattungsprogramm an den Verknüpfungspunkten Eberbach, Hockenheim, Ladenburg, Meckesheim, Neckargemünd, Sinsheim, Weinheim, Leimen Kurpfalzzentrum und Wiesloch Stadtbahnhof gemäß VRN-Haltestellenstandard	Die Verbesserung der Ausstattung wurde an den meisten Verknüpfungspunkten in die Wege geleitet. Teilweise befinden sich die Maßnahmen im Planungsstadium bzw. sind von übergeordneten Planungen abhängig (Sinsheim, Wiesloch Stadtbahnhof, Weinheim) bzw. erfolgt der Umbau derzeit (Neckargemünd, Eberbach, Meckesheim). An den Verknüpfungspunkten Ladenburg, Meckesheim (Teilbereich Bushaltestellen), Neckargemünd (Teilbereich Bushaltestellen) soll die Maßnahme weiterverfolgt werden. In Leimen Kurpfalzzentrum ist die Umstrukturierung der Bushaltestellen und die Verbesserung der Haltestellenausstattung vorgesehen. Am Bf Hemsbach ist die Erhöhung der Bahnsteige sowie der Bau barrierefreier Zugänge inklusive eines Aufzuges zu den SPNV-Gleisen geplant.
N3-6		B	Ausstattungsprogramm weiterer P+R- und B+R-Anlagen an den Verknüpfungspunkten Eberbach, Eppelheim Kirchheimer Straße, Hemsbach, Hockenheim, Ladenburg, Meckesheim, Neckargemünd, Schwetzingen, Schriesheim, St. Ilgen, Weinheim, Wiesloch-Walldorf unter Berücksichtigung der ROV-Untersuchung	B+R-Anlagen: An den Verknüpfungspunkten Bf. Wiesloch / Walldorf, Bf. Hemsbach, Bf. Schwetzingen, Bf. St. Ilgen ist die Umsetzung erfolgt. Keine Weiterverfolgung der Maßnahme ist am Bf. Hockenheim, Bf. Meckesheim, Bf. Eberbach und Bf. Neckargemünd vorgesehen. Die Maßnahme soll in Eppelheim Kirchheimer Straße; Schriesheim OEG Bf. weiterverfolgt werden. P+R: Die Umsetzung ist am Bf. Meckesheim, Bf. Schwetzingen, Eppelheim Kirchheimer Straße erfolgt. Als ausreichend wurde das Angebot am Bf. Hockenheim, Bf. Hemsbach bewertet. Die Einrichtung von P+R-Plätzen soll am Bf. Neckargemünd und Bf. Eberbach (vgl. Bahnhofstandortprogramm), Bf. St. Ilgen weiterverfolgt werden.
N4-1		A	Verbesserung der Fahrplanaushänge (Perlschnur)	Umsetzung ist teilweise erfolgt. Die Darstellung der Linienwege mittels Perlschnur setzt einheitliche Linienwege voraus, die insb. im Regionalverkehr durch die integrierten Schülerverkehre oft nicht gegeben sind.
N4-2		A	Erstellung von Liniennetzplänen und Aushängen an zentralen Haltestellen	Umsetzung erfolgt
N4-3		A	Beschleunigung der Busstrecken im ÖPNV-Grundnetz	Maßnahmen weiterhin erforderlich
N4-4		A	Ausbau eines Buswendeplatzes in Neckargemünd, Ortsteil Dilsberg am Stadttor	Die Linienführung des Busses 752 bzw. des Ruftaxis 8912 wurde geändert und führt nicht mehr zur Feste Dilsberg, so dass kein Bedarf mehr für einen Buswendeplatz bei der Feste Dilsberg, Stadttor besteht.
N4-5		A	Einführung einer einheitlichen Liniennummerierung	Umsetzung teilweise erfolgt, Maßnahme ist weiterzuverfolgen.

Anhang II

Lfd. Nr. gemäß NVP	Netz-kategorie	Priorität	Beschreibung der Maßnahme	Bewertung bei der Fortschreibung	Status
E1-1	Grundnetz (2)	C	Grundnetzverbindung 2. Ordnung: Waldwimmersbach - Lobenfeld - Mönchzell - Meckesheim (mit Berücksichtigung der Anbindung der Gemeinde Spechbach): Fahrplanverdichtung und Vertaktung	Übernahme in NVP 2004	NVP 2004
E1-2	Grundnetz (1a)	C	Straßenbahnverlängerung Leimen - Wiesloch (6,3 - 7,7 km)	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E1-3	Grundnetz (1a)	C	Straßenbahnverlängerung Eppelheim - Plankstadt - Bf Schwetzingen (ca. 5 km)	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E1-4	Grundnetz (1a)	C	Straßenbahnverlängerung (MA-Rheinau) - Rohrhof - Brühl - Ketsch (10,1 km)	keine Weiterverfolgung	entfällt
E1-5	Grundnetz (1a)	C	Straßenbahnverlängerung Heddesheim - Hirschberg (5,2 km)	keine Weiterverfolgung, da nach GVFG nicht förderfähig	entfällt
E1-6	Grundnetz (1a)	C	Straßenbahnverlängerung (MA-Feudenheim) - Ladenburg - Schriesheim (10,5 km)	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E1-7	Grundnetz (1a)	C	Heidelberg-Kirchheim - Sandhausen-Walldorf	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E3-1		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Hemsbach: Neuanlage Bushaltestelle aufgrund von Anbindung der Buslinie (OEG 621) an den Bahnhof in Abstimmung mit Gemeindevorschlag einer Linienneuordnung	Übernahme in NVP 2004 (vgl. N3-5)	NVP 2004
E3-2		C	Untersuchung über Aufwertung des Verknüpfungspunktes Neckarbischofsheim-Nord und Waibstadt.	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E3-3		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Neckargemünd: Neukonzeption und -anlage Bushaltestelle, Fußgängerquerungshilfe, Bau einer Fußgängerunterführung, die Einrichtung von P+R-Plätzen	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E3-4		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Wiesloch Stadtbahnhof: Verlegung SWEG Haltestelle (Fahrtrichtung Wiesloch Stadtmitte) zur HSB-Haltestelle	Aufgrund der Neuordnung des Stadtbusverkehrs wird die Maßnahme nicht weiter verfolgt.	entfällt
E3-5		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Weinheim: Barrierefreier Ausbau der Bahnanlagen und des Bahnhofsgebäudes	Übernahme in NVP 2004 mit Priorität B. Im Rahmen des Bahnhofstandortprogramms ist die Aufwertung des Verknüpfungspunktes Bf Weinheim inklusive der Verlegung der OEG-Haltestelle Lusienstraße auf die Brücke mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen geplant.	NVP 2004
E3-6		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Ladenburg: Um- und Neugestaltung von Bahnhof und Umfeld entsprechend Vorplanung	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E3-7		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Sinsheim: weitere Bordsteinabsenkungen an den Bussteigen des ZOB	Übernahme in NVP 2004	NVP 2004
E3-8		C	Aufwertung Verknüpfungspunkt Hockenheim: Untersuchung Verlegung B+R-Anlage näher zum Bahnhofsgebäude	keine Weiterverfolgung	entfällt
E3-9		C	Aufwertung DB-Bf Großsachsen / Heddesheim zum Verknüpfungspunkt: Um- und Neugestaltung, genauer Umfang ist noch festzulegen	Übernahme in NVP 2004	NVP 2004
E4-1		C	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	keine Weiterverfolgung	entfällt
E4-2		C	Lichtsignal-Bevorrechtigung (muß mit den örtlichen Verkehrsunternehmen bzw. sogar verbundweit abgestimmt sein bezüglich Harmonisierung der Fahrzeugeinrichtungen)	Umsetzung ist tw. erfolgt, (vgl. E4-3)	NVP-E 2004
E4-3		C	Verbesserung der Anschlußsicherung; z.B. durch Einführung von RBL-Technik (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)	weiterhin als Maßnahme in NVP-E 2004	NVP-E 2004
E4-4		C	Aufbau eines Fahrgastinformationssystems	Umsetzung ist tw. erfolgt. Weiterverfolgung in NVP-E 2004	NVP-E 2004

Anhang III

Streckensteckbriefe

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Anschluss bzw. Netzbindungen (nach Prioritäten)	Gebietskörperschaften	Grundtakt in min			
							Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So
1	Leimen - Fasanerie - / St. Ilgen Ort - Bhf. St. Ilgen - Sandhausen	1a	758	242, 751	HD	RNK	<30	<30	<30	60
2	Hemsbach - Weinheim	1a	631, 632, 661		in Weinheim Anschluss Ri MA/LU, HD	RNK	~30	~30	30	60
3	Leimen - Nußloch - Wiesloch	1a	230		SL 23 in Leimen in Richtung HD	RNK	20	20	20	30
4	Heidelberg - Sandhausen - Walldorf	1a	241	718	HD	HD, RNK	20	20	20	30
5	Schwetzingen - Eppelheim	1a	220		SL 22 in Eppelheim Richtung HD, Bhf. Schwetzingen Richtung MA	RNK	20	20	20	60
6	Heidelberg - Oftersheim - Schwetzingen	1a	717	710	HD	HD, RNK	30	30	60	60
7	Schwetzingen - Ketsch - Hockenheim - Reilingen - Neulußheim - Altlußheim (-Speyer)	1a	717	710	HD, Bhf. Schwetzingen Richtung MA, Bhf. Speyer Richtung MA/LU	RNK	30	30	60	60
8	Brühl - Schwetzingen	1a	710		MA, Bhf. Schwetzingen Richtung MA, Busanschluss Richtung HD	RNK	30	30	30	30
9	Brühl - Ketsch, Gewerbegebiet Süd	1a	710	717	MA	RNK	30	30	30	60
10	Mannheim - Ladenburg - Schriesheim	1a	628		MA, Schriesheim, OEG-Bhf. Anschluss Richtung HD und Weinheim	MA, RNK	30	30	60+V	60
11	Wiesloch - Bhf. Wiesloch/Walldorf - Walldorf	1a	706, 708	707, 709	HD	RNK	30+V	30+V	60	120
12	Bhf Wiesloch/Walldorf - Wiesloch - Baiertal - Schatthausen	1a	707		Anbindung der Gemeinde und der Ortsteile an das MZ und den SPNV	RNK	30	30	60	120
13	(Mannheim -) Ilvesheim (-Seckenheim)	1a	144		MA	MA, RNK	30	30	30	30

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Anschluss bzw. Netzbindungen (nach Prioritäten)	Gebietskörperschaften	Grundtakt in min			
							Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So
14	(Heidelberg -) Neckargemünd - Neckarsteinach - Schönau - Heiligkreuzsteinach	1	735	752, 754, 755	HD	RNK, NOK, HD	~60	~60	~120+V	~180
15	Weinheim - Hohensachsen	1	636, 637		Zubringer OEG, Anbindung an das MZ Weinheim	RNK	30	30	30	-
16	Walldorf - Rot - St Leon	1	718	704, 719	MA	RNK	60	60	60/E	-
17	Heidelberg . Kirchheim - Walldorf	1	718	241	HD	HD, RNK	60	60	120	-
18	Wiesloch - Rauenberg - Mühlhausen - Eichtersheim	1	703		Wiesloch, Richtung HD	RNK	60	60	60	120
19	Wiesloch - Dielheim - Mühlhausen	1	702		Wiesloch, Richtung HD, Bhf Malsch Richtung HD und Bruchsal	RNK	60	60	120	120
20	Sinsheim - Dühren - Eschelbach - Eichtersheim - Angelbachtal - Waldangelloch	1	761		Sinsheim, Bhf. Richtung HD	RNK	60	60	60	E
21	Schriesheim - Wilhelmsfeld	1	628		MA, Schriesheim, OEG-Bhf. Anschluss Richtung HD und Weinheim	RNK	60+V	60+V	60	60
22	Heidelberg - Wiesenbach - Waldwimmersbach - Moosbrunn)	1	754	745, 760	HD, Neckargemünd	RNK , HD	60	60	~60	E
23	Lobfeld - Spechbach - Epfenbach - Reichartshausen	1	754			RNK	~60	~60	~60	-
24	Laudenbach - Hemsbach - Weinheim	1	632, 661	631	HD	RNK	60	60	60	E
25	Laudenbach - Hemsbach	1	632, 661		in Weinheim Anschluss Ri MA/LU, HD	RNK	60	60	60	EF
26	Hohensachsen - Großsachsen	1	636		Zubringer OEG, Anbindung an das MZ Weinheim und HD	RNK	60	60	60	-
27	Weinheim - Gorchheimetal (- Trösel - Ober-Abtsteinach - Wald-Michelbach - Grasellenbach)	1	681	682	Anbindung der Orte an das MZ Weinheim	RNK ,HP	~60+V	~60+V	60 bis 180	60 bis 180
28	(Mannheim-) Heddesheim - Hirschberg	1	629		Anbindung Hirschberg zur SL 4 nach MA	RNK	HVZ: 20	HVZ: 20	-	-

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Anschluss bzw. Netzbindungen (nach Prioritäten)	Gebiets-körperschaften	Grundtakt in min			
							Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So
29	(MA-) Seckenheim Bahnhof - Neckarhausen, Friedhof	1	142, 146		Anbindung der Orte an Mannheim und SPNV	RNK , MA	60	60	60	60
30	Neckarhausen Friedhof - Edingen	1	142, 146		Anbindung der Orte an Mannheim und SPNV	RNK	60	60	60	60
31	Sinsheim - Hilsbach	1	763		Anbindung an den SPNV und an das MZ	RNK	60	60	60	EF
32	Heiligkreuzsteinach - Eiterbach	1	735		(HD)	RNK	~60	~60	~120+V	~180
33	HD - Wilhelmsfeld - (Heiligkreuzsteinach)	1	734		HD	HD, RNK	~60	~60	~60	~60
34	Hoffenheim - Sinsheim - Steinsfurt -Reihen	1		762, 764	Anbindung an den SPNV und an das MZ	RNK	60	60	EF	-
35	Malsch - Bhf Rot-Malsch	1	702		Anbindung der Gemeinde und der Ortsteile an den SPNV	RNK	60	60	120	-
36	Wiesloch - Rot - St. Leon	2	704	718, 719	Wiesloch Richtung HD	RNK	120+V	120+V	60 (nur HVZ)	-
37	(Heidelberg -) Neckargemünd - Reha-Klinik - Mückenloch - Dilsberger Hof	2	752	235, 735, 745, 754	HD	RNK, HD	~60	~120+V	~120+V	~180
38	Weinheim - Hirschberg - Oberflockenbach (- Trösel)	2	682	5R	Anbindung der Gemeinden und Ortsteile an das Mittelzentrum Weinheim, kreisübergreifender Verkehr mit LK Bergstraße	RNK ,HP	120+V	120+V	60 bis 240	120 bis 180
39	Neckargemünd - Waldhilsbach - Bammental	2	755		Anbindung der Gemeinden und Ortsteile an den SPNV	RNK	~120+V	~120+V	EF	EF
40	Eberbach (- Beerfelden)	2	814 (150)		Anbindung von Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises an das MZ Eberbach	RNK , ODW	~120+V	~120+V	EF	-
41	(Waldbrunn -) Eberbach	2	821		Anbindung an das Mittelzentrum Eberbach	RNK ,NOK	~120+V	~120	60 bis 180	EF
42	Eberbach - Schönbrunn	2	822		Anbindung an das Mittelzentrum Eberbach	RNK	~60-120	~60-120	EF	-
43	Lobenfeld - Mönchzell - Meckesheim	2	743		Anbindung an den SPNV in Meckesheim	RNK	EF	EF	EF	-

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Anschluss bzw. Netzbindungen (nach Prioritäten)	Gebietskörperschaften	Grundtakt in min			
							Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So
44	Waldwimmersbach - Lobenfeld	2	754		Anbindung an den SPNV in Meckesheim	RNK	EF	EF	EF	EF
45	Schatthausen - Gauangeloch - Gaiberg - Leimen (- HD)	2	757		Anbindung der Gemeinde und der Ortsteile an das OZ Heidelberg	RNK , HD	120+V	120+V	60-180	EF
46	Bhf Wiesloch/Walldorf - Wiesloch - Malsch (- Östringen)	2	705		Anbindung der Gemeinde und der Ortsteile an das MZ und den SPNV	RNK	~120+V	~120+V	~60/ ~120	-
47	Bf. Rot/Malsch-Gewerbepark Ost-Rot-St.Leon	2	719		Anbindung an den SPNV in Rot/Malsch	RNK	120+V	120+V		
48	Altlußheim - (Rheinhausen - Waghäusel)	2	716 (128)		kreisüberschreitende Verbindung (LK KA)	RNK	~60	~60	-	-
49	Sinsheim-Epfenbach-Reichartshausen-Waibstadt-Sinsheim (und gegenläufig)	2	766		Anbindung an den SPNV in Sinsheim	RNK	90	90	90	-
50	Helmstadt - Barga	2	760, 745	781	Anbindung an den SPNV in Helmstadt	RNK	EF	EF	EF	-
51	Barga - Neckarbischofsheim - Waibstadt	3	760		Anbindung der Gemeinden an das MZ und den SPNV	RNK , NOK	EF	EF	EF	-
52	Schwetzingen - Otfersheim - Walldorf	3	710	717	HD	RNK	120/60	120/60	E	E
53	Reilingen - Walldorf	3			Anbindung der Gemeinden an das MZ	RNK				
54	Sinsheim - Neckarbischofsheim - Helmstadt	3	781		Anbindung an den SPNV in Sinsheim	RNK	EF	EF	EF	
55	Meckesheim - Dielheim - Wiesloch	3			Schnellbus	RNK				
56	Nußloch - St. Ilgen/Sandhausen - St. Ilgen Bf	3			Anbindung an den SPNV in St. Ilgen	RNK	EF	EF	EF	

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Fahrtenpaare pro Tag (Bestand)				Zusätzliche Fahrtenpaare pro Tag				zusätzliche Jahresfahrleistung [1.000 km]	Geplante Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]
					Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So	Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So		
1	Leimen - Fasanerie - / St. Ilgen Ort - Bhf. St. Ilgen - Sandhausen	1a	758	242, 751	43	43	34	22					0	98
2	Hemsbach - Weinheim	1a	631, 632, 661		42	42	26	8					0	110
3	Leimen - Nußloch - Wiesloch	1a	230		63	61	47	27	0	0			0	273
4	Heidelberg - Sandhausen - Walldorf	1a	241	718	56	51	45	27	0	0			0	352
5	Schwetzingen - Eppelheim	1a	220		52	53	50	34	0	0			0	132
6	Heidelberg - Oftersheim - Schwetzingen	1a	717	710	39	36	19	14	0	0			0	118
7	Schwetzingen - Ketsch - Hockenheim - Reilingen - Neulußheim - Altlußheim (-Speyer)	1a	717	710	34	32	16	11	0	0			0	534
8	Brühl - Schwetzingen	1a	710		30	26	16	14	0	0			0	95
9	Brühl - Ketsch, Gewerbegebiet Süd	1a	710	717	35	34	18	14	0	0			0	95
10	Mannheim - Ladenburg - Schriesheim	1a	628		31	30	19	19	2	2			8	175
11	Wiesloch - Bhf. Wiesloch/Walldorf - Walldorf	1a	706, 708	707, 709	114	114	10	6					0	156
12	Bhf Wiesloch/Walldorf - Wiesloch - Baiertal - Schatthausen	1a	707		31	29	9	5					0	149
13	(Mannheim -) Ilvesheim (-Seckenheim)	1a	144		41	41	41	25	0	0			0	40

