

# BEIGEORDNETER

Stadtverwaltung - Marktplatz 1 - 67433 Neustadt an der Weinstraße



**Bernhard Adams**  
Beigeordneter  
Dezernat IV

Amalienstraße 6  
67434 Neustadt an der  
Weinstraße  
Termine nach Vereinbarung

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen – bitte angeben

fon: 06321 855-1508  
fax: 06321 855-1532  
bernhard.adams@neustadt.eu

www.neustadt.eu

## **Busverkehr in Neustadt an der Weinstraße Basisinformationen**

Stand 04.03.2020

### **1. Wer verantwortet den Busverkehr in Neustadt an der Weinstraße?**

a) Stadt ist Aufgabenträger,  
fachliche Bearbeitung durch Abteilung 260 Verkehrsplanung;  
Entscheidungen über Netz, Angebote und Beauftragungen durch den  
Stadtrat

b) ZRN als länderübergreifender Zweckverband;  
VRN (Verkehrsverbund) als Dienstleister des ZRN und seiner Kommunen.  
Der VRN stellt den Kommunen das „Know-How“ zur Verfügung, koordiniert  
und moderiert die interkommunalen Aufgabenstellungen, erstellt den  
Gesamtnahverkehrsplan für den VRN-Bereich und koordiniert diesen mit den  
Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr, i.e. ZSPNV Rheinland-  
Pfalz Süd und NVBW Stuttgart.

c) Betrieb  
Busunternehmen (aktuell Imfeld + Palatina) als ausführende Dienstleister für  
die aktuell laufenden Bus-Konzessionen

d) Tarifierung  
Alle Betreiber in Neustadt an der Weinstraße müssen den Tarif des VRN und  
die von ihm anerkannten Tarife (z.B. City-Ticket der DB) anwenden bzw.  
anerkennen

Telefonzentrale: 06321 855-0  
Telefaxzentrale: 06321 855-1280

### **2. Welche Rolle hat der VRN im Kontext Busverkehre / ÖPNV?**

- Der VRN wird von den Gebietskörperschaften mitfinanziert, ist Dienstleister in der Beratung in ÖPNV-Fragen und Wahrnehmung von ÖPNV-Aufgaben für die Kommunen und unterstützt die vom Aufgabenträger angeregten Aktivitäten. Insbesondere werden von ihm getragen: PR/Marketing, Fahrplandesign und -aushänge, Beschwerdemanagement, Bezahlsystem, Tarifsystem, etc..
- Der VRN überprüft die Linienführungen auch im überörtlichen und intermodalen Zusammenhang.

**Ust-IdNr:**  
DE 149390961

**Bankverbindung:**  
Sparkasse Rhein-Haardt  
IBAN:  
DE58 5465 1240 0000 0015 03  
BIC: MALA DE 51 DKH

- Der VRN hat für diesen Nahverkehrsplan (NVP) einen Gutachter beauftragt und unterstützt uns aus seiner Gesamterfahrung für die konzeptionelle Umsetzung stark.
- Der VRN schreibt im Auftrag der Stadt die Linienbündel aus, prüft die Vergabeunterlagen, erstellt die Vergabevorschläge, bereitet die Verträge vor und koordiniert dies zwischen den beteiligten Kommunen.
- In diesem Zusammenhang stellt der VRN auch die Rechtsberatung zur Verfügung.

### **3. Was ist ein Nahverkehrsplan? Welche Aufgaben hat er?**

- NVP als Rückgrat des ÖPNV und Planungsinstrument (tragfähige und finanziell realistische Grundlage für Ausgestaltung des ÖPNV)
- Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV (Bus- und Straßenbahnverkehr) im Gesamtbereich des VRN
- Beschreibung gewünschtes ÖPNV-Angebot; NVP stellt grundsätzlich Mindestanforderungen an den ÖPNV dar
- Einbeziehung neuer Entwicklungen im Mobilitätsmarkt insbesondere Last-Mile (alternative Antriebsformen, VRN-Nextbike etc.)
- Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf Barrierefreiheit
- Wirkung: politische Absichtserklärung des ÖPNV-Trägers

### **4. Wann wurde der letzte Nahverkehrsplan beschlossen?**

Oktober 2004 – seine Wirksamkeit wurde durch Stadtratsbeschluss (unter OB Löffler) verlängert.

