















## Nahverkehrsplan 2004 - 2008

erstellt 2003

### Leitlinien

- 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.

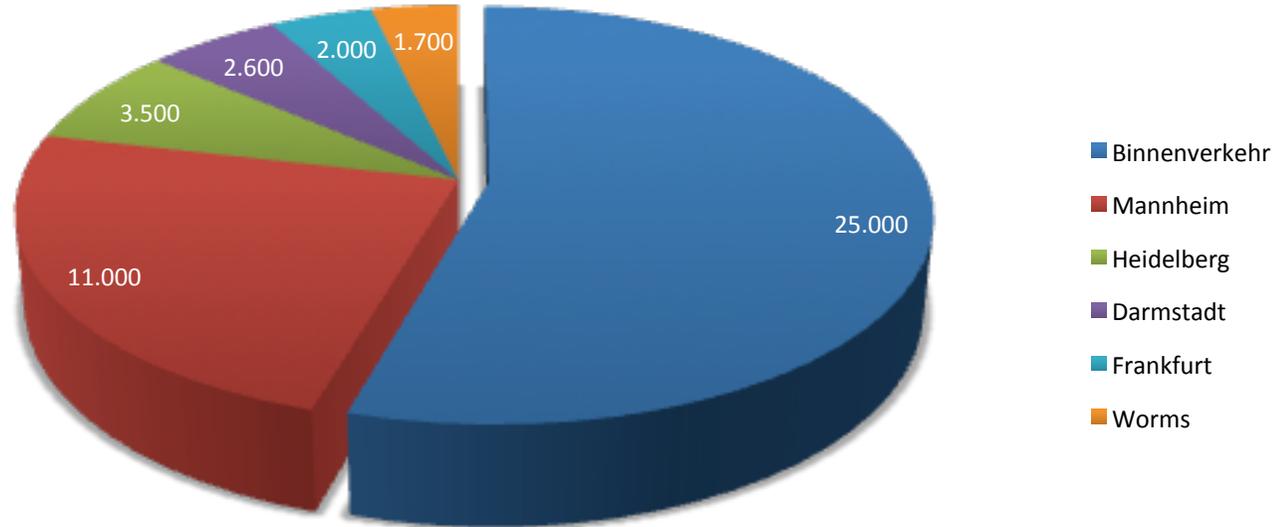
## Nahverkehrsplan 2004 - 2008

erstellt 2003

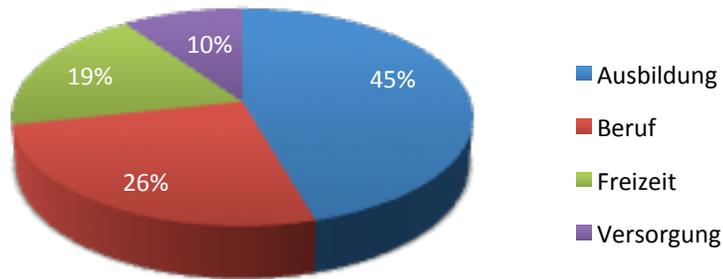
### Leitlinien

- 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 Kreis Bergstraße sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden und Mitglied in der URN GmbH werden.

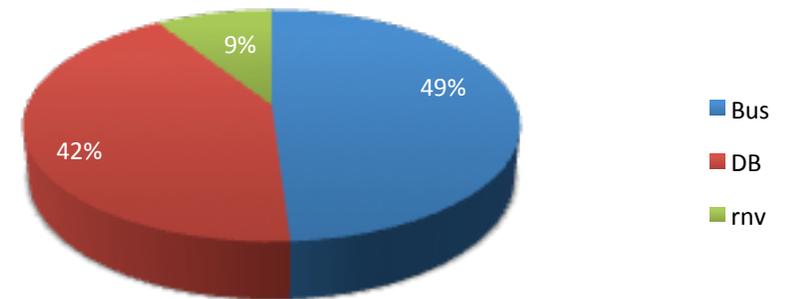
## Wichtigste Relationen (Fahrgäste)



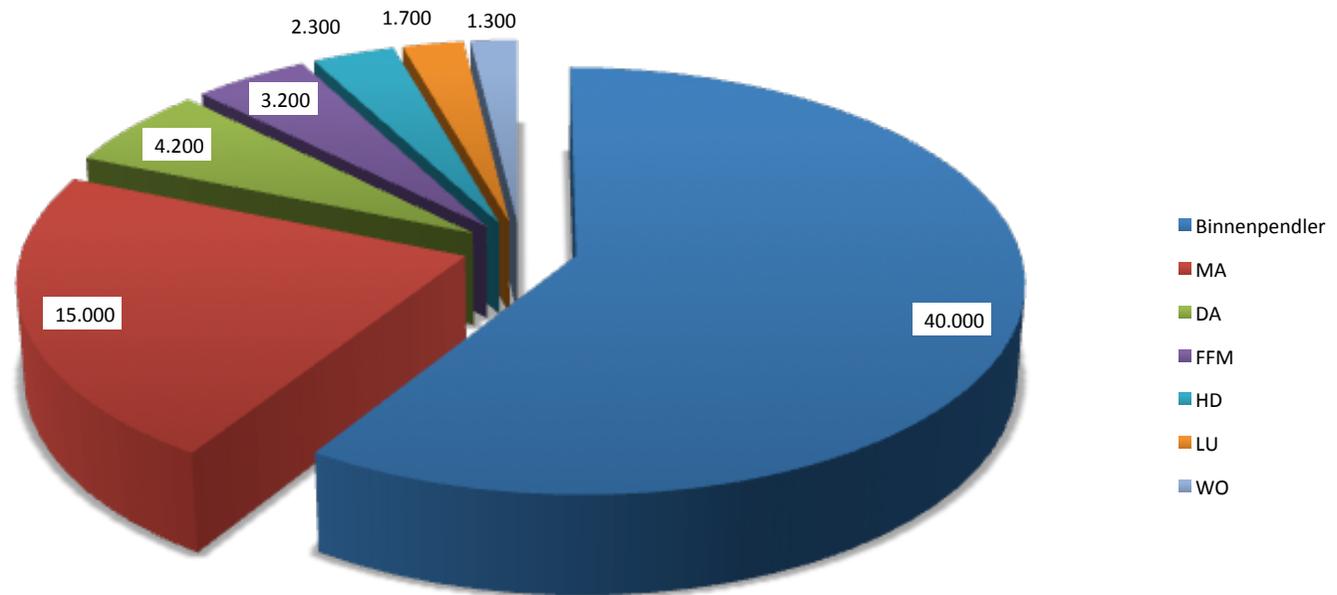
### Fahrzweck



### Anteil Verkehrsmittel im Kreis Bergstr.



Auswertung Pendlerstatistik (Auspendler)



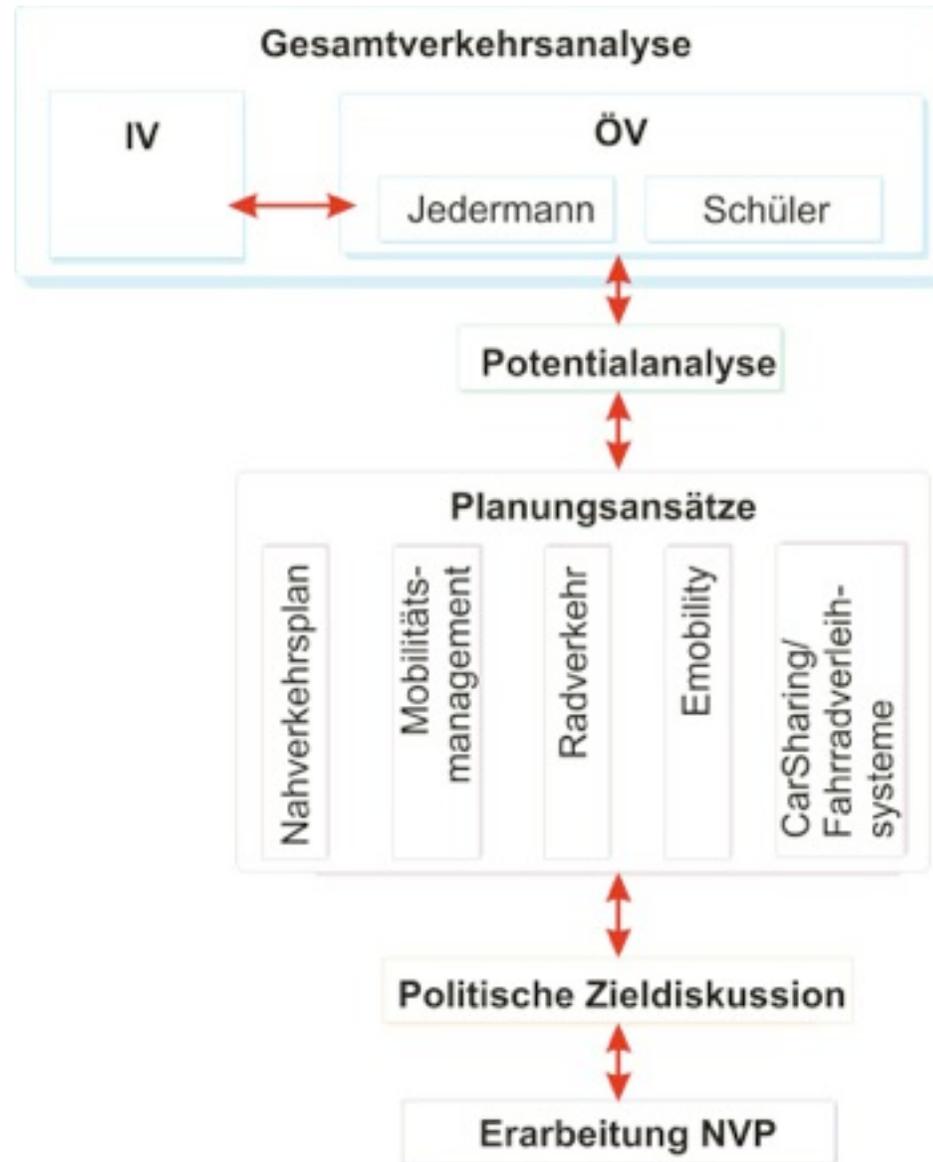
**Nahverkehrsplan als Grundlage für Vergabeverfahren**

