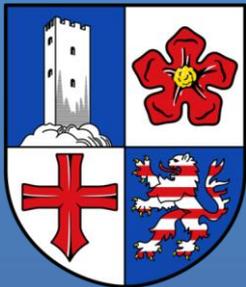


# Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur und Nachhaltigkeit des Kreises Bergstraße

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2019-23



Heppenheim, 21. November 2019

*Einfach ankommen.*

# Agenda

- 1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße**
- 2. Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand**
- 3. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18**
- 4. Bestandsanalyse**
- 5. Angebotskonzeption**
- 6. Maßnahmenkonzeption**

# Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße

Rückblick: bisherige Nahverkehrspläne im Kreis

- Erstaufstellung 1997-2001
- 1. Fortschreibung 2004-2008
- 2. Fortschreibung 2014-2018 (*Beschlussfassung 16.12.2013*)

**Gemäß § 14 ÖPNVG ist spätestens alle 5 Jahre darüber zu entscheiden ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.**

- Herbst 2018 Beginn der 3. Fortschreibung

# Agenda

1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
2. **Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand**
3. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
4. Bestandsanalyse
5. Angebotskonzeption
6. Maßnahmenkonzeption

# Arbeitspakete

Stand 11/2019

<b>AP1</b>	<b>Entwicklung Leitbild und Ziele</b>	Grundlagen fertig
<b>AP2</b>	<b>Bestandsaufnahme &amp; Bilanzierung</b>	Grundlagen fertig
<b>AP3</b>	<b>Grundlagen für die Angebotskonzeption</b>	FERTIG
<b>AP4</b>	<b>Angebotskonzeption</b>	IN BEARBEITUNG
<b>AP5</b>	<b>Umsetzungskonzept für Angebotskonzeption</b>	IN BEARBEITUNG
<b>AP6</b>	<b>Beteiligungsverfahren</b>	1. Stufe fertig
<b>AP7</b>	<b>Website zur Bürgerbeteiligung</b>	FERTIG
<b>AP8</b>	<b>Erstellung von Liniensteckbriefen</b>	Status Quo fertig
<b>AP9</b>	<b>Redaktionelle Arbeiten &amp; Layout</b>	IN BEARBEITUNG

# Agenda

1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
2. Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand
3. **Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18**
4. Bestandsanalyse
5. Angebotskonzeption
6. 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.	<b>Umgesetzt</b>
Parallelverkehre zur Schiene sind abzubauen:	
Hofheim – Worms (Einkürzung Linie 642 auf Abschnitt Hofheim – Biblis mit Anschluss an die Nibelungenbahn Richtung Worms)	<b>Umgesetzt</b>
Lampertheim – Bürstadt	<b>Umgesetzt</b>
Bürstadt – Lorsch (Umlenkung der Linie 643 nach Groß-Rohrheim mit dortigem Anschluss an die Riedbahn)	<b>Nicht umgesetzt</b>
Weinheim – Birkenau (Einkürzung Linie 681 auf Abschnitt Birkenau – Wald-Michelbach)	<b>Nicht umgesetzt</b>

# 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.	<b>Umgesetzt mit abgewandeltem Konzept</b>
Zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale der Linie 640 sollte eine Linienwegänderung über das Gewerbegebiet Stubenwald geprüft werden.	<b>Umgesetzt</b>
Die Linie 643 soll in Heppenheim mit den RB-Zügen Richtung Mannheim verknüpft werden.	<b>Umgesetzt</b>
Linie 669: Es sind keine Änderungen vorgesehen.	<b>Angebotsausweitung in Tagesrandlagen und Systematisierung der Taktung</b>

# 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
Der Abschnitt Bensheim – Lindenfels wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und der bereits teilweise bestehende 30'-Takt ausgeweitet/verstetigt. Ab Lindenfels werden die Abschnitte Richtung Reichelsheim und Winterkasten jeweils im 60'-Takt bedient.	Umgesetzt
Aufgrund des Fahrzeitprofils der Linie 667, kann diese nicht ohne Fahrzeugmehrbedarf über Rimbach geführt werden. Daher wird von einer Bedienung Rimbachs abgesehen.	Umgesetzt

Quelle: IGDB GmbH

# Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
<p>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 Abtsteinach mit stündlicher Weiterführung Richtung Birkenau (dort Anschluss an Weschnitztalbahn).</p>	<p><b>Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt</b></p>
<p>Erschließung des Streckenabschnittes Birkenau – Weinheim durch die Linie 688</p>	<p><b>Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt</b></p>
<p>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.</p>	<p><b>Wird im Dez 2019 mit abgewandeltem Konzept umgesetzt</b></p>
<p>Durchbindung der Linie 683 von Wald-Michelbach über Mörlenbach nach Heppenheim.</p>	<p><b>Wird im Dez '19 umgesetzt (im Taktverkehr)</b></p>
<p>Die Linien 689 (LB „Odw. Mitte“) und 694 (LB „Odw. Süd“) weisen einen annähernd identischen Linienvverlauf 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.</p>	<p><b>Umgesetzt</b></p>

# Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungs-Status
Fußläufiger Einzugsbereich: SPNV mit 1 - 3 km, RNV-Linie 5 / Bus mit jew. 600m, Stadtverkehre 200-300m	<b>Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen</b>
Haltestellenstandards	<b>Stichprobenerhebung zeigte vereinzelt fehlende Umsetzung</b>
Bedienungsstandard entlang der ÖPNV-Achsen	<b>Wird im Dez 2019 umgesetzt</b>
Bedienungsstandard Daseinsvorsorge: Mindestbedienung 5 Fahrtenpaaren pro Woche	<b>Umgesetzt</b>
Bedienungsstandard Stadtverkehr Mo-Fr 60'-Takt, Sa, So/F bedarfsorientiert	<b>Umgesetzt (vielerorts übertroffen)</b>

# 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 Straßenbaulastträger

# Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

## Maßnahme

## Umsetzungsstatus

### 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



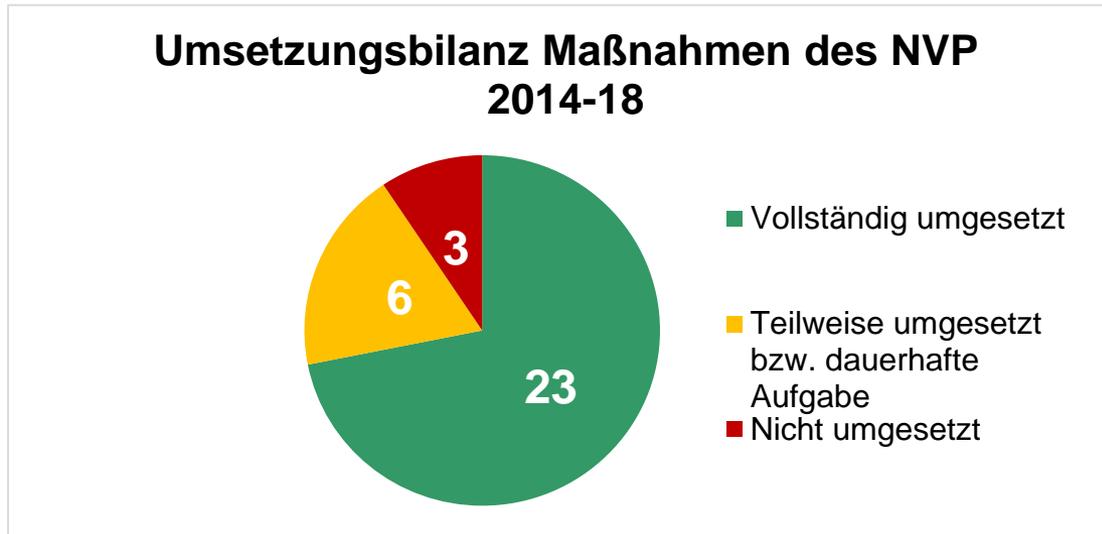
Abbildung 35: Handlungsfelder Radverkehr

**Fortlaufende Umsetzung im Zuge von Bahnstationsmodernisierungen**

# Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

Maßnahme	Umsetzungsstatus
Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Umgesetzt in Lampertheim
Einrichtung von Fahrradvermietsystemen	Umgesetzt
Einrichtung/Ausweitung von Carsharing / Mitfahrzentralen / Car-Pooling	Dauerhafte Aufgabe im Rahmen des Mobilitätsmanagements
Mobilitätsmanagement <div data-bbox="421 682 1336 1210" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Abbildung 36: Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement</p> </div>	<p style="font-size: large; font-weight: bold;">Fortlaufende Aufgabe</p>

# Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18

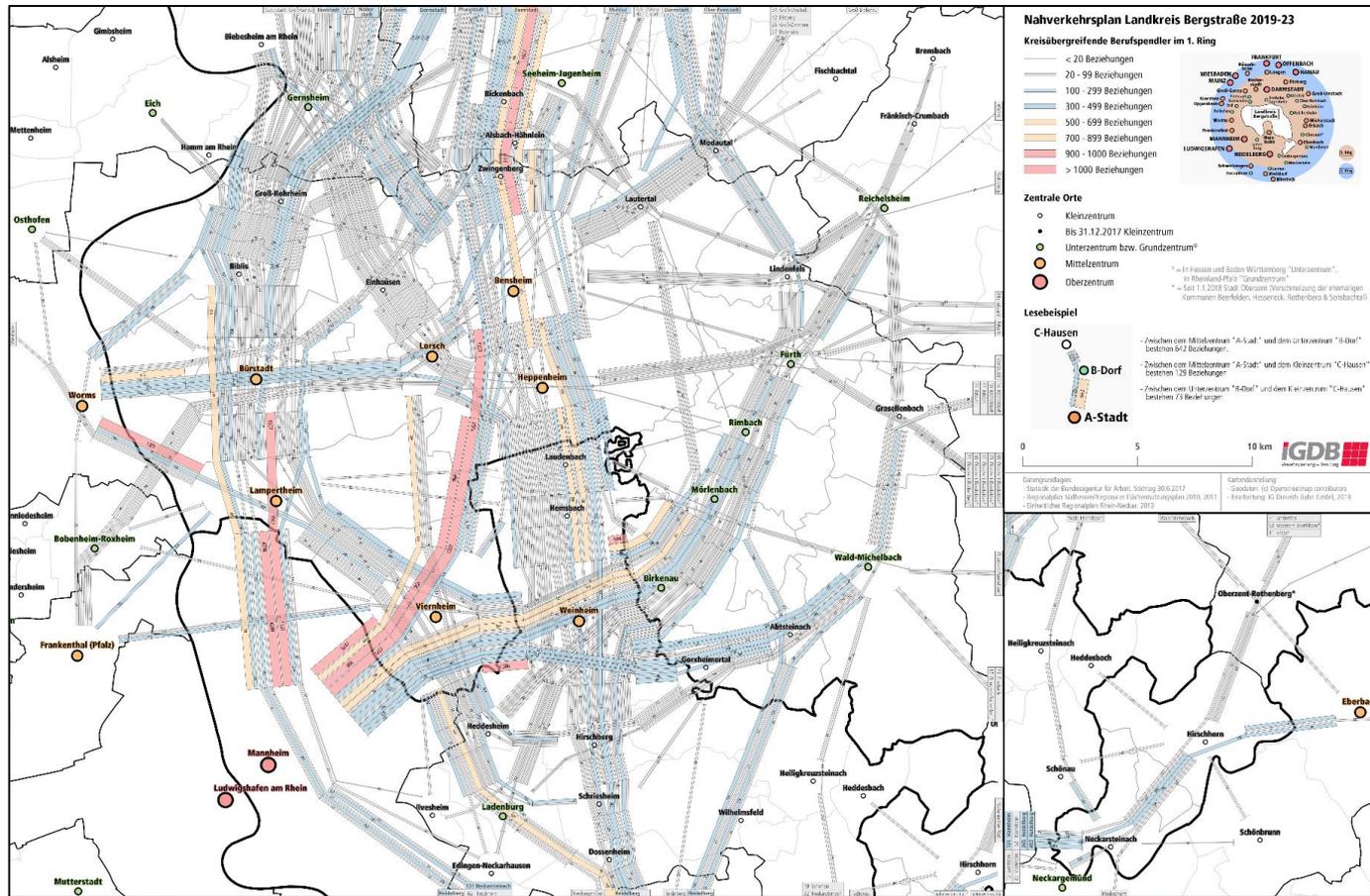


- ▶ **Hohe Umsetzungsbilanz des NVP 2014-18** mit teilweise geringfügigen Abweichungen zum ursprünglich vorgesehenen Konzept
- ▶ **Start des Linienbündels *Odenwald Süd***: Realisierung weiterer Maßnahmen des NVP 2014-18 und davon unabhängige Verbesserungen