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Fahrtenpaare pro Tag (Bestand)				Zusätzliche Fahrtenpaare pro Tag				zusätzliche Jahresfahrleistung [1.000 km]	Geplante Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]
					Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So	Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So		
14	(Heidelberg -) Neckargemünd - Neckarsteinach - Schönau - Heiligkreuzsteinach	1	735	752, 754, 755	22	18	10	6					0	153
15	Weinheim - Hohensachsen	1	636, 637		26	26	13	0					0	56
16	Walldorf - Rot - St Leon	1	718	704, 719	17	14	4	0	0	0			0	64
17	Heidelberg . Kirchheim - Walldorf	1	718	241	13	13	4	0						90
18	Wiesloch - Rauenberg - Mühlhausen - Eichersheim	1	703		18	14	9	5	0	0			0	112
19	Wiesloch - Dielheim - Mühlhausen	1	702		18	14	5	5	0	0			0	199
20	Sinsheim - Dühren - Eschelbach - Eichersheim - Angelbachtal - Waldangeloch	1	761		16	15	7	2	0	0			0	109
21	Schriesheim - Wilhelmsfeld	1	628		23	22	17	13	0	0			0	160
22	Heidelberg - Wiesenbach - Waldwimmersbach - Moosbrunn)	1	754	745, 760	22	17	9	2	0	0			0	331
23	Lobenfeld - Spechbach - Epfenbach - Reichartshausen	1	754		16	15	7	0					0	67
24	Laudenbach - Hemsbach - Weinheim	1	632, 661	631	18	17	10	1	0	0			0	112
25	Laudenbach - Hemsbach	1	632, 661		16	16	9	1					0	42
26	Hohensachsen - Großsachsen	1	636		13	13	6	0					0	14
27	Weinheim - Gornheimertal (- Trösel - Ober-Abtsteinach - Wald-Michelbach - Grasellenbach)	1	681	682	32	32	13	6					0	62
28	(Mannheim-) Heddesheim - Hirschberg	1	629		10	10	0	0			8	4	6	29

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Fahrtenpaare pro Tag (Bestand)				Zusätzliche Fahrtenpaare pro Tag				zusätzliche Jahresfahrleistung [1.000 km]	Geplante Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]
					Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So	Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So		
29	(MA-) Seckenheim Bahnhof - Neckarhausen, Friedhof	1	142, 146		37	37	29	28					0	76
30	Neckarhausen Friedhof - Edingen	1	142, 146		19	19	6	0					0	28
31	Sinsheim - Hilsbach	1	763		14	14	6	2					0	47
32	Heiligkreuzsteinach - Eiterbach	1	735		15	15	10	4					0	41
33	HD - Wilhelmsfeld - (Heiligkreuzsteinach)	1	734		15	14	10	7					0	61
34	Hoffenheim - Sinsheim - Steinsfurt -Reihen	1		762, 764	14	14	5	0					0	82
35	Malsch - Bhf Rot-Malsch	1	702		15	15	5	0					0	22
36	Wiesloch - Rot - St. Leon	2	704	718, 719	8	7	6	0						41
37	(Heidelberg -) Neckargemünd - Reha-Klinik - Mückenloch - Dilsberger Hof	2	752	235, 735, 745, 754	16	13	6	3					0	52
38	Weinheim - Hirschberg - Oberflockenbach (- Trösel)	2	682	5R	13	13	8	5					0	106
39	Neckargemünd - Waldhilsbach - Bammental	2	755		13	13	8	2					0	50
40	Eberbach (- Beerfelden)	2	814 (150)		12	12	5	0					0	43
41	(Waldbrunn -) Eberbach	2	821		13	9	5	2					0	51
42	Eberbach - Schönbrunn	2	822		15	12	2	0					0	74
43	Lobenfeld - Mönchzell - Meckesheim	2	743		15	6	4	0	3	3	3	2	7	31

Anhang III

Lfd. Nr	Streckenverlauf	Netzkategorie 2008 nach NVP	Linien	Linien auf Teilstrecken	Fahrtenpaare pro Tag (Bestand)				Zusätzliche Fahrtenpaare pro Tag				zusätzliche Jahresfahrleistung [1.000 km]	Geplante Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]
					Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So	Mo-Fr Schultage	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So		
44	Waldwimmersbach - Lobenfeld	2	754		4	4	1	1	3	3	3	2	11	24
45	Schatthausen - Gauangelloch - Gaiberg - Leimen (- HD)	2	757		14	12	6	2					0	84
46	Bhf Wiesloch/Walldorf - Wiesloch - Malsch (- Östringen)	2	705		13	13	5	0					0	75
47	Bf. Rot/Malsch-Gewerbepark Ost-Rot-St.Leon	2	719		8	8			2	2			5	25
48	Altlußheim - (Rheinhausen - Waghäusel)	2	716 (128)		12	12	0	0					0	12
49	Sinsheim-Epfenbach-Reichartshausen-Waibstadt-Sinsheim (und gegenläufig)	2	766		21	20	14	0					0	183
50	Helmstadt - Barga	2	760, 745	781	12	10	4	0	6	6			15	46
51	Barga - Neckarbischofsheim - Waibstadt	3	760		8	4	2	0	2	4	3	0	27	92
52	Schwetzingen - Oftersheim - Walldorf	3	710	717	10	10	5	1					0	51
53	Reilingen - Walldorf	3							6	6			20	20
54	Sinsheim - Neckarbischofsheim - Helmstadt	3	781		6	6	2	0					0	44
55	Meckesheim - Dielheim - Wiesloch	3			6	6	2	0	6	6			30	30
56	Nußloch - St. Ilgen/Sandhausen - St. Ilgen Bf	3							9	6			21	21

Anhang IV

Auswertung der Befragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Anhang IV

Verkehrsunternehmen (bei den nicht genannten kein Rücklauf)	1. Fuhrpark						2. - 5. Niederflurfahrzeuge					6. FZ-Anschaffungen	7. Planungen	8. Defizite/Schwachstellen							
	Eig. Fuhrpark						Auftragsunt.					Prozentualer Anteil an FZ mit behinderten-gerechten Einrichtungen									
	ja / nein	Prozentualer Anteil an FZ mit behinderten-gerechter Ausstattung					ja / nein	Prozentualer Anteil an FZ mit behinderten-gerechter													
	Niederflur	opt. Halt.anz.	akust.Halt.anz.	Stellfä. Rollstuhl/Kinderwagen	n	Einstieghilfer Rollstuhl		Niederflur	opt. Halt.anz.	akust.Halt.anz.	Stellfä. Rollstuhl/Kinderwagen	n	Einstieghilfer Rollstuhl	2. Linien mit überwiegend Niederflurfahrzeugen	3. Linien mit teilweise Niederflurfahrzeugen	4. Linien ohne Niederflurfahrzeuge	5. Linien auf denen Niederflurfahrzeuge nicht eingesetzt werden können	ja / nein			
Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	BW	24%	43%	100%	92%	24%								714, 715, 719, 732, 751, 758, 764, 766, 772	alle nicht in 2 u. 4 aufgeführten Linien	128, 459, 482, 821	752, 754, 755 (bei Wendemanöver Aufsetzen); 821 (Straßenbeschaff.); Umleitungsstrecken	k.a.			
HSB	ja	95%	100%	100%	99%	99%	ja	80%	13%	80%	87%	27%	im ges. Netz					nein		nein	Behindertengerechter Umbau aller Haltestellen
Südwestdeutsche Verkehrs-AG	ja	36%	0%	0%	100%	36%	ja	0%	0%	0%	100%	0%	Stadtverkehr: Wieloch, Walldorf, Sinsheim (767, 771, 773), 706, 707, 708, 709	702 ca. 50%	703, 704, 705			ja	100	nein	Haltestelleinrichtungen, Straßenüberquerungshilfen, Ampelanlagen, Behörden-eingänge, Behindertenparkplätze
Stadtwerke Eberbach	ja	100%	17%	0%	100%	0%	ja	0%	0%	0%	0%	0%	801, 802, 803, 804, 805, 807, 808, 809		806	806 (topographische Lage, schlechter Straßenzustand)	ja	100	ja*		
MVV OEG AG	ja	94%	0%	0%	100%	83%	ja	100%	0%	0%	100%	100%	alle Linien					ja	100	ja**	fast alle Haltestellen im OEG-Kreis mit zu niedrigen Bordsteinkanten (<=12 cm), opt. Für Behinderte 18-20 cm

* bei Neuanschaffungen optischen Haltestellenanzeige

** ab Ende 2003 nur Niederflur (Ausnahme: Kombibus)

Anhang IV

Städte / Gemeinden	Rücklauf	1. - 2. Einrichtungen		3. - 5. Haltestellen		
		Anzahl an Einrichtungen für Behinderte	Anzahl an Einrichtungen mit hohem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen	Anzahl an Haltestellen mit hohen Bordsteinen	Anzahl an Haltestellen, die darüber hinaus Belange Behinderter Menschen berücksichtigen	Anzahl an Haltestellen mit Bedarf an behindertengerechtem Ausbau
Angelbachtal	25.07.03	0	1	k.A.	k.A.	0
Bammental	06.08.03	0	2	0	0	2
Dossenheim	16.07.03	0	2	3	3	0
Edingen-Neckarhausen	01.09.03	1	1	0	0	2
Epfenbach	04.08.03	0	0	0	0	0
Eppelheim	17.11.03	0	2	0	1	6
Eschelbronn	21.08.03	0	1	0	0	0
Gaiberg	29.07.03	0	0	1	1	0
Heddesbach	26.08.03	0	1	0	0	0
Heiligkreuzsteinach	28.08.03	0	2	0	0	1
Helmstadt/Bargen	28.07.03	0	0	0	0	0
Hemsbach	01.09.03	0	0	0	0	1
Laudenbach	29.08.03	0	1	0	0	0
Leimen	01.08.03	1	2	k.A.	k.A.	1
Malsch	01.09.03	0	0	0	1	einige
Meckesheim	01.09.03	0	0	0	0	k.A.
Mühlhausen	01.09.03	0	0	0	0	0
Oftersheim	22.08.03	0	0	0	0	0
Plankstadt	04.08.03	0	2	k.A.	k.A.	0
Reichartshausen	01.09.03	0	0	0	0	0

Anhang IV

Städte / Gemeinden	Rücklauf	1. - 2. Einrichtungen		3. - 5. Haltestellen		
		Anzahl an Einrichtungen für Behinderte	Anzahl an Einrichtungen mit hohem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen	Anzahl an Haltestellen mit hohen Bordsteinen	Anzahl an Haltestellen, die darüber hinaus Belange Behinderter Menschen berücksichtigen	Anzahl an Haltestellen mit Bedarf an behindertengerechtem Ausbau
Rauenberg	22.07.03	0	0	0	0	0
Reilingen	04.08.03	2	1	k.A.	k.A.	0
Sandhausen	19.08.03	2	2	0	0	0
Schönau	21.08.03	0	2	0	0	
Schönbrunn	28.07.03	0	2	0	0	0
Schriesheim	14.08.03	0	5	1	1	2
Schwetzingen	12.08.03	2	3	k.A.	1	4
Sinsheim	30.07.03	5	7	0	0	0
St. Leon-Rot	25.07.03	0	0	0	0	2
Spechbach	21.07.03	0	1	1	1	0
Walldorf	25.07.03	4	7	3	3	3*
Waibstadt	20.08.03	0	1	1	0	4
Weinheim	18.08.03 19.11.03	7	3	4	3	11
Wiesebach	06.08.03	0	0	k.A.	1	0
Wiesloch	01.09.03	3	4	0	0	3
Wilhelmsfeld	07.08.03	0	0	0	0	7
Summe		27	55	14	16	49

*vordringlicher Bedarf, grundsätzlich alle

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Einrichtungen					
		1. Einrichtungen für behinderte Menschen			2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		
		Name	Art	Adresse	Name	Größe	Adresse
Angelbachtal	25.07.03	keine			Altenheim Sonnenhof	-	Friedrichstr. 35, Angelbachtal
Bammental	06.08.03	keine			Seniorenheim "Anna-Scherer-Haus"	-	Reilsheimer Mühlweg 2, Bammental
Bammental					Föhrenbach Seniorenheim GmbH	-	Hermann-Löns-Weg 50, Bammental
Dossenheim	16.07.03	keine			Haus Stephanus	-	Platanenweg 4
Dossenheim					Diakonissenhaus	-	Schlüsselweg 33
Eberbach		keine			Kreiskrankenhaus Eberbach	172 Betten	Scheuerbergstr. 3
Eberbach					Dr. Schmeißer Stift	114 Bewohner	Luisenstr. 3
Eberbach					Kursana Seniorenzentrum	152 Plätze	Rockenauerstr. 180
Eberbach					Betreutes Wohnen	24 Wohnungen	Itterstraße (angeschlossen an Dr. Schmeißer Stift)
Eberbach					Betreutes Wohnen	Keine Angaben	Friedrich Ebertstr.
Eberbach					Reha Zentrum	250 behand. Pers. tägl.	Kellereistr. 32-34
Edingen-Neckarhausen	01.09.03	Seniengerechtes Wohnen	Altenbetreute Wohnanlage	Hauptstr. 359	Altenpflegeeinrichtung "Haus Monika"	45 Plätze	Zeppelinstr. 2
Epfenbach	04.08.03	keine			keine		
Eppelheim	M17.11.03	keine			Betreutes Wohnen	39 Wohneinheiten	Hauptstraße 109
Eppelheim					Haus Edelberg - Seniorenwohnheim	110 Betten + 20 Wohneinheiten	Peter-Böhm-Str. 48
Eschelbronn	21.08.03	keine			Altenheim Johanna am Park	-	Wiesenstr. 25
Gaiberg	29.07.03	keine			keine		
Heddesbach	09.09.03	keine			Altenheim Haus Maronatha	20 Pers.	Bauernpfad 1
Heddesbach							
Heiligkreuzsteinach	29.08.03	keine			Pflegeheim Haus am Brunnen	Keine Angaben	Oberdorfstr. 1
Heiligkreuzsteinach					Pflegeheim Haus Rausch-Wegerle	Keine Angaben	Oberdorfstr. 33
Helmstadt/Bargen	28.07.03	keine			keine		
Hemsbach	01.09.03	keine			keine		
Laudenbach	29.08.03	keine			Seniorenwohnungen	ca. 26 Wohneinheiten	Südring 75
Leimen	01.08.03	Behindertengerechtes Wohnen	Behindertengerechtes Wohnen	Turm-gasse, Leimen	Otto-Heinrich-Wink-Haus	-	Nußlocherstr. 40

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Einrichtungen					
		1. Einrichtungen für behinderte Menschen			2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		
		Name	Art	Adresse	Name	Größe	Adresse
Leimen					Pro Seniore Residenz Odenwald	-	Markgrafenstr. 5-7
Malsch	01.09.03	keine			keine		
Meckesheim	01.09.03	keine			keine		
Mühlhausen	01.09.03	keine			keine		
Ofersheim	25.08.03	keine			keine		
Plankstadt	04.08.03	keine			Caritas Altenzentrum	-	Schönauerstr. 2
Plankstadt					Betreute Wohnanlage	29 Wohneinheiten	Schwetzingen Str. 25
Rauenberg	22.07.03	keine			keine		
Reichartshausen	01.09.03	keine			keine		
Reilingen	04.08.03	Haus Margarethe	Alten- und Pflegeheim	Görlitzerstr. 9-10	Haus Margarethe	40	Görlitzerstr. 9-10
Reilingen		Seniorenbetreutes Wohnen	Seniorenbetreutes Wohnen	Hauptstr. 54			
Sandhausen	19.08.03	Lebenshilfe für geistig Behinderte e.V.	Behindertenwohnheim	Im Krautgarten 14	Pflegeheim Sandhausen	-	Jahnstr. 10
Sandhausen		Heidelberger Werkstätten für Behinderte e.V.	Behindertenwerkstätten	Robert-Bosch-Str. 6	Seniorenresidenz	-	Lattweg 47
Sandhausen		Heidelberger Werkstätten für Behinderte e.V.	Behindertenwerkstätten	Industriestr. 26			
Schönau	21.08.03	keine			Seniorenheim Haus Steinachtal	81 Personen	Adam-Remmele-Str. 3
Schönau					Wohnanlage "Betreutes Wohnen"	20 Wohnungen	Rahmengartenstr. 14 u. 16
Schönbrunn	28.07.03	keine			Altenheim Mützel	ca. 30 Personen	Eberbacher Str. 22, Schwanheim
Schönbrunn					Altenheim Nitzschek	ca. 40 Personen	Herzstr. 7, Schönbrunn (z.Zt. Ausgelagert nach Eberbach)
Schriesheim	15.10.03	keine			Seniengarten	14 betreutes Wohnen	Schelmengrubweg 29
Schriesheim					Seniorenheim Ella	32 vollstationär	Röschbacher Hof 1, Altenbach
Schriesheim					Seniorenheim Edelstein	80 vollstationär	Talstr. 144
Schriesheim					Kreisaltenheim	84 vollstationär	Strahlenberger Str. 1
Schriesheim					Seniorenheim Stammberg	969 vollstationär	Talstr. 184
Schwetzingen	12.08.03	Wohnheim Lebenshilfe	Wohnheim für Erwachsene	Bismarckstr. 34, Schwetzingen	Kreiskrankenhaus	310 Betten	Bodelschwinghamstr. 10, Schwetzingen

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Einrichtungen					
		1. Einrichtungen für behinderte Menschen			2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		
		Name	Art	Adresse	Name	Größe	Adresse
Schwetzingen		Sonnenblume	Integrativer Kindergarten	Bismarckstr. 2, Schwetzingen	Altenpflegeheim	78 Heimbewohner	Bodelschwinghstr. 10/1, Schwetzingen
Schwetzingen					Betreutes Wohnen	43 Wohneinheiten mit ca. 50 Bewohnern	Hildastr. 4a, Schwetzingen
Sinsheim	30.07.03	Lebenshilfe Sinsheim e.V	Wohnheim	Adolf-Münzinger-Str. 8	Kreis Krankenhaus Sinsheim	302 Betten	Alte Waibstadter Str. 2, Sinsheim
Sinsheim		Lebenshilfe Sinsheim e.V	Außenwohngruppe		Kreispflegeheim Sinsheim	286 Betten	Alte Waibstadter Str. 1, Sinsheim
Sinsheim		Lebenshilfe Sinsheim e.V	Betreutes Wohnen	Adolf-Münzinger-Str. 8	Geriatrische Reha-Klinik Sinsheim	40 Betten	Alte Waibstadter Str. 1, Sinsheim
Sinsheim		Lebenshilfe Sinsheim e.V	begl. Wohnen für Familien	Adolf-Münzinger-Str. 8	Alten- und Pflegeheim Burgblick	32 Betten	Weinbergstr. 18, Weiler
Sinsheim		Lebenshilfe Sinsheim e.V	Werkstatt für Behinderte	Adolf-Münzinger-Str. 8	Alten- und Pflegeheim Elim	45 Betten	Hermannsbergweg 11, Eschelbronn
Sinsheim					Altenzentrum Katharinenstift	80 Betten	Wiesentalweg 4
Sinsheim					Betreutes Wohnen	-	Friedrichstr./ Katharinenstift
St. Leon-Rot	25.07.03	keine			keine		
Spechbach	21.07.03	keine			Alten- und Pflegeheim Haus Waldblick	80 Betten	Wintersbrunnenhof 1, Spechbach
Waibstadt	20.08.03	keine			Altenpflegeheim	ca. 50 Betten	Hauptstr. 82
Walldorf	25.07.03	Astor-Stift	Pflegezentrum	Alte Friedhofstr., Walldorf	Astor-Stift	-	Alte Friedhofstr., Walldorf
Walldorf		Hopp-Stift	Pflegezentrum	Kirchstr., Walldorf	Hopp-Stift	-	Kirchstr., Walldorf
Walldorf		Sambuga-Schule	Sonderschule	Schlossweg, Walldorf	Sambuga-Schule	-	Schlossweg, Walldorf
Walldorf		Integra	Behindertenwerkstatt	J.-Reiert-Straße, Walldorf	Integra	-	J.-Reiert-Straße, Walldorf
Walldorf					Astor-Haus	-	Astor-Str., Walldorf
Walldorf					Rathaus	-	Nußlocherstr. 45, Walldorf
Walldorf					VHS/Stadtbücherei	-	Hauptstr., Walldorf
Weinheim	18.08.2003 M 19.11.03	Paul und Charlotte Kniese-Haus	Pflegeheim für mehrfach behinderte Blinde	Waidallee 35	Kreispflegeheim des RNK	Seniorenpflegeheim	Viernheimer Str. 27
Weinheim		Diakoniewerkstätten Rhein-Neckar, Werkstatt Weinheim	Behindertenwerkstatt	Daimlerstr. 22	Bodelschwingh-Heim	Seniorenwohnheim	Bodelschwinghstr. 2
Weinheim		Lebenshilfe	Kindergarten	Mierendorfstraße	Kreis Krankenhaus	Krankenhaus	Röntgenstr. 1
Weinheim		Pilgerhaus	Wohnheim für Behinderte	Am Pilgerhaus 8			
Weinheim		Tagestätte für med. und soz. Rehabilitation	Behinderten-Tagestätte	Hauptstr. 56			
Weinheim		Therapeutisches Wohnheim	Behindertenwohnheim	Hauptstr. 77			
Weinheim		Texdat Service GmbH	Druckerei	Mierendorfstr. 47			

