



Nahverkehrsplan Landkreis Südwestpfalz 2018

Endfassung

01.06.2018



Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenvorgaben	4	7. Anhang	38
1.1 Rechtliche Grundlagen.....	4	7.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2008	38
1.2 Landespolitische Ziele.....	4	7.2 Liniensteckbriefe Status-Quo	42
2. Vorgehen	6	7.3 Liniensteckbriefe Zielzustand	43
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2008	7	7.4 Barrierefreiheit im SPNV	44
3.1 Allgemeines	7	7.5 Barrierefreiheit im ÖSPV	46
3.2 Umsetzung Maßnahmenprogramm	7	7.6 Anforderungsprofil	58
3.3 Linienbündelung.....	7	7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN.....	64
4. Grundlagen der Angebotskonzeption.	8	7.8 Beteiligungsverfahren.....	70
4.1 Ziele des Aufgabenträgers	8		
4.2 Netzhierarchie	8		
4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	10		
4.4 Demografischer Wandel.....	11		
4.5 Verkehrsnachfrage.....	12		
4.6 Potentialanalyse.....	17		
5. Angebotskonzeption	19		
5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	19		
5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	21		
5.3 Barrierefreiheit.....	24		
5.4 Verknüpfungspunkte	27		
5.5 Mobilitätsmanagement	31		
5.6 Ergänzende Mobilität.....	33		
6. Umsetzung	36		
6.1 Maßnahmenkonzept	36		
6.2 Angebotsseitige Maßnahmen.....	36		
6.3 Investive Maßnahmen	36		
6.4 Vergabe / Linienbündelung	37		
6.5 Qualitätssicherung	37		



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs in der südlichen Westpfalz (Quelle: ROP Westpfalz IV, 2. Teilfortschreibung 2016) ¹ ..	5
Abbildung 2:	Gliederung Nahverkehrsplan	6
Abbildung 3:	Netzhierarchie	9
Abbildung 4:	Grundsätze der Bedienung	9
Abbildung 5:	Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	10
Abbildung 6:	Reisezwecke im Binnen- und im Quell-/Zielverkehr des Landkreises Südwestpfalz (Quelle: VRN-Verkehrserhebungen)	10
Abbildung 7:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Südwestpfalz (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2015)	12
Abbildung 8:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Ein- und Auspendler sowie Binnenpendler des Landkreises Südwestpfalz	13
Abbildung 9:	Werktägliche Nachfrage im SPNV (Quelle: VRN)	15
Abbildung 10:	Werktägliche Nachfrage im Busverkehr (Quelle: VRN)	16
Abbildung 11:	Modal-Split auf nachfragestarken Achsen im Landkreis Südwestpfalz (Quelle: VRN)	18
Abbildung 12:	Achsenkonzept Landkreis Südwestpfalz	23
Abbildung 13:	Formen der Mobilitätseinschränkung	24
Abbildung 14:	Handlungsfelder Barrierefreiheit	26
Abbildung 15:	Ergebnis der Haltestellenkategorisierung (Anteil der Haltestellen je Kategorie)	27
Abbildung 16:	Stufen der Haltestellenpriorisierung	27
Abbildung 17:	Handlungsfelder P+R/B+R an Haltestellen	30
Abbildung 18:	Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement	32
Abbildung 19:	Verkehrsmittelmix	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Betriebsleistung und Laufzeit je Linienbündel	7
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung in den Verbandsgemeinden 2013, 2020, 2030 (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2015)	11
Tabelle 3:	SPNV-Netze	19
Tabelle 4:	Grundnetz 2. Ordnung	21
Tabelle 5:	Grundnetz Region	21
Tabelle 6:	Ergänzungsnetz Grundversorgung und Ausbildungsverkehr	21
Tabelle 7:	Barrierefreiheit im SPNV	25
Tabelle 8:	Haltestellenerhebung - Ergebnis Barrierefreiheit	26
Tabelle 9:	Verknüpfungspunkte im ÖPNV	28
Tabelle 10:	Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen (Quelle: VRN)	28
Tabelle 11:	Ergebnis der P+R-/B+R-Erhebung (April 2015)	29
Tabelle 12:	Konzeptionelle Veränderung der Busleistungen	36
Tabelle 13:	Investive Maßnahmen	36
Tabelle 14:	Linienbündel im Landkreis Südwestpfalz	37

1. Rahmenvorgaben

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Nahverkehrsplan legt die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fest. Nach dem Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (NVG RLPF §8 Abs.1) sollen die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (Kreise und kreisfreie Städte) Nahverkehrspläne (NVP) aufstellen und bei Bedarf fortschreiben.

Nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Satz 2 (geändert zum 1.1.2013) dient der NVP neben der Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes auch zur Festlegung der Umweltqualität und der Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.

Die aktuellen Nahverkehrspläne gehen damit einen Schritt weiter als die bisher aufgestellten Nahverkehrspläne. Der Mobilitätsmarkt befindet sich derzeit im Umbruch. Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs und der Bedeutungsverlust des PKW besonders bei Jüngeren sind die großen Schlagworte. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund.

Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom „klassischen“ Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des Nahverkehrsplans wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Weiterhin trifft das novellierte PBefG Aussagen zur Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit. So hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Unter diesen Bedingungen hat der Landkreis Südwestpfalz gemeinsam mit der VRN GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet.

1.2 Landespolitische Ziele

Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)

Zentrales Instrument der Landesplanung ist das Landesentwicklungsprogramm. Die derzeit gültige Fassung „Landesentwicklungsprogramm IV“ ist im Jahr 2008 in Kraft getreten. Zu den für die Nahverkehrsplanung bedeutsamen Zielen und Grundsätzen gehören:

- „Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personennahverkehr gestärkt werden.“
- „Dem Ausbau, der Ergänzung und der Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen soll Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden.“
- „Die Verkehrsträger sind entsprechend ihrer spezifischen Leistungsfähigkeit einzusetzen und funktional nach Netzebenen zu gliedern und untereinander zu verknüpfen (Funktionales Verkehrsnetz).“
- „In verkehrlich hoch belasteten Räumen kommt den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit

Vorrang zu. Der Rheinland-Pfalz-Takt stellt hierbei einen wesentlichen Baustein dar. Die Beschleunigung und Verbesserung des Schienenangebots insgesamt ist entscheidend für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs.“

- „In den dünn besiedelten Regionen ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung eine Neugestaltung des Angebots wesentlich. Neue flexible und zugleich nachhaltige Formen der Mobilität, insbesondere der Mobilität im Nahbereich, werden erforderlich.“
- „Die komfortable und intelligente Verknüpfung zwischen Schienen und Busverkehr, die Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, die Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen im Umland und an der Peripherie der Städte, eine restriktive Parkraumbewirtschaftung sowie ergänzende ordnungspolitische und privatwirtschaftliche Anreize zur Benutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind– aufeinander abgestimmt – wirksame Ansätze zur Schaffung eines konkurrenzfähigen ÖPNV.“

Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz IV

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) Rheinland-Pfalz bildet den Ordnungs- und Gestaltungsrahmen für die Raumentwicklung. Der Regionale Raumordnungsplan (ROP) konkretisiert das LEP für die jeweilige Planungsregion. Im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz IV (2. Teilfortschreibung 2016) ist das in dargestellte „Funktionale Netz des öffentlichen Verkehrs“ in der südlichen Westpfalz festgelegt.¹

Der ROP definiert folgende konkrete Ziele für die südliche Westpfalz:

¹ Im Dezember 2016 wurde die 2. Teilfortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans beschlossen. Derzeit steht zur Erlangung der Rechtsverbindlichkeit jedoch noch die Genehmigung des Landes Rheinland-Pfalz aus.

1. Rahmenvorgaben

- „Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im südwestlichen Teilraum der Region ist die Strecke Zweibrücken - Homburg (Saar) zu reaktivieren und die S-Bahn von Homburg (Saar) bis Zweibrücken Hbf zu verlängern.“
- „Zwischen Karlsruhe – Landau und Saarbrücken ist zur besseren Anbindung der Mittelzentren Pirmasens und Zweibrücken an benachbarte Regionen im Osten und Westen eine schnelle Regional-Express-Verbindung einzurichten.“
- „Der Betrieb der Wieslautertalbahn (Hinterweidenthal - Dahn - Bruchweiler-Bärenbach) ist – auch als Maßnahme der Infrastrukturvorhaltung sowie der Förderung des nachhaltigen Tourismus – zu sichern und ggf. auszubauen.“

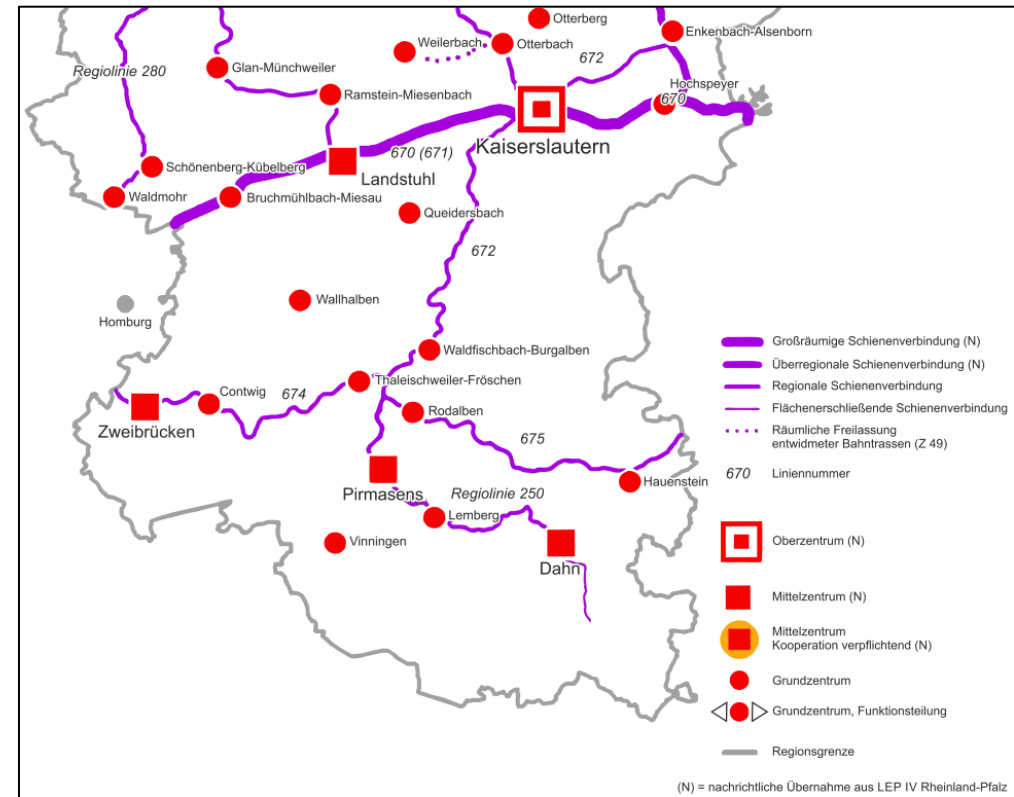


Abbildung 1: Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs in der südlichen Westpfalz (Quelle: ROP Westpfalz IV, 2. Teilfortschreibung 2016)¹

2. Vorgehen

Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird dieses Defizit beseitigt. Es wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV (motorisierter Individualverkehr) gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potentiale festzustellen und daraus planerische Vorschläge abzuleiten.

Neben dieser methodischen Neuerung werden in den aktuellen Nahverkehrsplan weitere Elemente integriert. So steht nicht mehr die Frage des Verkehrsmittels im Vordergrund, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“. Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen PKW Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitstehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als Massenverkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie CarSharing oder Mobilitätsmanagement ergänzen den ÖPNV. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Elemente ergänzt (siehe Abbildung 2).

Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Bilanzierung des NVP 2008,
- ÖPNV-Potentialanalyse,
- Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV,
- Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung,
- Entwicklung ergänzender Bausteine,
- Festschreibung von Qualitätsstandards.

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in zwei Teile. Der Textteil umfasst die Bilanzierung und die Kernelemente der Angebotskonzeption. Im Anhang wird die Angebotskonzeption weiter ausgeführt. Hier werden u. a. die einzuhaltenden Mindeststandards (Anforderungsprofil) und anhand von Liniensteckbriefen das angestrebte Verkehrsangebot genauer beschrieben. Des Weiteren beschreibt dieser das geplante Vorgehen zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltepunkten im Linienbusverkehr.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernimmt die VRN GmbH auch dieses Mal wieder das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind.

Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die Inhalte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Dies betrifft besonders das zukünftige Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar in Teilbereichen verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies trifft insbesondere auf die Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen zu, da so Insellösungen vermeidbar sind.



Abbildung 2: Gliederung Nahverkehrsplan

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2008

3.1 Allgemeines

Die Erfolgsbilanz 2008 ist ein Rückblick auf die vergangenen acht Jahre Nahverkehrsplanung des Landkreises Südwestpfalz. Der Nahverkehrsplan 2008 für den Landkreis Südwestpfalz basiert auf dem Beschluss des Kreistages vom 10.03.2008.

Die Bilanzierung umfasst neben dem im Nahverkehrsplan 2008 (2. NVP) festgelegten Maßnahmenprogramm auch die in den 2. NVP übernommenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans 1997 (1. NVP), die während der Laufzeit des 1. NVP nicht realisiert werden konnten.

3.2 Umsetzung Maßnahmenprogramm

Die Schwerpunkte des Maßnahmenprogramms liegen in einer Sicherung des bestehenden ÖPNV-Angebotes, einer punktuellen Verbesserung des bestehenden Busliniennetzes, einer Ausweitung des Angebotes in der Schwachverkehrszeit und einer Verbesserung der Erschließung des Landkreises durch Neubau bzw. Reaktivierung von Schienenhaltepunkten.

Durch die Ergänzung einzelner Fahrten, die Vereinheitlichung eines Linienweges und die Anpassung des Liniennetzes an die neuen Schienenhaltepunkte konnte das bestehende Busangebot optimiert werden. Die beschriebenen Maßnahmen wurden jeweils mit der Inbetriebnahme der im Landkreis verkehrenden fünf Linienbündel zwischen 2010 und 2014 bzw. mit der Inbetriebnahme der neuen Schienenhaltepunkte umgesetzt. Hinzu kommt eine Erweiterung des Ruftaxenangebotes durch Fahrten in den Abend- und Nachtstunden (Nachtschärmerangebot) im Juni 2010.

Durch die zwischen 2010 und 2016 erfolgte Ausschreibung der Linienbündel (Rodalben, Queichtal, Pirmasens-Umland,

Zweibrücken-Umland und Kaiserslautern-West) sind die im NVP 2008 definierten Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale erreicht worden. Hierzu zählt z. B. die großflächige Ausweitung des Einsatzes von Niederflurbussen.

Durch den Neubau des Schienenhaltepunktes Hauenstein Mitte 2010 und die Reaktivierung des Haltepunktes Stambach 2009 ist die Anbindung des Landkreises an das Schienennetz verbessert worden. Der neue Haltepunkt Moosbachtal trägt seit 2013 zu einer besseren Erreichbarkeit der Freizeitregion entlang der Wieslauterbahn bei. Der Neubau des Haltepunktes Rodalben Ost konnte noch nicht realisiert werden, wird aber weiterverfolgt.

Die SPNV-Haltepunkte Rieschweiler und Höhmühlbach sowie deren Bahnhofsumfeld sind im Jahr 2009 modernisiert und behindertengerecht gestaltet worden. Der Bahnhofhaltepunkt Dellfeld-Falkenbusch wurde ebenfalls im Jahr 2009 modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Der Bahnhofhaltepunkt Wilgartswiesen wurde im Jahr 2011 modernisiert und behindertengerecht ausgebaut. Eine Buswendeschleife mit P+R-Anlage wurde 2012 errichtet. Am Haltepunkt Münchweiler a.d. Rodalb ist das Bahnhofsumfeld 2012 neugestaltet worden.

Der Landkreis Südwestpfalz unterstützt weiterhin die Verlängerung der S-Bahn von Homburg nach Zweibrücken. Eine Kosten-Nutzen-Untersuchung mit positivem Ergebnis im März 2015 führt wieder einen Schritt weiter zur Anbindung von Zweibrücken an das S-Bahn-Netz.

Der Anhang 7.1 enthält eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung der während der Laufzeit des 1. und 2. Nahverkehrsplans zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen.

3.3 Linienbündelung

Bereits im Nahverkehrsplan 2008 hat der Kreistag des Kreises Südwestpfalz mit der Bildung von Linienbündeln den Weg zum Wettbewerb im ÖPNV eingeläutet.

In Rheinland-Pfalz haben die kreisfreien Städte und Landkreise nach § 5 der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) im Rahmen eines gemeinsamen Vertrages über die Vergabestelle, dem ZRN ihre hoheitlichen Aufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger bzw. zuständige Behörde nach der VO 1370/2007 weitgehend übertragen. Auf dieser Grundlage ist die VRN GmbH Vergabestelle für alle Wettbewerbsverfahren im ÖPNV und vergibt die Konzessionsverträge im Namen der Aufgabenträger.

Nach Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Linienbündeln sind – gemäß den Vorgaben des Landes Rheinland-Pfalz – die Verkehre für einen Zeitraum von jeweils acht bzw. zehn Jahren gestuft im Wettbewerb zu vergeben. Im Landkreis Südwestpfalz erfolgte dies im Zeitraum von Dezember 2010 bis August 2015.

In Tabelle 1 sind die Betriebsleistungen der einzelnen Linienbündel und deren Laufzeit zusammengefasst dargestellt.

Linienbündel	Betriebsleistung (Tkm/Jahr)	Laufzeit bis
Rodalben	92	Dezember 2018
Queichtal	1.160	Juni 2020
Pirmasens Umland	1.827	Dezember 2020
Zweibrücken Umland	983	Juni 2022
Kaiserslautern West (Los 2)	1.277	Juni 2025

Tabelle 1: Betriebsleistung und Laufzeit je Linienbündel

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß dem PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Dieser bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Landkreises Südwestpfalz:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll verbessert werden.
- Eine flächendeckende Grundversorgung mit Leistungen des ÖPNV ist sicherzustellen. Eine Ausweitung der Mindestbedienung ist anzustreben.
- Das Angebot im SPNV als Rückgrat des ÖPNV ist zu erhalten und weiterzuentwickeln (Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes, Anbindung an das S-Bahnnetz, Neubau bzw. Reaktivierung von Haltepunkten). Eine Ausweitung des SPNV-Angebotes im gesamten Landkreis in den Abend- und Nachtstunden ist anzustreben.
- Das Angebot im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) ist auf den festgestellten Bedarf auszurichten. Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr² sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlicheren Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden.

Eine volle Integration der Ruf-Taxi-Verkehre des Landkreises Südwestpfalz in das Tarifsystem des VRN wird angestrebt.

- Die Integration der Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern im Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist sicherzustellen.
- An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Der Landkreis strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen bei festgestelltem Bedarf mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen sind bei Bedarf zu erweitern.

- Alle Nahverkehrsangebote im Landkreis Südwestpfalz sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.
- Neue Elemente des Nahverkehrsplans wie z. B. Mobilitätsmanagement bilden einen wichtigen Baustein für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot. Der Kreis wird auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen hinarbeiten.
- Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- Die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb ist fortzuführen, um attraktive und wirtschaftliche Angebote sicherzustellen.

4.2 Netzhierarchie

Die unter Kap. 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. Abbildung 3 stellt die geplante Netzhierarchie als Systemskizze dar.

Der **SPNV** bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können im Jedermannverkehr Anteile von bis zu 20% am Gesamtverkehr erreicht werden – unter besonderen Bedingungen auch mehr.

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben

² Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Fahrtzweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

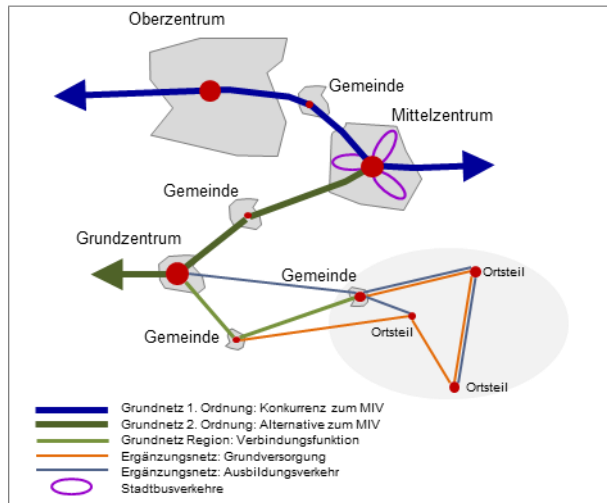


Abbildung 3: Netzhierarchie

PKW-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren mindestens ein 30-Min-Takt notwendig ist, um nennenswerte Anteile vom MIV zum ÖPNV zu verlagern. Hier können im Jedermannverkehr ÖPNV-Anteile von bis zu 10 % am Gesamtverkehr erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV nur in geringem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Min-Takt daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Min-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5 % am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Min-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können ggf. auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

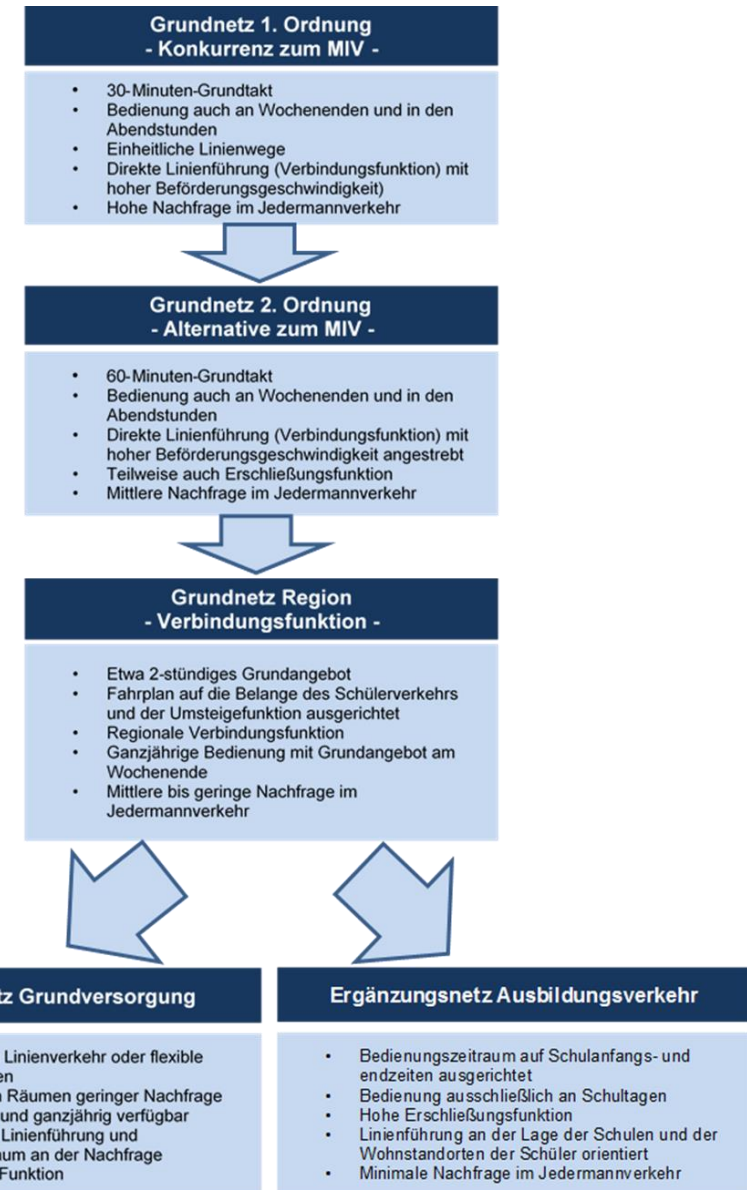


Abbildung 4: Grundsätze der Bedienung

In ländlichen Räumen wie dem Landkreis Südwestpfalz sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich. Zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken werden daher noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt, die regelmäßig bedient werden. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des im Landkreis weiträumig vernetzten Schülerverkehrs, insbesondere zu weiterführenden Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und der Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel alternative Verkehrsmittel nicht zur Verfügung.

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Grundsätze der Bedienung im Busverkehr.

4.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNVs sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (siehe Abbildung 5). Vereinfacht lassen sich die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterscheiden.

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Kunden, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden.