**Einzigste Möglichkeit der öffentlichen Meinungs- und Willensbildung**

**Im Rahmen der Ausschreibungsverfahren keine öffentliche  
Diskussion mehr möglich**

**Beteiligung der Öffentlichkeit durch drei Regionalkonferenzen**

**Beteiligung der Fachbehörden, Fachverbänden,  
Verkehrsunternehmen etc. im Rahmen des Anhörungsverfahrens**



IV = Individualverkehr  
ÖV = Öffentlicher Verkehr  
NVP = Nahverkehrsplan



## Durchführung einer Gesamtverkehrsanalyse

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wird eine Analyse des Jedermannverkehrs (ohne Schülerverkehr) für das Gebiet des Lk Bergstraße durchgeführt.

Ziel der Untersuchung ist es die Stärken und Schwächen des ÖV zu ermitteln und Potentiale zu ermitteln.

Grundlage der Potentialanalyse ist ein Verkehrsmodell für den ÖPNV

Basis der Potentialanalyse sind zum einen die MIV-Ströme im Jedermannverkehr

Im Vergleich dazu werden die ÖPNV-Ströme im Jedermannverkehr betrachtet.

Im Vergleich kann man dann feststellen wo ist bereits heute der ÖPNV stark, wo sind Potentiale und wo ist der ÖPNV sehr schwach.



Ebenfalls auf Basis der Potentialanalyse lässt sich ein Achsenmodell für den Kreis Bergstraße entwickeln

## Die Entwicklungsachsen 1. Ordnung aufgrund der Potentialanalyse sind:

### In West-Ost-Richtung:

- Worms - Bürstadt – Bensheim (Nibelungenbahn),
- Bensheim - Lautertal
- Viernheim – Weinheim
- Weinheim - Birkenau – Fürth (Weschnitztalbahn)

### In Nord-Süd-Richtung:

- Groß-Rohrheim – Biblis – Bürstadt – Lampertheim
- Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim - Weinheim



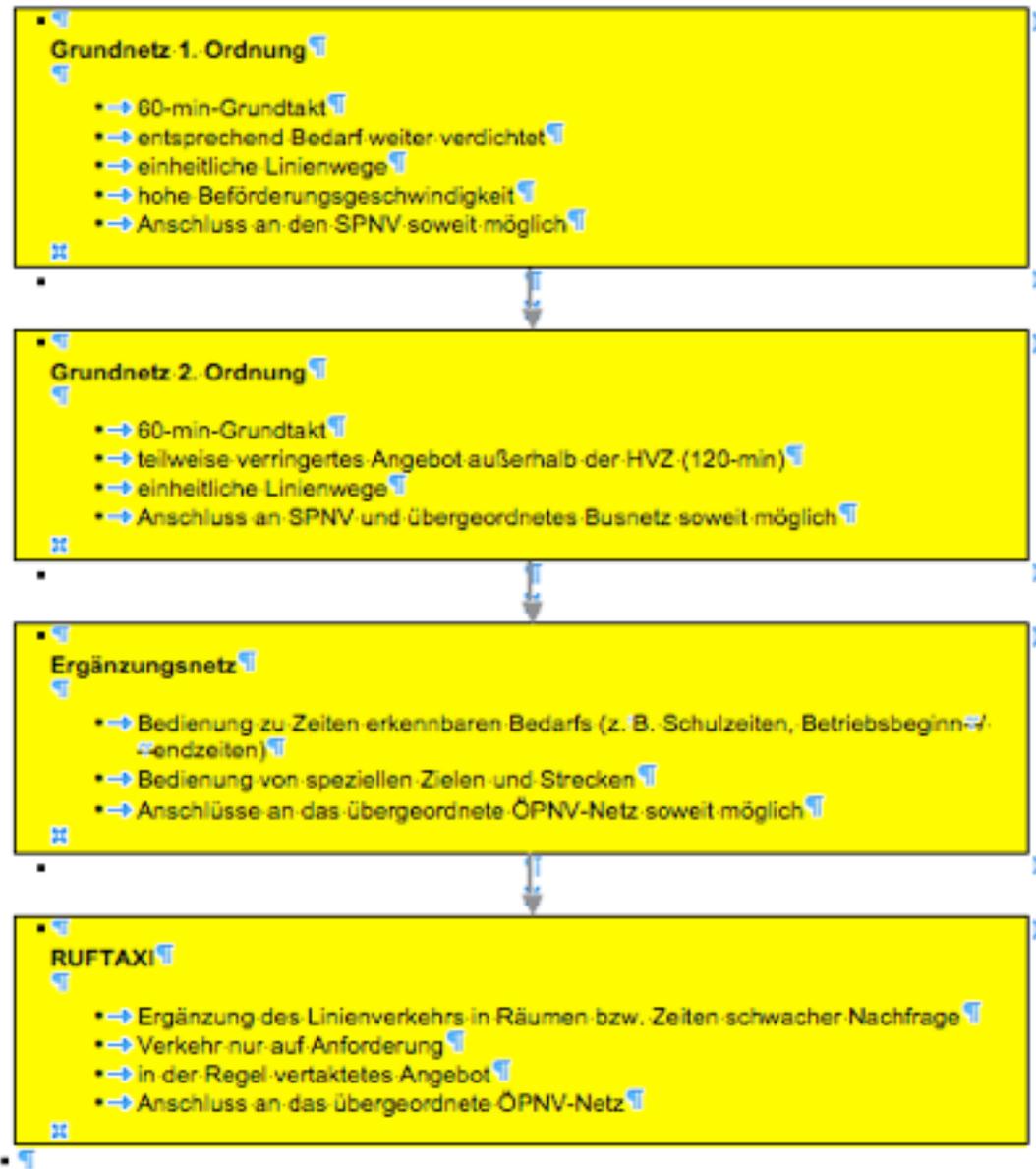
Ebenfalls auf Basis der Potentialanalyse lässt sich ein Achsenmodell für den Kreis Bergstraße entwickeln

## Die Entwicklungsachsen 2. Ordnung aufgrund der Potentialanalyse sind:

- Lorsch – Heppenheim
- Heppenheim - Rimbach – Wald-Michelbach
- Worms - Lampertheim - Viernheim
- Weinheim - Gorbheimertal







## Angebotskonzept

### Grundlagen des Angebotskonzeptes

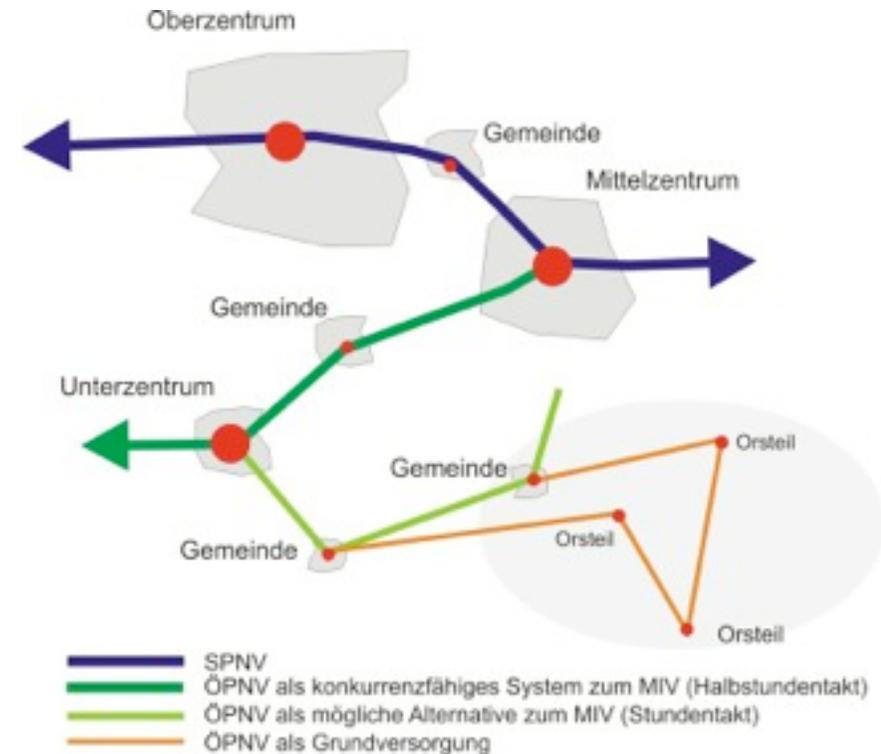
Grundlagen (inkl. Netzhierarchie)