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Einrichtungen					
		1. Einrichtungen für behinderte Menschen			2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		
		Name	Art	Adresse	Name	Größe	Adresse
Wiesenbach	06.08.03	keine			keine		
Wiesloch	01.09.03	Psychiatrisches Zentrum Nordbaden	Psach. Krankenhaus	PZN Heidelberger Str. 1a	PZN	-	PZN, Wiesloch
Wiesloch		Lebenshilfe	Behindertenwerkstatt und -wohnheim	In den Weinäckern (noch nicht fertiggestellt), Alte Heerstr.	Altenheim Kurpfalz	128 Plätze	Kurpfalzstr.
Wiesloch		Berufs- und Therapiezentrum		Dr.-Martin-Luther-Str	Altenheim Blumeneck	21 Plätze	Blumenstr.
Wiesloch					Pauline-Maier-Haus	25 Wohnungen	Wieslocher Str. 7-22, Wiesloch-Baiertal
Wilhelmsfeld	07.08.03	keine			keine		

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Haltestellen*		5. Planungen	6. Defizite / Schwachstellen
		4. HS, die Belange behinderter Menschen berücksichtigen	5. HS mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
Angelbachtal	25.07.03	Es werden Niederflurbusse eingesetzt	kein Bedarf	keine	keine
Bammental	06.08.03	keine	Bahnhof Bammental und Reilsheim	keine	keine
Bammental					
Dossenheim	16.07.03	Dossenheim-Süd, Dossenheim-Bahnhof, Dossenheim-Nord (Bordsteinhöhe)	kein Bedarf	Bordsteinabsenkung vom sozialen Zentrum über OEG-Bahnhof und Rathaus bis Kronenburger Hof, Barrierefreiheit für öffentliche Gebäude, Erstellung eines Behindertenführers	OEG verfügt nur über wenige Niederflurbahnen, genauer Fahrplan für diese wäre hilfreich; Fahrplan auf barrierefreien Internetseiten.
Dossenheim					
Eberbach		keine	Bahnhofsvorplatz (Leiteinrichtung), Neuer Markt, Stadthalle, Steigeschule (bei allen Bordsteinhöhe)	Bauliche Maßnahmen keine, Fahrzeuge werden niederflurig eingesetzt	Grundlagenerhebung, Konzept, Umsetzung
Eberbach					
Eberbach					
Eberbach					
Eberbach					
Eberbach					
Edingen-Neckarhausen	01.09.03	keine	Edingen, Edingen-West, DB-Bhf Mannheim-Friedrichsfeld-Nord (kein behindertengerechter	keine	Alle Haltestellen sollteneine barrierefreie Nutzung der öffentl. Verkehrsmittel ermöglichen
Epfenbach	04.08.03	keine	kein Bedarf	keine	keine
Eppelheim	M17.11.03		alle Straßenbahnhaltestellen; Citybushaltestellen Kirchheimer Str., Rathenastr., Ärztehaus, Friedhof, Rathaus	Bordsteinerhöhungen bei den Straßenbahnhaltestellen	Berücksichtigung der Belange Sehbehinderter, Rollstuhlfahrer/innen, Kindern, Kleinwüchsige Erhöhung des Niederfluranteils bei den Fahrzeugen auf 100% akustische Fahrgastinformation im Fahrzeug, Fahrplaninformation
Eppelheim					
Eschelbronn	21.08.03	keine	kein Bedarf	keine	keine
Gaiberg	29.07.03	Rathaus, Am großen Wald (Bordsteinhöhe)	kein Bedarf	keine	Rollstuhlfahrer- freundliche Busse
Heddesbach	09.09.03	keine		keine	Generell: Stärkere Taktfrequenz des ÖPNV
Heddesbach					
Heiligkreuzsteinach	29.08.03	keine	Haltestelle in der Ortsmitte	keine	Bedarf müsste von Fachleuten vor Ort ermittelt werden.
Heiligkreuzsteinach					
Helmstadt/Bargen	28.07.03	keine	kein Bedarf	keine	keine
Hemsbach	01.09.03	Alle Haltestellen des ÖPNV sind über Rundbordsteine (6 cm) erreichbar, die meisten mit Wetterschutz ausgestattet	Zugänge und Bahnsteige des Bhf Hemsbach	Aufhöhung der Bahnsteige 1 und 2 einschließlich der Herstellung behindertengerechter Zugänge	Einstieghilfen in den Bussen des ÖPNV
Laudenbach	29.08.03	keine	kein Bedarf	keine	Bahnhof: Zugang zu den Gleisen in der Bahnunterführung, Bahngleis Richtung Süden nur über Treppe erreichbar
Leimen	01.08.03		Haltestelle Kurpfalz-Centrum (zu wenig Fläche)	Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Kurpfalz-Centrum	Behindertengerechte Haltestellen

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Haltestellen*		5. Planungen	6. Defizite / Schwachstellen
		4. HS, die Belange behinderter Menschen berücksichtigen	5. HS mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
Leimen					
Malsch	01.09.03	Bahnhof Rot-Malsch (behindertengerechte Zugänge zu den Zügen derzeit im Bau)	Event. Umbau Bushaltestellen im Benehmen mit SWEG	keine	keine
Meckesheim	01.09.03	keine	Bahnsteige (ungünstig für Gehbehinderte)	keine	Bahnsteige (ungünstig für Gehbehinderte)
Mühlhausen	01.09.03	keine	kein Bedarf	keine	keine
Oftersheim	25.08.03	keine	kein Bedarf	Umbau des S-Bahn-Haltepunktes	Absenkungen an Gehwegen im Querungsbereich sowie der Bordsteine an Fußgängerüberwegen, Schaffung von Behinderten-Parkplätzen in der Ortsmitte
Plankstadt	04.08.03	Rathaus und Altenheim (niedrige Bordsteine), Eisenbahnstr. Stadtbus verfügt über absenkbaren Einstiegsbereich.	kein Bedarf	keine	keine
Plankstadt					
Rauenberg	22.07.03	keine	kein Bedarf	keine	Behindertengerechte Fahrzeuge im gesamten ÖPNV
Reichartshausen	01.09.03	Hauptstr./Epfenbacher Str., Vogelsang (geringe Bordsteinhöhe)	kein Bedarf	keine	keine
Reilingen	04.08.03	Alle Haltestellen in Hockenheimer Str. und Hauptstr. Bordsteinhöhen < 16 cm, alle Haltestellen einseitig Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit	kein Bedarf	keine	keine
Reilingen					
Sandhausen	19.08.03	keine	Bedarf wird geprüft	Bedarf wird geprüft	Bedarf wird geprüft
Sandhausen					
Sandhausen					
Schönau	21.08.03	keine	behindertengerechte Haltestelle ist im Bereich des Seniorenheims "Haus Steinachtal" geplant	behindertengerechte Haltestelle ist im Bereich des Seniorenheims "Haus Steinachtal" geplant	keine
Schönau					
Schönbrunn	28.07.03	keine	kein Bedarf	keine	keine
Schönbrunn					
Schriesheim	15.10.03	Zentgrafenstr. (Leitmarkierung, Bordstein 42 cm), Schriesheim Süd (Bordstein 42 cm)	Haltestelle Bahnhof (nicht behindertengerecht), Stammberg (zu niedrige Bordsteine)	keine	keine
Schriesheim					
Schriesheim					
Schriesheim					
Schwetzingen	12.08.03	Zentraler Omnibusbahnhof (zur Zeit im Bau) - Blindenleitmarkierungen und Fahrgastinformation	Haltestellen am Bahnhof, am Schloßplatz, Kreiskrankenhaus/Altenpflegeheim	Zentraler Omnibusbahnhof (barrierefreie Toilettenanlagen, Blindenleiteinrichtungen)	Schwetzingen Bahnhof, barrierefreier Zugang zu Bahnsteigen (Planungsauftrag bereits vergeben)

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Haltestellen*		5. Planungen	6. Defizite / Schwachstellen
		4. HS, die Belange behinderter Menschen berücksichtigen	5. HS mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
Schwetzingen Schwetzingen					
Sinsheim	30.07.03	keine	kein Bedarf	Einsatz von Bussen, welche stufenfrei zu besteigen sind	keine
Sinsheim Sinsheim					
Sinsheim					
Sinsheim Sinsheim Sinsheim					
St. Leon-Rot	25.07.03	keine	Rathaus, Haltestelle am künftigen Standort des Seniorenzentrums (Altenpflegeheim und betreutes Wohnen)	keine	Busse sollten behindertengerecht ausgerüstet werden (Ein-/Ausstieg), um Kosten beim Umbau von Haltestellen zu vermeiden, Fahrpläne für Sehbehinderte.
Spechbach	21.07.03	Altenheim / TC (Hochbordstein)	kein Bedarf	keine	keine
Waibstadt	20.08.03	Haltestelle beim Schülerheim in Daisbach (Bordsteinhöhe 17 cm)	Altenpflegeheim, Eiscafe, Bahnhof/Voba, Daisbachtalstr. (Bordsteine zu niedrig)	keine	keine
Walldorf	25.07.03	Rathaus, evangelische Kirche, SAP Campus (erhöhte Bordsteine), Bahnhof nach Fertigstellung 2007 (Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte, Gehörlose)	Sambugaweg (Wohnviertel mit älteren Bewohnern), Ebertsstr. (zukünftiges Nahversorgungszentrum), alle Haltestellen sollten behindertengerecht ausgebaut werden	Umbau des Bahnhofs (S-Bahn-Aufzüge, Leitstreifen, Einstiegshöhe)	Lautsprecheransage und Haltestellenanzeige in Bussen, Haltestellenbeschilderung, Fahrplanaushänge, Übersichtlichkeit im Liniennetz, Sitzgelegenheiten und Überdachungen an Haltestellen
Walldorf Walldorf Walldorf Walldorf Walldorf Walldorf					
Weinheim	18.08.2003 M 19.11.03	Ehretstr., Luisenstr., Berliner Platz, (Bordsteinhöhe 16 cm, außer Berliner Platz Blindenleitmarkierung), Hbf Gleis 5/6 (Bahnsteighöhe 55 cm, Blindenleitmarkierung)	Bordsteinerhöhung: Bushaltestellen Dürreplatz, Hbf, Kreispflegeheim, Multizentrum, Friedhof, Geiersbergstr, Schlosspark / Bahnhaltstellen Luisenstr, OEG-Bahnhof, Pilgerhaus, Stahlbad Blindenleitmarkierung: Dürreplatz, Hbf, Multizentrum	Umgestaltung Busbahnhof am Bahnhofsvorplatz	Sitzgelegenheiten an jeder Haltestelle, behindertengerechte Gestaltung der Fahrplan- und Netzinformation, behindertengerechte Fahrscheinautomaten, Aufzugsanlage von Bahnbrücke zu den Gleisen, Ausbau der Westseite des Haltepunkt Lützelsachsen.
Weinheim Weinheim Weinheim Weinheim Weinheim Weinheim					

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang IV

Städte / Gemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf	Haltestellen*		5. Planungen	6. Defizite / Schwachstellen
		4. HS, die Belange behinderter Menschen berücksichtigen	5. HS mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
Wiesloch	06.08.03	Rathaus - (Fußgängerampel mit Blindensignalisierung)	kein Bedarf	keine	Einsatz behindertengerechter Busse sowie Busse mit Einstiegsmöglichkeiten für Mütter mit Kinderwagen
Wiesloch	01.09.03	Bahnhof (nach Fertigstellung 2007) - Blindenleitsystem, Niveaugleicher Bahn- und Buszustieg, Aufzüge, Fahrtzielanzeiger	Ringstr, PZN, Krankenhaus	Umbau des Bahnhofs, Erhöhung der Niederflurkapazität der Busse, Ansagen/Fahrtzielanzeigen in Bussen, Lesbarkeit von Fahrplanaushängen	Lautsprecheransage/Haltestellenanzeige in Bussen, Haltestellenbeschilderung, Fahrplanaushänge, Übersichtlichkeit im Liniennetz, Sitzgelegenheiten/Überdachungen an Haltestellen
Wiesloch					
Wiesloch					
Wiesloch					
Wilhelmsfeld	07.08.03	keine	Alle ausser Buswendeplatz am Gasthaus Adler, besonders Haltestelle Schriesheimer Hof, da stark frequentiert.	keine	Haltestelle Schriesheimer Hof

Tab. A IV - 3 Auswertung der Gemeindebefragung zum Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

* Haltestellen an Einrichtungen oder an anderen bedeutenden Stellen mit hohen Bordsteinen wurden nicht benannt.

Anhang V

Zusammenfassung der Stadtbusuntersuchung

Stadt / Gemeinde	Stadtbus-eignung *	Bewertung	Weiterentwicklung
1 Brühl	4	Kein Bedarf für reinen Stadtbusverkehr	Optimierung der vorhandenen Linien denkbar
2 Dossenheim	4	Kein spezifischer Stadtbusbedarf	
3 Eberbach	2	Attraktives Stadtbusangebot vorhanden	Vorschläge zur Optimierung
4 Edingen-Neckarh.	4	Vorhandenes Angebot ausreichend	Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt
5 Eppelheim	4	Derzeitiges Angebot als gut eingeschätzt	Direkte Anbindung an S-Bahn prüfen
6 Heddesheim	4	Bedienungslücken vorhanden	Neukonzeption der MVV-OEG-Linie 629
7 Hemsbach	4	Für Ortbussystem nicht geeignet	Optimierung der WEBU-Linie 631
8 Hirschberg	4	Gute ÖPNV-Erschließung in Nord-Süd-Richt.	Neukonzeption der MVV-OEG-Linie 629
9 Hockenheim	3	Stadtbusseignung gegeben	Optimierung des vorh. Stadtbusverkehrs
10 Ilvesheim	4	Ortsbus nicht notwendig	Überprüfung der Linienführung MVV-OEG 144
11 Ketsch	4	Erschließungsdefizite in Randbereichen	Optimierung der Regionallinien BRN 710, 717
12 Ladenburg	3	Potenzial für Stadtbus vorhanden	Angebotsausweitung der MVV-OEG-Linie 628
13 Leimen	3	Gut angepasstes Stadtbussystem	Bessere Verzahnung mit Sandhausen (Li. 758)
14 Neckargemünd	3	Systematisierung des Angebots schwierig	Optimierung des Regionalbusnetzes
15 Nußloch	4	Angebot in Ost-West-Richtung notwendig	Einrichtung einer Linie in Richtung Bhf St. Ilgen
16 Oftersheim	4	Gute ÖPNV-Anbindung	Ggf. Integration in Stadtbus Schwetzingen
17 Plankstadt	4	Bedarf für Stadtbusangebot vorhanden	Optimierungsbedarf, ggf. mit Stadtbus Schwetzingen
18 Sandhausen	4	Eigenständiger Stadtbus nicht sinnvoll	Optimierungsbedarf bei Regionallinien
19 Schriesheim	4	Siedlungsgebiet gut durch ÖPNV erschlossen	
20 Schwetzingen	2	Stadtbusseignung gegeben	Optimierung des Angebots notwendig
21 Sinsheim	3	Attraktives ÖPNV-Angebot	Vorschläge zur Optimierung
22 St. Leon-Rot	4	Weiterer Ortsverkehr nicht notwendig	Bestehende Linien optimieren/verdichten
23 Walldorf	3	Schwächen im Angebot vorhanden	Verschiedene Optimierungsmöglichkeiten
24 Weinheim	2	Gute ÖPNV-Angebotsqualität	Potential zur Weiterentwicklung
25 Wiesloch	2	Gute ÖPNV-Angebotsqualität	Versch. Vorschläge zur Weiterentwicklung

- *) Werteklasse 2: Grundsätzliche Eignung für Stadtbussysteme;
 Werteklasse 3: Eignung für Stadtbussysteme mit eingeschränktem Angebotsprofil;
 Werteklasse 4: Geringe Eignung für Stadtbusangebote, jedoch teilweise Bedarf auf Grund der örtlichen Gegebenheiten.

Tab. A V-1 Zusammenfassende Bewertung der Stadtbusuntersuchung

Anhang VI

Ergebnisse aus der Bewertung nach Anforderungsprofil

Gemeinde	Ortsteil bzw. Siedlung	Einwohner- potenzial	Situations- beschreibung	Bewertung
Dossen- heim	nordöstl. Stadtgebiet	ca. 2.000	Haltestellen der OEG ca. 600 - 1.200 m ent- fernt	Mangel; wird aber durch die neue Haltestelle und den Ausbau der attraktiven OEG-Verbindung kompen- siert.
Sandhau- sen	West	ca. 400	Haltestellen im Zuge der Hauptstraße ca. 650 - 800 m entfernt, zusätzlich verkehrt tagsüber ein RUFTAXI mit 4 Fahrtenpaaren	Mangel; wird aber durch das dichte Fahrtenangebot kompensiert
Waibstadt	Süd-Ost	ca. 400	Haltestelle Altenheim ca. 750 m entfernt	größere Fußwegentfernung zumutbar, da bessere Er- schließung aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht möglich ist und dichte- res Angebot durch BRN- Linie 766 den Mangel kom- pensiert.