Nur im Jedermannverkehr kann ein besseres Angebot auch zu einer deutlich höheren Nachfrage führen. Den Kunden im Jedermannverkehr steht häufig ein PKW zur Verfügung.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass

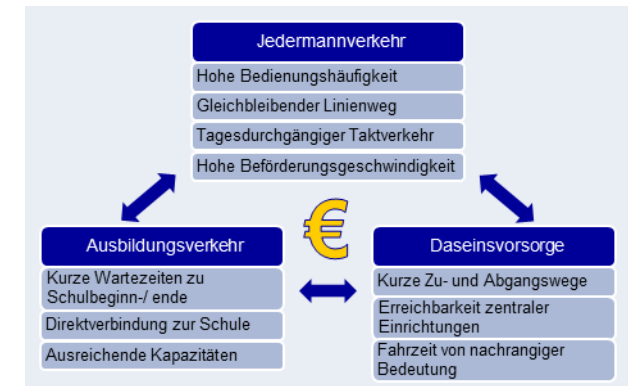


Abbildung 5: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen auch nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können.

Abbildung 6 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNVs im Landkreis Südwestpfalz. Der Ausbildungsverkehr nimmt im Binnenverkehr mit 94 % den größten Anteil ein. Der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) ist mit etwa 6 %

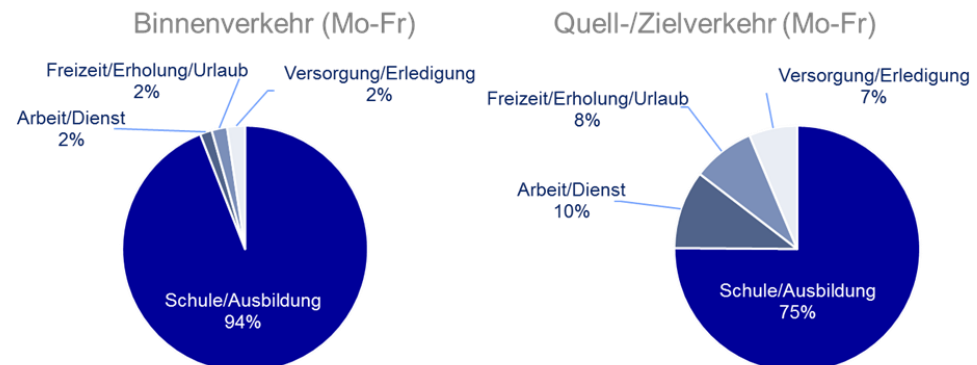


Abbildung 6: Reisezwecke im Binnen- und im Quell-/Zielverkehr des Landkreises Südwestpfalz (Quelle: VRN-Verkehrserhebungen)

sehr gering. Im kreisüberschreitenden Verkehr liegt der Anteil des Ausbildungsverkehrs bei rund 75 % und der Anteil des Jedermannverkehrs bei 25 %.

Die Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrzwecken im Segment des Jedermannverkehrs. Hier handelt es sich um eine kleine Gruppe, die auf den ÖPNV angewiesen ist und über keinen Zugang zu einem PKW verfügt. Daher muss auch für diese Gruppe ein flächendeckendes Mindestangebot zur Verfügung stehen.

4.4 Demografischer Wandel

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung im Landkreis Südwestpfalz ist im Zeitraum 2005 bis 2013 von 103.300 auf 96.600 Personen zurückgegangen (-6.700 Personen, entsprechend -6,5%). Die Ent-

wicklungen der Jahre 2005 – 2013 zeigen, dass der demografische Wandel im Landkreis Südwestpfalz bereits stattfindet (Einzelheiten zeigt Tabelle 2).

Die Bevölkerung nimmt aufgrund geringer Geburtenzahlen ab, und der Altersdurchschnitt nimmt infolge einer ständig steigenden Lebenserwartung zu. Diese Veränderung wird überlagert von einer Wanderung insbesondere der jüngeren Bevölkerung aus dem ländlichen Raum in die Städte. Deren Infrastrukturvorteile nehmen gegenüber dem ländlichen Raum zu und gewinnen zunehmend an Bedeutung (z. B. medizinische Versorgung, Einkaufs- und Beschäftigungsmöglichkeiten, Freizeitangebot etc.).

Bis zum Jahr 2020 erwartet das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz für den Landkreis Südwestpfalz eine Fortsetzung des Einwohnerrückgangs³.

Die mittelfristigen, d.h. bis zum Jahr 2020 erwarteten Entwicklungen im Landkreis Südwestpfalz stellen sich im Vergleich zum Jahr 2013 wie folgt dar:

- Abnahme der Bevölkerung um rund 3.500 Personen (-3,6%),
- Rückgang der Schüler (6-20 Jahre) um rund 2.000 Personen (-16,0%),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um rund 4.100 Personen (-7,0%),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um rund 2.500 Personen (+11,3%).

Diese Entwicklung wird sich nach den Prognoseberechnungen langfristig erheblich verstärken. Bis zum Jahr 2030 werden im Vergleich zum Jahr 2013 folgende Entwicklungen erwartet:

- Abnahme der Bevölkerung um rund 9.500 Personen (-9,8%),
- Rückgang der Schüler (6-20 Jahre) um rund 2.600 Personen (-20,9%),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um rund 13.500 Personen (-23,2%),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um rund 7.000 Personen (+31,5%).

Tabelle 2 zeigt die bis 2020 und 2030 in den verschiedenen Altersklassen erwartete Entwicklung.

Die Bevölkerungsentwicklung vollzieht sich im Kreisgebiet nicht einheitlich. In allen sieben Verbandsgemeinden des Landkreises Südwestpfalz zeigt die Bevölkerungsvorausberechnung jeweils einen Einwohnerrückgang bis 2020 und eine Fortsetzung des Einwohnerrückgangs bis 2030. Der Rückgang der Einwohnerzahlen in den einzelnen Gemeinden variiert jedoch in seiner Höhe (siehe Abbildung 7). Die prozentual größte Bevölkerungsabnahme wird in der Verbandsgemeinde Rodalben (-12,6 %, -1.800 Einwohner bis 2030) erwartet. Die geringste prozentuale Bevölkerungsabnahme wird für die Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land (-7,4 %, -1.200 Einwohner bis 2030) prognostiziert.

Altersgruppe	2005		2013		Veränderung 2013 zu 2005	2020		Veränderung 2020 zu 2013	2030		Veränderung 2030 zu 2013
	absolut	%	absolut	%		absolut	%		absolut	%	
unter 6	4.676	5%	3.889	4%	-16,8%	3.900	4%	0,7%	3.500	4%	-10,9%
6 bis unter 20	16.278	16%	12.293	13%	-24,5%	10.300	11%	-16,0%	9.700	11%	-20,9%
20 bis unter 35	15.430	15%	14.430	15%	-6,5%	13.700	15%	-5,1%	11.100	13%	-22,8%
35 bis unter 50	25.539	25%	19.488	20%	-23,7%	15.300	16%	-21,2%	15.000	17%	-23,3%
50 bis unter 65	19.209	19%	24.256	25%	26,3%	25.100	27%	3,4%	18.600	21%	-23,3%
65 bis unter 80	17.638	17%	16.234	17%	-8,0%	16.400	18%	1,1%	21.300	24%	31,4%
über 80	4.539	4%	6.009	6%	32,4%	8.300	9%	38,6%	7.900	9%	31,7%
Einwohner gesamt	103.309	100%	96.599	100%	-6,5%	93.100	100%	-3,6%	87.100	100%	-9,8%

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in den Verbandsgemeinden 2013, 2020, 2030 (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2015)

³ Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013) – mittlere Variante, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2015

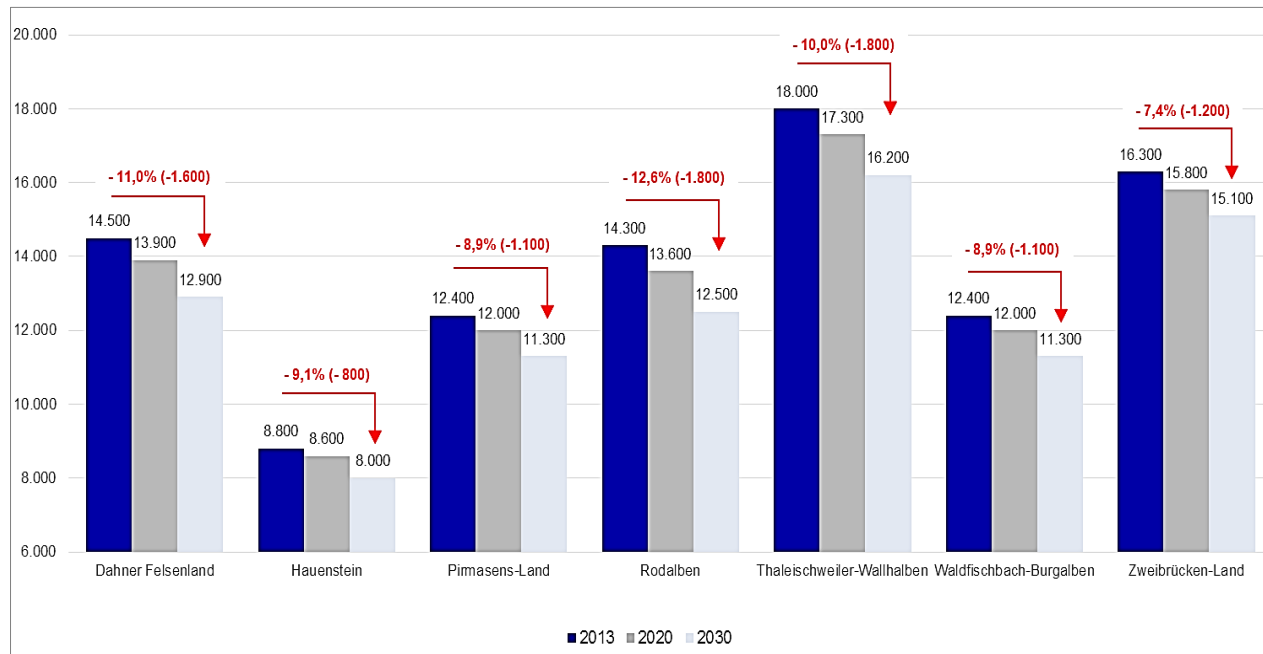


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Südwestpfalz (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2015)

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung erfordert mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr widerspiegeln. Die Gesamtbevölkerung und die Erwerbstätigen gehen zwar zurück, jedoch ist mit diesem Rückgang ein Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung verbunden. Vor diesem Hintergrund wird das Thema Daseinsvorsorge und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung sowie die Ergänzung des ÖPNVs durch andere Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen.

Im Ausbildungsverkehr werden diese strukturellen Veränderungen in Bezug auf die anzubietende Fahrtenanzahl kaum spürbar werden. Die Schüler müssen weiterhin aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Gegebenenfalls ist eine Neustrukturierung von Schulstandorten zu prüfen. Dies kann durch Verlagerungen der Schülerströme in Verbindung mit der freien Schulwahl zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

4.5 Verkehrsnachfrage

Pendlerströme

Für den Landkreis Südwestpfalz bestehen zusammengefasst folgende Pendlerverflechtungen⁴:

- Rund 25.400 Auspendler
Insgesamt haben rund 25.400 Beschäftigte ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises Südwestpfalz. Die Stadt Pirmasens stellt mit etwa 8.000 Beschäftigten das bedeutendste Ziel dar, gefolgt von der Stadt Zweibrücken mit rund 3.500 Beschäftigten. Starke Auspendlerströme bestehen ebenfalls in den Saarpfalz-Kreis und in die Stadt Kaiserslautern mit jeweils rund 2.300 Beschäftigten.
- Rund 4.200 Einpendler
Etwa 4.200 Beschäftigte pendeln von außerhalb in den Landkreis Südwestpfalz. Wie bei den Auspendlern bildet auch hier die Stadt Pirmasens den Schwerpunkt mit rund 1.500 Beschäftigten. Rund 350 Beschäftigte wohnen im Landkreis Kaiserslautern, weitere 320 Beschäftigte wohnen im Landkreis Südliche Weinstraße.
- Rund 5.600 Binnenpendler.
Etwa 5.600 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte wohnen und arbeiten innerhalb des Landkreises Südwestpfalz. Sie pendeln zu ihrer Arbeitsstätte in eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde.

Der Landkreis verfügt damit über einen hohen Auspendlerüberschuss. In Abbildung 8 sind die bedeutendsten Pendlerverflechtungen des Landkreises Südwestpfalz mit den umliegenden kreisfreien Städten und Landkreisen dargestellt.