- ▶ **Realisierung von Verbesserungen über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

# Agenda

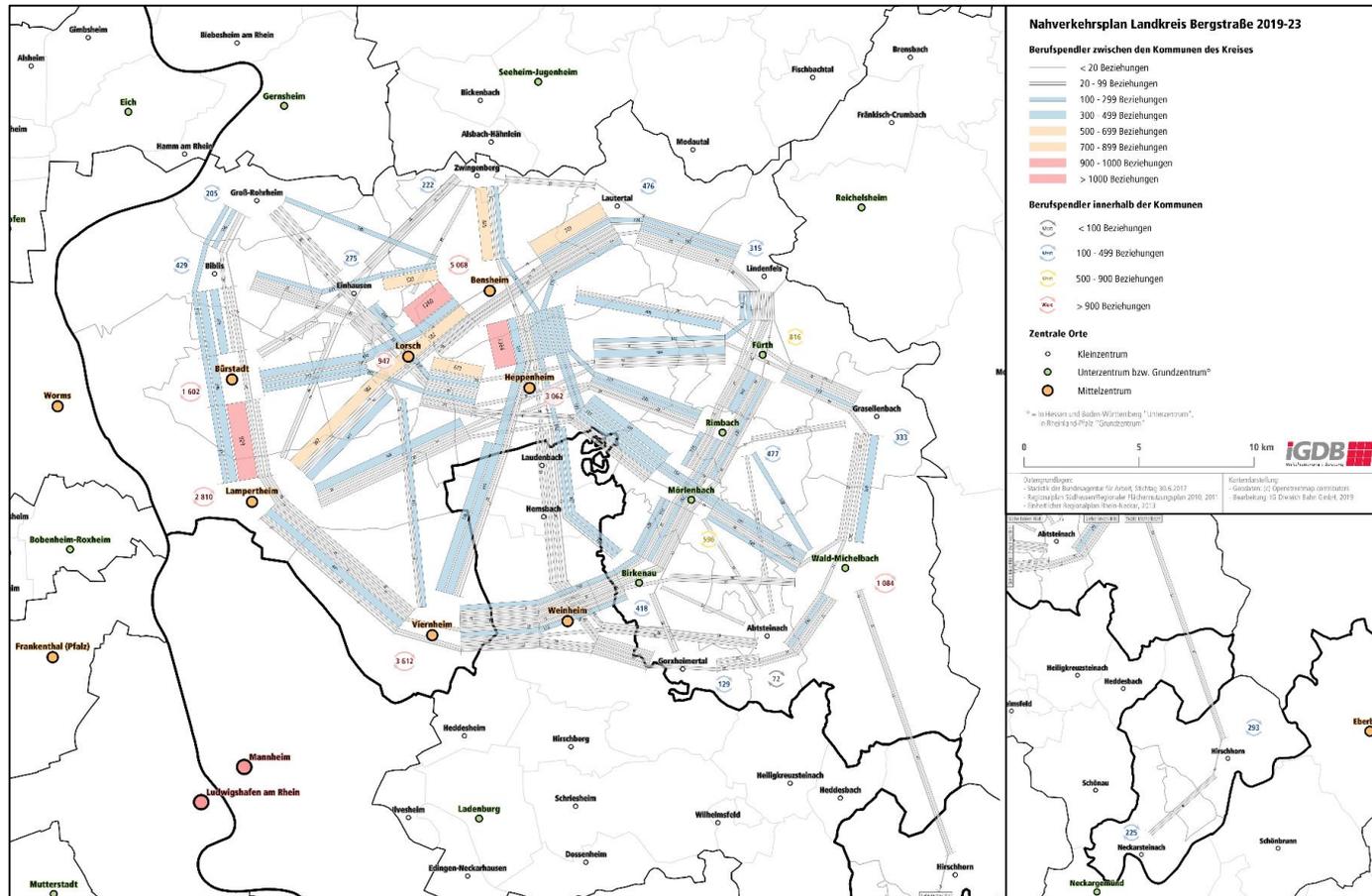
1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
2. Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand
3. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
4. **Bestandsanalyse**
5. Angebotskonzeption
6. Maßnahmenkonzeption