### **5. Wo sind die rechtlichen Hintergründe bzw. Vorgaben zum Nahverkehrsplan verankert?**

u.a. in § 8 Abs.1 Nahverkehrsgesetz (NVG)

„(1) Jeder Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Er muss den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen.“

### **6. Zeitplan für die Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans**

Die Vergabeverträge der Linienbündel Neustadt an der Weinstraße laufen Ende 2022 aus.

Die Ausschreibung der neuen Linien(bündel) zum Betrieb ab Januar 2023 muss aufgrund des Vergabeablaufs und Bestellvorlaufs und zur Erzielung von für die Stadt akzeptablen Wirtschaftsergebnissen zum Oktober 2020 gestartet werden. Die Vorgaben für die Linienbündel sollten sich aus dem beschlossenen Nahverkehrsplan ergeben. Der Nahverkehrsplan kann aber auch „im zeitlichen Zusammenhang“ beschlossen werden, d.h. bis Ende 2020.

März 2020    Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan  
Frühsommer    Abschluss des Nahverkehrsplans und Beschlussfassung  
Herbst 2020    Beginn des Prozesses der Ausschreibung der Busleistungen  
Januar 2023    Start der Buskonzessionen mit neuen Fahrplänen

## **7. Gibt es einen festen Bustakt in Neustadt an der Weinstraße?**

Alle o.g. Buslinien verkehren in der sogenannten „Taktkernzeit“ stündlich, bis auf:

- 503 (zur Kalmit), nur Sa/So zweistündlich und nur in den Monaten Mai bis Oktober
- 512 und 514 halbstündlich,
- 517 halbstündlich – abgestimmt auf den S-Bahntakt in Lambrecht.

Allerdings werden die meisten Stadtgebiete bzw. Ortsteile werktags (außer samstags) in der Kernzeit (6 bis 20 Uhr) ebenfalls im Halbstundentakt an die Kernstadt angebunden:

- 500, 501 im halbstündigen Wechsel unterschiedliche Linienführung nach Landau (Anschluss Bf Edenkoben): Hambacher Höhe – Hambach – Diedesfeld
- 507 (stündlich), 509 (stündlich mit Taktlücke) also in der Stadt im halbstündigen Linienwegswechsel NW-Branchweiler – Lachen-Speyerdorf – Duttweiler
- 515, 517 teilweise im Wechsel: NW- Afrikaviertel, Vorstadt und NW-Heidenbrunnertal.

Der Takt ist auf den „Rheinland-Pfalz-Takt“ des SPNV am Hauptbahnhof abgestimmt. Daher sind Busverbindungen im 20 min-Takt z.B. wenig hilfreich.

Außerhalb der Busverkehrszeiten werden die Buslinien teilweise durch Ruftaxi-Linien, die mit dem VRN Tarif bzw. Ruf-Taxi-Tarif nutzbar sind, ergänzt.

## **8. Wie weit ist es möglich, ganze Linien in Neustadt an der Weinstraße in Frage zu stellen bzw. umzulegen?**

Das bestehende Liniennetz ist im positiven Sinne gewachsen und erprobt. Es beruht darauf, dass alle Weindörfer adäquat und in schwieriger Haushaltslage bezahlbar bedient werden, die Busse nicht zu viele Umwege fahren, die Busse nicht zu beengte Straßen fahren etc..

Kleinere Anpassungen sind machbar, größere Veränderungen eher wenig sinnvoll, da in jedem Weindorf auch bereits Haltestellen barrierefrei ausgebaut wurden und die Kunden aus der Region erst einmal „schnell“ zum Hauptbahnhof wollen. Für Vorschläge sind wir grundsätzlich offen.

## **9. Wer hat die Linienbündel und Linienführungen seinerzeit konzipiert?**

Es handelt sich um ein gewachsenes System, das im Zusammenhang mit der Abwendung der Schließung der Bahnstrecke Neustadt – Bad Dürkheim 1975/76 in Zusammenarbeit mit den Kommunen konzipiert wurde und in den 1991-1994 im Hinblick auf die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes konzipiert und später vom VRN nach Bedarf weiterentwickelt wurde.

