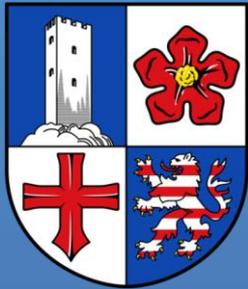


9. Sitzung Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße

Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2019-23



Heppenheim, 19. November 2019

Agenda

- 1. Übersicht aktueller Arbeitsstand**
- 2. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18**
- 3. Angebotskonzeption**
- 4. Maßnahmenkonzeption**

1. Übersicht aktueller Arbeitsstand

1. Beteiligungsstufe

- 414 Themennennungen
- Liegen dem Fahrgastbeirat vor

Potenzialanalyse

- Erläuterungen zur Berechnung in der Präsentation zur 8. Fahrgastbeiratssitzung am 30.09.2019, Seite 26

Anforderungen

- Definierte planerische Standards durch das Projektteam
- Allgemeine Vorgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV Angebots

Maßnahmen

- Mögliche Maßnahmen
- Konkrete Umsetzungsvorschläge

Agenda

1. Übersicht aktueller Arbeitsstand
2. **Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18**
3. Angebotskonzeption
4. Maßnahmenkonzeption

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Die Relation Worms – Lampertheim wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und im 30'-Takt bedient (zuvor Grundnetz 2. Ordnung). In Lampertheim sind Anschlüsse an die Riedbahn Richtung Mannheim herzustellen.	Umgesetzt
Parallelverkehre zur Schiene sind abzubauen:	
Hofheim – Worms (Einkürzung Linie 642 auf Abschnitt Hofheim – Biblis mit Anschluss an die Nibelungenbahn Richtung Worms)	Umgesetzt
Lampertheim – Bürstadt	Umgesetzt
Bürstadt – Lorsch (Umlenkung der Linie 643 nach Groß-Rohrheim mit dortigem Anschluss an die Riedbahn)	Nicht umgesetzt
Weinheim – Birkenau (Einkürzung Linie 681 auf Abschnitt Birkenau – Wald-Michelbach)	Nicht umgesetzt

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Neuordnung der Linie 641: Linie 640 verkehrt auf dem Abschnitt Bensheim – Einhausen direkt im 60'-Takt mit Anschlüssen an RB Richtung Mannheim in Bensheim (zuvor Ringverkehr in einer Fahrtrichtung via Lorsch). In Einhausen wird der Bereich Ringstraße angebunden. Die Linie 641 bedient den Abschnitt Bensheim – Lorsch (Sportpark Ehlried) – Bensheim.	Umgesetzt mit abgewandeltem Konzept
Zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale der Linie 640 sollte eine Linienwegänderung über das Gewerbegebiet Stubenwald geprüft werden.	Umgesetzt
Die Linie 643 soll in Heppenheim mit den RB-Zügen Richtung Mannheim verknüpft werden.	Umgesetzt
Linie 669: Es sind keine Änderungen vorgesehen.	Angebotsausweitung in Tagesrandlagen und Systematisierung der Taktung
Der Abschnitt Bensheim – Lindenfels wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und der bereits bestehende 30'-Takt ausgeweitet/verstetigt. Ab Lindenfels werden die Abschnitte Richtung Reichelsheim und Winterkasten jeweils im 60'-Takt bedient.	Umgesetzt