Netzhierarchie siehe Leistungsbeschreibung

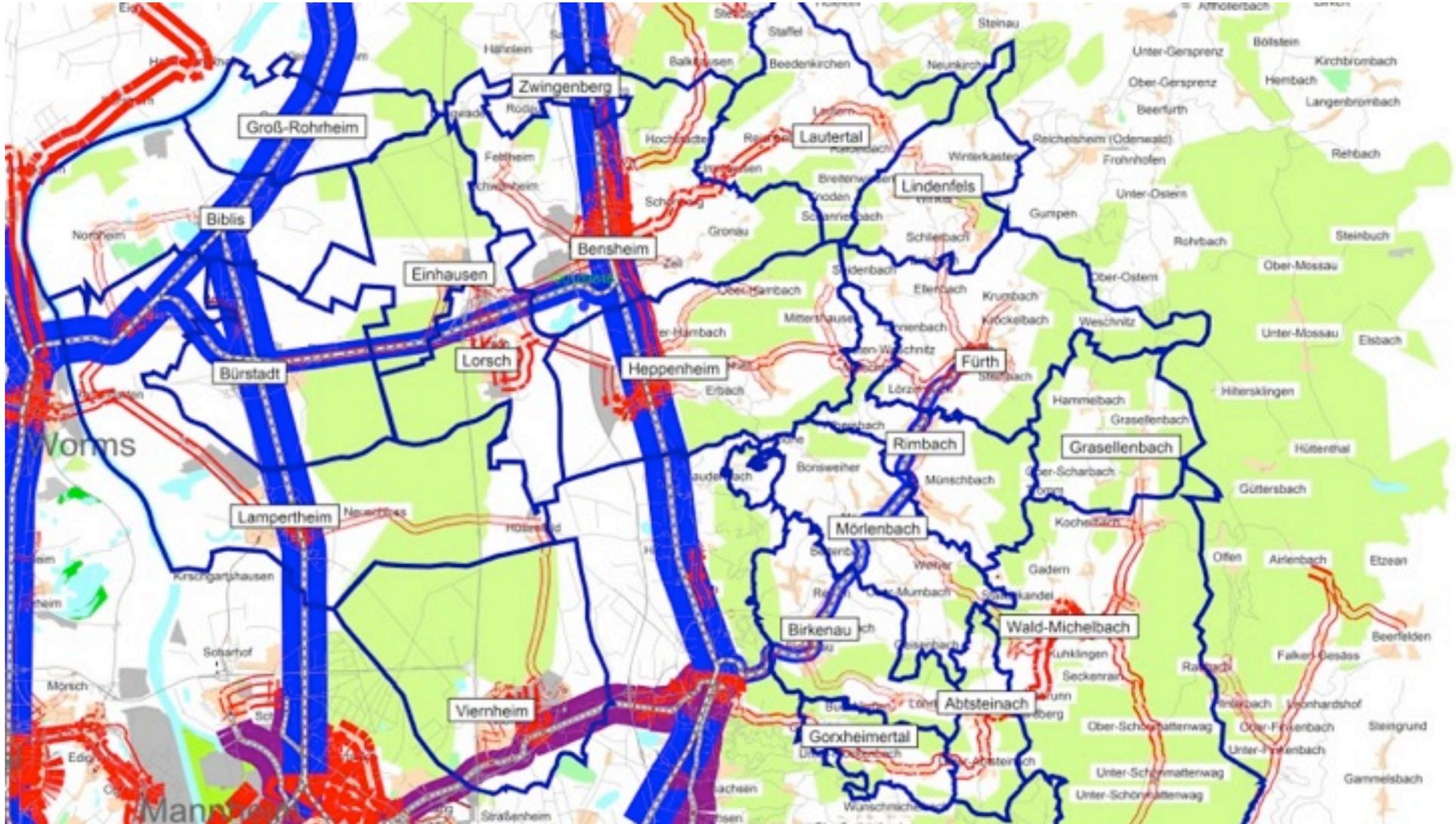
1. Ordnung 30 min-Takt (Konkurrenz zum IV)

2. Ordnung 60 min-Takt (Alternative zum IV)

Ergänzungsnetz und  
alternative Bedienungsformen



## Verkehrsströme (Verkehrsmodell) im Landkreis Bergstraße



Lindenbündel		Odenwald Nord Nr. 7					
<b>Linien-Nr.</b>	605						
<b>konventionelle Laufzeit</b>	11.12.18						
<b>Untermarkt</b>	Bensheim - Ludwigs - Lindenfels - Ober-Wittichenbach/Rastbachhöhe						
<b>Kategoriebezeichnung</b>	Regionalbahn Nahverkehrszone 1						
<b>Mitarbeiterbelegungszeitraum</b>	<b>Mo-Fr</b>		<b>Sa</b>		<b>So/Ferienzeit</b>		
<b>Fahrer</b>	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr	
<b>Bedienungszeitraum</b>	04:40 - 02:10 Uhr	04:41 - 21:14 Uhr	05:15-02:10 Uhr	7:14 - 21:14 Uhr	05:10-02:10 Uhr	7:14 - 21:14 Uhr	
<b>Takt</b>	30 Min-S-Vorbesetz	50 Min-S-Vorbesetz	30 Min	30 Min	30 Min	30 Min	
<b>Fahrten</b>	48 Fahrten (RT)	48 Fahrten	17 Fahrten	18 Fahrten	14 Fahrten	13 Fahrten	
	an Schullagen	an Schullagen					
	23 Fahrten (SB)	23 Fahrten					
	an Ferienlagern	an Schullagen					
<b>Verknüpfungen</b>							
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Bensheim Bahnhof	Bensheim Bahnhof	Bensheim Bahnhof	Bensheim Bahnhof	Bensheim Bahnhof	Bensheim Bahnhof	
	lin. K198	lin. K198	lin. K198	lin. K198	lin. K198	lin. K198	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Gadenheim Linde	Fürth/Rastbach**	Gadenheim Linde	Rastbach	Gadenheim Linde	Rastbach	
	Linie 605, K197	Linie 605, 609	Linie K197	Linie 609	Linie K197	Linie 609	
<b>Fahrwegzustand</b>	Niederfahrstange						
<b>Baukosten/Arbeitsjahr</b>	119.000						
<b>Besonderheiten</b>	Linie unterliegt nicht vollständig dem VRN *Saison ab Lindenfels **ab Fahrt nur werktags						
<b>Freizeitliche Nachfrage</b>	Zickler - Berufs - Besorgung- und Freizeitverkehr						



## Überprüfung des Schülerverkehrs

- Analyse der Schuleinzugsbereiche
- Entwicklung der Schülerzahlen im Lk Bergstraße
  - ▶ Rückgang der Schülerzahlen im ländlichen Raum
- Schulentwicklungskonzept
- ggf. Anpassung der Linienführungen

Kreis Bergstraße

Schülerbeförderung  
Bedienungsumfang nach Schultypen

	Grundschule	Haupt- und Realschule Gesamtschule	Gymnasien Berufliche Schulen
<b>Hinfahrten</b>			
1. Stunde			
2. Stunde			
<b>Rückfahrten</b>			
4. Std.			
5. Std.			
6. Std.			
7. Std.	nach Bedarf		
9. Std.			