## Pendlerverflechtungen - kreisüberschreitend



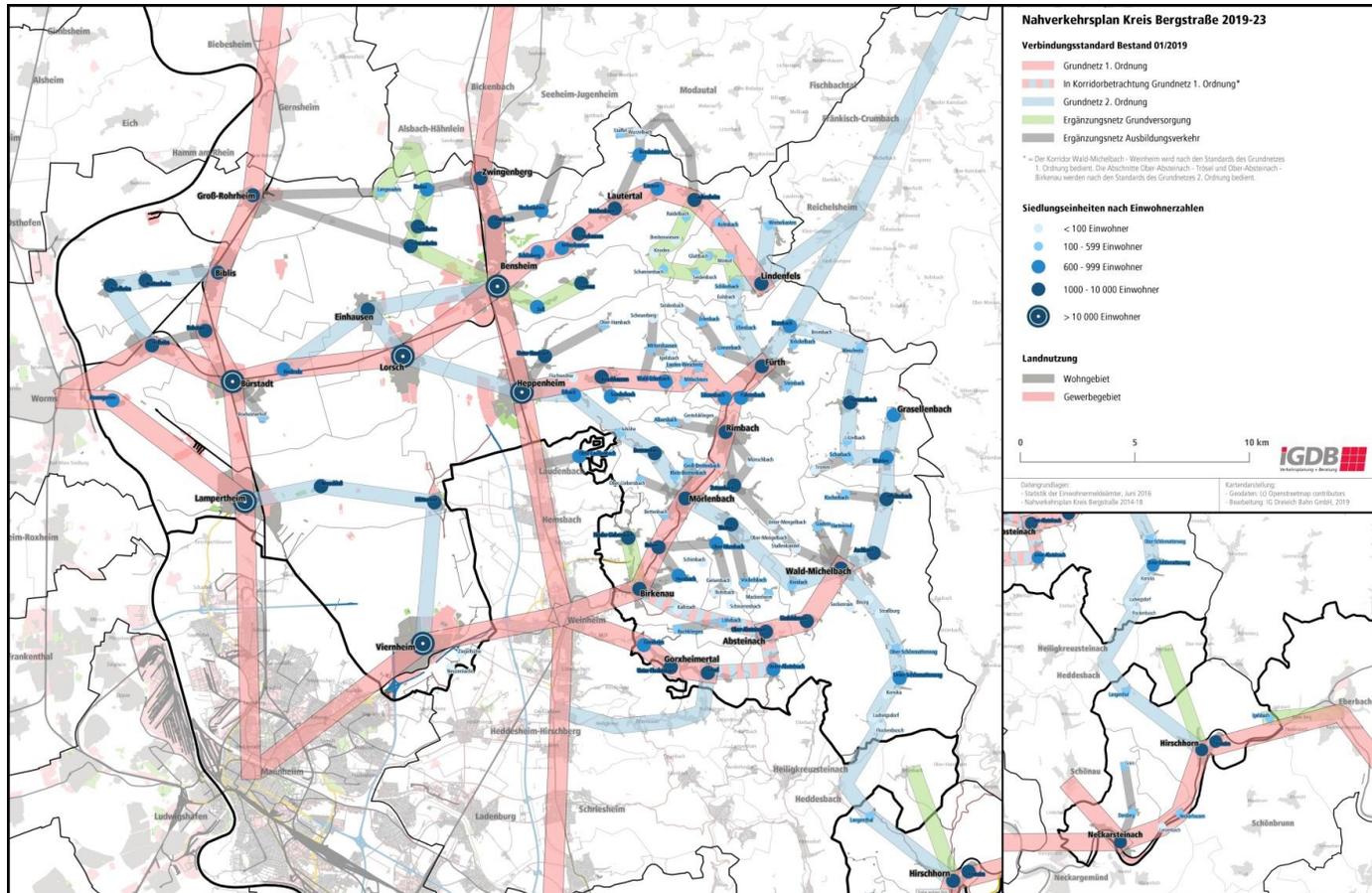
# Bestandsanalyse

## Pendlerverflechtungen – innerhalb des Kreises



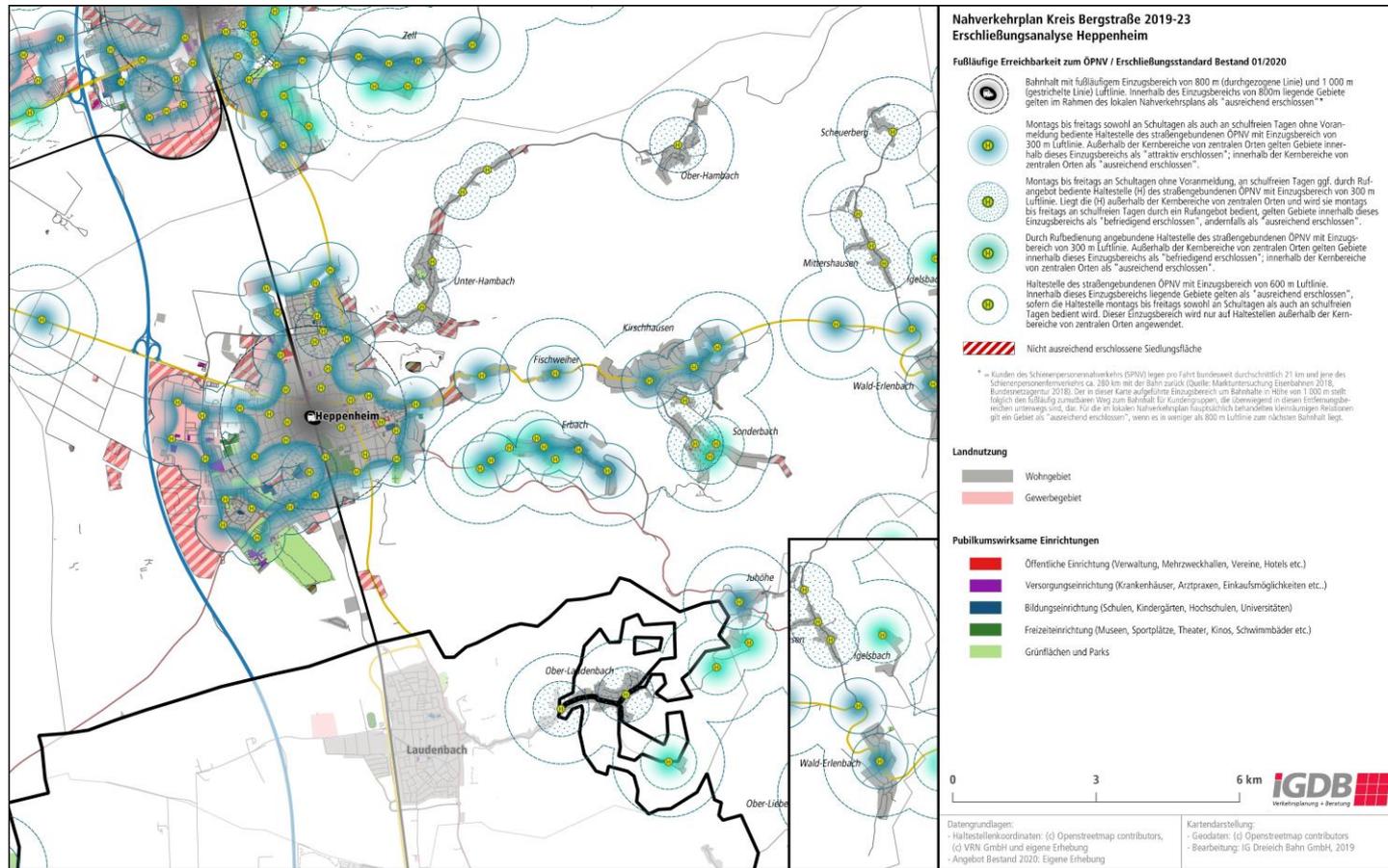
# Bestandsanalyse

## Achsenkonzept aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018



# Bestandsanalyse

## Erschließungsanalyse – Beispiel Heppenheim



## Mindeststandards nach derzeitigem Entwurfsstand

① Grundlage bildet Achsenkonzept aus Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-18