Tab. A VI-1 Auftretende Erschließungsmängel in Ortsteilen des Rhein-Neckar-Kreises

Startgemeinde / -stadt (Ortsteil) mit Bezugshaltestelle	Ziel (Stadtzentrum) mit Bezugshaltestelle	ÖV-Reisezeit in min	MIV-Reisezeit in min	Reisezeit- verhältnis	Bewertung
Altlußheim, Raiffeisenbank	Schwetzingen, Schloßplatz	36	19	1,9	noch akzeptabel
Angelbachtal, Michelfeld, Linde	Sinsheim, Bahnhof	35	16	2,2	ungünstig
Bammental	Heidelberg, Bismarckplatz	37	36	1,0	sehr gut
Brühl, Schwimmbad	Mannheim, Paradeplatz	56	33	1,7	noch akzeptabel
Dielheim, Augartenstr.	Wiesloch, Stadtbahnhof	25	14	1,8	noch akzeptabel
Dossenheim, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	24	19	1,3	gut
Eberbach, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	46	40	1,2	gut
Edingen, OEG-Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	28	20	1,4	gut
Epfenbach, Siedlung	Sinsheim, Bahnhof	36	18	2,0	noch akzeptabel
Eppelheim, Rathaus	Heidelberg, Bismarckplatz	28	18	1,6	noch akzeptabel
Eschelbronn, Bahnhof	Sinsheim, Bahnhof	33	20	1,7	noch akzeptabel
Gaiberg, Rathaus	Heidelberg, Bismarckplatz	38	19	2,0	noch akzeptabel
Heddesbach, Ortsmitte	Heidelberg, Bismarckplatz	64	39	1,6	noch akzeptabel
Heddesheim, Rathaus	Mannheim, Paradeplatz	48	31	1,5	noch akzeptabel
Heiligkreuzsteinach, Marktplatz	Heidelberg, Bismarckplatz	55	34	1,6	noch akzeptabel
Helmstadt, Rathaus	Sinsheim, Bahnhof	32	17	1,9	noch akzeptabel
Hemsbach, Mühlweg	Weinheim, Bahnhof	26	14	1,9	noch akzeptabel
Hirschberg, Leutershshn., Hdshmh´ Str.	Weinheim, Bahnhof	31	15	2,1	ungünstig
Hockenheim, Bahnhof	Schwetzingen, Schloßplatz	19	18	1,1	sehr gut
Ilvesheim, Rathaus	Mannheim, Paradeplatz	36	23	1,6	noch akzeptabel
Ketsch, Bahnhof	Schwetzingen, Schloßplatz	25	13	1,9	noch akzeptabel
Ladenburg, Bahnhof	Mannheim, Paradeplatz	39	28	1,4	gut
Laudenbach, Bahnhofsstr.	Weinheim, Bahnhof	25	16	1,6	noch akzeptabel
Leimen, Kurpfalzzentrum	Heidelberg, Bismarckplatz	33	20	1,7	noch akzeptabel
Lobbach, Waldwimmersbach, Post	Heidelberg, Bismarckplatz	51	41	1,2	gut
Malsch, Oberdorf	Wiesloch, Stadtbahnhof	30	16	1,9	noch akzeptabel
Mauer, Dorfbrunnen	Heidelberg, Bismarckplatz	49	29	1,7	noch akzeptabel
Meckesheim, Bahnhof	Sinsheim, Bahnhof	20	18	1,1	sehr gut
Mühlhausen, Dorfeiche	Wiesloch, Stadtbahnhof	32	15	2,1	ungünstig
Neckarbischofsheim, Krone	Sinsheim, Bahnhof	36	16	2,3	noch akzeptabel
Neckargemünd, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	28	24	1,2	gut
Neidenstein, Ort	Sinsheim, Bahnhof	28	16	1,8	noch akzeptabel
Neulußheim, Bahnhof	Schwetzingen, Schloßplatz	28	18	1,6	noch akzeptabel
Nußloch, Rathaus	Heidelberg, Bismarckplatz	42	21	2,0	noch akzeptabel
Oftersheim, Rathaus	Schwetzingen, Schloßplatz	23	12	1,9	noch akzeptabel
Plankstadt, Rathaus	Schwetzingen, Schloßplatz	17	11	1,5	noch akzeptabel
Rauenberg, Kirche	Wiesloch, Stadtbahnhof	26	13	2,0	noch akzeptabel
Reichartshausen, Haltestelle	Sinsheim, Bahnhof	41	20	2,1	ungünstig
Reilingen, Hauptstraße	Schwetzingen, Schloßplatz	43	19	2,3	ungünstig
Sandhausen, Altes Rathaus	Heidelberg, Bismarckplatz	39	19	2,1	ungünstig
Sankt Leon-Rot, OT Rot, Rathaus	Wiesloch, Stadtbahnhof	44	16	2,8	ungünstig
Schönau, Marktplatz	Heidelberg, Bismarckplatz	50	30	1,7	noch akzeptabel
Schönbrunn, OT Allemühl, Hst.	Eberbach, Bahnhof	24	15	1,6	noch akzeptabel
Schriesheim, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	29	30	1,0	sehr gut
Schwetzingen, Schloßplatz	Heidelberg, Bismarckplatz	41	23	1,8	noch akzeptabel
Schwetzingen, Schloßplatz	Mannheim, Paradeplatz	35	27	1,3	gut
Sinsheim, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	51	35	1,5	noch akzeptabel
Sinsheim, Bahnhof	Wiesloch, Stadtbahnhof	57	22	2,6	ungünstig
Spechbach, Post	Sinsheim, Bahnhof	38	20	1,9	noch akzeptabel
Waibstadt, Lido	Sinsheim, Bahnhof	19	13	1,5	noch akzeptabel
Walldorf, Evang. Kirche	Wiesloch, Stadtbahnhof	22	16	1,4	gut
Weinheim, Bahnhof	Mannheim, Paradeplatz	52	30	1,7	noch akzeptabel
Weinheim, Bahnhof	Heidelberg, Bismarckplatz	46	27	1,7	noch akzeptabel
Wiesenbach, Kreisstraße	Heidelberg, Bismarckplatz	35	27	1,3	gut
Wiesloch, Ringstr.	Heidelberg, Bismarckplatz	52	40	1,3	gut
Wilhelmsfeld, Rathaus	Heidelberg, Bismarckplatz	43	28	1,5	noch akzeptabel
Zuzenhausen, Ortsmitte	Sinsheim, Bahnhof	23	15	1,5	noch akzeptabel

unter 1,2	sehr gut
1,2 bis 1,4	gut
1,5 bis 2,0	noch akzeptabel
über 2,0	ungünstig

Tab. A VI-2 Reisezeitverhältnis ÖV/MIV für wichtige Relationen (inkl. Zu- und Abgangszeiten)

Anhang VII

Strukturdaten

Gemeindename	Einwohner 2001	Pkw /1.000 Einwohner	Gemeindename	Einwohner 2001	Pkw /1.000 Einwohner 2001
Altlußheim	5.092	610	Mühlhausen	7.848	613
Angelbachtal	4.792	568	Neckarbisch..	3.978	583
Bammental	6.545	529	Neckargemünd	14.171	554
Brühl	14.004	594	Neidenstein	1.876	610
Dielheim	8.785	597	Neulußheim	6.291	544
Dossenheim	11.640	523	Nußloch	10.584	562
Eberbach	15.692	513	Oftersheim	10.379	563
Edingen-Neckarh.	13.843	536	Plankstadt	9.599	581
Epfenbach	2.374	633	Rauenberg	7.265	615
Eppelheim	13.972	520	Reichartsh.	1.853	626
Eschelbronn	2.567	601	Reilingen	6.912	587
Gaiberg	2.447	551	Sandhausen	13.946	570
Heddesbach	523	k.A.	Schönau	4.786	616
Heddesheim	11.513	604	Schönbrunn	3.093	571
Heiligkreuz.	3.027	563	Schriesheim	14.021	630
Helmstadt-Bargen	3.899	615	Schwetzingen	22.267	582
Hemsbach	12.399	585	Sinsheim	34.171	549
Hirschberg	9.425	597	Spechbach	1.675	593
Hockenheim	20.155	598	St.Leon-Rot	12.029	548
Ilvesheim	7.217	571	Waibstadt	5.685	569
Ketsch	13.014	595	Walldorf	14.077	882
Ladenburg	11.582	582	Weinheim	42.520	600
Laudenbach	5.777	593	Wiesenbach	3.066	625
Leimen	26.478	514	Wiesloch	25.383	569
Lobbach	2.408	597	Wilhelmsfeld	3.305	595
Malsch	3.189	590	Zuzenhausen	2.036	587
Mauer	3.488	584			
Meckesheim	5.365	597			
LKRhein-Neckar			Summe	524.028	589

Tab. A VII-1 Einwohnerstand und Motorisierungsgrad im Rhein-Neckar-Kreis 2001

Gemeinde	Schüler 2001	Grundschule / Gesamtschule	Realschule	Gymnasium	Sonderschule
Altlußheim	356	356	0	0	0
Angelbachtal	382	382	0	0	0
Bammental	933	383	0	550	0
Brühl	1.381	723	658	0	0
Dielheim	681	681	0	0	0
Dossenheim	524	524	0	0	0
Eberbach	2.644	936	609	981	118
Edingen-Neckarhausen	619	619	0	0	0
Epfenbach	276	276	0	0	0
Eppelheim	2.034	706	488	776	64
Eschelbronn	216	216	0	0	0
Gaiberg	188	188	0	0	0
Heddesheim	662	662	0	0	0
Heiligkreuzsteinach	125	125	0	0	0
Helmstadt-Bargen	335	335	0	0	0
Hemsbach	1.838	774	370	694	0
Hirschberg (Bergstraße)	426	426	0	0	0
Hockenheim	3.050	1.252	761	965	72
Ilvesheim	312	312	0	0	0
Ketsch	730	730	0	0	0
Ladenburg	2.363	655	440	1.167	101
Laudenbach	294	294	0	0	0
Leimen	2.301	1.585	567	149	0
Lobbach	206	206	0	0	0
Malsch	208	208	0	0	0
Mauer	265	265	0	0	0
Meckesheim	55	55	0	0	0
Mühlhausen	644	644	0	0	0
Neckarbischofsheim	1.103	299	0	804	0
Neckargemünd	1.885	595	519	681	90
Neidenstein	100	100	0	0	0
Neulußheim	487	487	0	0	0
Nußloch	651	651	0	0	0
Oftersheim	572	572	0	0	0
Plankstadt	528	528	0	0	0
Rauenberg	438	438	0	0	0
Reichartshausen	79	79	0	0	0
Reilingen	472	472	0	0	0
Sandhausen	1.919	811	0	988	120
Sankt Leon-Rot	966	966	0	0	0
Schönau	491	491	0	0	0
Schönbrunn	156	156	0	0	0
Schriesheim	2.446	714	511	885	0
Schwetzingen	3.212	1.330	698	1.061	123
Sinsheim (Elsenz)	4.884	2.516	1.122	1.083	163
Spechbach	73	73	0	0	0
Waibstadt	1.052	429	623	0	0
Walldorf	2.220	876	551	765	28
Weinheim (Bergstraße)	4.516	1.913	911	1.640	115
Wiesenbach	172	172	0	0	0
Wiesloch	3.742	1.649	895	1.089	109
Wilhelmsfeld	140	140	0	0	0
Zuzenhausen	103	103	0	0	0
LK Rhein-Neckar	56.455	31.078	9.723	14.278	1.103

Tab. A VII-2 Schüler am Schulstandort 2001/02

Gemeindenname	SV Beschäftigte am Arbeitsort 2001	Auspendler	Einpender	SV Beschäftigte am Wohnort 2001	Pendlersaldo
Altlußheim	1.019	1.574	706	1.886	-868
Angelbachtal	732	1.392	491	1.633	-901
Bammental	1.354	1.645	1.011	1.987	-634
Brühl	1.865	4.586	1.308	5.141	-3.278
Dielheim	797	3.032	446	3.383	-2.586
Dossenheim	1.607	3.643	1.159	4.087	-2.484
Eberbach, Stadt	6.395	2.207	3.335	5.266	1.128
Edingen-Neckarhausen	2.053	3.648	1.529	4.167	-2.119
Epfenbach	371	710	215	866	-495
Eppelheim, Stadt	3.830	4.673	3.047	5.453	-1.626
Eschelbronn	536	779	370	945	-409
Gaiberg	97	710	64	743	-646
Heddesheim	2.790	3.702	2.207	4.283	-1.495
Heiligkreuzsteinach	317	780	169	928	-611
Helmstadt-Bargen	934	1.062	642	1.354	-420
Hemsbach, Stadt	1.432	3.772	820	4.383	-2.952
Hirschberg an der Bergstraße	899	2.858	622	3.131	-2.236
Hockenheim, Stadt	6.708	5.197	4.575	7.323	-622
Ilvesheim	776	2.366	569	2.572	-1.797
Ketsch	2.379	3.717	1.667	4.428	-2.050
Ladenburg, Stadt	4.469	2.837	3.492	3.812	655
Laudenbach	1.324	1.891	1.087	2.128	-804
Leimen, Stadt	4.637	8.188	3.184	9.641	-5.004
Lobbach	366	720	245	841	-475
Malsch	663	1.140	562	1.241	-578
Mauer	388	1.149	244	1.293	-905
Meckesheim	1.385	1.503	1.021	1.867	-482
Mühlhausen	790	2.623	469	2.943	-2.154
Neckarbischofsheim, Stadt	1.607	891	1.095	1.401	204
Neckargemünd, Stadt	2.725	3.487	1.944	4.268	-1.543
Neidenstein	408	587	310	685	-277
Neulußheim	567	2.049	370	2.245	-1.679
Nußloch	1.960	3.455	1.456	3.957	-1.999
Oftersheim	785	3.448	478	3.754	-2.970
Plankstadt	1.274	2.929	928	3.275	-2.001
Rauenberg, Stadt	970	2.546	656	2.860	-1.890
Reichartshausen	347	536	185	698	-351
Reilingen	1.129	2.102	704	2.525	-1.398
Sandhausen	1.786	4.797	1.129	5.453	-3.668
Sankt Leon-Rot	3.588	3.480	2.622	4.443	-858
Schönau, Stadt	1.019	1.145	594	1.570	-551
Schönbrunn	206	992	88	1.110	-904
Schriesheim, Stadt	2.656	3.993	1.801	4.848	-2.192
Schwetzingen, Stadt	6.294	6.746	4.768	8.270	-1.978
Sinsheim, Stadt	11.059	6.511	5.443	12.124	-1.068
Spechbach	136	480	83	533	-397
Waibstadt, Stadt	1.218	1.561	870	1.909	-691
Waildorf, Stadt	13.490	3.477	11.794	5.169	8.317
Weinheim, Stadt	17.085	8.092	11.582	13.591	3.490
Wiesenbach	289	893	220	962	-673
Wiesloch, Stadt	15.558	5.921	12.655	8.819	6.734
Wilhelmsfeld	333	953	208	1.078	-745
Zuzenhausen	637	579	490	725	-89
LK Rhein-Neckar	138.039	143.754	97.729	183.997	-46.025

Tab. A VII-3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort

Pendlerströme aus dem Rhein-Neckar-Kreis bzw. in den Rhein-Neckar-Kreis	Auspender 1997 (zum Arbeitsort)	Einpendler 1997 (vom Wohnort)	Auspender 2001 (zum Arbeitsort)	Einpendler 2001 (vom Wohnort)
Binnenverkehr LK Rhein-Neckar-Kreis	90.791	90.791	90.707	90.707
wichtige Verflechtungen zu einzelnen Kreisen/ kreisfreien Städten				
Stadt Mannheim (BW)	28.217	5.668	28.108	6.541
Stadt Heidelberg (BW)	33.209	5.240	34.256	6.601
LK Neckar-Odenwald-Kreis (BW)	1.479	2.906	1.556	3.163
LK Karlsruhe (BW)	3.188	4.113	3.793	4.909
Stadt Karlsruhe (BW)	1.406	340	1.544	698
LK Heilbronn (BW)	1.533	1.830	2.102	2.030
Stadt Heilbronn (BW)	563	127	571	183
Stadt Stuttgart (BW)	575	-	833	144
Gesamtverflechtungen zu den Kreisen / kreisfreien Städten in Baden-Württemberg (ohne Binnenverkehr)	71.780	21.698	74.760	25.925
Gesamtverflechtungen zu den übrigen angrenzenden Bundesländern				
Land Rheinland-Pfalz insgesamt	4.882	4.620	5.462	5.799
davon Stadt Ludwigshafen (RP)	2.609	934	2.820	1.148
davon LK Ludwigshafen (RP)	324	962	437	1.215
davon Stadt Speyer (RP)	824	686	806	828
davon LK Bad Dürkheim (RP)	143	353	162	447
Land Hessen insgesamt	7.377	10.493	8.699	11.180
davon LK Odenwaldkreis (HE)	203	773	137	882
davon LK Bergstraße (HE)	4.146	8.715	4.415	8.961
davon Stadt Frankfurt (HE)	1.185	99	1.651	145
Aus-/Einpendler und Binnenverkehr insgesamt	178.278	131.032	184.098	138.092
- davon gemeindeinterne Pendlerbewegung (Binnenverkehr)	46.920	46.920		
- davon gemeindeüberschreitende Pendlerbewegung innerhalb des Kreisgebiets (Binnenverkehr)	43.871	43.871		
- davon kreisüberschreitende Pendlerbewegung	87.487	40.241	93.391	47.385

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, 1997, 2001 (30.06.2001)

Tab. A VII-4 Relevante Berufspendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Rhein-Neckar-Kreis 1997 - 2001

Ort	Ortsteil	Name der Fläche	Nutzung	Größe in ha	Arbeitsplätze	Anmerkungen
Dielheim	Dielheim	Heiligenstein	Kleine und mittlere Unternehmen	10,0	200	Verwirklichung in 2 Teilabschnitten
Dossenheim	Dossenheim West	Am Autobahzubringer	Gewerbe	8,0	k. A.	insgesamt c.a. 900-1300 Apl. in Dossenheim West Technologiepark
	Dossenheim West	Gewerbegebiet Nord	Gewerbe-/Mischgebiet	5,0	k. A.	
Edingen-Neckarhausen	Neckarhausen	Die Milben	Gewerbe	15,0	1100-1700	
Eppelheim	Eppelheim Nord	Handelsstraße	Gewerbe	5,0	600-1000	
	Eppelheim Süd	Gewerbegebiet Süd	Gewerbe	10,0	600-1000	
Heddesheim	Heddesheim Ost	Gewerbegebiet Großsachsener Straße	Gewerbe	42,0	1400-3200	
Hirschberg (Bergstraße)	Großsachsen	Speck	Gewerbe	7,0	300-500	
	Großsachsen	Gewerbepark	Gewerbe-/Industriegebiet	35,0	1800-2700	
	Großsachsen	Am Heddesheimer Weg	Mischgebiet	6,0	100-200	
Ilvesheim	Ilvesheim	Altwasserfeld	Gewerbe-/Industriegebiet	14,0	700-1200	
Ladenburg	Ladenburg Mitte	Hundert Morgen	Gewerbe	14,0	1100-1400	
	Ladenburg Weststadt	Nördl. Betriebsgelände Benckiser bis L597	Gewerbe	27,0	1300-2100	
	Ladenburg Weststadt	Aufeld 6. Gewinn	Gewerbe	6,0	400-700	
Leimen	Leimen Nord	Fautenbühl	Gewerbe	13,0	500-900	
Nußloch	Nußloch Nordwest	Zwischen Leimbach und B3a	Gewerbe	5,0	200-300	
Plankstadt	Plankstadt Ost	Nord-West	Gewerbe	6,0	200-300	
Sandhausen	Sandhausen Nordwest	Mühlfeld	Gewerbe	20,0	700-1500	bis 2010 werden vrsl. nur 10 ha entwickelt
Sankt Leon-Rot	Rot		Gewerbe	5,0	k. A.	
Schönbrunn	Schönbrunn	Gewerbe im Park	Gewerbe	17,4	500	ÖV-Haltestelle vorgesehen
Schwetzingen	Schwetzingen Nord	Plankstadter Jungholz	Gewerbe	10,0	k. A.	
	Schwetzingen Mitte	DB-Ausbesserungswerk	Gewerbe	19,0	k. A.	
	Hirschacker	Knoten A6/ B36	Gewerbe	5,0	k. A.	
Sinsheim (Elsenz)	Reihen	Oberer Renngrund	eingeschränktes Gewerbegebiet	10,6	k. A.	
	Dühren-Eschelbach	Hinter der Mühle II	Industriegebiet	10,7	k. A.	
Waibstadt	Waibstadt	Im Bruch	Gewerbe	8,0	k. A.	
Walldorf	Walldorf SAP-Campus	Walzrute	Gewerbe	22,0	6.000	
Wiesloch	Wiesloch Bahnhof	Weinäcker	Gewerbe	7,0	480	bereits zu 1/3 realisiert
	Wiesloch Schulzentrum	Auf der Schanz	Gewerbe	7,0	1.800	
	Frauenweiler	Im Oberen Sandpfad	Gewerbe	9,0	610	
Wilhelmsfeld	Wilhelmsfeld	Köhlerswald	Gewerbe-/Mischgebiet	5,0	40	(Bebauungsplan aufgehoben!!!)