⁴ Quelle: Bundesagentur für Arbeit, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein- und Auspendler nach Gemeinden, Stichtag 30.06.2013

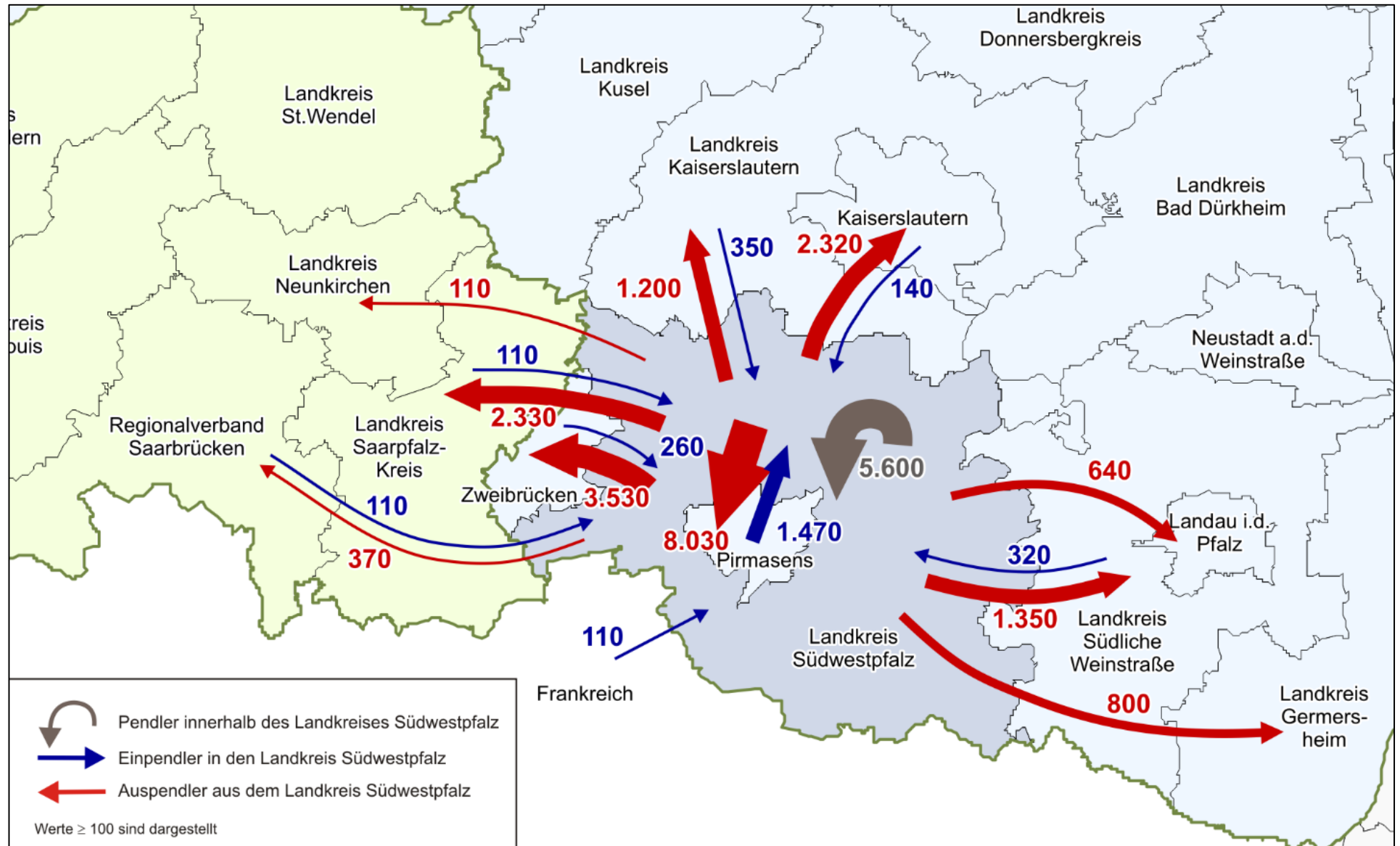


Abbildung 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Ein- und Auspendler sowie Binnenpendler des Landkreises Südwestpfalz

Verkehrsnachfrage ÖPNV

Nachfragedaten im ÖPNV liegen aus Verkehrserhebungen der VRN GmbH vor (Verkehrserhebung im VRN im Jahr 2007 inkl. verschiedener Fortschreibungen durch Erhebungen in Teilräumen).

An einem Werktag (Montag bis Freitag) nutzen rund

- 15.700 Fahrgäste den ÖPNV im Landkreis Südwestpfalz,
- davon finden rund 6.800 Fahrten im Binnenverkehr statt,
- rund 8.900 Fahrten haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Landkreises.

Die Nachfrage verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Reisezwecke:

- Schule/Ausbildung: 83%
- Beruf/Dienst: 6%
- Versorgung/Erledigung: 5%
- Freizeit/Erholung/Urlaub: 6%

Rund 80 % aller Fahrten entfallen auf den Busverkehr und rund 20 % auf den SPNV.

Die Abbildung 9 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV im Landkreis Südwestpfalz. Die höchste Fahrgastnachfrage weist der Abschnitt Pirmasens Hbf - Pirmasens Nord auf, auf dem drei Regionalbahnlinien mit Endhaltepunkt in Pirmasens Hbf parallel verkehren. Ab Pirmasens Nord verkehren die Regionalbahnlinien in Richtung Zweibrücken, Kaiserslautern und Landau. Auf der Strecke in Richtung Kaiserslautern ist die höchste Nachfrage festzustellen. In Richtung Zweibrücken ist die Fahrgastnachfrage etwas geringer. Die Strecke in Richtung Landau weist die geringste Fahrgastnachfrage auf.

Die Abbildung 10 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr des Landkreises Südwestpfalz. Die stärksten Relationen im regionalen Busnetz sind im Zulauf auf die drei

Mittelzentren Dahn, Pirmasens und Zweibrücken festzustellen.

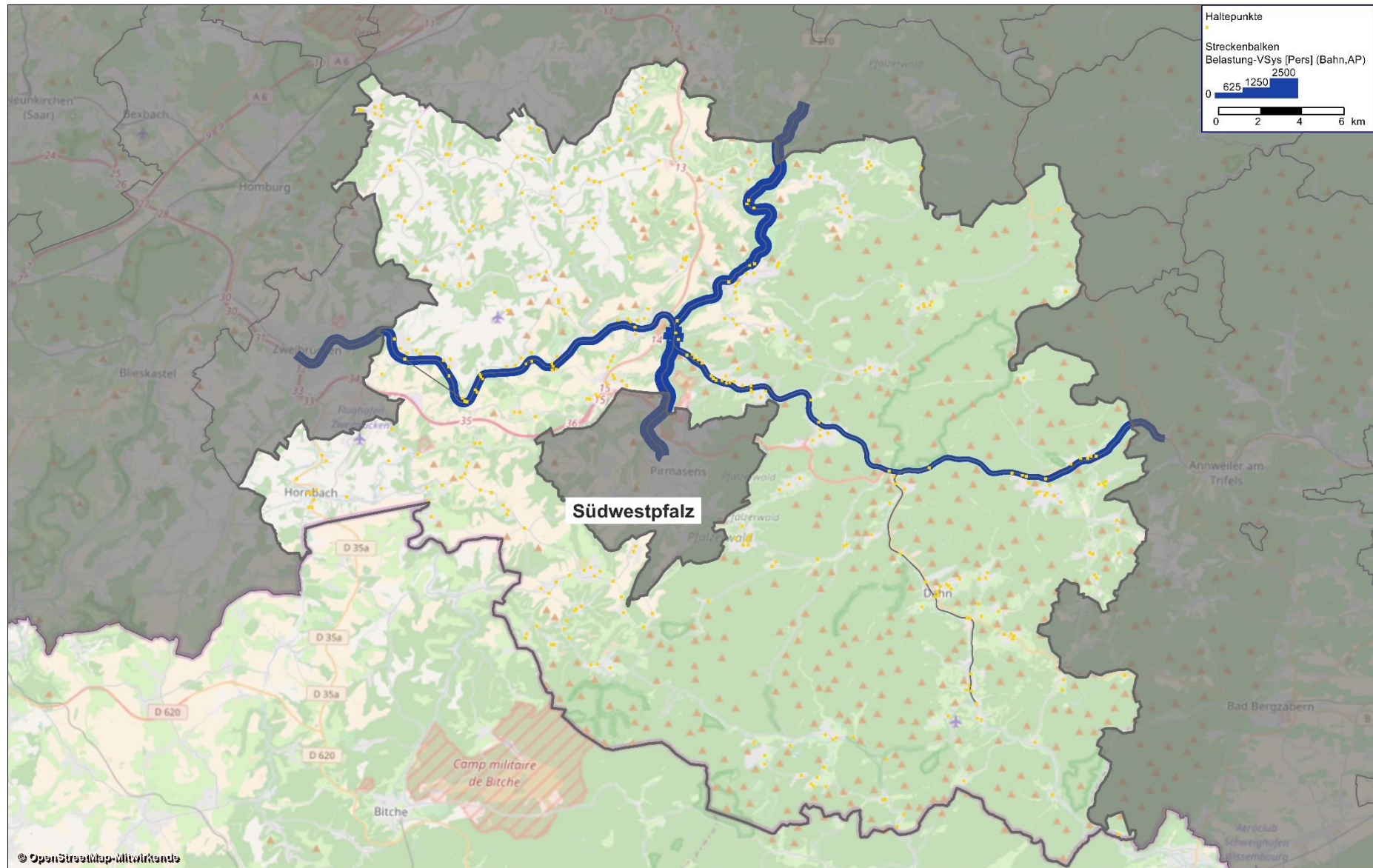


Abbildung 9: Werk tägliche Nachfrage im SPNV (Quelle: VRN)

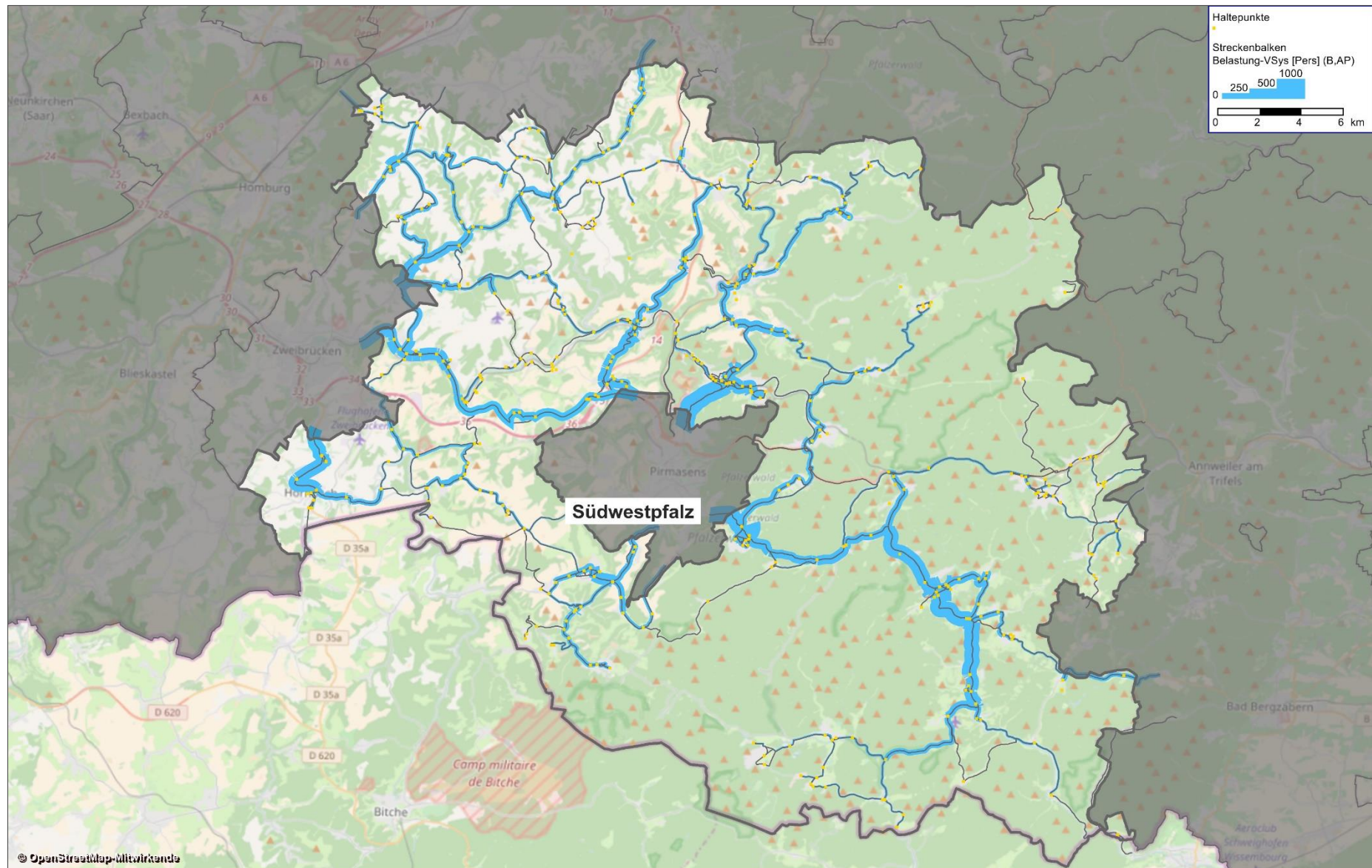


Abbildung 10: Werktägliche Nachfrage im Busverkehr (Quelle: VRN)

4.6 Potentialanalyse

Bei der überwiegenden Zahl der bisherigen Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich Nachfrage und Angebot des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch etwas zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielen des Landkreises Südwestpfalz soll er nach Möglichkeit eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV im Rahmen einer Potentialanalyse miteinander verglichen. Dieser Potentialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

- Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
- Auf welchen Relationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potentiale?