Analysieren der Schuleinzugsbereiche

Bsp:

Überwald-Gymnasium

Eugen-Bachmann-Schule



Nr.	Wohnort	Schülerzahl		Insgesamt
		inländ.	weltd.	
1	Ahnstach Ober-Kleinbach			24
2	Ahnstach Ober-Kleinbach			22
3	Kleinbach-Muckenbach			7
4	Firt			2
5	Görsheim-Görsheim			31
6	Görsheim/Oberrhein			31
7	Görsheim/Thal			29
8	Görsheim/Görsheim			31
9	Görsheim/Hammeln			12
10	Görsheim/Land			7
11	Görsheim/Schafbach			9
12	Görsheim/Unter-Schafbach			2
13	Görsheim/Walden			23
14	Ellmün			9
15	Ellmün/Lengsdorf			5
16	Mörsbach			2
17	Mörsbach/Völkelsbach			1
18	Mörsbach/Walden			3
19	Nackenheim/Darby			1
20	Reich/Reich			1
21	Wald-Muckenbach			126
22	Wald-Muckenbach/Altenbach			14
23	Wald-Muckenbach/Auhof			21
24	Wald-Muckenbach/Garten			16
25	Wald-Muckenbach/Hammeln			6
26	Wald-Muckenbach/Kuchenbach			2
27	Wald-Muckenbach/Reich			9
28	W. Muckenbach/D. Schützenberg			11
29	Wald-Muckenbach/Schützenberg			11
30	W. Muckenbach/L. Schützenberg			11
31	Stöckelbach			6
32	Höglheim/Görsheim			1
33	Walden			2
	Gesamt			681

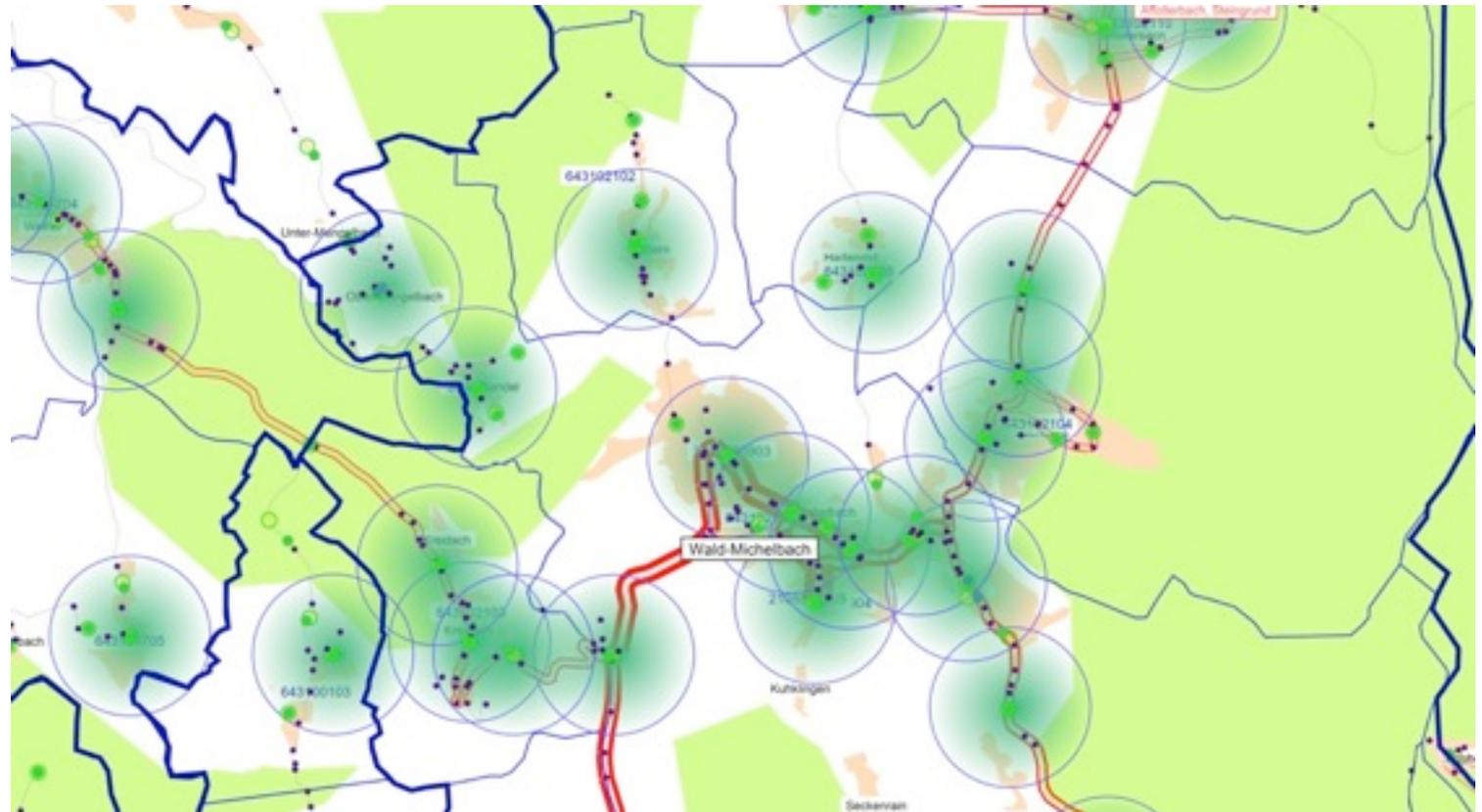
Überprüfung der Linienführung am Bsp des Ortes Aschbach

Führung des Busses durch ein Wohngebiet, obwohl der überwiegende Teil im Einzugsbereich der Haltestellen (500m) entlang der Hauptroute liegt.

Einsparungen:

6 Fahrten

3 Minuten/Fahrt



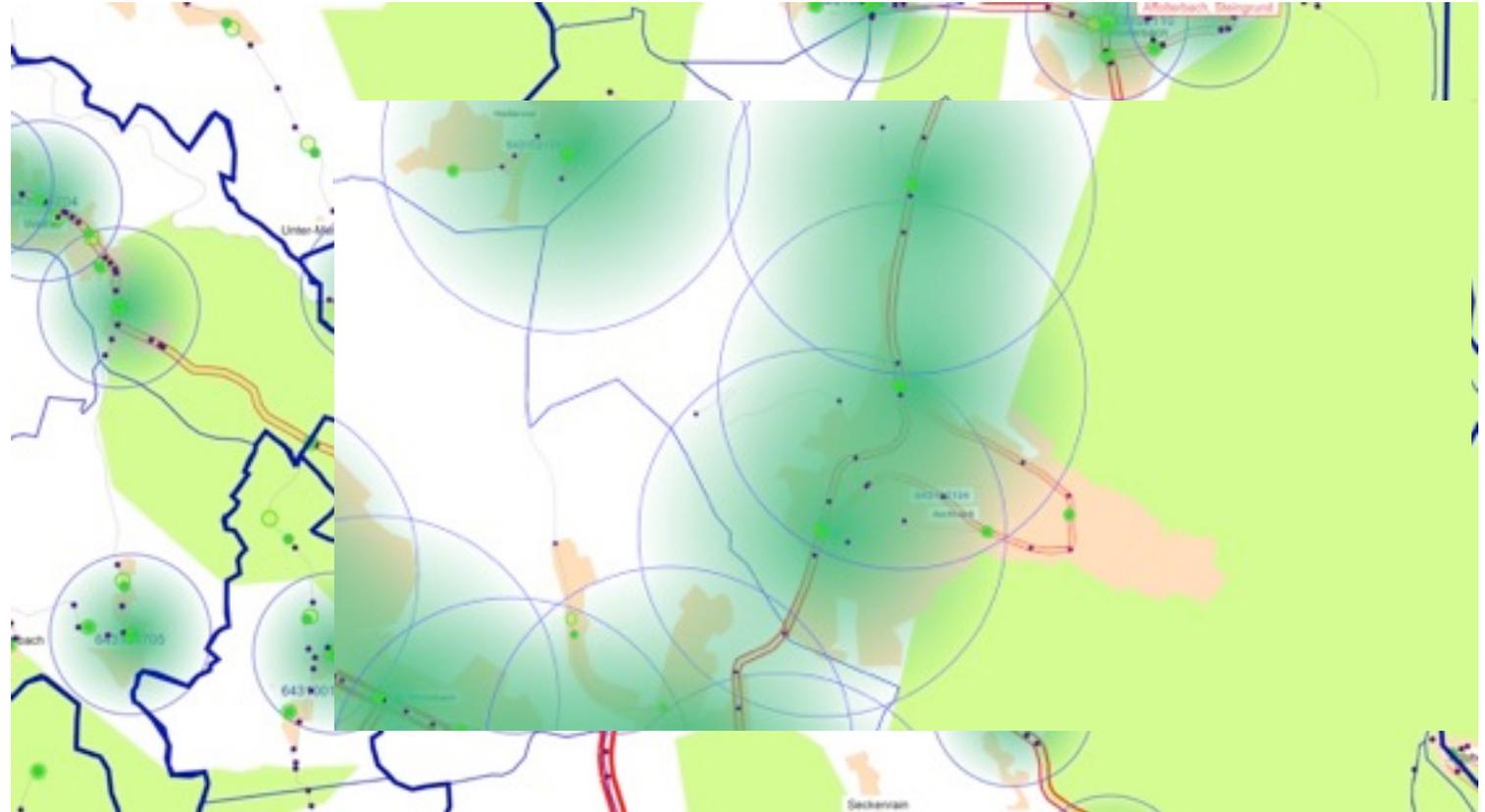
Überprüfung der Linienführung am Bsp des Ortes Aschbach

Führung des Busses durch ein Wohngebiet, obwohl der überwiegende Teil im Einzugsbereich der Haltestellen (500m) entlang der Hauptroute liegt.