② Mindestbedienung von Orten  $\geq 100$  EW mit 25 Fahrtenpaaren/Woche (Daseinsvorsorge)

③ Tägliche Erreichbarkeit von Orten  $\geq 600$  EW im Taktverkehr (gehobene Daseinsvorsorge)

④ Zum MIV konkurrenzfähige Bedienung (RZV  $\leq 1,5$  ; max. 1 Umstieg) auf stark nachgefragten Relationen. Bedarfsorientierte Bedienung (RZV  $\leq 1,8$  ; max. 2 Umstiege) auf übrigen ÖPNV-relevanten Relationen

### Ausreichende Verkehrsbedienung

nach §5 (2) Hess. ÖPNV-Gesetz

# Bestandsanalyse

## Mindeststandards nach derzeitigem Entwurfsstand

Netzkategorie	Mo-Fr	Sa	So/F
Grundnetz 1. Ordnung	30'-Takt / 60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Grundnetz 2. Ordnung	60'-Takt	120'-Takt *	120'-Takt *
Grundnetz Region	60'-Takt / 120'-Takt	120'-Takt *	120'-Takt *
	25 Fahrtenpaare/Woche*		
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	Entsprechend den Vorgaben für den Ausbildungsverkehr (S.47 Tab. 7 & Abb.28 im NVPI 14-18)	-	-
* = Können auch durch Rufbedienung sichergestellt sein			

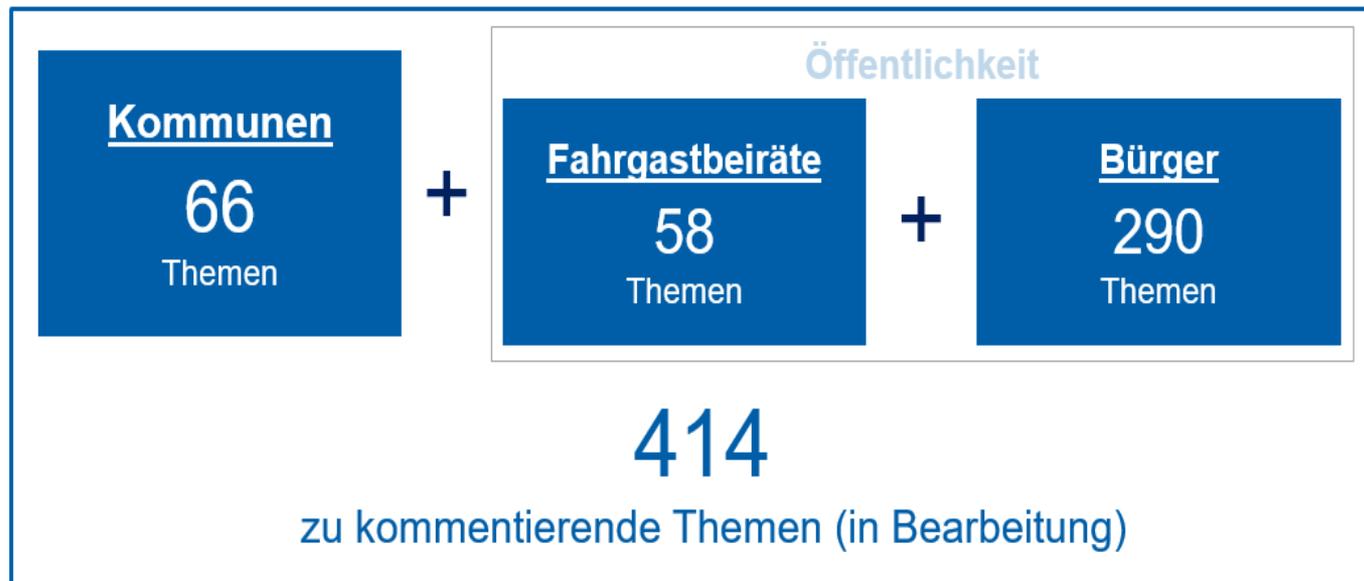
## Soll-Ist-Vergleich

- Im Kreis Bergstraße gibt es 110 Ortsteile mit  $\geq 100$  Einwohnern
  - 50% aller Ortsteile  $\geq 100$  Einwohner haben eine Anbindung von 134 Fahrtenpaaren in einer Ferienwoche bzw. 169 Fahrtenpaaren in einer Schulwoche
  - Minima (in Ferienwochen):
    - 0 Fahrtenpaare/Woche in A.-Mackenheim (154 EW)
    - 15 Fahrtenpaare/Woche in N.-Darsberg (471 EW) und N.-Grein (118 EW)
    - 19 Fahrtenpaare/Woche in M.-Ober-Liebersbach (145 EW)
    - 20 Fahrtenpaare/Woche in L.-Beedenkirchen (637 EW), L.-Staffel (107 EW), W.M.-Gadern (471 EW), W.-M.-Hartenrod (232 EW), W.-M.-Kocherbach (226 EW)
- ➔ Insgesamt haben derzeit nur 9 Ortsteile eine Anbindung von  $< 25$  Fahrtenpaaren/Woche**