Den Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien Rechnung getragen. Damit der ÖPNV eine Konkurrenz zum MIV darstellt, muss mindestens ein 30-Min-Takt (Grundnetz 1. Ordnung) vorhanden sein (siehe Kapitel 4.2).

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. Für den ÖPNV ist in dem Verkehrsmodell ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer grundsätzlichen Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels lassen sich als neue Nutzer für den ÖPNV gewinnen. Das Verkehrsmodell bildet regionale Verkehre ab. Die Potentialanalyse liefert daher ausschließlich Ergebnisse zu regionalen Verbindungen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine

Quelle-Ziel-Matrix für den MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, müssen beide Bedingungen erfüllt sein: ein ausreichendes Angebot und eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage. Da ein 30-Min-Takt eine relativ hohe Fahrgastnachfrage benötigt, werden nur nachfragestarke Strecken mit mehr als 5.000 Personen im MIV (tägliche Querschnittsbelastung Mo-Fr) herangezogen.

Die wesentlichen Ergebnisse zu nachfragestarken Achsen und deren ÖV-Anteil am Gesamtverkehr (ÖPNV + MIV) sind in Abbildung 11 dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz zeigt sich, dass im Landkreis Südwestpfalz die SPNV-Achsen die mit Abstand höchste Nachfrage aufweisen. Der ÖPNV-Anteil an der Gesamtverkehrsnachfrage liegt zwischen 5 und 10 %. Diese großräumigen Verbindungsachsen entlang der regelmäßig bedienten SPNV-Strecken (Rheinland-Pfalz-Takt) weisen Fahrgastpotentiale auf, die durch eine Angebots-Verdichtung im SPNV auf einen 30-Min-Takt für den ÖPNV gewonnen werden könnten.

Das Wieslautertal (Hinterweidenthal – Dahn – Budenthal) wird durch den Bus und den saisonalen Bahnverkehr bedient. Die ermittelte Nachfrage ist vergleichsweise hoch, liegt jedoch unter der Nachfrage auf den regelmäßig bedienten Schienenstrecken. Der ÖPNV-Anteil an der Gesamtverkehrsnachfrage beträgt ≤ 5 %. Bei der Aufnahme der Wieslautertalbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt und einer Durchbindung in Richtung Landau sind zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu erwarten.

Auf den reinen Busachsen liegt die Nachfrage deutlich unter den Werten auf den Schienenachsen. Nur einzelne kurze Abschnitte weisen eine höhere Belastung auf (z. B. im Zulauf auf die Stadt Pirmasens). Relationen, auf denen der ÖPNV

in Richtung eines 30-Min-Taktes verdichtet werden sollte, sind aus Nachfragesicht nicht erkennbar.

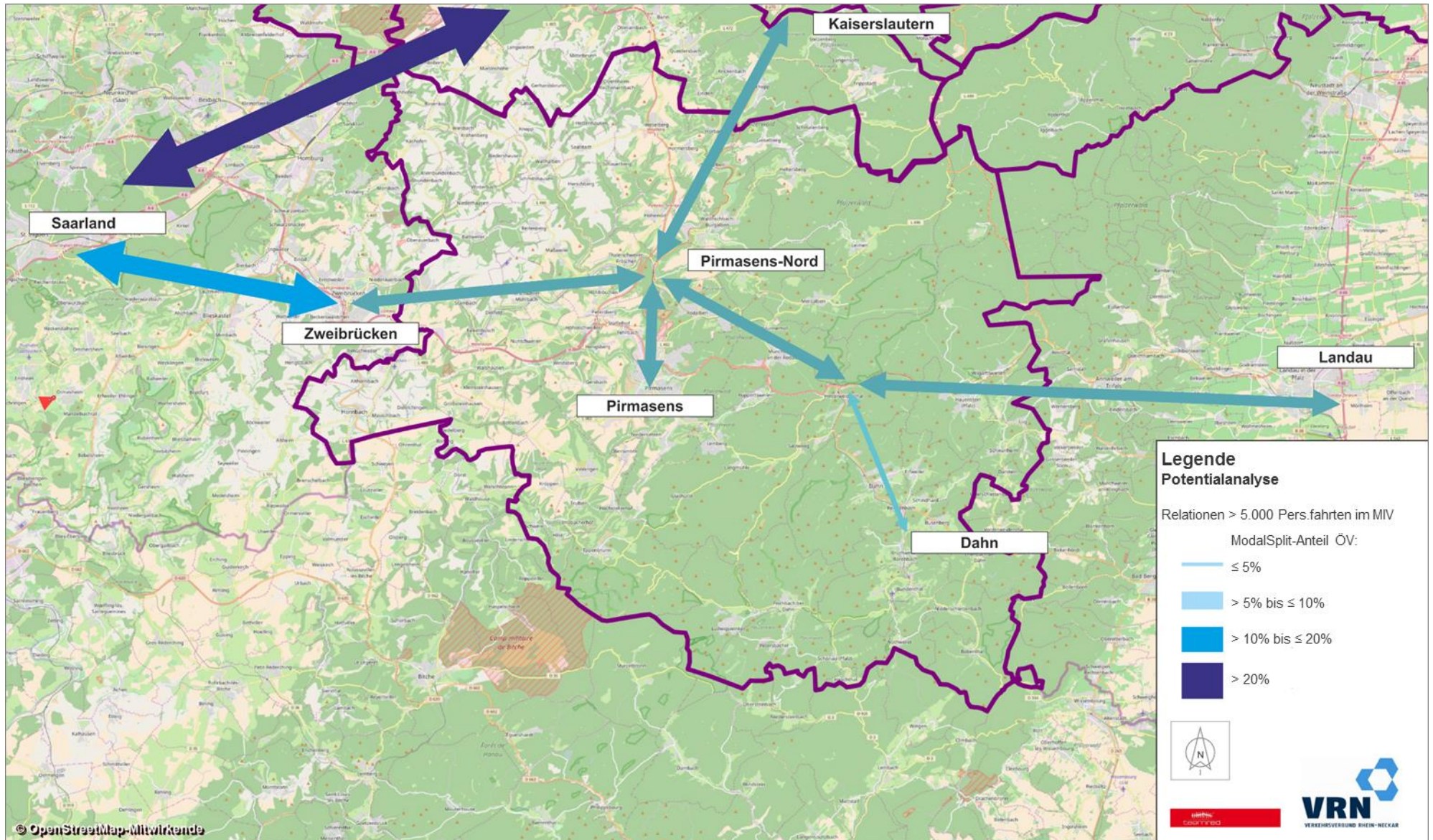


Abbildung 11: Modal-Split auf nachfragestarken Achsen im Landkreis Südwestpfalz (Quelle: VRN)

5. Angebotskonzeption

5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der ÖPNV soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet hierbei entsprechend der in Kap. 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt in Rheinland-Pfalz bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die zu zwei kommunalen Zweckverbänden zusammengeschlossen sind. Für das Gebiet des VRN ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) zuständig.

Da sich das Angebot des straßengebundenen ÖPNV am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. 11 von 84 kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind unmittelbar an das SPNV-Netz angeschlossen.

Wesentliche Verbesserungen konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Zugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen. Dieses verbindet alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz schnell und umsteigefrei miteinander sowie z.T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer.

Aufbauend auf dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2025/2030“ entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert und moderat ausgebaut werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen:

- nahezu alle Stationen barrierefrei ausgebaut sein,
- noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt sein bzw.
- umsteigefreie Verbindungen Neustadt/Wörth – Strasbourg eingerichtet werden sowie
- auf den nicht elektrifizierten Strecken in der Westpfalz und in der Südpfalz ab Dezember 2023 im Optimalfall Fahrzeuge mit Energiespeicher/Oberleitung verkehren und damit die heutige Dieselsechologie ersetzen.

Westpfalznetz

Im Stundentakt verkehren die Linien des Westpfalznetzes aus Lauterecken, Kusel, Pirmasens sowie Bingen zum Knoten Kaiserslautern und stellen dort Anschlüsse an den hochwertigen RE-Verkehr, die S-Bahn Rhein-Neckar sowie den Fernverkehr sicher. Als weitere Linie des Westpfalznetzes wird die Verbindung von Pirmasens über Zweibrücken ins Saarland angeboten. Zum Einsatz kommen seit 2008 modernisierte Dieseltriebwagen, die mit ihrer Einstiegshöhe an immer mehr umgebauten Stationen einen stufenfreien Einstieg ermöglichen.

Der derzeitige Verkehrsvertrag mit der DB Regio endet im Dezember 2023. Vor diesem Hintergrund laufen derzeit intensive Überlegungen seitens des ZSPNV Süd, ob ab diesem Zeitpunkt die heutigen Dieselfahrzeuge durch Züge mit Energiespeichern abgelöst werden können. Diese Fahrzeuge sollen einerseits fahrdrahtlose Streckenabschnitte mit Batterien überwinden und andererseits die abschnittsweise

Netz	Streckenführung	Grundtakt - Zielkonzept			Zielhorizont
		Mo - Fr	Sa	So	
Westpfalznetz	RB Saarbrücken - Zweibrücken - Pirmasens	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Kaiserslautern - Kusel	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Kaiserslautern - Lauterecken	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Bingen - Kaiserslautern - Pirmasens	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
Südpfalznetz	RE/RB Neustadt - Landau - (Karlsruhe)	30- Min-Takt	30- Min-Takt	30- Min-Takt	umgesetzt
	RB Neustadt - Winden - Wissembourg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Winden - Bad Bergzabern	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Wörth - Lauterbourg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	RB Landau - Pirmasens	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	umgesetzt
	Hinterweidenthal - Bundenthal	Saisonal	Saisonal	Saisonal	umgesetzt

Tabelle 3: SPNV-Netze

vorhandene Oberleitung zum Fahren und Aufladen der Batterien nutzen können.

Südpfalznetz

Im Südpfalznetz verkehren im laufenden Verkehrsvertrag seit 2010 modernisierte Dieseltriebwagen. Dabei wird auf den Strecken mindestens ein Stundentakt angeboten. Auf der Achse zwischen Neustadt und Landau steht den Fahrgästen auf Grund der Überlappung einzelner Linien ein attraktiver 20-Min-Takt mit RE- bzw. RB-Zügen zur Verfügung. Das Südpfalznetz bietet den Fahrgästen grenzüberschreitende Verbindungen nach Wissembourg sowie Lauterbourg.

Auch beim Südpfalznetz stehen die Neuausschreibung und damit ein Generationenwechsel bei den Fahrzeugen im Dezember 2023 an (vgl. Ausführungen zum Westpfalznetz).

Einen Sonderfall im Südpfalznetz stellt die 1997 reaktivierte Wieslauterbahn (Hinterweidenthal Ost - Bundenthal-Rumbach) dar. Eine Bedienung erfolgt nur während der Sommersaison jeweils an einzelnen Verkehrstagen.

Der Landkreis Südwestpfalz unterstützt die Bemühungen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und des ZSPNV Süd zur Stärkung und zum Ausbau der Wieslauterbahn. Das Ziel der Ausweitung des Ausflugsverkehrs auf der Wieslauterbahn wird nachdrücklich unterstützt. Dies wird zu gegebener Zeit auch verbunden mit einer umfassenden Prüfung der Möglichkeit einer Verlagerung des (Schüler-)Verkehrs auf die Schiene. Mittelfristig wird eine Aufnahme der Wieslauterbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt angestrebt.