Tab. A VII-5 Neue Gewerbegebiete im Rhein-Neckar-Kreis bis 2008 (> 5 ha)

Gemeinde / Stadt	Ortsteil	Name der Fläche	Größe in ha	geplante WE	Einwohner	Anmerkungen	
Altlußheim	Altlußheim		16,0	480	1.300		
Bammental	Reilsheim	Großer Höhenweg	9,3		800		
Brühl	Brühl	Auf dem Mühlweg	9,0	k.A.	k.A.		
		Nördl. Bäumelweg/ Östl. Leibnitzstraße	6,0	k.A.	k.A.		
Dielheim	Dielheim	Eckertsberg II+III	7,0	200	500		
	Balzfeld	Erlenbachwiesen II+III	6,0	180	450		
Dossenheim	Dossenheim Nord	Nördl. Keltenweg/ Westl. Korngasse	9,0	k.A.	k.A.	Mischgebiet	
	Dossenheim West	Wohngebiet West II	9,0	240	800		
Edingen-Neckarhausen	Neckarhausen	Kappeseck	17,0	k.A.	k.A.		
	Neckarhausen	Kirchhofpfad	8,0	k.A.	k.A.		
	Edingen	Grenzhöfer Straße	6,0	k.A.	k.A.		
	Neu-Edingen	Der Lämmnerhorst	11,0	k.A.	k.A.		
	Edingen	Mittelgewann	11,0	k.A.	k.A.		
Eppelheim	Eppelheim Nord	Nord-West	7,0	k.A.	k.A.		
Eschelbronn	Eschelbronn	Hoher Markstein	8,0	k.A.	k.A.		
Heddesheim	Heddesheim West	Am alten Viernheimer Weg/ Vordere Neuwaid	29,0	k.A.	k.A.		
		Heddesheim Ost	Weidig	8,0	k.A.		k.A.
		Heddesheim West	Lissen/ Faudenbühl	12,0	k.A.		k.A.
		Heddesheim West	Über den Straßenheimer Pfad	5,0	k.A.		k.A.
Helmstadt-Bargen	Helmstadt	In den vier Morgen	10,3	220	650		
Hirschberg (Bergstraße)	Großsachsen Leutershausen	Am Heddesheimer Weg	6,0	k.A.	k.A.	Mischgebiet	
		Auf der Höhe/ Die sieben Morgen	7,0	k.A.	k.A.		
		Gutleuthaus	5,6	k.A.	k.A.		
Ilvesheim	Ilvesheim	Mahrgrund II	16,0	k.A.	k.A.		
Ketsch	Ketsch Neurottschule	Brühler Pfad	18,0	k.A.	k.A.		
Ladenburg	Ladenburg Mitte	Kurzweg	15,0	k.A.	k.A.		
Leimen	Gauangelloch	Weidenklinge	12,0	k.A.	k.A.		
Malsch	Malsch		10,0	100	300	Bebauung läuft	
Mauer	Mauer	Hüttenklinge	9,0	120	250		
Nußloch	Nußloch Nordost	Nord-Ost	10,0	300	750	insg. angemeldet: 24 ha	
Oftersheim	Oftersheim Ost	Ostrand-Zwischen Leimbach und Schule	10,0	k.A.	k.A.	insg. angemeldet: 25 ha	
	Oftersheim Bahnhof	Nord-West	18,0	920	2.000		
Plankstadt	Plankstadt West	Neurott III	14,0	k.A.	k.A.		
	Plankstadt Ost	Bruchhäuser Weg	13,0	325	770		
Rauenberg	Rauenberg		5,0	130	350		
	Malschenberg		6,0	150	420		
Reilingen	Reilingen	Fröschau-Wörsch	18,0	100			
		Holzrott IV	6,5	190			
		Herten	6,0	k.A.	k.A.		
Schriesheim	Schriesheim Mitte	Schriesheim Nord	8,0	k.A.	k.A.		
	Schriesheim Mitte	Südlich des Schlittwegs	11,0	k.A.	k.A.		
Sinsheim (Elsenz)	Hilsbach-Weiler	Kleinfeld	5,9	130	330		
St. Leon-Rot	Rot		20,0	500	1.100		
	St. Leon		15,0	410	900		
Waibstadt	Waibstadt	Breitenbaum	5,5	k.A.	k.A.		
	Waibstadt		7,7	k.A.	k.A.		
Walldorf	Walldorf Süd Neubaugebiet Süd	Süd	31,0		3.000		
Wiesloch	Wiesloch Mitte	Äußere Helde	54,0	850	1.950	bis 2008 ca. 1/3 bebaut	

Tab. A VII-6 Neue Wohnbaugebiete im Rhein-Neckar-Kreis bis 2008 (> 5 ha)

- Karte 1 Angebotskonzeption (Bestand) für den ÖPNV 2002
- Karte 2 Angebotskonzeption (Tagesverkehr) für den ÖPNV 2008
- Karte 3 Angebotskonzeption (Spät- und Wochenendverkehr) für den ÖPNV 2008
- Karte 4 Erschließungsqualität werktags an einem mittleren Schultag 2002
- Karte 5 Erschließungsqualität an Sonn- und Feiertagen 2002
- Karte 6 Werktägliche Fahrtenangebot im ÖPNV an Schultagen 2002
- Karte 7 Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV an Schultagen 2002
- Karte 8 Nachfrageprognose im ÖPNV für das Jahr 2008
- Karte 9 Bevölkerungsentwicklung 2001 bis 2008 in den Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises

- Karte 10 Strukturkarte des Regionalverbandes Unterer Neckar: Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen der Region Unterer Neckar
- Karte 11 Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen 2001
- Karte 12 Schüler am Schulstandort nach Schulart 2001/2002
- Karte 13 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2001
- Karte 14 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2001
- Karte 15 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis 2001
- Karte 16 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis 2001

- Karte 17 Neue Wohn- und Gewerbestandorte im Planungszeitraum über 5 ha



Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Angebotskonzeption (Bestand) für den ÖPNV 2002

Grundnetz

- SPNV mit R-/S-Bahn / RE
- SPNV mit RB
- Straßenbahn / Überlandstraßenbahn
- Regionaler Busverkehr
Verdichtetes Grundnetz 1. Ordnung (1a)
- Regionaler Busverkehr
Grundnetz 1. Ordnung (1)
- Regionaler Busverkehr
Grundnetz 2. Ordnung (2)

Weitere Netzbestandteile

- Stadtbus
- Regionalbus Ergänzungsnetz
bedarfsorientiert
- bisheriges Bedienungsgebiet RUFTAXI
(Einsatz Mo-Fr tagsüber)

Ausgewählte Verknüpfungspunkte

- Fernbahn / Bus
- Regionalexpress / Bus
- Regionalbahn / Bus
- Neuer SPNV-Haltepunkt / Bus
- Straßenbahn / Bus
- Bus / Bus

Zeichenerklärung:

- VRN-Verbundgebiet
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- VRN Fahrplandaten 2002
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

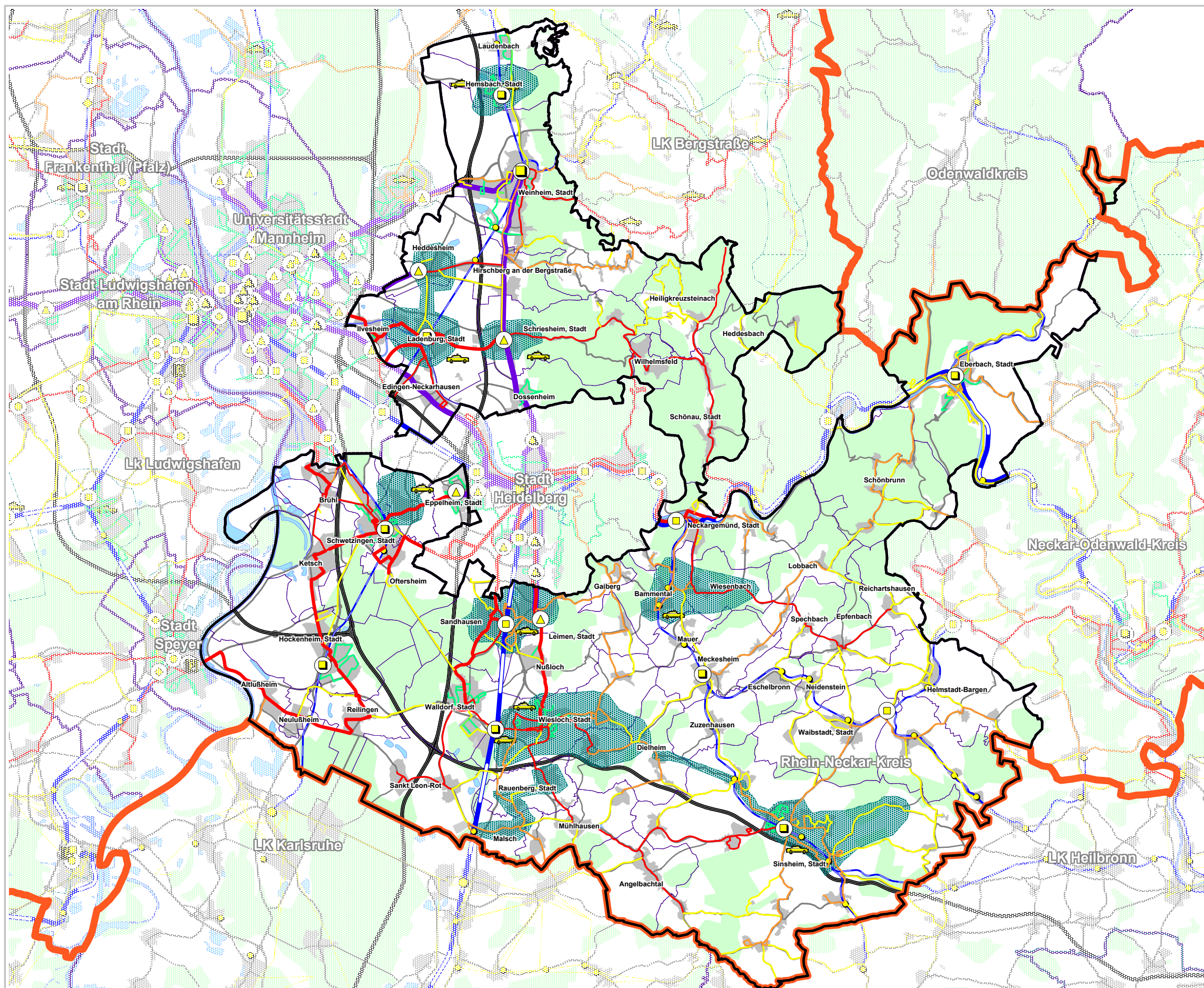
Bearbeitungsstand: September 2003

P:\I\VP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_Angebotkonzept_2002.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49-30-85906-0
Fax +49-30-85906-111
Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt

Karte 1





Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Angebotskonzeption (Tagesverkehr) für den ÖPNV 2008

Grundnetz

- SPNV mit S-/RB-Bahn / RE
- SPNV mit RB
- Straßenbahn/Überlandstraßenbahn
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung (1a) oder Stadtverkehr
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung (1) oder Stadtverkehr
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 2. Ordnung (2)

Stadtbusverkehre sind entsprechend ihrer Angebotsdichte dargestellt

Weitere Netzbestandteile

- Regionalbus Ergänzungsnetz bedarfsorientiert
- Bedienungsgebiet RUFTAXI (Einsatz Mo-Fr tagsüber)

Ausgewählte Verknüpfungspunkte

- Fernbahn / Bus
- Regionalexpress / Bus
- Regionalbahn / Bus
- Neuer SPNV-Haltepunkt / Bus
- Straßenbahn / Bus
- Bus / Bus

Zeichenerklärung:

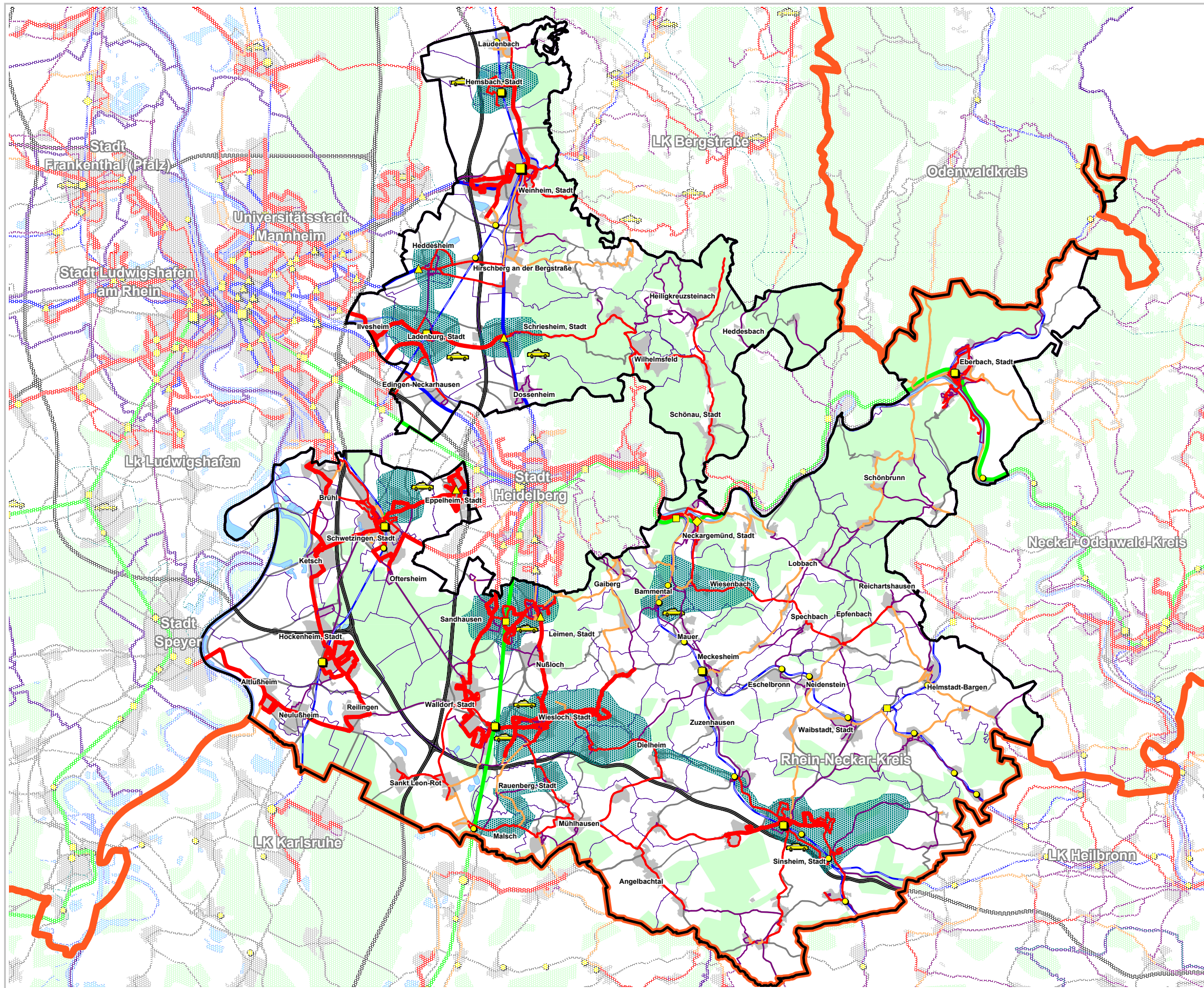
- VRN-Verbundgebiet
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Angebotsplanung 2008
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: Oktober 2003

P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_Angebotskonzept_2002_Tag_nK02.WOR



IVU IVU Traffic Technologies AG
 Bundesallee 88, D-12161 Berlin
 Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
 Fax +49 - 30 - 85906 - 111
 Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
 Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Angebotskonzeption
(Spät- und Wochenendverkehr)
für den ÖPNV 2008**

Grundnetz

- S-Bahn und weiterer SPNV
- SPNV mit RB
- Straßenbahn / Überlandstraßenbahn
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung (1a) oder Stadtverkehr
- Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung (1) oder Stadtverkehr

Stadtbusverkehre sind entsprechend ihrer Angebotsdichte dargestellt

Weitere Netzbestandteile

- Bedienungsgebiet RUFTAXI

Ausgewählte Verknüpfungspunkte

- Fernbahn / Bus
- Regionalexpress / Bus
- Regionalbahn / Bus
- Neuer SPNV-Haltepunkt / Bus
- Straßenbahn / Bus
- Bus / Bus

Zeichenerklärung:

- VRN-Verbundgebiet
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

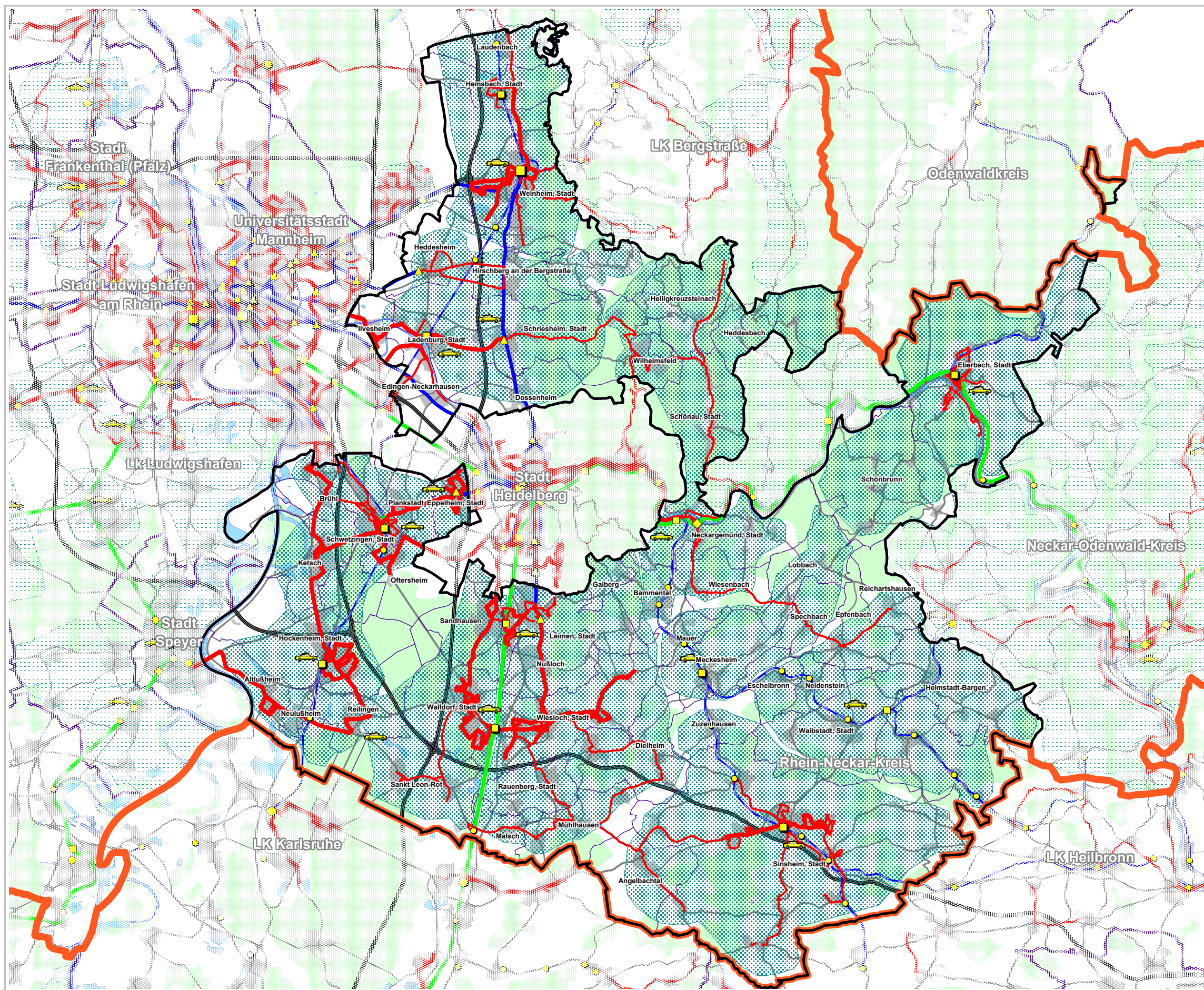
- Nahverkehrsplan 1996 - 2002
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\I\VP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_Angebotskonzept_2002_WO.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49-30-85906-0
Fax +49-30-85906-111
Internet <http://www.ivu.de>