# Bestandsanalyse

## Beteiligungsverfahren

- Positive Bilanz der ersten Beteiligungsstufe
- Überprüfung der Eingaben und ggf. Ableitung relevanter Zielsetzungen im Rahmen der Bestandsanalyse und der Erarbeitung der Angebotskonzeption



## Wesentliche Ergebnisse

- Die Versorgung der Bereiche zwischen den Achsen wurde im Nahverkehrsplan 2014-2018 nur grob umschrieben. Für eine flächendeckend attraktive Grundversorgung erfolgt eine Konkretisierung im Rahmen der Fortschreibung.
- Der bisherige Anbindungsstandard (15 Fahrtenpaare/Woche für Orte mit >300 Einwohnern) wird schon heute flächendeckend erfüllt. Auch der neu definierte Anbindungsstandard (25 Fahrtenpaare/Woche für Orte >100 Einwohner) wird weitestgehend erfüllt.
- Die im Rahmen der Beteiligung sehr häufig genannten „Problem“ werden geprüft. Hierzu zählen
  - Netzlücken im Busverkehr
  - Betriebliche Aspekte
  - Mangelnde Anbindungen und Erschließungen

# Agenda

1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
2. Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand
3. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
4. Bestandsanalyse
5. **Angebotskonzeption**
6. Maßnahmenkonzeption

# Angebotskonzeption

## Grundlage Potenzialanalyse

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

#### 1 Festlegung von Angebotsstandards

Netzkategorie	Mo-Fr	Sa	So/F
Grundnetz 1. Ordnung	30'-Takt / 60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Grundnetz 2. Ordnung	60'-Takt	120'-Takt *	120'-Takt *
Grundnetz Region	60'-Takt / 120'-Takt	120'-Takt *	120'-Takt *
25 Fahrtenpaare/Woche*			
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	Entsprechend den Vorgaben für den Ausbildungsverkehr (S.47 Tab. 7 & Abb.28 im NVPI 14-18)	-	-
* = Können auch durch Rufbedienung sichergestellt sein			

→ Aus diesen und weiteren Vorgaben ergeben sich Kennwerte für die weitere Berechnung der Potenzialanalyse und Beurteilung, ab welchem Fahrgastpotenzial welche Angebotsform verkehrlich sinnvoll ist.

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

#### 1 Ermittlung Potenzialgrenzwerte aus Vorgaben für Angebotsstandards

- Betrachtung Erhebungsdaten VRN
- Da im Angebotskonzept auch Zubringersysteme zum Hauptliniennetz und bedarfsgesteuerte Bedienformen mit i.d.R. niedrigeren Auslastungswerten pro Fahrt (z.B. Rufbus 666) zu berücksichtigen sind, werden für die Berechnungen der Potenzialanalyse zunächst 8 Fahrgäste/Fahrt als durchschnittliche Mindestbesetzung zugrunde gelegt

#### → Erforderliche Mindestnachfrage:

Netzkategorie	Rechnung	Potenzialgrenzwert [Anzahl erforderl. Fg/Woche]
GN 1. Ordnung	211 Fp/Wo * 2 Fahrten = 422 Fahrten/Woche 422 Fahrten/Woche * 8 Fg/Fahrt = 3.376 Fg/Wo	≥ 3.300 Fg/Woche
GN 2. Ordnung	108 Fp/Wo * 2 Fahrten = 216 Fahrten/Wo 216 Fahrten/Wo * 8 Fg/Fahrt = 1.728 Fg/Wo	≥ 1.700 Fg/Woche
GN Region	69 Fp/Wo * 2 Fahrten = 138 Fahrten/Wo 138 Fahrten/Wo * 8 Fg/Fahrt = 1.104 Fg/Wo	≥ 1.100 Fg/Woche

# Angebotskonzeption

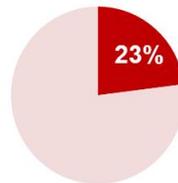
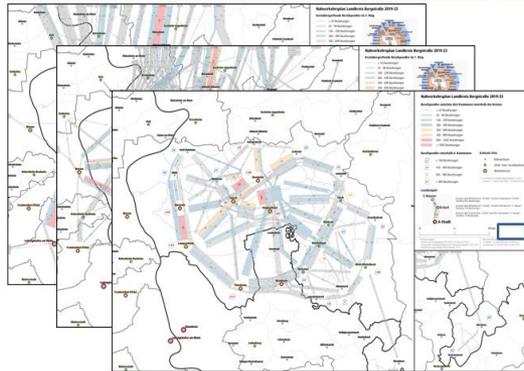
## Grundlage Potenzialanalyse

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

#### 2 Erhebung bekannter Daten

- Berufspendlerrelationen: Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit
- Schulpendlerrelationen: Schülerstatistik des Kreises Bergstraße