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Die Anbindung der Orte Beedenkirchen und Staffel erfolgt über ein kommunales Ruftaxi, das in Reichenbach mit der Stammlinie 665 verknüpft ist.	Umgesetzt
Die Linie 667 Grasellenbach – Heppenheim wird in Fürth gebrochen.	Nicht umgesetzt
Der Abschnitt Fürth – Heppenheim der Linie 667 wird in seiner Angebotsgestaltung auf die Abfahrten der Regionalexpress-Züge Richtung Darmstadt ausgerichtet. Der Abschnitt Grasellenbach – Fürth orientiert sich an den Abfahrten und Ankünften der Weschnitztalbahn in Fürth.	Umgesetzt
Aufgrund des Fahrzeitprofils der Linie 667, kann diese nicht ohne Fahrzeugmehrbedarf über Rimbach geführt werden. Daher wird von einer Bedienung Rimbachs abgesehen.	Umgesetzt
Verstetigung des 60'-Taktes Grasellenbach – Wald-Michelbach – Weinheim. Ausweisung des ITF-Knotens in Wald-Michelbach mit Anschlüssen zu den Linien 683 und 685. 30'-Takt zwischen Wald-Michelbach und Absteinach mit stündlicher Weiterführung Richtung Birkenau (dort Anschluss an Weschnitztalbahn).	Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt

Quelle: IGDB GmbH

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Erschließung des Streckenabschnittes Birkenau – Weinheim durch die Linie 688	Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt
An der Haltestelle Wald-Michelbach, Amtsgericht (heute ZOB) wird ein ITF-Knoten eingerichtet. Dieser Knoten orientiert sich an den Abfahrtszeiten der Linie 681 Richtung Weinheim bzw. Birkenau zu den Minuten 27 und 57.	Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt
Durchbindung der Linie 683 von Wald-Michelbach über Mörlenbach nach Heppenheim.	Wird im Dez '19 umgesetzt (im Taktverkehr)
Die Linien 689 (LB „Odw. Mitte“) und 694 (LB „Odw. Süd“) weisen einen annähernd identischen Linienverlauf zwischen Bonsweiher und Rimbach auf. Vor diesem Hintergrund liegt es nahe beide Linien zu einer neuen Linie 694 zusammenzufassen und dem Linienbündel Odenwald Süd zuzuordnen.	Umgesetzt

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungs-Status
Fußläufiger Einzugsbereich: SPNV mit 1 - 3 km, RNV-Linie 5 / Bus mit jew. 600m, Stadtverkehre 200-300m	Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen
Haltestellenstandards	Stichprobenerhebung zeigte vereinzelt fehlende Umsetzung
Einrichtung von Fahrradvermietsystemen	Umgesetzt in ausgewählten Kommunen
Bedienungsstandard entlang der ÖPNV-Achsen	Umgesetzt
Bedienungsstandard Daseinsvorsorge: Mindestbedienung 15 Fahrtenpaaren pro Woche	Umgesetzt
Bedienungsstandard Stadtverkehr Mo-Fr 60'-Takt, Sa, So/F bedarfsorientiert	Umgesetzt (vielerorts übertroffen)

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme

Vollständige Barrierefreiheit nach § 8 (3) PBefG:
Bis 1.1.2022 zu erreichen, außer es werden „in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet“



Umsetzungsstatus

In Umsetzung
Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen als Straßenbausträger

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme

Umsetzungs- status

P+R / B+R, Radverkehr, Fußverkehr

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



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



Abbildung 34: Handlungsfelder Fußverkehr



Abbildung 35: Handlungsfelder Radverkehr

**Fortlaufende
Umsetzung im Zuge
von Bahnstufen-
modernisierungen**

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Umgesetzt in Lampertheim
Einrichtung/ Ausweitung von Carsharing / Mitfahrzentralen / Car-Pooling	Dauerhafte Aufgabe im Rahmen des Mobilitätsmanagements
Mobilitätsmanagement	Fortlaufende Aufgabe