Der Landkreis Südwestpfalz unterstützt deshalb auch die Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Bahnstrecke (insbesondere Bahnsteige). In diesem Zusammenhang wurde bisher der neue Bahnhof Moosbachtal zwischen Hinterweidenthal und Dahn 2012 in Betrieb genommen.

Eine Sanierung der Bahngleise und des gesamten Oberbaus (insbesondere Brücken und Übergänge) soll in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit einem Förderprogramm des Landes Rheinland-Pfalz (= VV NE-Bahnen) erfolgen, um die Schienenstrecke mittelfristig für den touristischen Verkehr zu ertüchtigen und langfristig mit einer funktionsfähigen und leistungsfähigen Schienenstrecke auf die angestrebte Ausweitung des Angebots vorbereitet zu sein (Aufnahme in den Rheinland-Pfalz-Takt).

S-Bahn-Verlängerung Homburg - Zweibrücken

Im Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz IV (2012) wird das Ziel einer Reaktivierung der Strecke Zweibrücken - Homburg (Saar) und die Verlängerung der S-Bahn von Homburg (Saar) bis Zweibrücken Hbf zur Verbesserung der Erreichbarkeit im südwestlichen Teilraum der Region Westpfalz beschrieben.

Die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar von Homburg bis Zweibrücken ist im März 2015 in einer Kosten-Nutzen-Untersuchung mit positivem Ergebnis untersucht worden. Voraussetzung für einen Betrieb bis Zweibrücken ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Einöd. Ziel ist es, die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar nach Zweibrücken bis voraussichtlich 2021 in Betrieb zu nehmen.

Mit der Zusage zur anteiligen Kostenübernahme der Planungskosten unterstützt der Landkreis Südwestpfalz den Prozess zur Realisierung der S-Bahn-Verlängerung bis Zweibrücken (Beschluss des Kreistages vom 28.09.2015).

RE-Verbindung Saarbrücken – Karlsruhe

Im Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz IV (2012) ist als Ziel die Einrichtung einer durchgehenden Regional-Express-Verbindung zwischen Karlsruhe, Landau und Saarbrücken festgeschrieben. Damit sollen die Mittelzentren Pirmasens und Zweibrücken besser an benachbarte Regionen im Osten und Westen angebunden werden. Diese Angebotsausweitung ist

auch vor dem Hintergrund einer Entlastung der parallel führenden Bundesstraße B10 sinnvoll.

Für die Einrichtung der RE-Verbindung ist laut ZSPNV Süd ein Ausbau der Infrastruktur notwendig.

Pirmasens Nord – Pirmasens Hbf

Eine weitere Angebotsverbesserung ist durch eine Beschleunigung des SPNV zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf möglich. Hierfür ist eine Reaktivierung des stillgelegten zweiten Streckengleises zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf notwendig. Dadurch ergeben sich eine Fahrzeitverkürzung der heutigen Regionalbahn Landau – Pirmasens und eine Verbesserung der Pünktlichkeit der Schienenstrecken Kaiserslautern – Pirmasens und Saarbrücken – Pirmasens.

Neue Haltepunkte

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2008 ist mit dem Neubau des Haltepunktes Hauenstein Mitte und der Reaktivierung des Haltepunktes Stambach eine Verbesserung der Erschließung des Landkreises Südwestpfalz erfolgt. Folgende weitere Maßnahmen sind im Landkreis Südwestpfalz bereits angedacht:

- Eine Reaktivierung des Bahnhofpunktes Burgalben wird seitens des ZSPNV Süd, der Ortsgemeinde Waldfischbach-Burgalben und des Landkreises Südwestpfalz in Betracht gezogen. Konkrete Planungen dazu liegen noch nicht vor.
- Der Neubau eines Haltepunktes im Stadtteil Neuhof in Rodalben wird vom Landkreis Südwestpfalz sowie dem ZSPNV Süd verfolgt. Konkrete Planungen liegen dazu derzeit ebenfalls noch nicht vor.

5.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Ziel der Angebotskonzeption im Landkreis Südwestpfalz ist die Sicherung des bestehenden Angebotes und die Ausrichtung auf den festgestellten Bedarf. Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermann-Verkehr sollen durchgängig im Takt verkehren. Alle übrigen Buslinien sollen bedarfsorientiert verkehren. Eine Ausweitung der Mindestbedienung ist anzustreben. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz entwickelt worden.

Entsprechend den in Kapitel 4.6 dargestellten Ergebnissen der Potentialanalyse sind für den Landkreis Südwestpfalz im Regionalbusverkehr keine Relationen erkennbar, auf denen durch die Einrichtung eines 30-Min-Taktes eine nennenswerte Nachfrage generiert werden könnte. Daher werden keine Regionalbuslinien in das Grundnetz 1. Ordnung aufgenommen.

Gleichwohl wird auf nachfragestarken Regionalbuslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr ein durchgängiges Taktangebot angestrebt, um die Attraktivität zu verbessern. Hierzu zählen im Landkreis Südwestpfalz die Regionalbuslinien 240 im Abschnitt Pirmasens - Dellfeld, sowie die Regionalbuslinien 249, 250 und 255. Die Linien weisen bereits heute montags bis freitags eine regelmäßige und dichte Bedienung außerhalb des Ausbildungsverkehrs auf. Fehlende Fahrten zu einem 60-Min-Takt sollen ergänzt werden. Zusätzlich zu einer regelmäßigen Bedienung im 60-Min-Takt übernehmen die Linien auch einzelne Fahrten im Ausbildungsverkehr. Am Wochenende erfolgt die Bedienung im 120-Min-Takt entweder im Linienbetrieb oder bedarfsorientiert im Ruftaxiverkehr. Die genannten Linien bilden das Grundnetz 2. Ordnung im Landkreis Südwestpfalz (Tabelle 4).

Die geplante Angebotskonzeption im Grundnetz 2. Ordnung ist detailliert in den Liniensteckbriefen Zielzustand (Anhang

Grundnetz 2. Ordnung Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Pirmasens - Petersberg - Nünschweiler - Dellfeld	2	240 - Ost
Pirmasens - Rodalben	2	249
Pirmasens - Lemberg - Dahn	2	250
Pirmasens - Vinningen - Kröppen - Trulben - Eppenbrunn	2	255

Tabelle 4: Grundnetz 2. Ordnung

Grundnetz Region Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Landstuhl - Obernheim - Kirchenarnbach - Wallhalben	R	171
Zweibrücken - ZW-Oberauerbach - Battweiler - Reifenberg - Maßweiler	R	234
Dellfeld - Contwig - Zweibrücken	R	240 - West
Pirmasens - Thaleischweiler-Fröschen - Weselberg - Wallhalben	R	245
Dahn - Bruchweiler-Bärenbach - Bundenthal - Fischbach/Dahn - Ludwigswinkel	R	251
Dahn - Erlenbach/Dahn - Vorderweidenthal - Bad Bergzabern	R	545

Tabelle 5: Grundnetz Region

7.3) beschrieben. Voraussetzung für die Angebotserweiterung ist eine wirtschaftlich darstellbare Umlaufplanung unter Berücksichtigung der zu erbringenden Schülerbeförderungsleistungen sowie der notwendigen Linienverknüpfungen.

Ergänzt wird das regelmäßige Angebot im Regionalbusverkehr durch Linien im Grundnetz Region. Die Bedienung erfolgt montags bis freitags etwa im 120-Min-Takt. Der Fahrplan berücksichtigt die Belange des Ausbildungsverkehrs und Umsteigebeziehungen. Am Wochenende wird eine bedarfsorientierte Bedienung im Ruftaxiverkehr angeboten. Dem Grundnetz Region sind die in Tabelle 5 enthaltenen Linien zugeordnet.

Ergänzungsnetz Grundversorgung (E_G) und Ausbildungsverkehr (E_A) Streckenverlauf	Netzkategorie		Linie
	E_G	E_A	
Kaiserslautern - Linden - Bann - Weselberg - Saalstadt	x	x	161
Kaiserslautern - Trippstadt - Waldfischbach	x	x	170
Zweibrücken - Winterbach - Wallhalben	x	x	231
Zweibrücken - Käshofen - Martinshöhe / Bruchmühlbach	x	x	232
Zweibrücken - Walshausen - Großsteinhausen - Riedelberg	x	x	233
Zweibrücken - Hornbach - Mausbach - Dietrichingen - Walshausen	x	x	235
Zweibrücken - Hornbach - Brenschelbach	x	x	236
Zweibrücken - Altheim - Peppenikum		x	237
Martinshöhe - Lamsborn - Bechhofen - Bruchhof - Homburg	x	x	238
Pirmasens - Bottenbach - Großsteinhausen - Riedelberg	x	x	242
Pirmasens - Thaleischweiler-Fröschen - Maßweiler - Reifenberg - Wallhalben	x	x	243
Waldfischbach - Hermersberg - Herschberg - Wallhalben / Waldfischbach - Hornbach - Linden	x	x	244
Waldfischbach - Heltersberg - Geiselberg / Schmalenberg	x	x	246
Waldfischbach-Burgalben - Clausen - Rodalben - Pirmasens	x	x	248
Hauenstein - Hinterweidenthal - Dahn - Bruchweiler-Bärenbach - Bundenthal - St. Germanshof - Wissembourg	x	x	252
Pirmasens - Lemberg - Glashütte / Münchweiler - Leimen	x	x	256
Hauenstein - Schwanheim - Darstein - Lug - Dimbach - Spirkelbach - Wilgartswiesen - Hauenstein	x		258
Völkersweiler/Darstein - Wilgartswiesen - Hauenstein		x	259
(Bad Bergzabern -) Vorderweidenthal - Lug - Annweiler	x	x	525
Annweiler - Sarnstall - Hauenstein		x	526

Tabelle 6: Ergänzungsnetz Grundversorgung und Ausbildungsverkehr



Alle Relationen, die durch das SPNV-Netz sowie im Busverkehr durch das Grundnetz 2. Ordnung und das Grundnetz Region im Landkreis Südwestpfalz abgedeckt werden, sind in Abbildung 12 dargestellt.

Neben den Strecken des Grundnetzes bestehen Verbindungen im Ergänzungsnetz Grundversorgung und im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr (Tabelle 6). Die Linien übernehmen in der Regel sowohl Funktionen der Grundversorgung als auch des Ausbildungsverkehrs. Fahrten im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr werden in der Regel nur an Schulwerktagen bedient.

Die Bedienung im Grundnetz Region sowie im Ergänzungsnetz Grundversorgung und Ausbildungsverkehr bleibt in den Grundzügen unverändert. Die Liniensteckbriefe Status-Quo (Anhang 7.2) beschreiben somit auch den zukünftigen Angebotsumfang.

Das Angebot im regionalen Linienverkehr wird durch Ruftaxi-Fahrten ergänzt. Diese verdichten durch einzelne Fahrten das Linienangebot montags bis freitags und übernehmen am Wochenende sowie in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag vielfach die Bedienung.

Alle Nahverkehrsangebote im Landkreis Südwestpfalz sind Bestandteile des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden bzw. bei grenzüberschreitenden Verkehren in das Saarland den Übergangstarif Westpfalz - östliches Saarland und je nach Ausgestaltung des Verkehrs ggf. auch der Tarif des saarVV. In diesem Sinne wird auch eine volle Integration der Ruf-Taxi-Verkehre des Landkreises Südwestpfalz in das Tarifsysteem des VRN angestrebt.

Ziel des Landkreises ist die Gewährleistung einer flächendeckenden Grundversorgung und einer Ausweitung der Mindestbedienung im ÖPNV. Daher wird das Mindestfahrtenangebot gegenüber den Zielwerten des Nahverkehrsplans 2008 erhöht. Dies geschieht in Anlehnung an den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar - Ergänzungsband

Region Westpfalz. Das geplante Mindestfahrtenangebot ist im Anhang in den Bildern A1 und A2 beschrieben. Sich hieraus ergebende Bedienungslücken werden durch die Einrichtung zusätzlicher Ruftaxi-Fahrten geschlossen.

Insgesamt möchte der Landkreis Südwestpfalz am Ruf-Taxi-System festhalten. Dieses System wird seit 2001 flächendeckend im gesamten Kreisgebiet als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes (Schiene und Bus) vorgehalten. Das Ruftaxi-Angebot hat sich als alternative Bedienungsform in verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsschwachen Zeiten bewährt.