Einsparungen:

6 Fahrten

3 Minuten/Fahrt



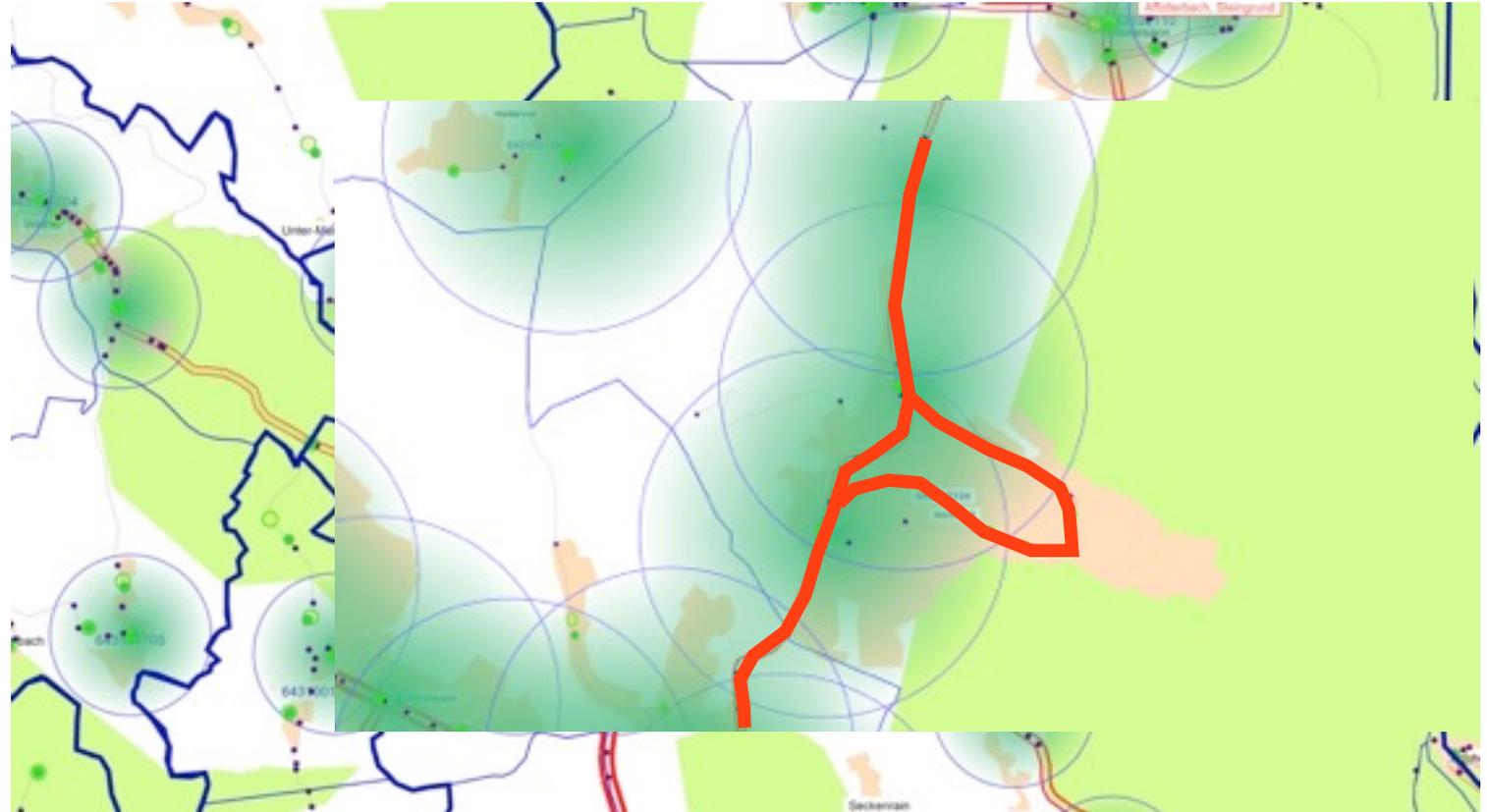
Überprüfung der Linienführung am Bsp des Ortes Aschbach

Führung des Busses durch ein Wohngebiet, obwohl der überwiegende Teil im Einzugsbereich der Haltestellen (500m) entlang der Hauptroute liegt.

Einsparungen:

6 Fahrten

3 Minuten/Fahrt



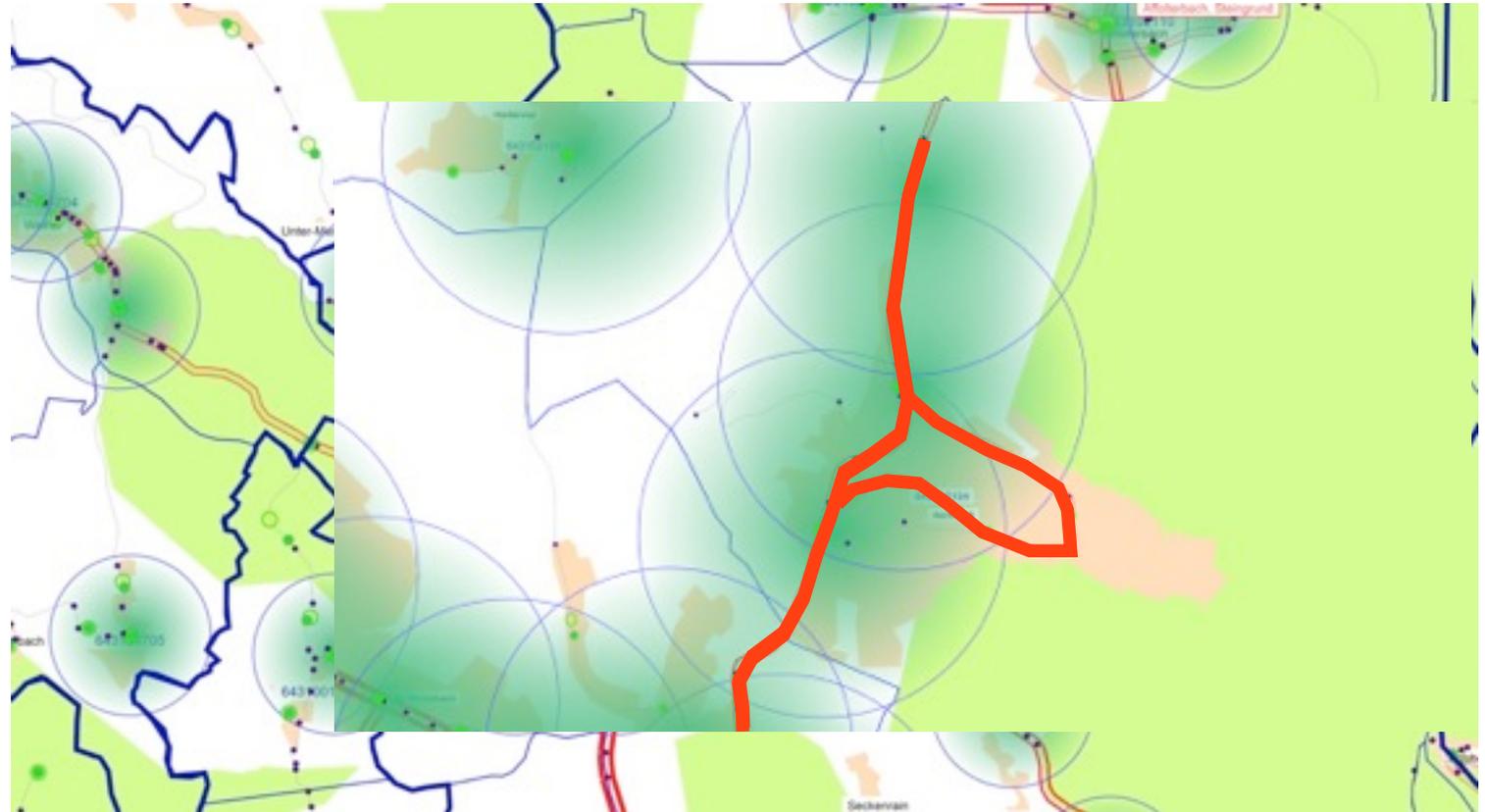
Überprüfung der Linienführung am Bsp des Ortes Aschbach

Führung des Busses durch ein Wohngebiet, obwohl der überwiegende Teil im Einzugsbereich der Haltestellen (500m) entlang der Hauptroute liegt.