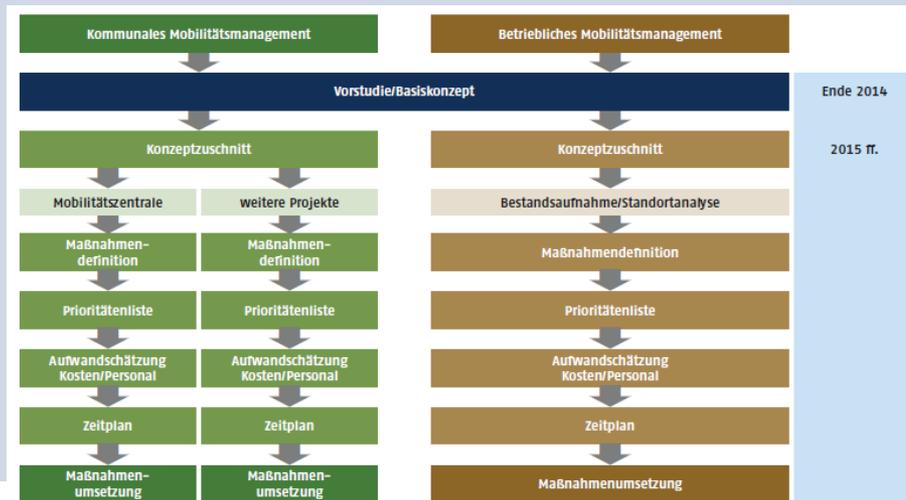
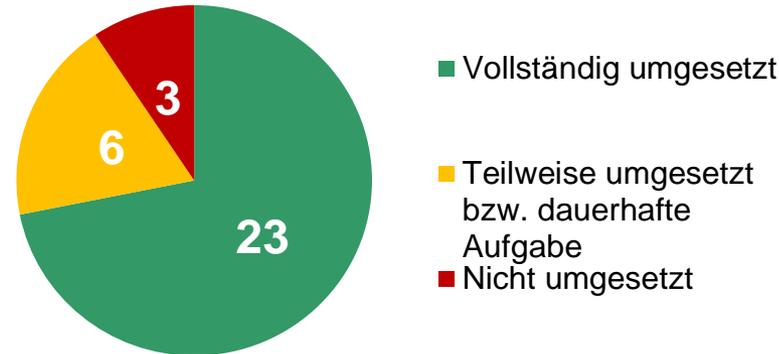


Abbildung 36: Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement

Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Umsetzungsbilanz Maßnahmen des NVP
2014-18



- ▶ **Hohe Umsetzungsbilanz des NVP 2014-18** mit teilweise geringfügigen Abweichungen zum ursprünglich vorgesehenen Konzept
- ▶ **Start des Linienbündels *Odenwald Süd***: Realisierung weiterer Maßnahmen des NVP 2014-18 und davon unabhängige Verbesserungen
- ▶ **Realisierung von Verbesserungen über den NVP 2014-18 hinaus in kommunaler Eigenregie** (Bsp.: 1h-Takt Linie 675, Verlängerung Linie 44 nach Groß-Rohrheim).

Agenda

1. Übersicht aktueller Arbeitsstand
2. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
- 3. Angebotskonzeption**
4. Maßnahmenkonzeption

Angebotskonzeption



Schienenpersonennahverkehr: 1 000 m



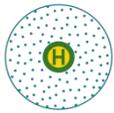
RNV-Linie 5: 600m (attraktive Erschließung) –
800m (ausreichende Erschließung)



Bus oder Ruftaxi/Rufbus: 600m – ausreichende Erschließung sofern
Bedienung Mo-Fr sowohl an Schultagen, als auch an schulfreien Tagen;
Anwendung nur auf Haltestellen außerhalb von Mittelzentren



Bus: 300m; Bedienung Mo-Fr sowohl an Schultagen, als auch an
schulfreien Tagen - ausreichende Erschließung in Mittelzentren,
attraktive Erschließung außerhalb von Mittelzentren



Bus: 300m; Bedienung Mo-Fr an Schultagen in Festbedienung
- befriedigende Erschließung, sofern Bedienung Mo-Fr an schulfreien
Tagen durch Rufbedienung ergänzt wird (andernfalls ausreichend)