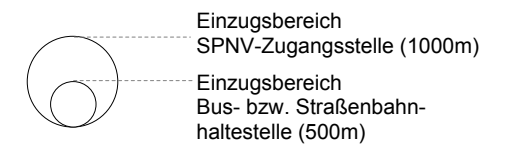
STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt





Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Erschließungsqualität werktags an einem mittleren Schultag 2002



Bedienungsqualität:

- Weniger als 16 Fahrten pro Tag
- 16 Fahrten bis weniger als 32 Fahrten pro Tag
- 32 Fahrten bis weniger als 64 Fahrten pro Tag
- 64 und mehr Fahrten pro Tag

Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Fernbahnhof
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

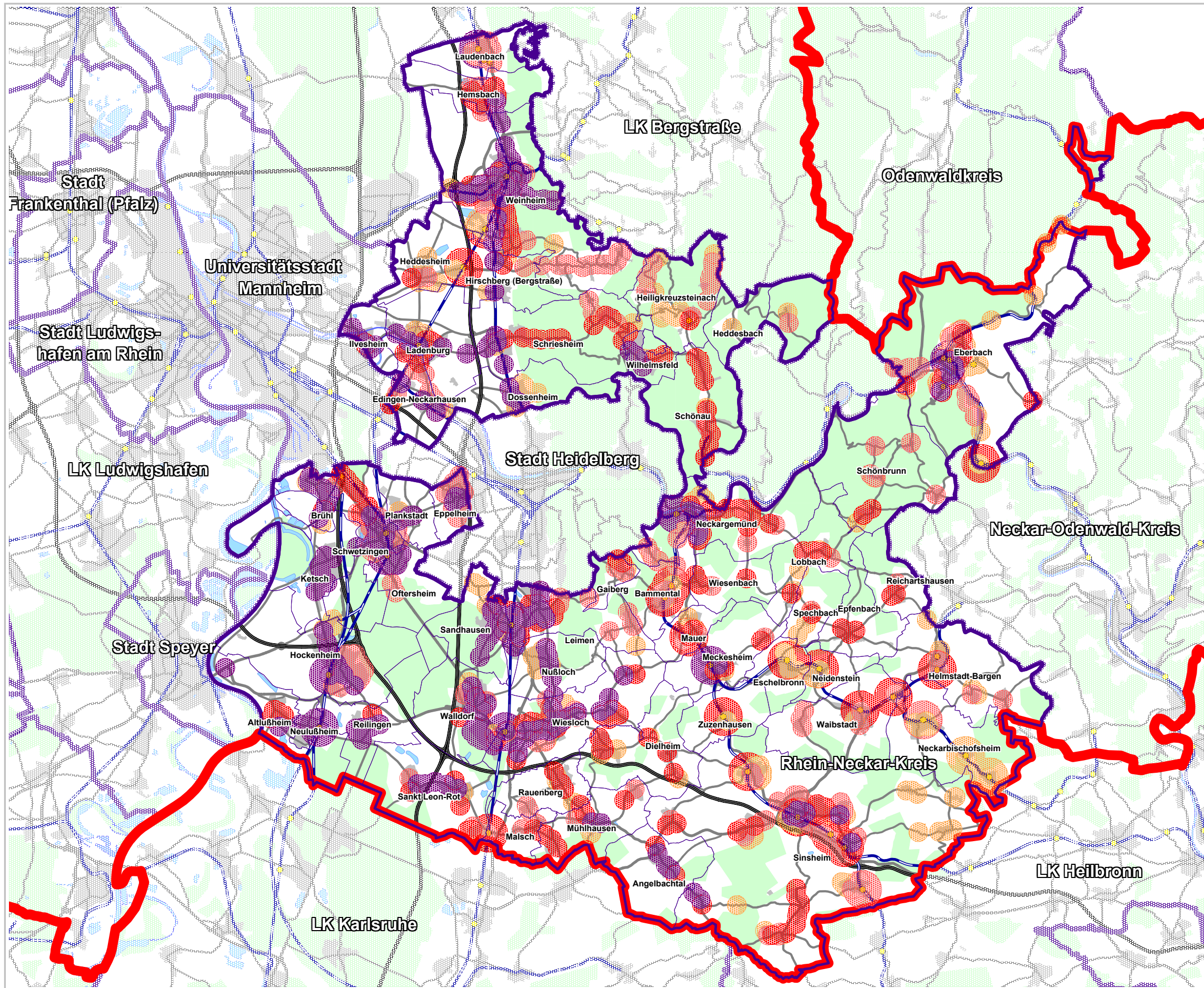
- Fahrplandatenbank PTV 2002 (Auswertung der Angebotsdaten Montag-Freitag)
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: Dezember 2003

P:\I\VP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_ErschließungMoFr.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49-30-85906-0
Fax +49-30-85906-111
Internet <http://www.ivu.de>

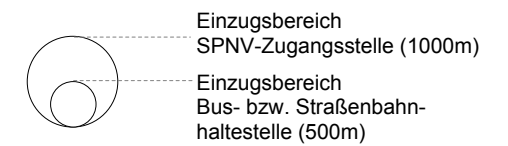
STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt





**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Erschließungsqualität an
Sonn- und Feiertagen 2002**



Bedienungsqualität:

- Weniger als 16 Fahrten pro Tag
- 16 Fahrten bis weniger als 32 Fahrten pro Tag
- 32 Fahrten bis weniger als 64 Fahrten pro Tag
- 64 und mehr Fahrten pro Tag

Zeichenerklärung:

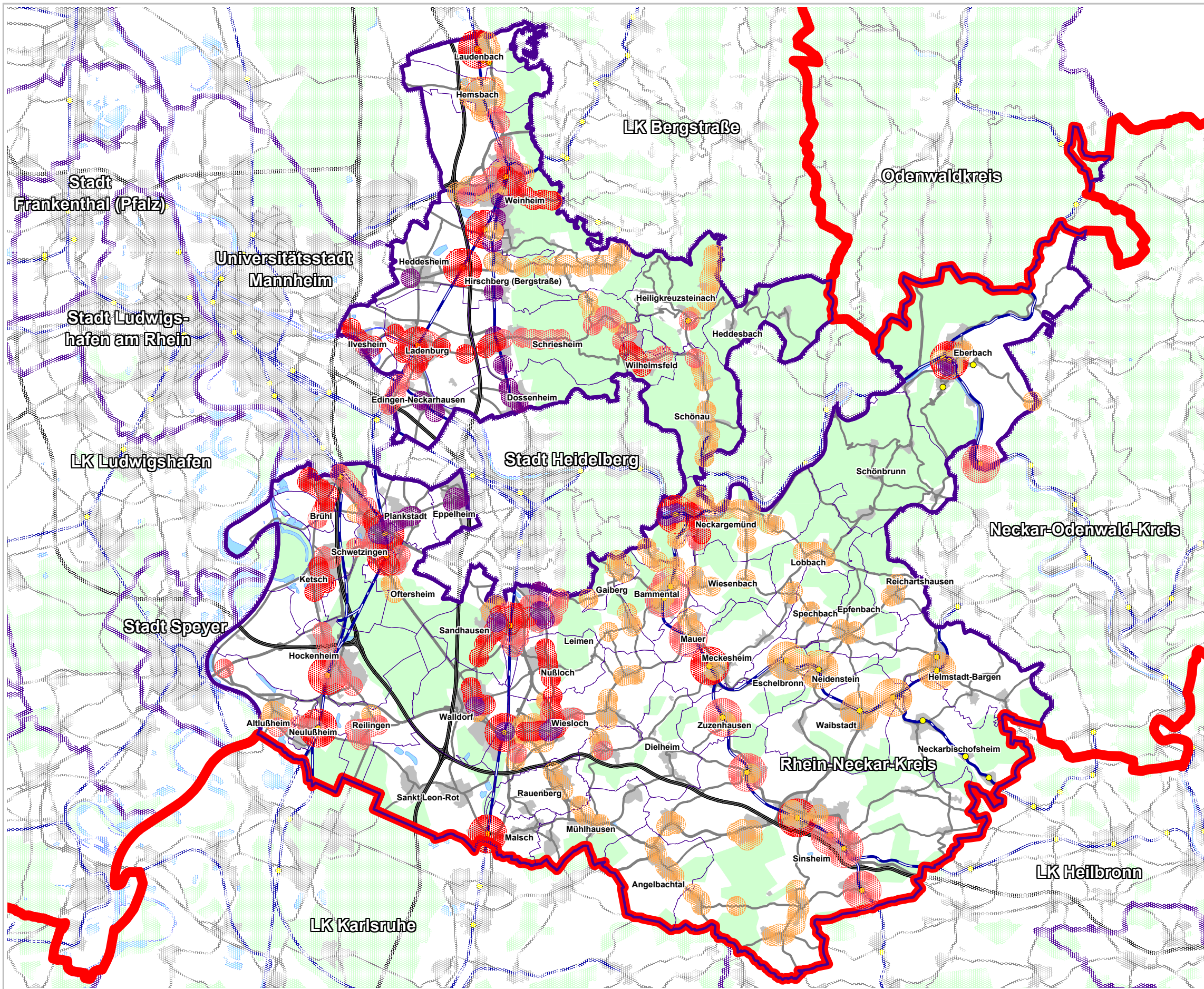
- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Fernbahnhof
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Fahrplandatenbank PTV 2002
(Auswertung der Angebotsdaten sonn- und feiertags)
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\NVP_VRN2003.P22545\Grafik\m\w\l\RNK_ErschließungSo.WOR

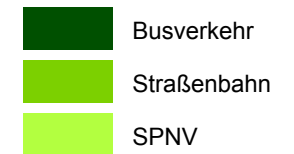
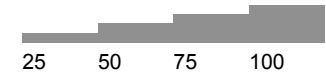




Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Werktägliches Fahrtenangebot im ÖPNV an Schultagen 2002

Anzahl der Fahrten



Zeichenerklärung:

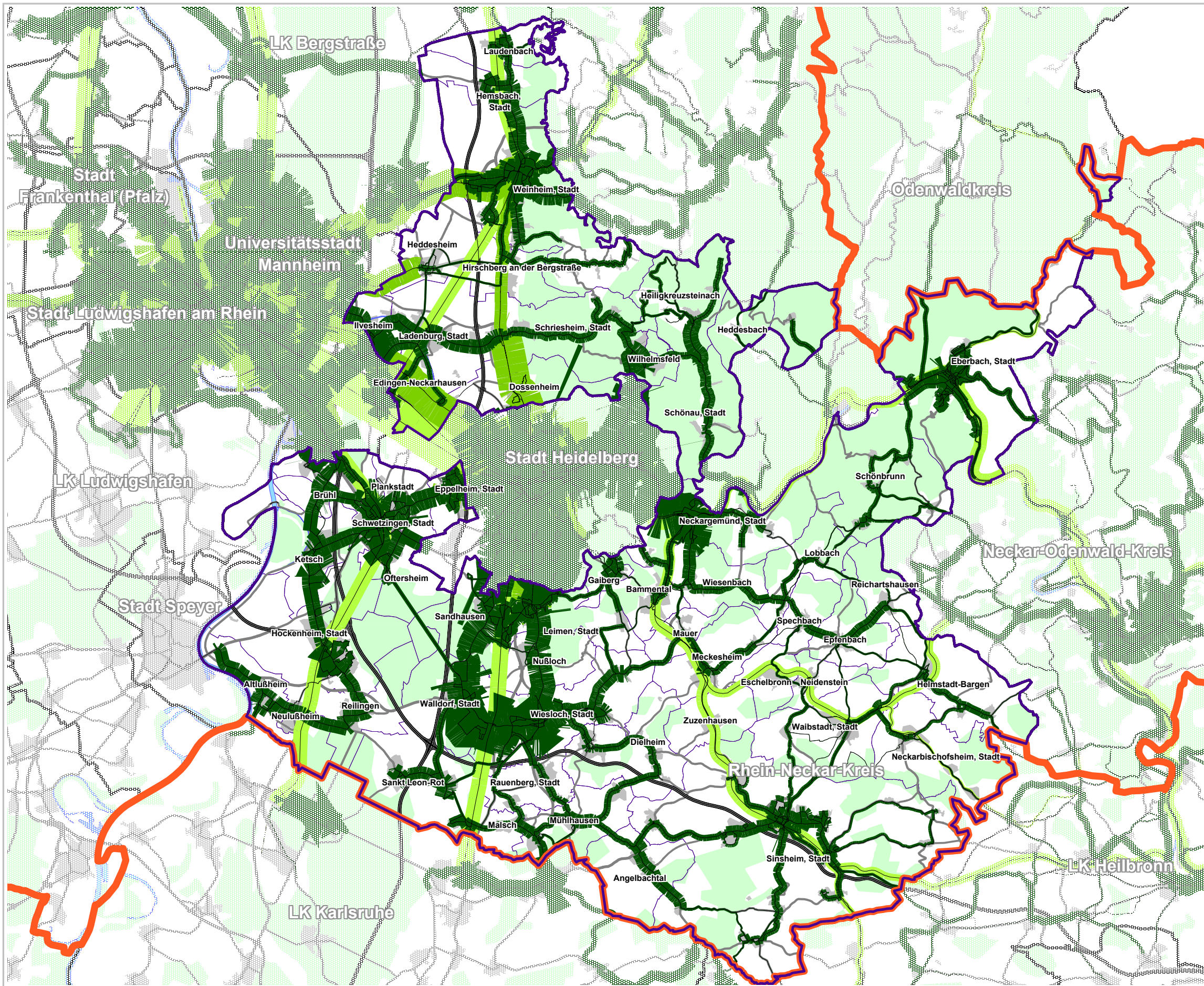
- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- VRN Fahrplandaten 2002
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_Angbot2002.WOR

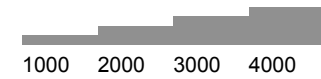




**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Werktägliche Verkehrsnachfrage
im ÖPNV an Schultagen 2002**

**Streckenbelastung
in Personen**



- Busverkehr
- Straßenbahn
- SPNV

Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Verkehrserhebung VRN 2002
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

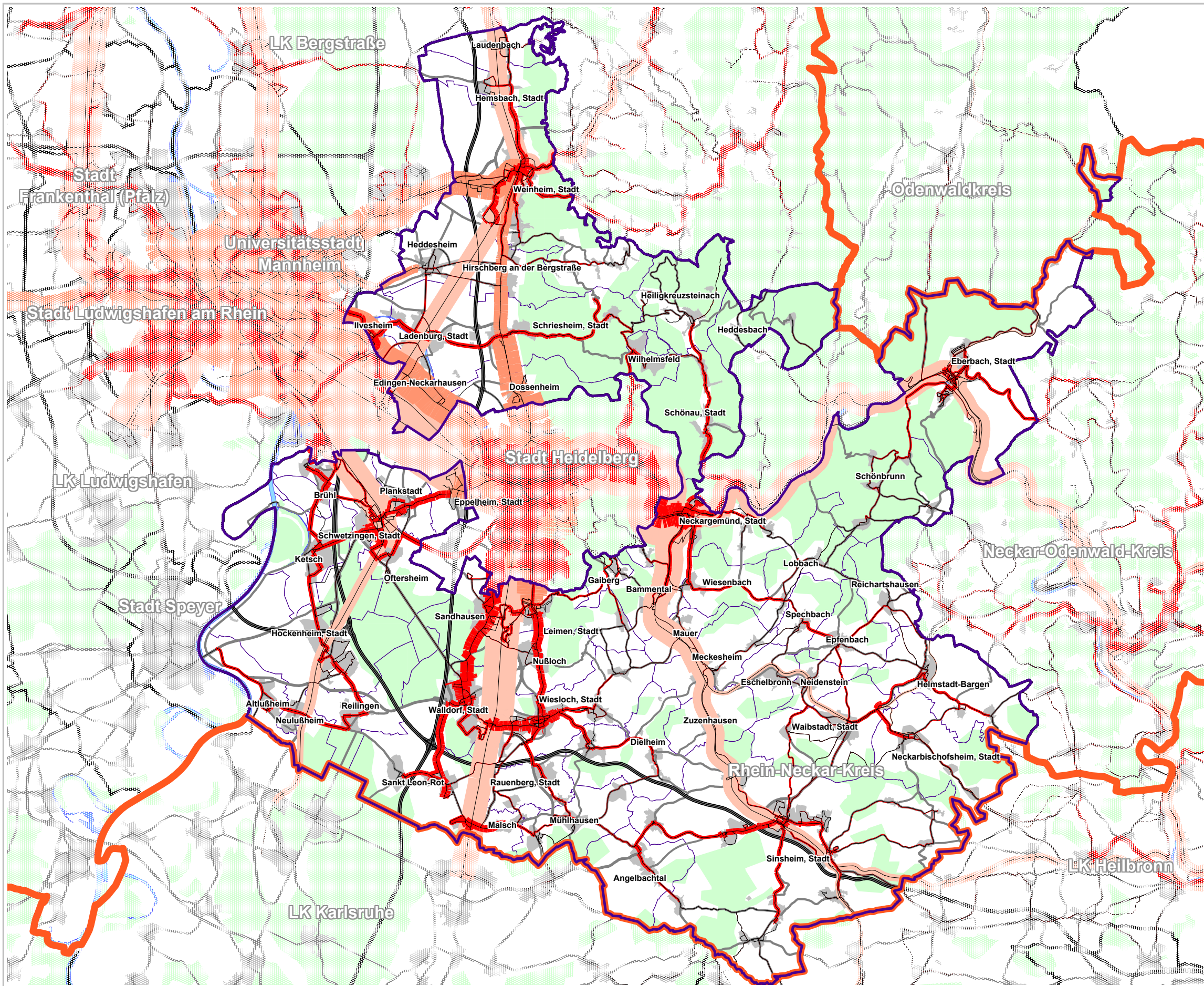
P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_Verkehrsnachfrage2002.WOR



IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
Fax +49 - 30 - 85906 - 111
Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 - 64285 Darmstadt

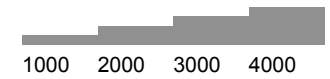




**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Nachfrageprognose im ÖPNV
für das Jahr 2008**

**Streckenbelastung
in Personen**



- Zunahme
- Busverkehr
- Straßen- bzw. Stadtbahn
- SPNV (Inkl. S-Bahn)

Zeichenerklärung:

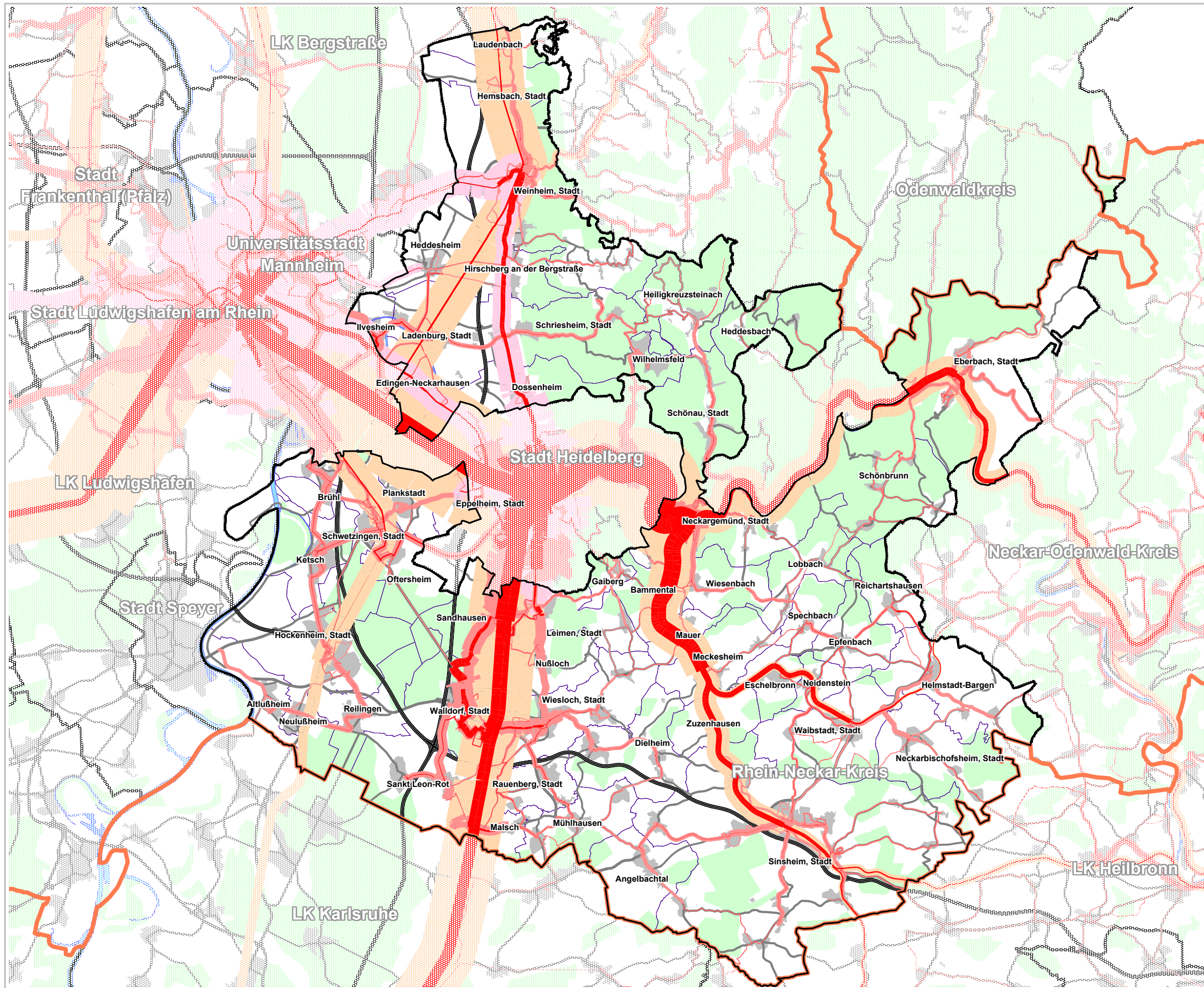
- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Verkehrsprognose
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_Verkehrsprognose2008.WOR



IVU IVU Traffic Technologies AG
 Bundesallee 88, D-12161 Berlin
 Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
 Fax +49 - 30 - 85906 - 111
 Internet <http://www.ivu.de>

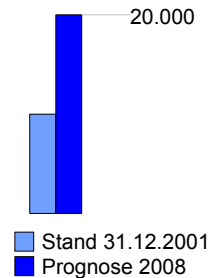
STETE PLANUNG
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
 Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Bevölkerungsentwicklung
2001 - 2008 in den Gemeinden
des Rhein-Neckar-Kreises**

Anzahl der Einwohner
pro Gemeinde



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Fernbahnhof
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

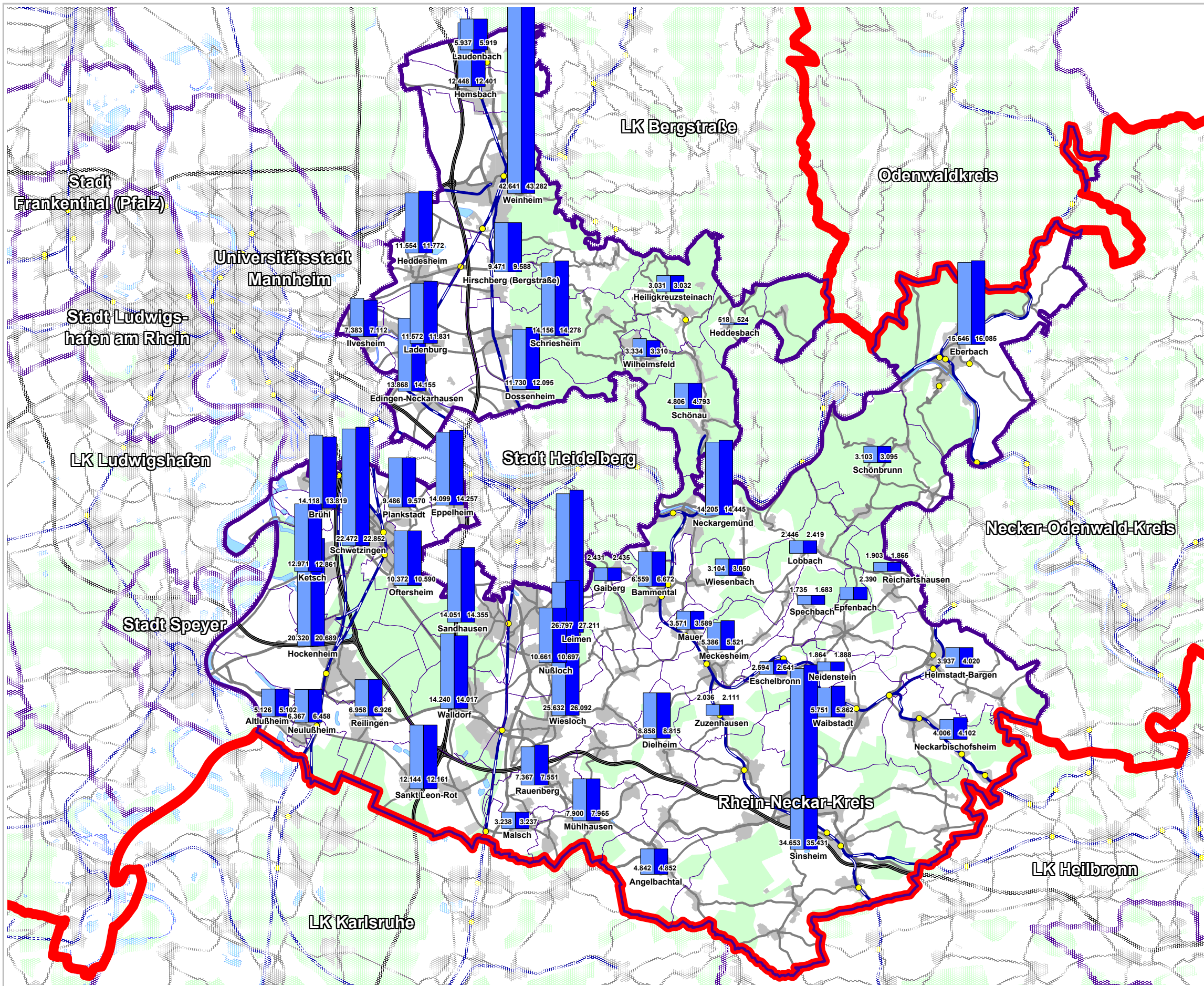
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand: 31.12.2001
- Raumordnungsverband
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

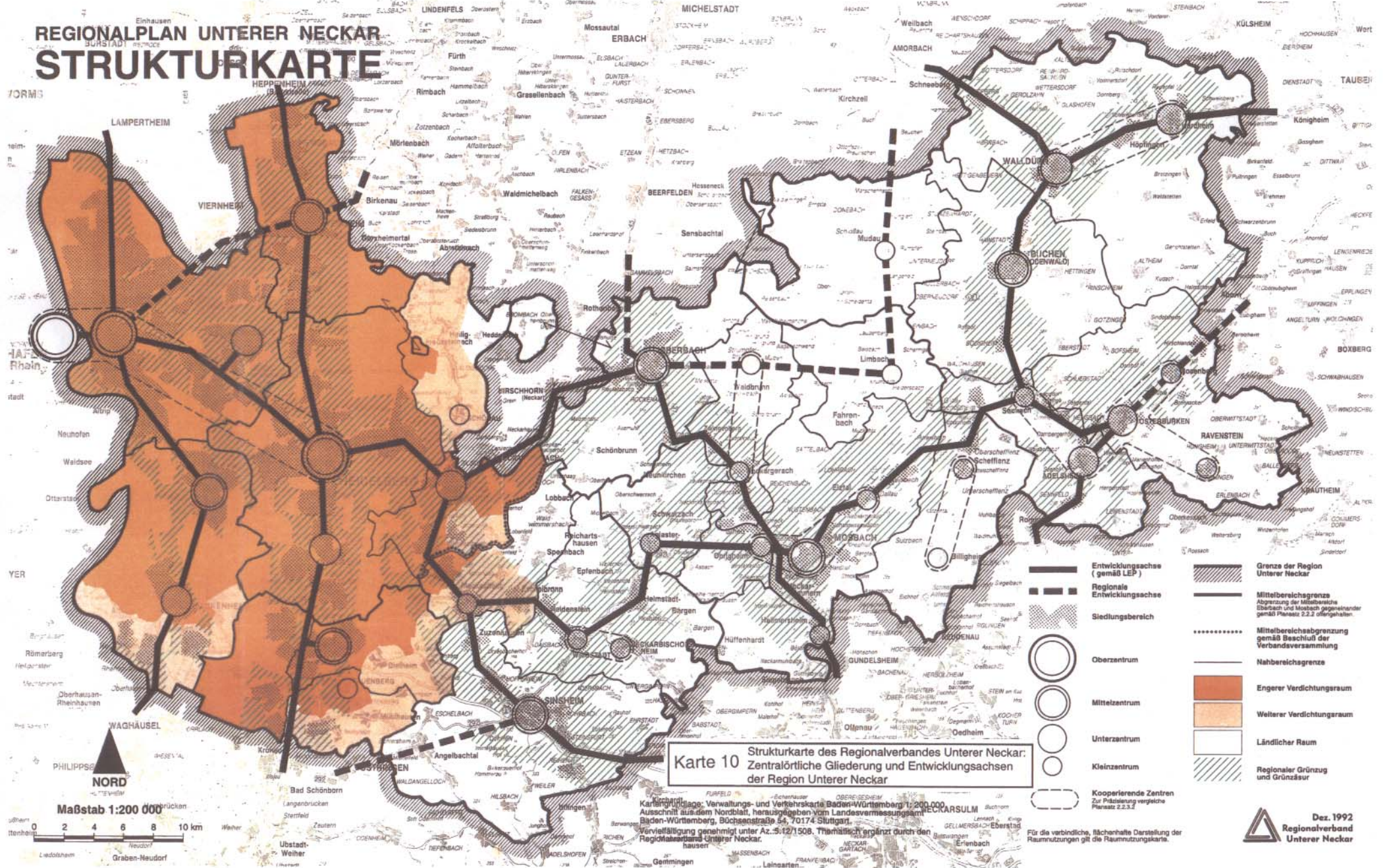
P:\NVP_VRN2003.P22545\Grafik\m\w\or\RNK_EW2001_08.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
Fax +49 - 30 - 85906 - 111
Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 - 64285 Darmstadt



REGIONALPLAN UNTERER NECKAR STRUKTURKARTE



Karte 10 Strukturkarte des Regionalverbandes Unterer Neckar:
Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen
der Region Unterer Neckar

- Entwicklungsachse (gemäß LEP)
- Regionale Entwicklungsachse
- Siedlungsbereich
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterkzentrum
- Kooperierende Zentren
- Grenze der Region Unterer Neckar
- Mittelbereichsgrenze
- Mittelbereichsabgrenzung
- Nahbereichsgrenze
- Engerer Verdichtungsraum
- Weiterer Verdichtungsraum
- Ländlicher Raum
- Regionaler Grünzug und Grünzsur

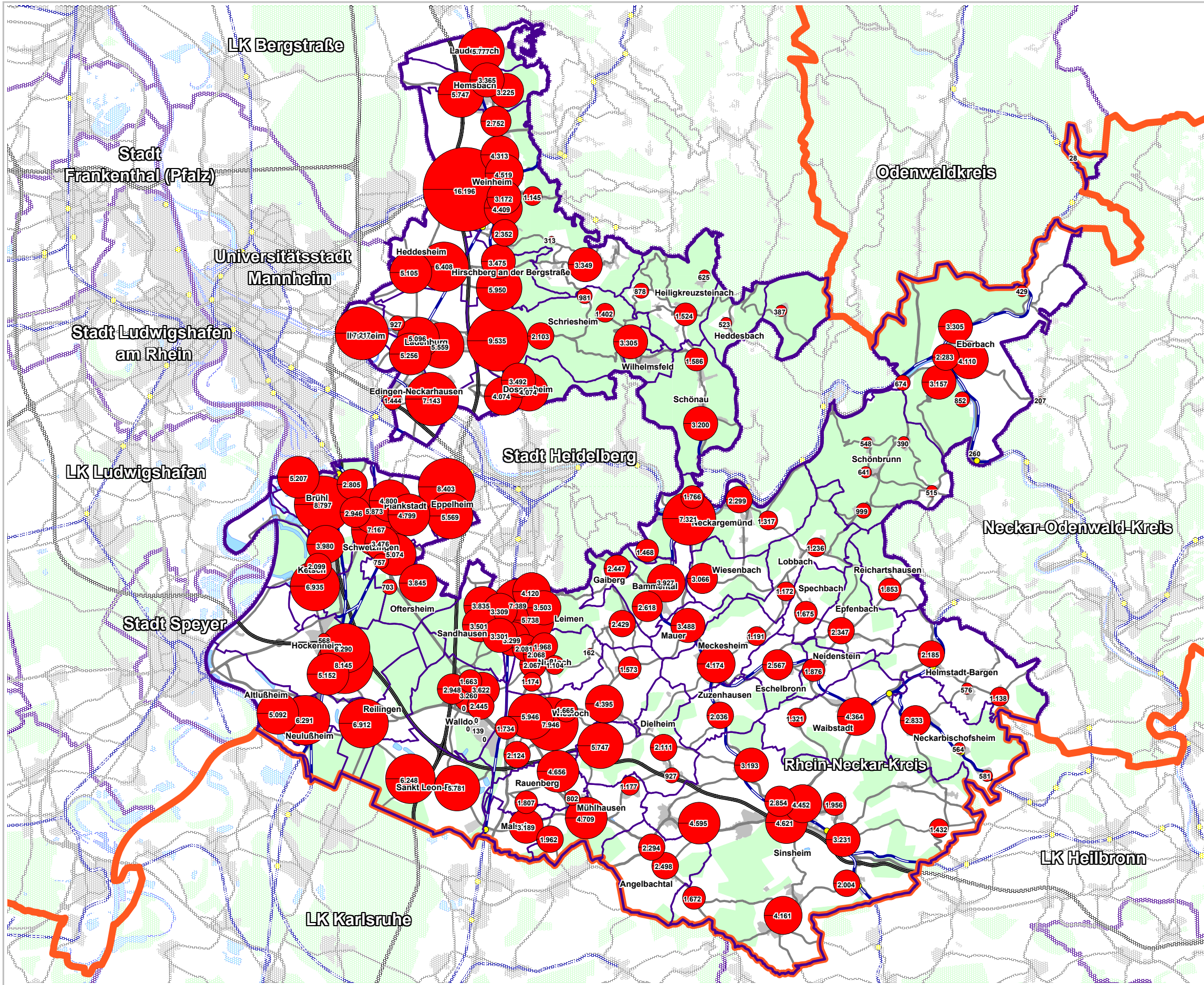
NORD

Maßstab 1:200 000

0 2 4 6 8 10 km

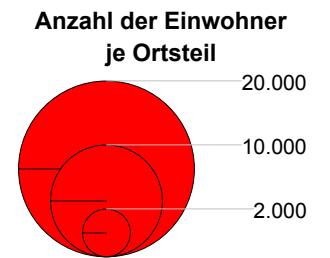
Kartellgrundlage: Verwaltungs- und Verkehrskarte Baden-Württemberg 1:200 000
Ausschnitt aus dem Nordblatt, herausgegeben vom Landesvermessungsamt
Baden-Württemberg, Böcklinstraße 64, 70174 Stuttgart
Veröffentlichung genehmigt unter Az. S.12/1508. Thema: Regionalplanung durch den
Regionalverband Unterer Neckar.

Für die verbindliche, länderhohe Darstellung der
Raumnutzungen gilt die Raumnutzungskarte.