Einsparungen:

6 Fahrten

3 Minuten/Fahrt



Überprüfung der Linienführung am Bsp des Ortes Aschbach

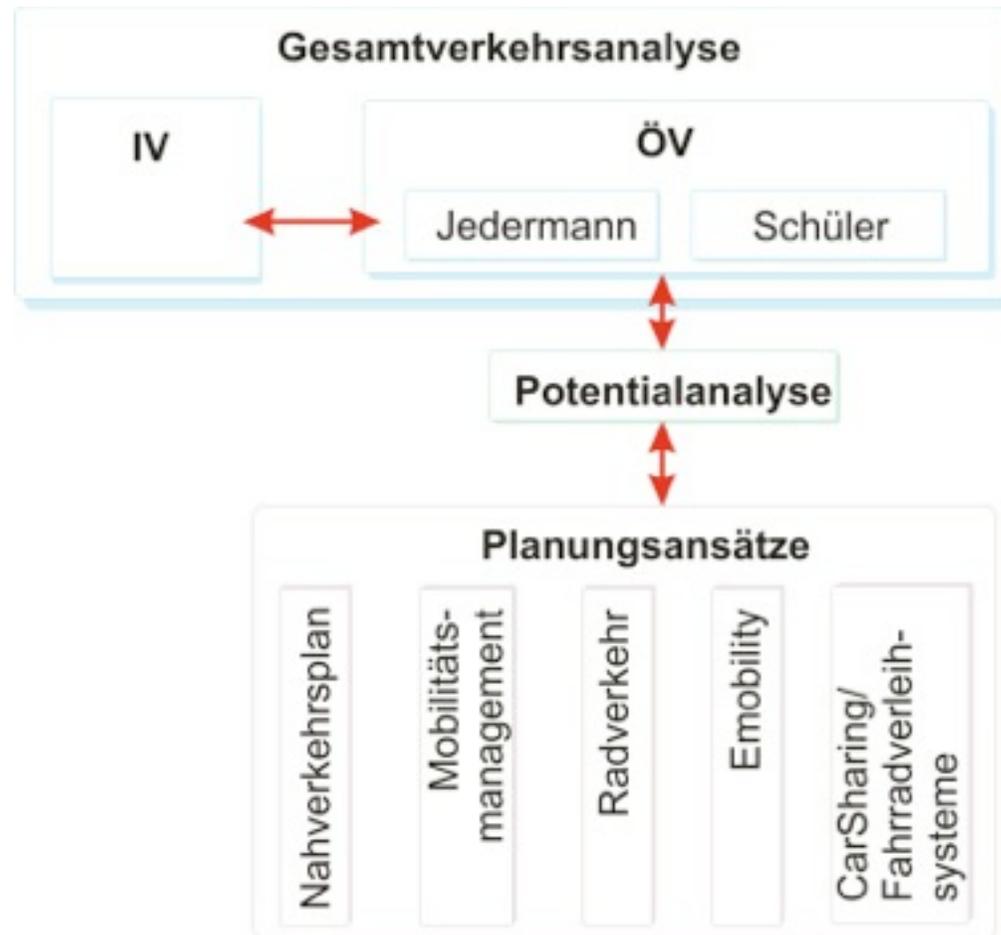
Führung des Busses durch ein Wohngebiet, obwohl der überwiegende Teil im Einzugsbereich der Haltestellen (500m) entlang der Hauptroute liegt.

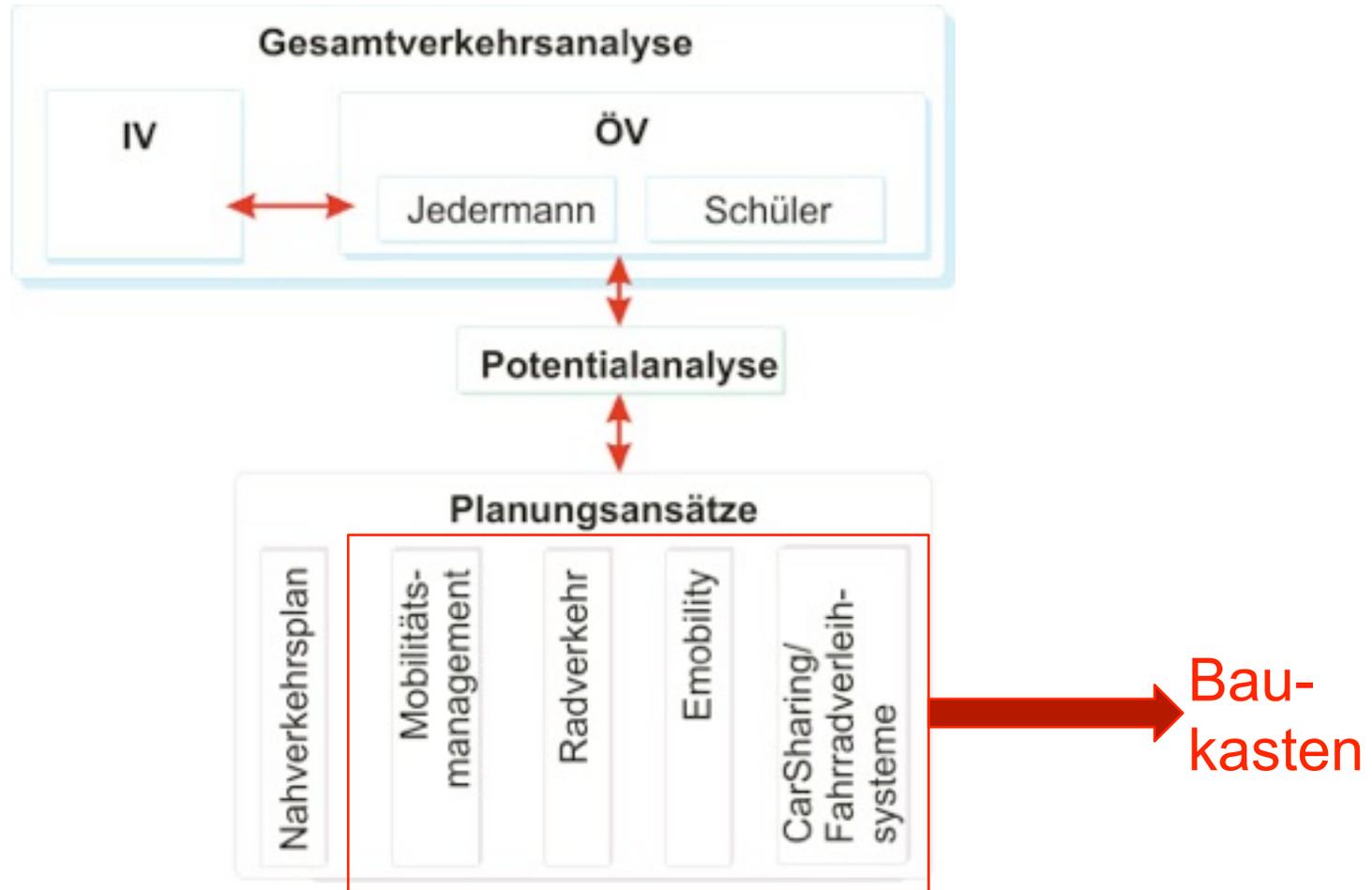
Einsparungen:

6 Fahrten

3 Minuten/Fahrt

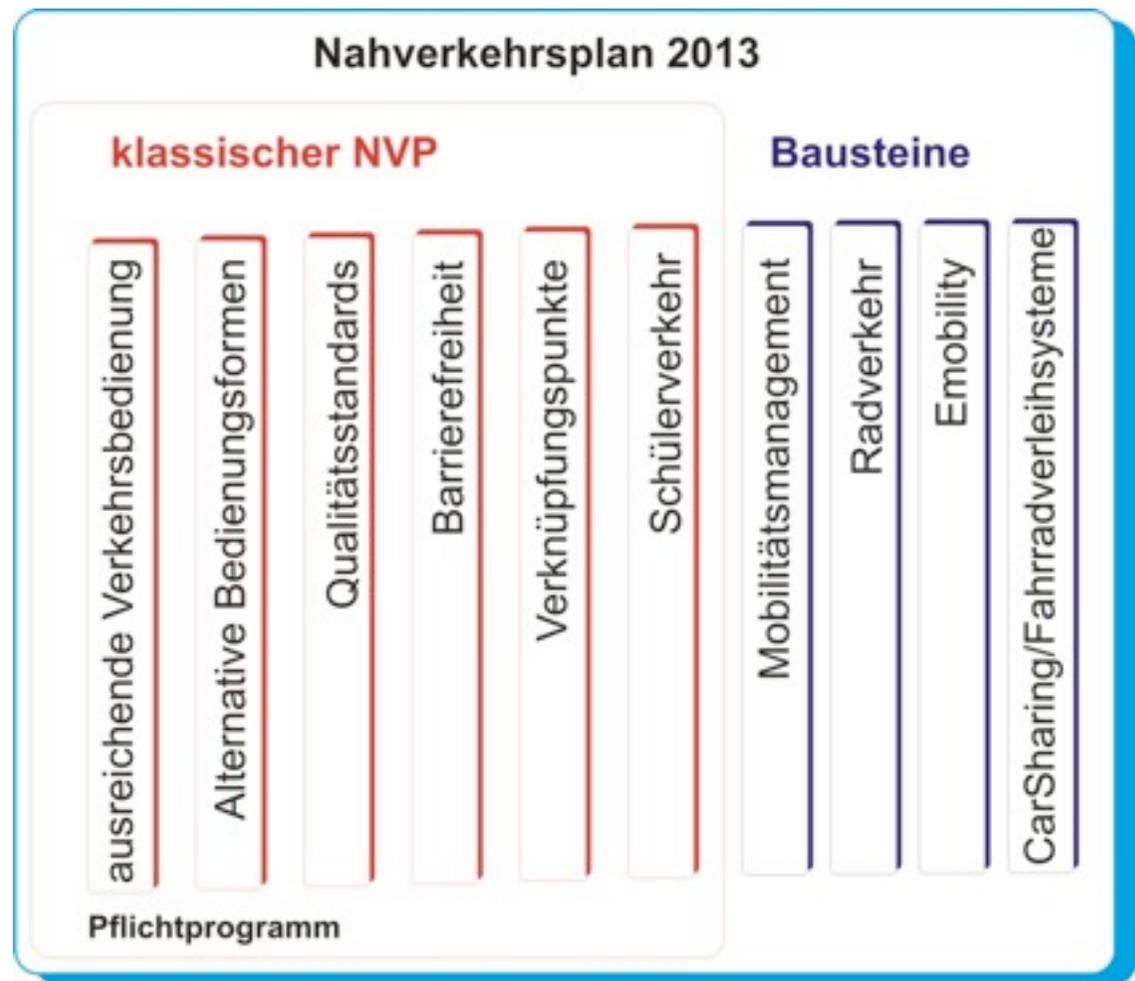




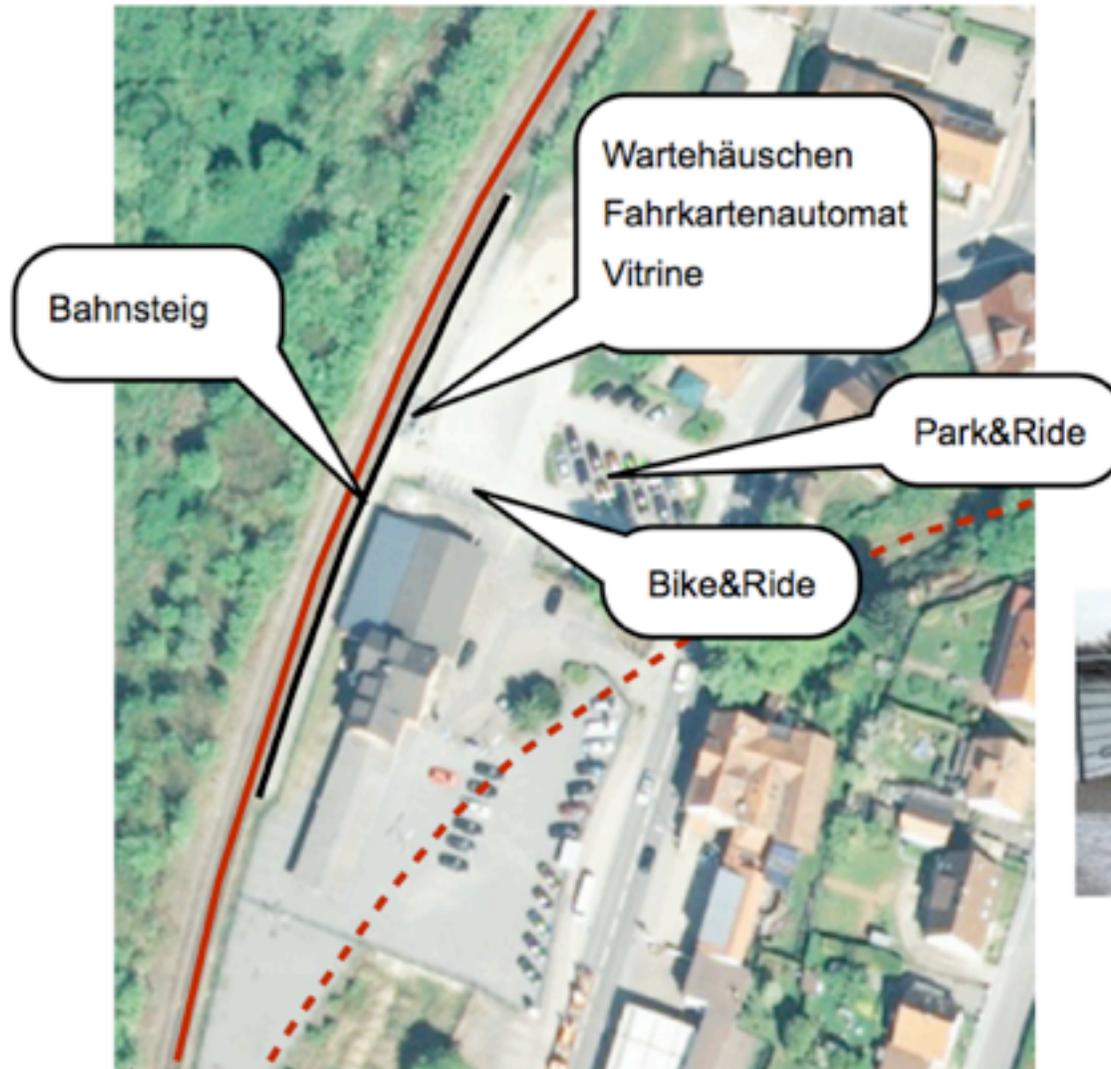


Der zukünftige Nahverkehrsplan umfasst mehrere Bausteine.

1. **„Klassischer Nahverkehrsplan“**: er ist Pflicht und entspricht weitestgehend den heutigen Anforderungen.
2. **„Fakultative Bausteine“**: sie können bearbeitet werden, sind aber nicht zwingend erforderlich. Die Bearbeitungstiefe liegt im Ermessen des Aufgabenträgers.



## Beispiel: Bahnhof Mörlenbach



## Beispiel: Bahnhof Mörlenbach

### Einbindung Radwegenetz

Fehlende Radwege entlang der Bundesstraße

### Einbindung Fußwegenetz

Fußweg im Bereich der Park&Ride Anlage

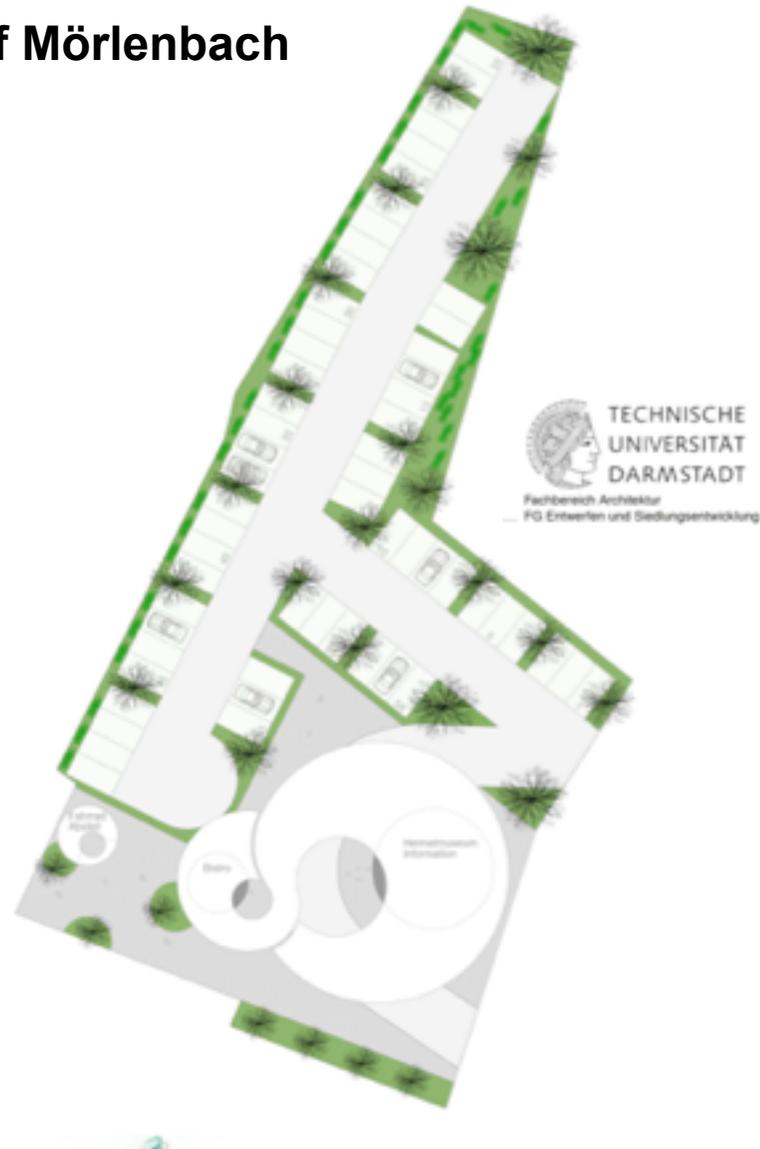
Beschilderung

Emobility?