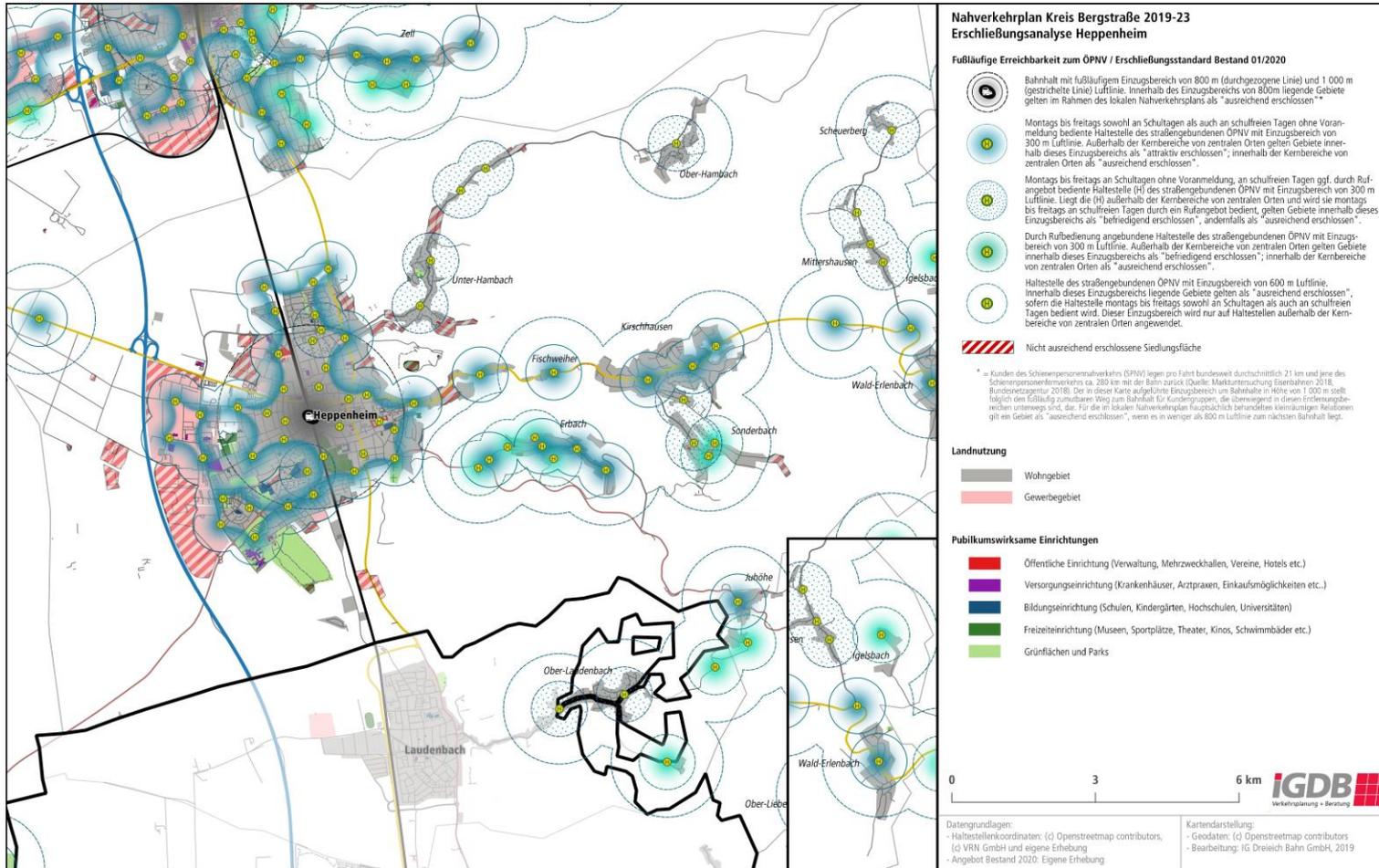


Ruftaxi/Rufbus: 300m – ausreichende Erschließung in Mittelzentren,
befriedigende Erschließung in Mittenzentren

* = Für den Zu-/Abgang mit dem Radverkehr gelten höhere Werte (SPNV: 3 000m, Bus: 1 800m an Haltestellen des Grundnetzes 1. oder 2. Ordnung außerhalb von Mittelzentren jeweils sofern Abstellanlagen vorhanden). In der Bewertung des Erschließungsstandards i. S. d. Daseinsvorsorge ist die fußläufige Erreichbarkeit maßgeblich.