Bekannte  
Daten



Durchschnittlicher Anteil Wege  
Gesamtverkehrsaufkommen

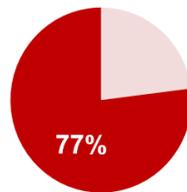
Quelle: IGDB GmbH auf Basis  
Studie „Mobilität in Deutschland  
Stand: 2017 (MiD 2017)“

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

#### 3 Nachfragemodell für Daten

- Begleitung
- Dienstliche / Geschäftliche Wege  
(nicht „Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstelle“)
- Einkauf
- Freizeit
- Erledigung

- Bildung von Relationen zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises untereinander sowie zwischen Kreiskommunen und Kommunen in Nachbarkreisen (inkl. Ermittlung von Relationsentfernungen)
- Aussortieren von Relationen ohne Nachfragebeziehungen anhand bekannter Daten
- Zu Relationen mit Nachfrage werden zunächst pauschal 77% zur bekannten Menge (23%) ergänzt („Ursprungspotenzial“ [Beziehungen/Tag])
- Anhand aus MiD 2017 bekannter durchschnittl. Wegezweckentfernungen erfolgen prozentuale Abschläge von ermittelter Menge des Ursprungspotenzials (=> „Reduziertes Ursprungspotenzial“)



Anteil Wege am  
Gesamtverkehrsaufkommen

Quelle: IGDB GmbH auf Basis  
Daten MiD 2017

# Angebotskonzeption

## Grundlage Potenzialanalyse

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

#### 4 Pauschale Abschläge von „reduziertem Ursprungspotenzial“

- Zur Vermeidung einer Nachfrageüberbewertung erfolgen pauschale Abschläge auf die reduzierten Ursprungspotenziale aller Relationen:
  - Berücksichtigung eines Puffers
  - Aussortieren nichtmodellierbarer Wege (z.B. Bringen/Holen)
  - Nicht jede bekannte Nachfragebeziehung resultiert an jedem Wochentag in einer Verkehrsbewegung

→ In Summe Reduktion jedes Ursprungspotenzials um mind. 50%

→ Ergebnis: „Potenzielle Verkehrsnachfrage“ [Beziehungen/Tag] auf einer Relation

### AP3 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

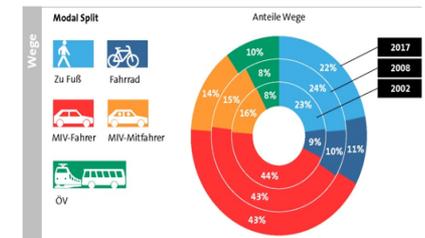
#### 5 Ermittlung Potenzial für ÖPNV

Die über die Schritte 1-4 errechnete „potenzielle Verkehrsnachfrage“ wird auf die Einheit [Anzahl Fahrten/Tag] und [Anzahl Fahrten/Woche] gerechnet und anschließend mit dem aktuellen durchschnittlichen Anteil des ÖPNV an allen Wegen (10%) multipliziert.

→ Ergebnis: „ÖV-Fahrgastpotenzial“ [Anzahl Fahrgäste/Woche]

#### 6 Soll-Ist-Abgleich

- 6 Mit dem unter 5 berechneten ÖV-Fahrgastpotenzial ist für jede Relation eine Zuordnung zwischen Fahrgastpotenzial und den durch den Aufgabenträger festgelegten Angebotsstandards möglich.



Quelle: IGDB GmbH auf Basis der MID 2017

#### 7 Abschließende Bewertung durch das Projektteam

- 7 Die in der Potenzialanalyse berechneten Relationen werden vor dem Hintergrund örtlicher Besonderheiten und übergeordneter Ziele des Aufgabenträgers abschließend durch das Projektteam bewertet

## Grundlage Potenzialanalyse

### AP4 Grundlagen Angebotskonzeption – Potenzialanalyse

- **Verbindungsstandard**
  - Betrachtungssystematik zur Untersuchung kleinräumiger Relationen



\* = Relationen > 15 km werden i.d.R. zu 100% auf SPNV umgelegt, sofern SPNV-Verbindung mit max. 1 Umstieg besteht;  
Relationen ≤ 15 km mit direkter SPNV-Anbindung werden i.d.R. zu 70% auf Bus und 30% auf SPNV umgelegt

# 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 &gt;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 <b>neue Buslinie</b> Heppenheim Bahnhof -HP Kreis-krankenhaus - Lampertheim nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region".</p>

# Agenda

1. Nahverkehrspläne im Kreis Bergstraße
2. Arbeitspakete und aktueller Bearbeitungsstand
3. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2014-18
4. Bestandsanalyse
5. Angebotskonzeption
6. **Maßnahmenkonzeption**

# Maßnahmenkonzeption

- Aus der Bestandsanalyse und der Angebotskonzeption 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“

# Maßnahmenkonzeption

## ► Priorisierungskategorien

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

# Fragen?

► **Zeit für Fragen**

## Abteilung Planung und Angebot

Herr Christian Wühl

[c.wuehl@vrn.de](mailto:c.wuehl@vrn.de)