Dies schließt eine Erprobung bzw. Einführung weiterer alternativer Bedienungsformen oder auch komplementärer Angebote nicht aus. Ein solches komplementäres Angebot könnte beispielsweise ein Bürgerbus (siehe Kap. 5.6) darstellen.

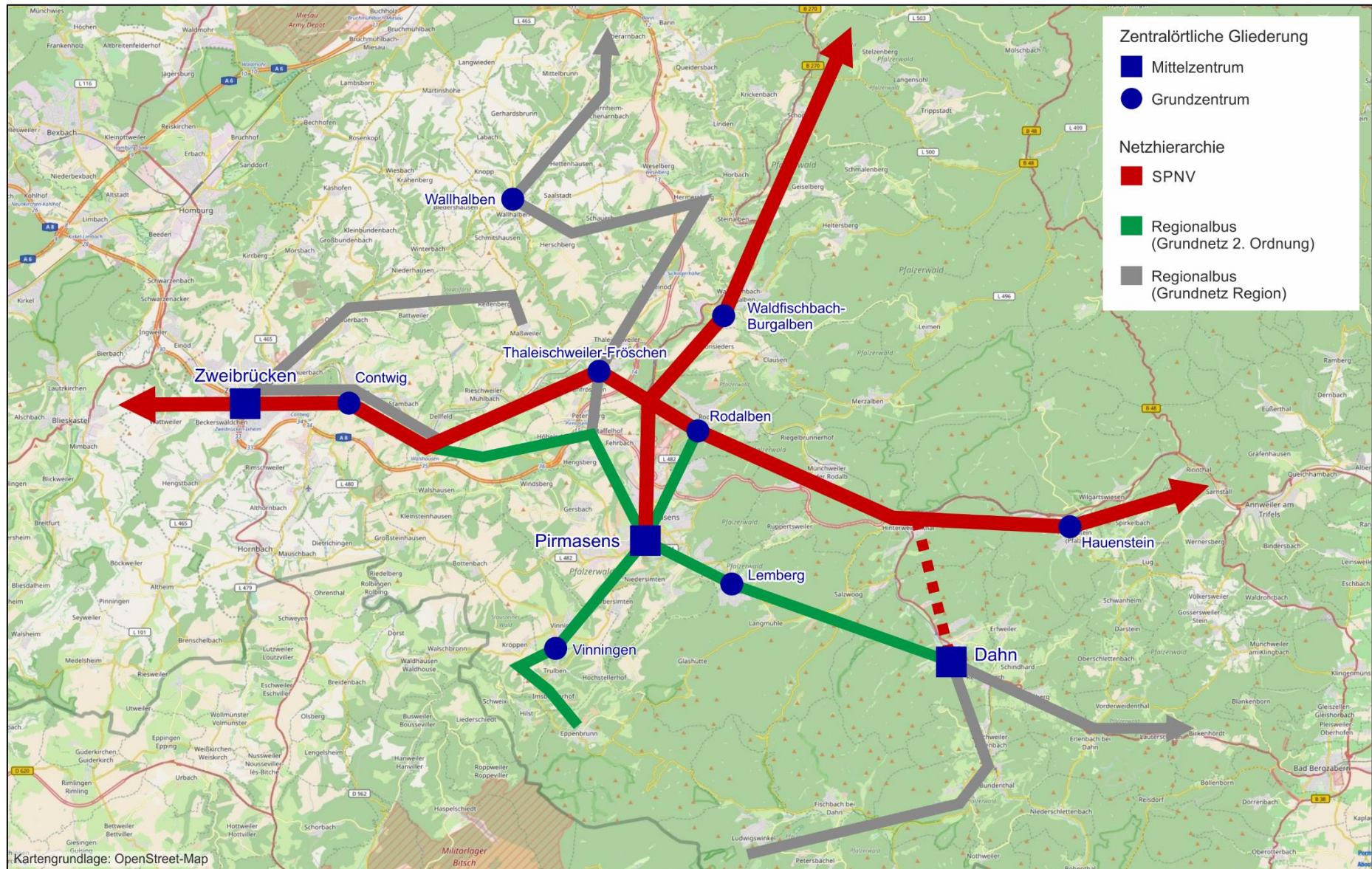


Abbildung 12: Achsenkonzept Landkreis Südwestpfalz

5.3 Barrierefreiheit

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition in §8 (3), dass der Nahverkehrsplan „... die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch 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.“

Ein möglichst barrierefreier ÖPNV ist ein ganzheitlicher Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose sowie auch Personen die nur vorübergehend, wie z. B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (siehe Abbildung 13). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Ziel der Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Dabei ist im PBefG ausdrücklich formuliert, dass im Rahmen der Nahverkehrsplanung das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen ist. Nach Einschätzung einer

ad-Hoc-Arbeitsgruppe der „Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände“ geht der Gesetzgeber nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 aus, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen die Belange der Barrierefreiheit Berücksichtigung finden.

SPNV-Stationen und Fahrzeuge

Im Landkreis Südwestpfalz werden gemäß Beschluss des Kreistags vom 15.12.2008 die - abzüglich der Landesförderung - verbleibenden Kosten für den Ausbau der Bahnsteiganlagen seitens des Kreises getragen. Es handelt sich insoweit um freiwillige Leistungen des Landkreises Südwestpfalz, die jeweils unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und Zustimmung der Kommunalaufsichtsbehörde stehen. Die Kosten für die Umfeldgestaltung des jeweiligen Bahnhalt punkts trägt in der Regel die betroffene Ortsgemeinde.

Tabelle 7 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation sowie den Zielzustand hinsichtlich der Stationen und Fahrzeuge. Angestrebt wird eine vollständige Barrierefreiheit im SPNV während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes. Im Anhang 7.4 sind die derzeit vorhandene Barrierefreiheit sowie der Zielzustand für alle SPNV-Haltestellen ausführlich dargestellt.

Neben einem möglichst stufen- und spaltfreien Einstieg sollen die Fahrzeuge über Mehrzweckflächen, behindertengerechte Toiletten sowie über Haltestellenansagen und optische Haltestellenanzeigen verfügen. Wo erforderlich werden die Fahrzeuge zudem mit Klappprampen und/oder Hubliften ausgestattet. Damit kann ein eventuell vorhandener Spalt bzw. eine existierende Stufe überbrückt werden

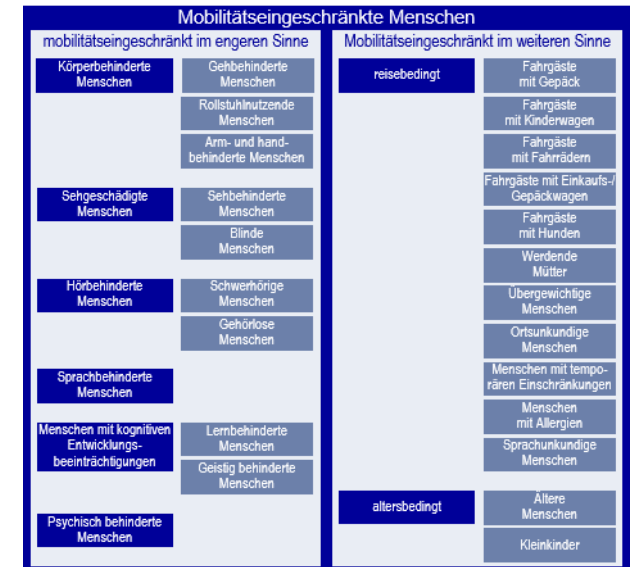


Abbildung 13: Formen der Mobilitätseinschränkung

Pirmasens Nord

Der Verknüpfungsbahnhof, an dem sich drei der vier im Landkreis Südwestpfalz verkehrenden Bahnlinien kreuzen, ist der Bahnhof Pirmasens Nord in der Annexe Biebermühle, Gemarkung Thaleischweiler-Fröschen und Donsieders. Aktuell erfolgen bereits die Planungsleistungen zur Modernisierung und zum behindertengerechten Ausbau des Verknüpfungsbahnhofs im Rahmen eines gemeinsamen Projekts mit der Deutschen Bahn, unter Inanspruchnahme von Fördermitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) des Bundes und dem Landesfinanzausgleichsgesetz (LVFGkom/LFAG). Mit der konkreten Bauausführung soll im Sommer 2018 begonnen werden.

Vorgesehen sind ein Neubau der Bahnsteige 1 bis 3, die Sanierung der vorhandenen Personenunterführungen und

Treppen mit Neubau von Aufzugsanlagen sowie eine Einkürzung und Sanierung der vorhandenen Bahnsteigdächer unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange.

Kursbuchstrecke 672 (Pirmasens – Kaiserslautern)

Neben dem Bahnhofpunkt Pirmasens Nord liegen auf dieser Kursbuchstrecke nur die Haltstellen Waldfischbach und Steinalben auf Kreisgebiet. Die Bahnsteiganlagen am Haltepunkt Steinalben sollen im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs und des elektronischen Stellwerks bis 2019 erneuert werden. Die geplante Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (Bahnhofsvorplatz) wird voraussichtlich 2017/2018 durchgeführt. Ebenso bestehen seitens der Deutschen Bahn erste Planungen zum Umbau des Bahnhofpunkts Waldfischbach, die ebenfalls im Zusammenhang mit der Einführung eines elektronischen Stellwerks stehen.

Kursbuchstrecke 674 (Saarbrücken – Pirmasens)

Mit Ausnahme der Bahnhofpunkte Dellfeld (Ort) und Thaleischweiler-Fröschen wurden die im Landkreis Südwestpfalz liegenden Bahnhofpunkte in den zurückliegenden Jahren barrierefrei umgebaut bzw. reaktiviert (Stambach).

Für den Bahnhofpunkt Thaleischweiler-Fröschen ist eine Förderung durch das ZIP-Programm des Landes vorgesehen. Die Bauausführung ist im Herbst 2017 geplant. Einzig für den Bahnhofpunkt Dellfeld (Ort) liegen noch keine konkreten Planungen vor. Im Laufe des Jahres 2017 sollen erste Gespräche hierüber stattfinden.

Kursbuchstrecke 675 (Pirmasens – Landau)

Die Bahnhofpunkte Rodalben, Münchweiler (Rodalb), Hauenstein-Mitte und Wilgartswiesen sind bereits barrierefrei umgebaut bzw. neugebaut worden (Hauenstein-Mitte). Zum Bahnhofpunkt Hinterweidenthal liegen konkrete Planungen für den behindertengerechten Ausbau des Bahnsteigs sowie eine komplette Gestaltung des Umfelds vor. Klärungsbedarf besteht hier noch hinsichtlich der Finanzierungsbeteiligungen am Umfeld. Für Hauenstein (alter Bahnhof) bestehen derzeit keine konkreten Planungen.

Kursbuchstrecke 675.1 (Landau – Bundenenthal)

Der Bahnhofpunkt Moosbachtal ist 2010 neugebaut und in Betrieb genommen worden. Die restlichen Bahnhofpunkte

abseits der Queichtalstrecke KBS 675 im Landkreis Südwestpfalz (Hinterweidenthal-Ost, Hinterweidenthal-Ort, Dahn, Dahn-Süd, Busenberg-Schindhard, Bruchweiler-Bärenbach und Bundenenthal-Rumbach) sind derzeit nicht modernisiert oder barrierefrei ausgebaut. Im Zusammenhang mit den bereits erwähnten umfangreichen Sanierungsarbeiten der kompletten Strecke wird weiterhin die Modernisierung sämtlicher Bahnhofpunkte angestrebt. Konkrete Planungen liegen dazu noch nicht vor.

Busverkehr - Fahrzeuge

Im Busverkehr des Landkreises Südwestpfalz ist die Barrierefreiheit fahrzeugseitig schon heute weitgehend erreicht. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige.

Durch Kneeling und Klappprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV heute schon flächendeckend nutzen. Fahrten, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren, werden nicht mit Niederflurfahrzeugen durchge-

KBS	Station (Zugang zu den Bahnsteigen)		Fahrzeug ↔ Station (Ein-/Ausstieg)	
	Status Quo 2015	Zielzustand	Status Quo 2015	Zielzustand
KBS 672	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, -KL-Galgenschanze, Kaiserslautern Hbf	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Kaiserslautern Hbf	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
KBS 674	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Höhmühlbach, Rieschweiler, Dellfeld-Falkenbusch, Stambach, Contwig, Zweibrücken	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Höhmühlbach, Rieschweiler, Dellfeld-Falkenbusch, Stambach, Contwig, Zweibrücken	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
KBS 675	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Rodalben, Münchweiler (Rodalb), Hauenstein Mitte, Wilgartswiesen	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Rodalben, Münchweiler (Rodalb), Hinterweidenthal ¹⁾ , Hauenstein Mitte, Wilgartswiesen	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans

¹⁾ Fahrzeugseitige Einstiegshilfe vorhanden (Rampe, Hublift)

Tabelle 7: Barrierefreiheit im SPNV

führt. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten enthalten.

