



5.3 Bedarfsverkehr

Der heute in Speyer bestehende Bedarfsverkehr (AST-Verkehr im Früh- und Abendverkehr) soll im Kontext mit dem neuen Stadtbuskonzept zeitlich erweitert werden. Der neue Bedarfsverkehr wird dabei in Verkehrsräumen bzw. zu Verkehrszeiten vorgesehen, in denen der Stadtbus nicht fährt. Es soll keine Bedienungskonkurrenz zwischen Stadtbus und Bedarfsverkehr entstehen. Dieser Bedarfsverkehr ist als Weiterentwicklung des bestehenden AST als „AST 2.0“ vorgesehen und soll den Anforderungen eines „Linienbedarfsverkehrs“ nach § 44 Personenbeförderungsgesetz entsprechen. Dieser Verkehr soll folgende Merkmale aufweisen:

- fahrplangebunden (hinterlegter Fahrplan)
- Betriebsdurchführung durch Bus-, Taxi- oder Mietwagenunternehmen,
- Betriebskonzept wird auf die Möglichkeit der Verkehrserbringung mit vorhandenen Fahrzeugen ausgelegt (z. B. Taxen),

Weitere Merkmale sollen eine Annäherung an die Systemvorteile eines (fahrplanfreien, app-gesteuerten) On-Demand-Verkehrs (ODV) gewährleisten:

- Verdichtung der Fahrtverfügbarkeit: Fahrplan mit 30-minütigen Fahrtmöglichkeiten
- Verkürzung der Voranmeldzeit: Voranmeldung bis spätestens 15 Minuten vor gewünschter Fahrplanzeit möglich
- flächenhafte Verfügbarkeit: Ausweisung weiterer Einstiegshalte (ggf. als virtuelle Haltepunkte)
- neue Buchungsmöglichkeiten: Bestellung über App²³

Folgende **Einsatzfelder** sind vorgesehen:

- **Tagesverkehr:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbus, verkehrt in den nicht erschlossenen Gebieten; Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete; Verkehrszeiten: Mo – Fr 6 bis 20 Uhr, Sa 7 bis 20 Uhr und So 9 bis 18 Uhr

²³ Hierzu bietet die VRN GmbH eine entsprechende Lösung mit einer Buchung für den Fahrgast direkt aus der Mobilitätsauskunft online oder per App an; zudem werden hierbei die telefonischen Buchungen über die VRN-Hotline abgewickelt.

- **Frühverkehr:** als zeitliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr; Fahrten im gesamten Stadtgebiet; Verkehrszeiten: Mo – Fr 4 bis 6 Uhr, Sa 4 bis 7 Uhr und So 5 bis 9 Uhr
- **Abendverkehr:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten; Verkehrstage: Montag bis Samstag; Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete; Verkehrszeiten: 20:00 bis 00:30 Uhr (letzte S-Bahn)
- **Tagesverkehr am Sonntag/ Feiertag:** 09:00 bis 18:00 Uhr; Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete
- **Abendverkehr am Sonntag/ Feiertag:** als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten 18:00 bis 20:00 Uhr²⁴; Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete

²⁴ Hinweis: Stadtbusse 561, 562/ 563 und 564 fahren bis ca. 20 Uhr



- **Nachverkehr am Wochenende:** neues, flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet; Nächte Fr/ Sa und Sa/ So sowie Nächte vor Feiertagen; 00:00 bis 04:00/ 05:00 Uhr; Startpunkt einer AST-Fahrt (von dort Fahrt zum Ziel): Hauptbahnhof, Postplatz, Maximilianstraße, sonstige nachtverkehrsrelevante Einrichtungen

5.4 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch ausschließlich für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.²⁵

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“).

²⁵ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, somit auch hochbetagte Nutzer, gehörlose, blinde und sehbehinderte Personen, greifbehinderte Personen oder Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung. Für diese ist der ÖPNV zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung auffindbar, zugänglich und nutzbar zu machen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist. Hierbei ist das Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur, ÖPNV-Fahrzeugen, Informations- und Kommunikationsgestaltung sowie der Betrieb und Dienstleistungen unabdingbar.