**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Bevölkerungsverteilung nach
Ortsteilen 2001**



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Raumordnungsverband, Stand: 31.12.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: Juni 2003

P:\NVP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_EWVerteilung2001.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
 Bundesallee 88, D-12161 Berlin
 Tel. +49-30-85906-0
 Fax +49-30-85906-111
 Internet <http://www.ivu.de>

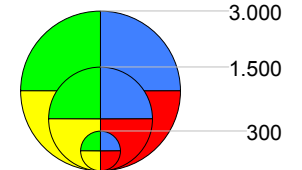
STETE PLANUNG
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
 Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Schüler am Schulstandort nach Schulart 2001/2002

Anzahl der Schüler
nach Schulart



- Grund- und Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Sonderschule

Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

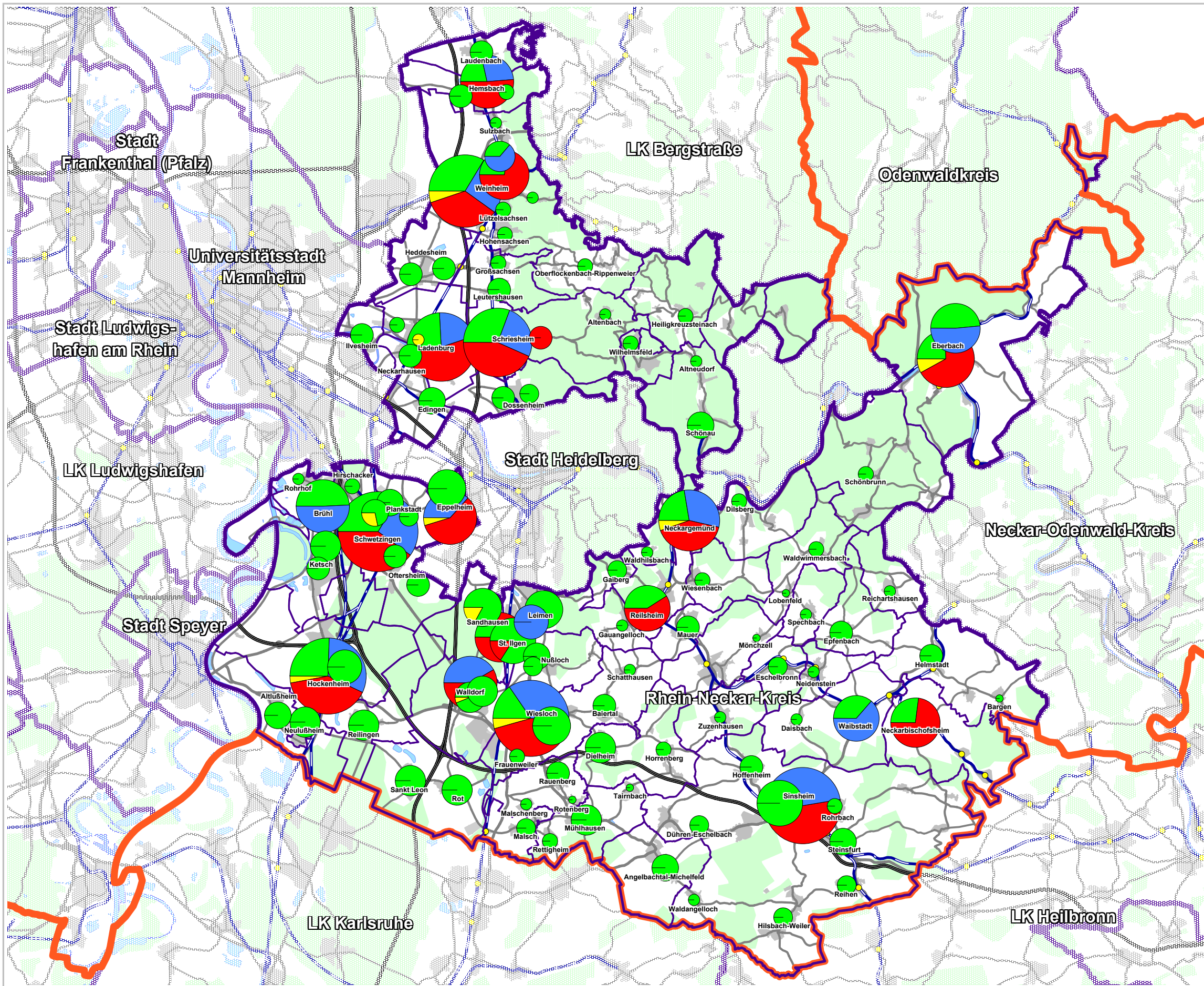
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand: 10.10.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\NVP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_Schueler2001_02.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
Fax +49 - 30 - 85906 - 111
Internet <http://www.ivu.de>

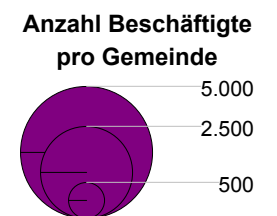
STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 - 64285 Darmstadt





**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

**Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte am Wohnort 2001**



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Fernbahnhof
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

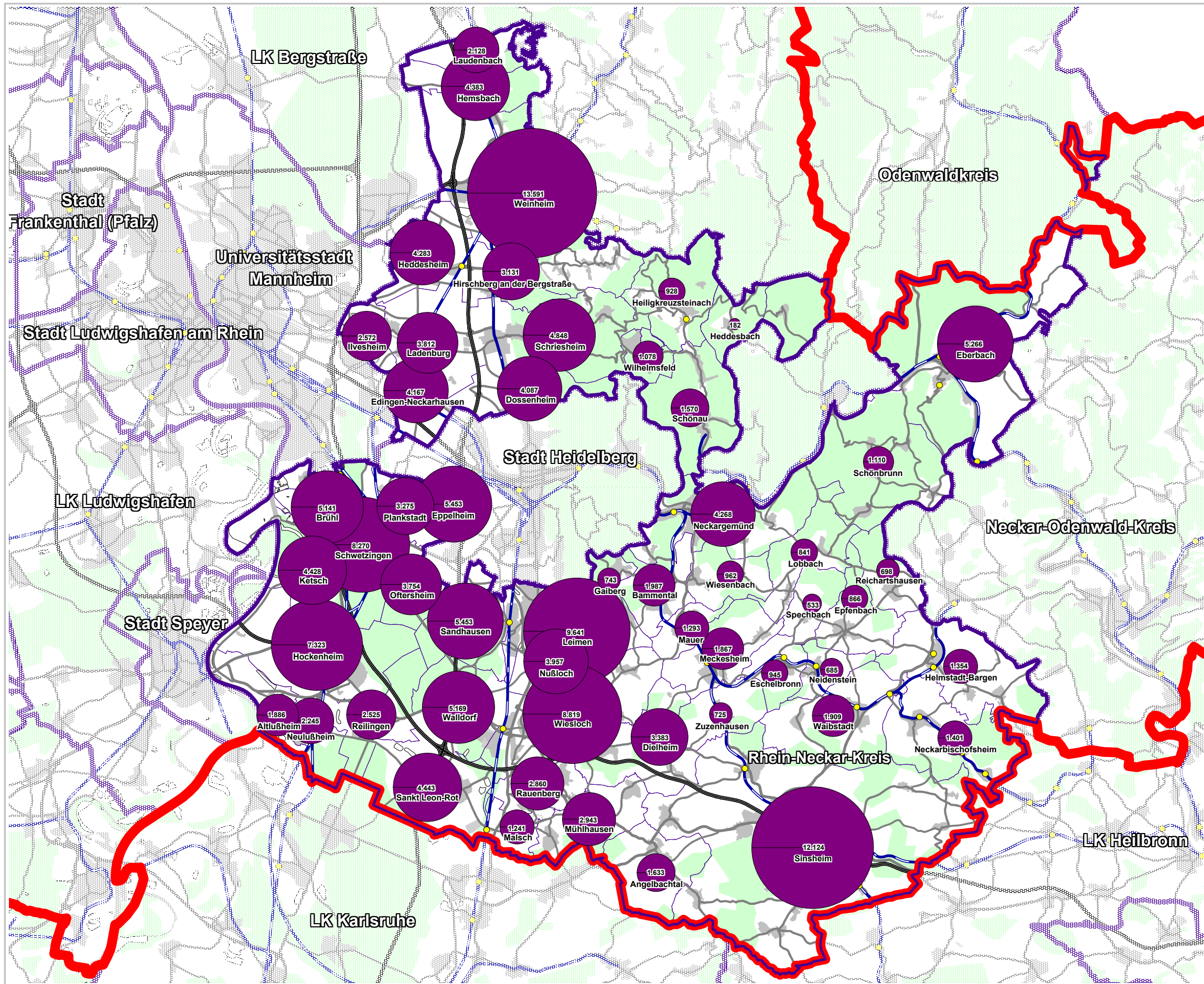
- Bundesanstalt für Arbeit, Stand: 30.6.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\NVP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_SozBeschWO2001.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
Fax +49 - 30 - 85906 - 111
Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt

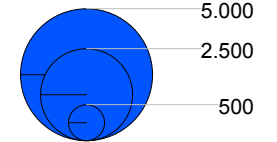




Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2001

Anzahl Beschäftigte
pro Gemeinde



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Fernbahnhof
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

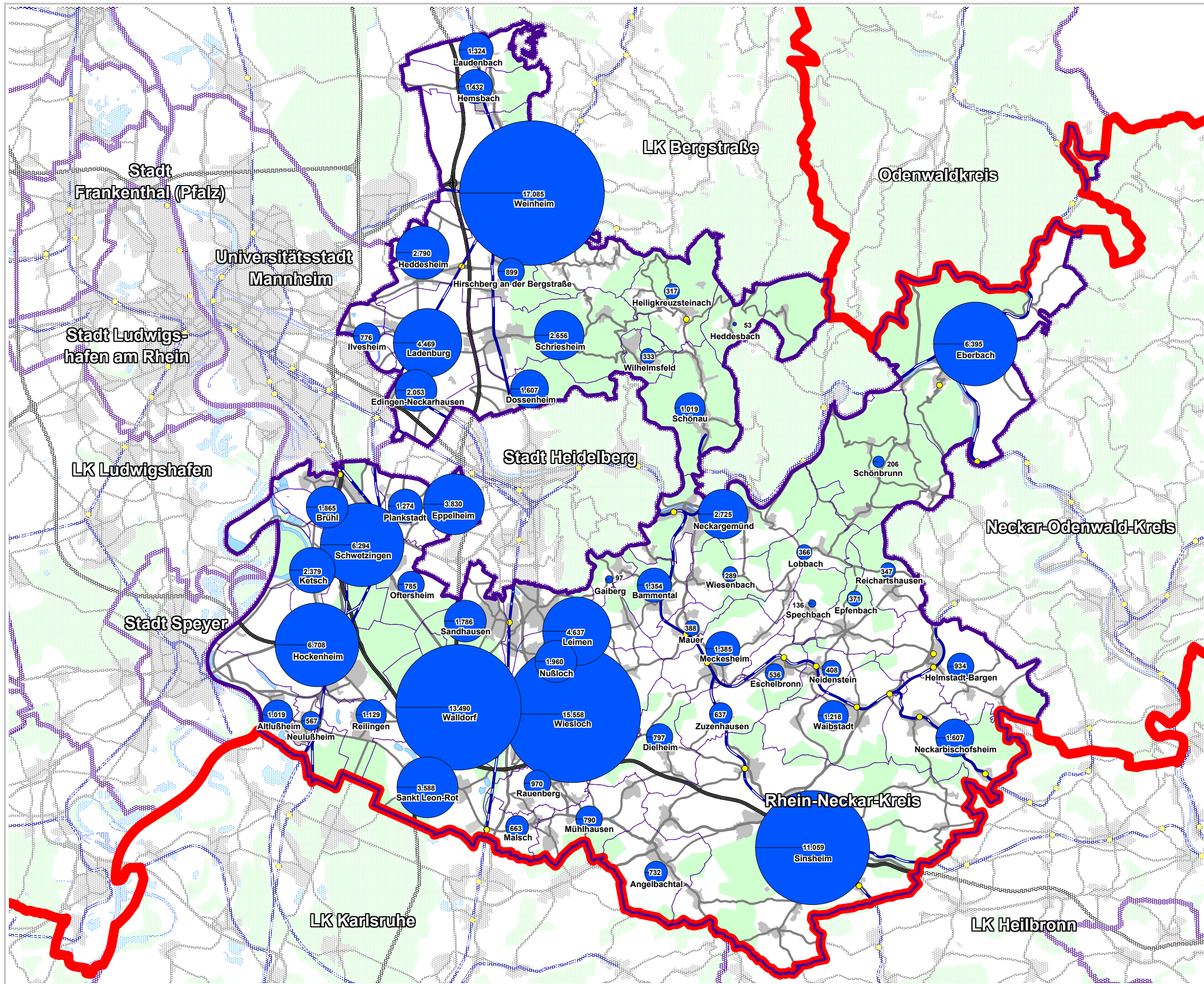
- Bundesanstalt für Arbeit, Stand: 30.6.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

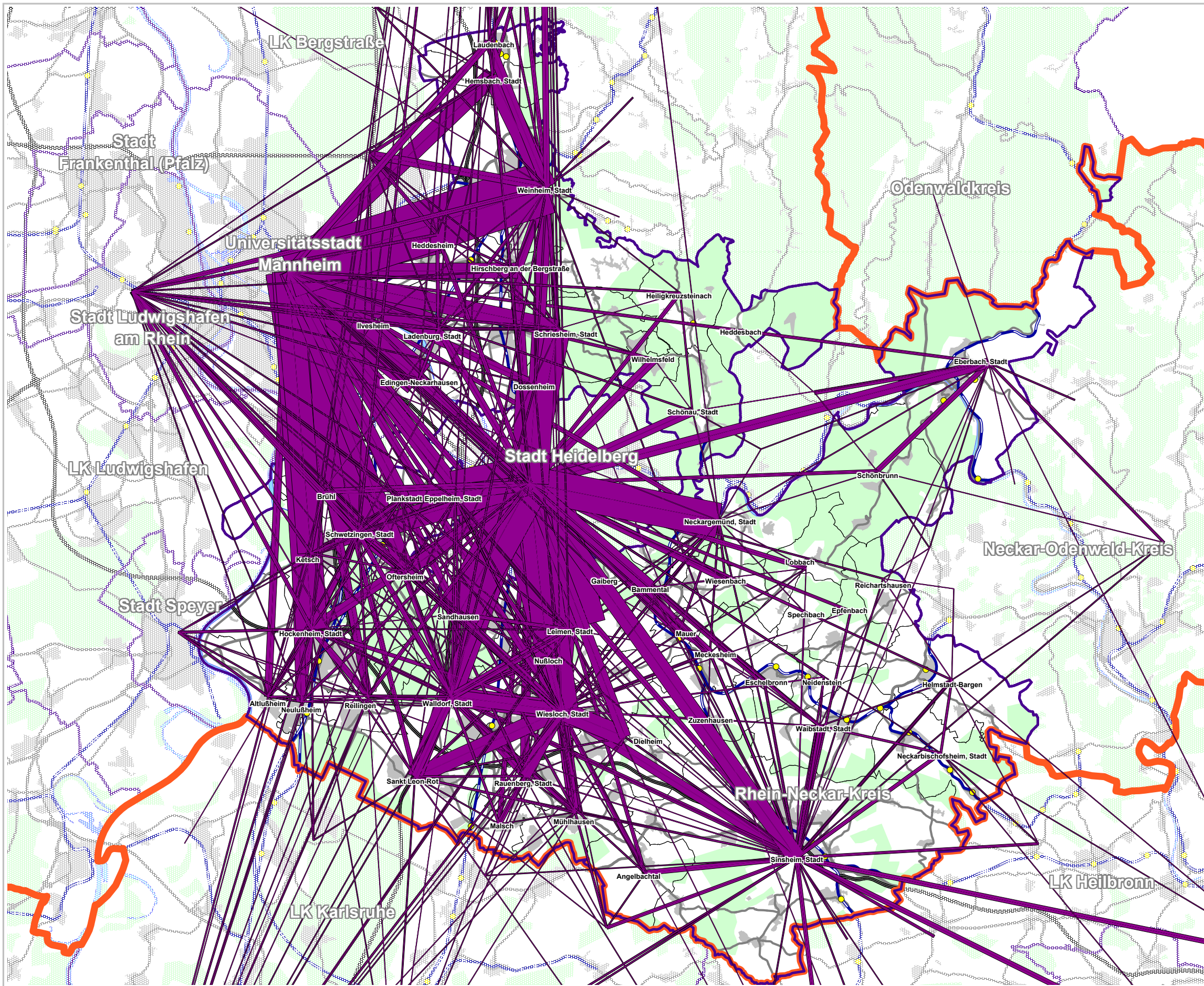
Bearbeitungsstand: September 2003

P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_SozBeschAO2001.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88, D-12161 Berlin
Tel. +49-30-85906-0
Fax +49-30-85906-111
Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt

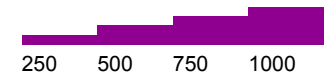




**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis 2001

Berufspendler je Werktag
(ab 30 Pendler und größer)



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Bundesanstalt für Arbeit, Stand: 30.6.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\I\VP_VRN2003.P22545\Grafik\im\wor\RNK_Auspender2001.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
 Bundesallee 88, D-12161 Berlin
 Tel. +49-30-85906-0
 Fax +49-30-85906-111
 Internet <http://www.ivu.de>

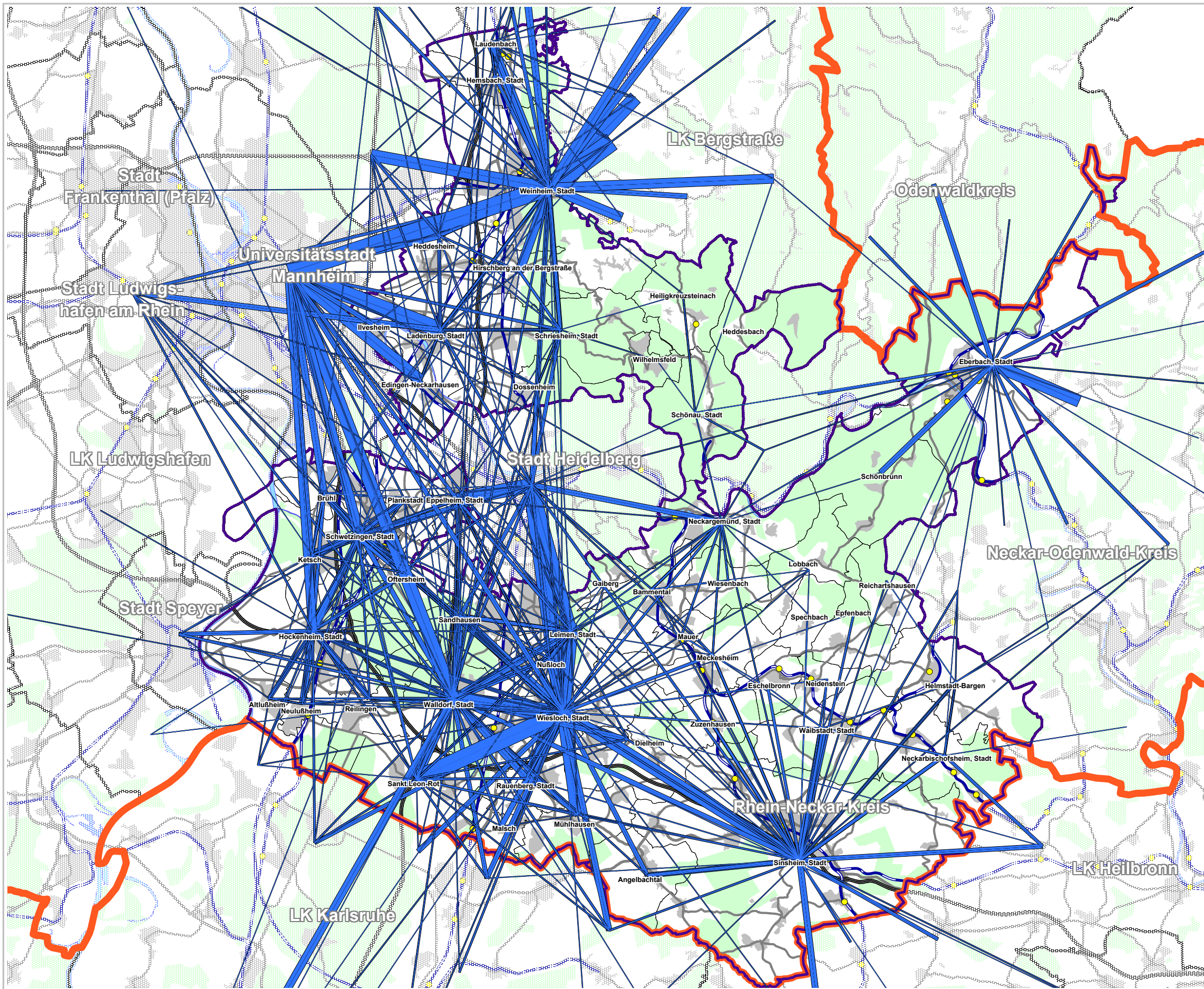
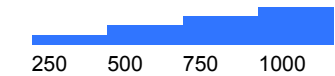
STETE PLANUNG
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
 Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



**Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar-Kreis
2004 - 2008**

Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis 2001

Berufspendler je Werktag
(ab 30 Pendler und größer)



Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Bundesanstalt für Arbeit, Stand: 30.6.2001
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\I\VP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_Einpendler2001.WOR

IVU IVU Traffic Technologies AG
 Bundesallee 88, D-12161 Berlin
 Tel. +49 - 30 - 85906 - 0
 Fax +49 - 30 - 85906 - 111
 Internet <http://www.ivu.de>

STETE PLANUNG
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
 Sandbergstraße 65 · 64285 Darmstadt



Fortschreibung Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2004 - 2008

Neue Wohn- und Gewerbe- standorte im Planungszeitraum über 5 ha

Art der Flächennutzung

- Gewerbe
- Wohnen

Zeichenerklärung:

- Bundesautobahn
- sonstiges übergeordnetes Straßennetz
- Eisenbahnstrecke im Personenverkehr
- SPNV-Zugangsstelle
- Grenze des VRN
- Kreis bzw. kreisfreie Stadt
- Gemeindegrenze

Grundlagen:

- Meldungen der Städte und Gemeinden
- Copyright Hintergrundkarte NavTech GIS-Daten

Bearbeitungsstand: September 2003

P:\IWP_VRN2003.P22545\Grafik\m\wor\RNK_neueStandorte.WOR