Quelle: IGDB

Angebotskonzeption



Quelle: IGDB

Angebotskonzeption

- **Basis: Achsenkonzept** aus dem Nahverkehrsplan 2014-18
- **Ziel** für den Nahverkehrsplan 2019-23: Betrachtung der **Zwischenräume** und Verbesserung der **Daseinsvorsorge**
- **Potenzialanalyse** → Ergebnis: Anzahl potenziell erreichbarer Fahrgäste/Woche

Netzkategorie	(Mindestangebot) Angebotsstandard						Potenzialgrenzwert [Anz. erforderl. Fahrgäste/Woche]
	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag		
Grundnetz 1. Ordnung	5-6 Uhr	60'-Takt	6-24 Uhr	60'-Takt	8-24 Uhr	60'-Takt	≥ 3.300 Fahrgäste (Fg)/Woche
	6-20 Uhr	30'-Takt					
	20-24 Uhr	60'-Takt					
Grundnetz 2. Ordnung	5-22 Uhr	60'-Takt	6-24Uhr	120'-Takt*	8-22 Uhr	120'-Takt*	≥ 1.700 Fg/Woche
Grundnetz Region	5-22 Uhr	60'-120'- Takt °	6-24 Uhr	120'-Takt*	8-22 Uhr	120'-Takt*	≥ 1.100 Fg/Woche
Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge	5-22 Uhr	25 Fahrtenpaare pro Woche*					< 1.100 Fg/Woche
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	Entsprechend den Vorgaben für den Ausbildungsverkehr (NVPI 2014-18, S. 47)						

* Kann bzw. können auch durch Rufbedienung sichergestellt werden. | ° = 60'-Takt nur in der Hauptverkehrszeit

Angebotskonzeption

➤ Von der 1. Beteiligungsstufe zur Maßnahme – Beispiel I

Eingabe 1. Beteiligungsstufe	Potenzialanalyse	Anforderung	Maßnahme
<p>Zwischen Lampertheim und Heppenheim sollte eine bessere bzw. direkte Busverbindung eingerichtet werden. [+10]</p> <p>Ich würde mir eine bessere Verbindung (per Bus) in die Kreisstadt Heppenheim wünschen. Der Nahverkehr von Lampertheim nach Heppenheim sollte mit einer Direktverbindung gelöst werden. Mein Sohn arbeitet in Heppenheim und muss erst von Neuschloss den Bus nach Lampertheim Bahnhof nehmen. Dann mit dem Zug nach Bürstadt. Dann mit dem Bus nach Heppenheim. Fahrzeit insg. mit Wartezeit 2 Std. einfach. Eine Direktverbindung über Hüttenfeld wäre gut - in beide Richtungen. Man müsste ein Haufen Geld ausgeben mit dem Bus und Zug nach Heppenheim zu kommen.</p>	<p>Die Potenzialanalyse weist für die Verbindung Heppenheim- Hüttenfeld - Lampertheim - einen Potenzialwert von >1.300 Fahrgästen pro Woche aus. Das Kreiskrankenhaus ist ein regional bedeutsamer publikumswirksamer Ort und wird nach Möglichkeit in die neue Verbindung aufgenommen.</p>	<p>Auf der Relation Heppenheim - Hüttenfeld - Lampertheim soll eine neue ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ eingerichtet werden.</p>	<p>Einrichtung neue Buslinie Heppenheim Bahnhof -HP Kreis-krankenhaus - Lampertheim nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region".</p>