## **10. Ausschreibungs-Rahmenbedingungen der laufenden Linienbündel?**

- Das Linienbündel Neustadt an der Weinstraße, bestehend aus drei Losen, wird von den Konzessionsnehmern Palatina (Los 1) und Imfeld (Lose 2 und 3) bedient.
- Es gibt die Regionalverkehrslinien im Umfeld von Neustadt an der Weinstraße. Neun dieser Linien tangieren die Kernstadt oder die Weindörfer (500, 501 (Ri. Landau), 503 (Kalmit), 507 (Speyer), 508 (BASF),

509 (Lustadt), 510 (Haßloch) = Los 1; 512 (Forst), 517 (Iggelbach) = Los 3). Hier werden die Kosten mit den von den Linien bedienten Aufgabenträgern geteilt. Grundlage war und bleibt eine gemeinsame Ausschreibung.

- Dennoch bedienen diese Linien auch die innerstädtische Verkehrsnachfrage aus den Weindörfern Richtung Zentrum, z.B. 512 aus Deidesheim/Forst über Königsbach, Gimmeldingen, Haardt oder 500/501 aus Landau über Diedesfeld und Hambach.
- Weiter gibt es vier reine Stadtbuslinien, die derzeit ausschließlich von der Firma Imfeld bedient werden: 502 (Hambacher Schloss), 514 (DLR) und 515 (Heidenbrunnertal / Wilhelm-Gisbertz-Straße) im Los 2, 511 (Haardt-Böbig-Maconring) im Los 3. Für diese Linien trägt nur die Stadt die Kosten (Zuschüsse), die nicht über Ticketpreise gedeckt sind.
- Festzustellen ist eine sternförmige bzw. zentrierte Struktur der Linien: fast alle Linien werden zum Hauptbahnhof geführt und stellen dort den Anschluss an die Züge des Rheinland-Pfalz-Taktes her (Umsteigezeiten sind zu beachten!). Sie enden in der Regel dort (außer den Linien 508, 511).

### **11. Warum hat man den Eindruck, es fahren so viele Busse die meiste Zeit des Tages nahezu leer durch die Gegend? Warum werden nicht mehr Kleinbusse eingesetzt bzw. ausgeschrieben?**

Das Verkehrsaufkommen und somit auch die Nachfrage im ÖPNV variieren über den Tagesverlauf sehr stark. Die Fahrgastzahlen sind werktags morgens zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr am höchsten (Spitzenstunde mit Berufstätigen und v.a. Schülerverkehr) und weisen um die Mittagszeit (Schülerverkehr) bzw. spätnachmittags bis abends (Berufsverkehr) nochmals Spitzenwerte auf. Da sind die meisten Buslinien gut ausgelastet. Die Fahrzeuggrößen und der Fahrzeugbedarf werden vom morgendlichen Bedarf in den Spitzenstunden definiert, hinzukommen noch die Überlegungen für Verkehrszuwächse. So erscheinen im Laufe des Tages manche Busse überdimensioniert.

Es ist jedoch für den Unternehmer – und damit auch die Stadt – günstiger, die Busse auch in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage im Einsatz zu lassen statt *zusätzliche* Kleinbusse für die „Schwachlastzeiten“ anzuschaffen und einzusetzen.

### **12. Wie weit ist der Haltestellenausbau (barrierefreier Zustieg) gediehen?**

Es wurden alle Haltestellen nach einem Muster des VRN kategorisiert und in Rücksprache mit der Abteilung Tiefbau eine Ausbau-Prioritätenliste erstellt. Der Ausbau aller Haltestellen ist aufgrund der Lage (Gefälle, enge Straßen, private Zufahrten, Verlegung nicht möglich) nicht realisierbar. Im Stadtrat hatte man sich darauf verständigt, zum Start in den Ortsteilen eine Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auszubauen und mit elektronischer Fahrgastinformation auszustatten – je nach Nachfrage sollten weitere Haltestellen ausgerüstet werden.