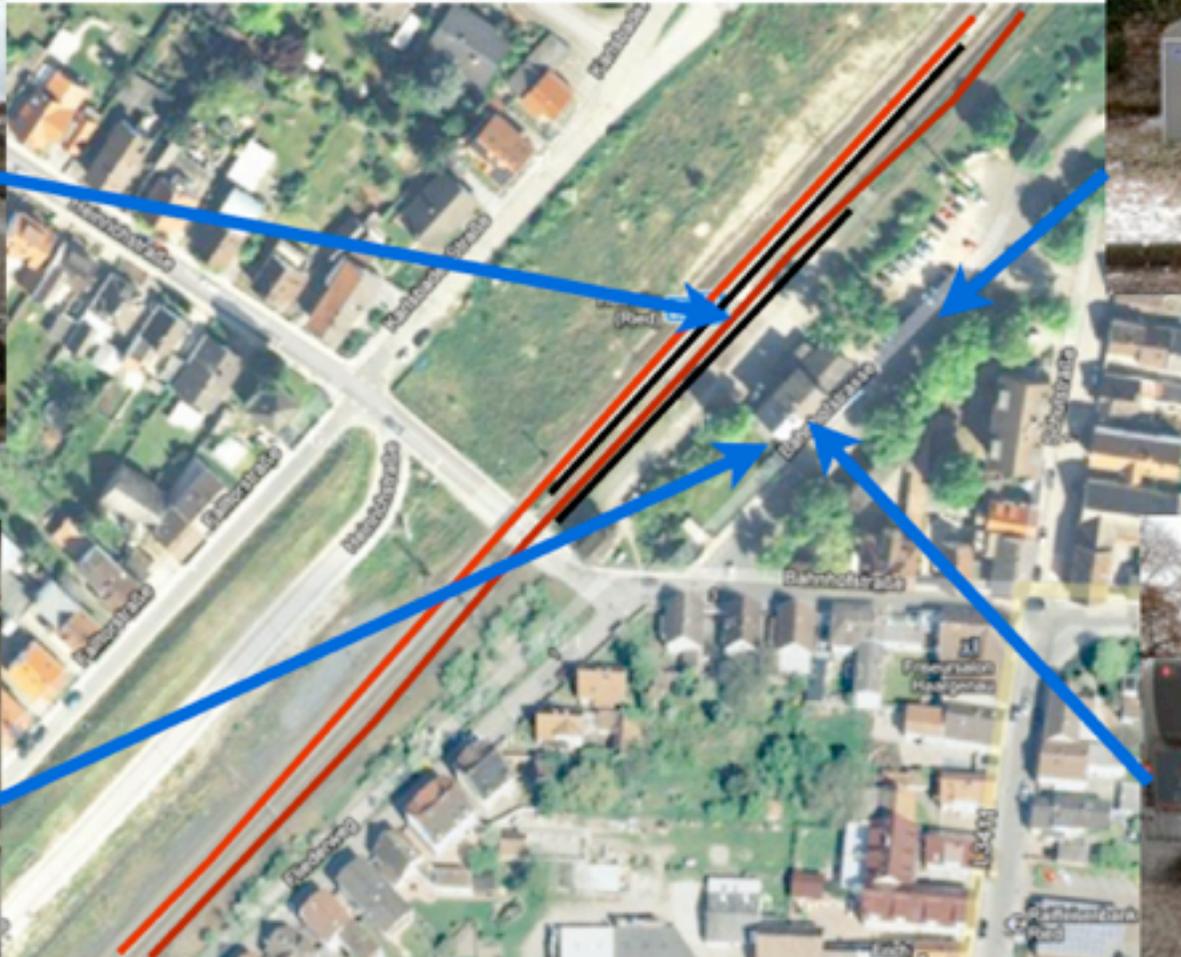
Tourismus



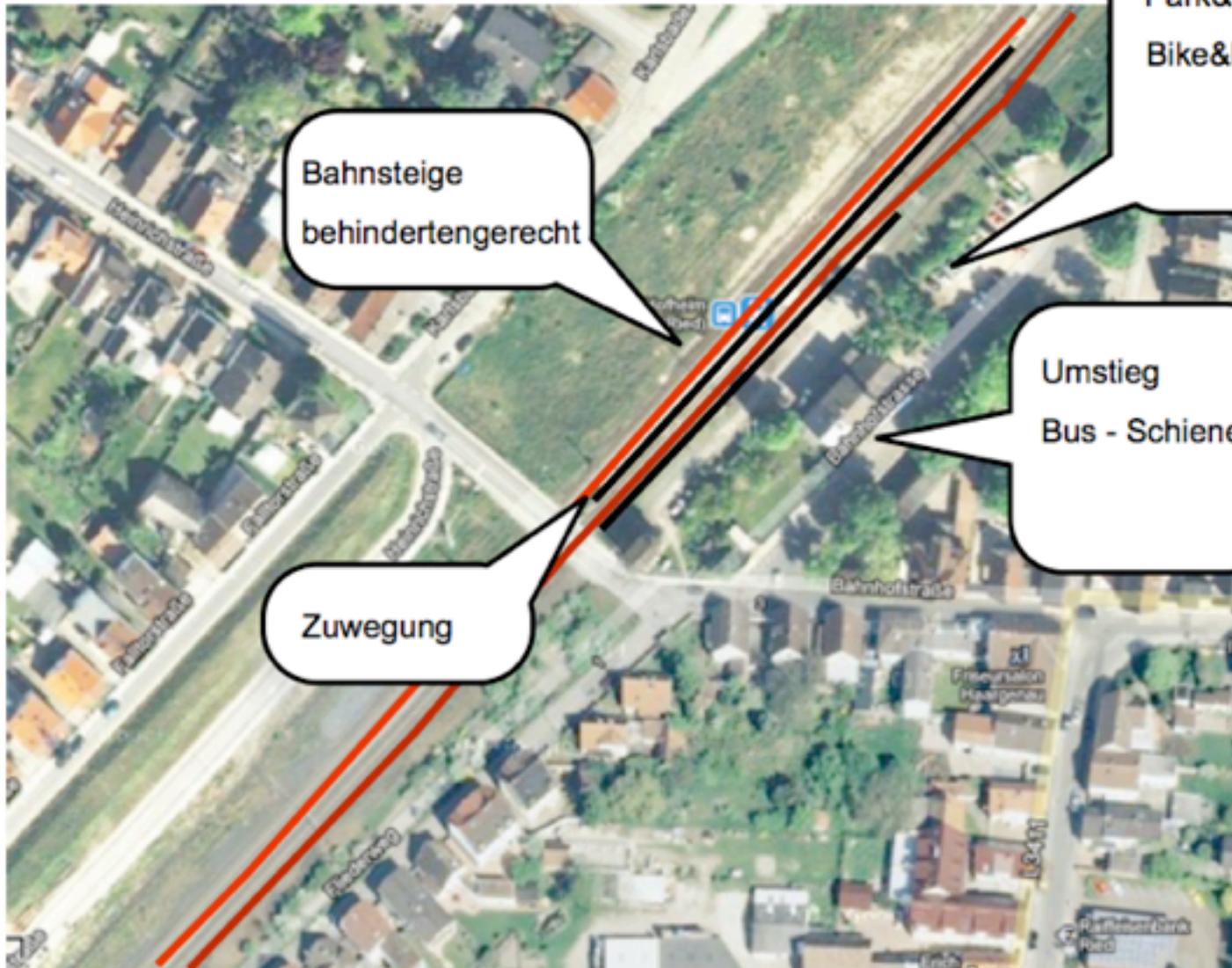
## Entwurf Umgestaltung Bf Mörlenbach



Beispiel: Bahnhof Hofheim (Ried)



### Beispiel: Bahnhof Hofheim (Ried)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Volker Stölting

Niederlassung Hannover

Tel: +49 (0)511) 2208127

Mobil: +49 (0)176 81187359

[volker.stoelting@team-red.net](mailto:volker.stoelting@team-red.net)

[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

**team red Deutschland GmbH  
GmbH**

Geschäftsführer Dr. Bodo Schwieger

Almstadtstr. 7, 10119 Berlin

Tel: +49.(0)30.138 986-35 – Fax: +49.(0)30.138 986-36

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Tel.: +49 (0)511 38 39 4-0

Fax: +49 (0)511 33 22 82

[v.stoelting@pgt-hannover.de](mailto:v.stoelting@pgt-hannover.de)

[www.pgt-hannover.de](http://www.pgt-hannover.de)

**PGT Umwelt und Verkehr**

Sedanstraße 48, 30161 Hannover

Tel.: +49 (0)511 38 39 4-0 - Fax: +49 (0)511 33 22 82