Angebotskonzeption

► Von der 1. Beteiligungsstufe zur Maßnahme – Beispiel II

Eingabe 1. Beteiligungsstufe	Potenzialanalyse	Anforderung	Maßnahme
<p>„Im Rahmen der Nahverkehrsplanung möchte ich Sie bitten, die Möglichkeit zu prüfen, ob nicht auch die Heppenheimer Ortsteile, Sonderbach und Erbach (evtl. über die Werksstraße "Röhrig"), an das Busliniennetz angebunden werden könnten? Die aktuell bestehende Ruftaxi-Lösung ist aufgrund der unflexiblen Handhabe kein dauerhafter Zustand.“</p>	<p>Sonderbach (740 EW) ist Ortsteil mit mehr als 600 Einwohnern => Soll laut Anforderungsprofil des Kreises Teil des Grundnetzes Region werden.</p> <p>Anbindung HP-Erbach (720 EW) wird ab 15.12.2019 durch Einführung neuer Verbindung des Grundnetzes 2. Ordnung Heppenheim und Wald-Michelbach (tägliche Bedienung im Taktverkehr) verbessert.</p>	<p>Alle Siedlungseinheiten ≥ 600 Einwohner (EW) sollen mindestens Bestandteil des Grundnetzes Region werden.</p>	<p>Anbindung Sonderbach (740 EW) an das Grundnetz Region.</p>

Agenda

1. Übersicht aktueller Arbeitsstand
2. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
3. Angebotskonzeption
4. **Maßnahmenkonzeption**

Maßnahmenkonzeption

- Aus den Anforderungen wurden mögliche **Maßnahmen** abgeleitet.
- **Priorisierung notwendig**
 - Finanzmittel für ÖPNV sind begrenzt und Maßnahmenwirkungen unterschiedlich.
 - ➔ **Verkehrlich sinnvolle und dringende Maßnahmen** sollen innerhalb des **Nahverkehrsplans 2019-23 umgesetzt werden, soweit die finanziellen Ressourcen des Kreises Bergstraße dies gestatten** (*Vordringlicher Bedarf* und *Mittelfristiger Bedarf*)
 - **Nicht jede wünschenswerte Maßnahme kann im Rahmen des Nahverkehrsplan 2019-23 umgesetzt werden.**
 - ➔ Größere Maßnahmen mit Bezug zu anderen Fachplanungen und/oder tieferem Untersuchungsbedarf werden als „langfristige Prüfaufträge“ bezeichnet
 - ➔ Maßnahmen mit vergleichsweise geringer bzw. nicht dringender Priorität („Kann-Maßnahmen“) fallen in die Kategorie „Weiterer Bedarf“

Quelle: IGDB

Maßnahmenkonzeption

► Priorisierungskategorien

Bezeichnung	Priorisierungskategorie	Erläuterung
U	Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf	Maßnahme wurde bereits finanziert und umgesetzt bzw. werden in den nächsten Jahren initiiert.
VB	Vordringlicher Bedarf	Maßnahme soll kurzfristig (vsl. bis Dezember 2020) umgesetzt werden.
MB	Mittelfristiger Bedarf	Maßnahme soll mittelfristig (vsl. bis Dezember 2025) umgesetzt werden.
WB	Weiterer Bedarf	Maßnahme soll nachrangig umgesetzt werden. Spätestens im Rahmen der nächsten Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans soll die Maßnahme erneut geprüft werden.
PB	Prüfbedarf	Maßnahmenprüfung zu einem späteren Zeitpunkt.

Fragen?

► **Zeit für Fragen**

Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe

Frau Christine Haban

c.haban@vrn.de

Abteilung Planung und Angebot

Herr Dennis Ulas

d.ulas@vrn.de