Busverkehr – Haltestellen

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.

Der VRN hat deshalb als Unterstützung zur Umsetzung der Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet. Dort sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind.

Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Das PBefG kennt in §8 (3) verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn z. B. auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Anpassung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich oder aus organisatorischen Gründen (z. B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist.

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Landkreis Südwestpfalz überwiegend die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger ist zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans, verfügt aber über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den Ortslagen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen.

Die Straßenbaulastträger müssen bei allen baulichen Maßnahmen die allgemein geltenden Regeln der Technik sowie die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsräumen und -anlagen anwenden.

Die Vorgehensweise, die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, wird nachfolgend erläutert und ist in Abbildung 14 zusammengefasst dargestellt.

Im April 2015 ist im Landkreis Südwestpfalz zunächst eine Erhebung aller Bushaltestellen durchgeführt worden. Die Erhebung basiert auf einem im gesamten VRN angewandten einheitlichen Verfahren, sodass die Erstellung eines Haltestellenkatasters für den gesamten VRN-Raum möglich wurde.

Im Landkreis Südwestpfalz wurden rund 390 Haltestellen in die Erhebung einbezogen. Da der überwiegende Teil der Haltestellen in zwei Fahrrichtungen bedient wird, sind insgesamt rund 600 Haltestellenpositionen untersucht worden. Die Ergebnisse geben einen Überblick über die vorhandene Barrierefreiheit der Haltestellenpositionen (vgl. Tabelle 8). Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

- 504 Haltestellenpositionen sind weder mit einer Bordsteinhöhe ≥ 18 cm noch mit taktilen Elementen wie Leitlinien für Blinde, Aufmerksamkeitsfelder und/oder Auffindestreifen ausgestattet.
- 82 Haltestellenpositionen verfügen über eine Bordsteinhöhe ≥ 18 cm.

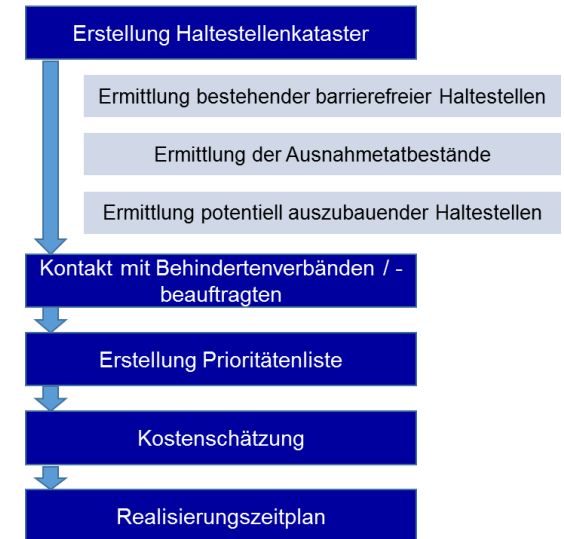


Abbildung 14: Handlungsfelder Barrierefreiheit

Bordsteinhöhe ≥ 18 cm	Taktile Elemente	Anzahl Haltestellenpositionen
		504
X		82
X	X	17

Tabelle 8: Haltestellenerhebung - Ergebnis Barrierefreiheit

- 17 Haltestellenpositionen verfügen sowohl über eine Bordsteinhöhe ≥ 18 cm als auch über taktile Elemente.

Auf die Haltestellenerhebung baut eine Haltestellenkategorisierung auf. Diese erfolgt nach einem verbundweit einheitlichen Verfahren. In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis der Haltestelle ein.

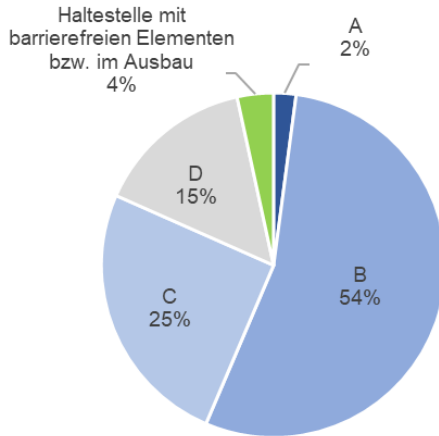


Abbildung 15: Ergebnis der Haltestellenkategorisierung (Anteil der Haltestellen je Kategorie)

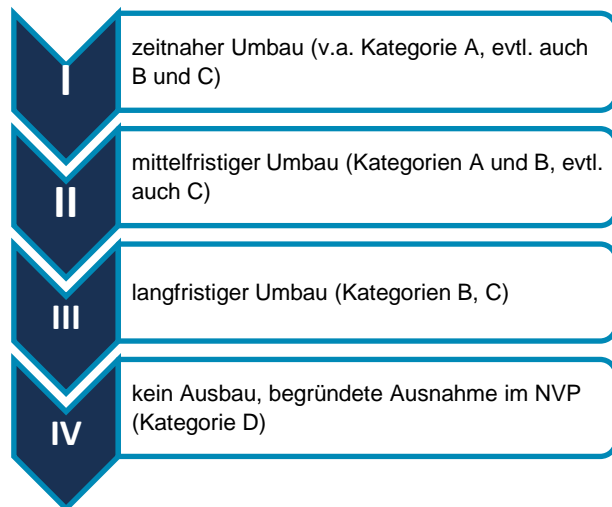


Abbildung 16: Stufen der Haltestellenpriorisierung

Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sind vier Kategorien:

- Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich,
- Kategorie B: Ausbau notwendig,
- Kategorie C: Ausbau nachrangig,
- Kategorie D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP).

Mit den Verbandsgemeinden wurde die Haltestellenkategorisierung abgestimmt. Abbildung 15 gibt einen Überblick über das Ergebnis der Haltestellenkategorisierung. Der Anhang 7.5 enthält die jeder Haltestelle zugeordnete Kategorie.

Aufbauend auf der Haltestellenkategorisierung erfolgt eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus. Die Prioritäten werden dabei mit einem groben Zeitplan hinterlegt. Höchste Priorität haben in der Regel Haltestellen der Kategorie A. Diese müssen bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei umgebaut werden. Wo möglich, sind diese Maßnahmen parallel zu Straßenbaumaßnahmen umzusetzen, um entsprechende Synergieeffekte zu nutzen. Dies gilt auch für Haltestellen der Kategorien B und C. Voraussetzung hierbei ist jedoch, dass bei einem zeitgleichen Ausbau von Haltestellen der Kategorie B und C sichergestellt ist, dass für die künftig noch auszubauenden Haltestellen der Kategorie A die Finanzierung gesichert ist. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist von einem Ausbau der C- und evtl. auch der B-Haltestellen (vorerst) abzusehen.

Befindet sich in einem Ortsteil nur eine Haltestelle, die im Jedermannverkehr bedient wird, so muss diese ebenfalls bis 2022 barrierefrei ausgebaut werden. Dies gilt unabhängig von der Kategorie, in der diese eingeordnet worden ist. Existieren in einem Ortsteil mehrere Haltestellen der gleichen Kategorie (z. B. C), so sind die zentral gelegenen Haltestellen oder Haltestellen mit wichtigen Einrichtungen höher einzustufen als andere Haltestellen dieser Kategorie.

Die Haltestellenpriorisierung erfolgt im Nachgang zur Aufstellung des Nahverkehrsplans durch die jeweilige Gemeinde. Im Anschluss werden eine Kostenschätzung der notwendigen Maßnahmen und ein Realisierungszeitplan erstellt.

Das im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne aufgebaute Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und kann dadurch unter anderem auch als Kontrollinstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Landkreis Südwestpfalz ist hier auf die Unterstützung durch die Gemeinden und eine zeitnahe Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.

Information

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Die Haltestellen im Schienennetz und nachfragestarke Verknüpfungspunkte sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

5.4 Verknüpfungspunkte

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen PKW oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes.

P+R- sowie B+R-Anlagen stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar.

Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV-Verkehr zu entlasten, CO2- Emissionen und Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km kann das Fahrrad eine Alternative zum Auto sein, da es kostengünstiger ist und konkurrenzfähige Reisezeiten bietet. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches wird durch Pedelecs und E-Bikes ermöglicht. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, um den Ausbau des Umweltverbundes weiter voranzubringen.

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R-Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegnetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt.

Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.

Verknüpfung im ÖPNV

In wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden (ITF-Konzept). Die Umsteigewege sollen möglichst barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und Bus sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf

Stadt/Landkreis	Verknüpfungspunkt	SPNV-Linie	SPNV - SPNV	Bus - SPNV	Bus - Bus	
Stadt Pirmasens	Hauptbahnhof	R55, R64, R68		X	X	
	Exerzierplatz				X	
Stadt Zweibrücken	Hauptbahnhof	R68		X	X	
	ZOB				X	
Landkreis Südwestpfalz	Thaleischweiler-Fröschen	R68		X	X	
	Pirmasens Nord	R55, R64, R68	X	X		
	Steinalben (in Planung)	R64		X		
	Waldfischbach	R64		X	X	
	Hauenstein Mitte	R55		X		
	Hinterweidenthal	R55		X		
	Münchweiler	R55		X		
	Rodalben	R55		X		
	Dahn, Haus des Gastes					X
	Wallhalben ZOB					X

Tabelle 9: Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen. An Verknüpfungspunkten zwischen Bussen ist insbesondere bei hohen Umsteigerzahlen eine dynamische Fahrgastinformationsanlage einzurichten (vgl. im Anhang Tabelle A4).

Innerhalb des ÖPNV-Systems bestehen die in Tabelle 10 dargestellten Verknüpfungspunkte. Die Einrichtung eines Verknüpfungspunktes in Steinalben befindet sich zzt. in der Planung.

Park&Ride/Bike&Ride

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung für einen möglichst wohnortnahen Umstieg auf den ÖPNV. Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt wer-

P+R-Anlagen	B+R-Anlagen
bedarfsgerechte Kapazitäten	
ausreichende Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und übersichtliche Gestaltung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtliche Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, o.ä.)

Tabelle 10: Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen (Quelle: VRN)

den, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Dabei sind auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof –

Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt. Dieser Leitfaden bildet eine planerische Grundlage und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R- Anlagen. Die aktuellen Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen sind in Tabelle 10 dargestellt.

Auf der Grundlage des VRN Leitfadens zu P+R- und B+R-Anlagen wurden im April 2015 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Belegung der Stellplätze an allen SPNV-Stationen sowie an ausgewählten Bus-Verknüpfungspunkten in Pirmasens, Zweibrücken und im Landkreis Südwestpfalz erhoben. Auf dieser Basis wurde ermittelt, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht. Die Ergebnisse sind in Tabelle 11 dargestellt.

Park&Ride

Es zeigt sich, dass an 16 der 18 Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet Pkw-Stellplätze vorhanden sind. Von den 16 vorhandenen Parkplätzen sind 11 durch ein P+R-Hinweisschild gekennzeichnet.

Lediglich in Höhmühlbach und Dellfeld Ort sind keine Pkw-Stellplätze vorhanden. Hier lässt sich jedoch ein potentieller Bedarf vermuten, da eine geringe Anzahl an „wild“ parkenden Pkw angetroffen wurde.

Die P+R-Anlage in Pirmasens Hbf sowie die Stellplätze in Hauenstein (Pfalz) und Steinalben sind voll belegt. Zusätzliche wild abgestellte Pkw zeigen, dass das Stellplatz-Angebot bereits heute nicht immer ausreicht, um die vorhandene Nachfrage zu befriedigen. Für den Haltepunkt Steinalben ist für voraussichtlich 2017/2018 die Errichtung einer P+R-Anlage im Rahmen der Bahnhofsumfeldgestaltung geplant.

SPNV-Halt / Bus-Verknüpfungspunkt	P+R-Anlage / Pkw-Stellplätze				B+R-Anlage / Fahrrad-Stellplätze		
	Stellplätze		Wertung	Behindertenstellplätze	Stellplätze		Wertung
	Angebot	Auslastung ¹⁾			Angebot	Auslastung ¹⁾	
Pirmasens Hbf	110	100%	P2	5	28	5%	B3
Pirmasens Nord	35	5%	P3	4	-	-	B4
Rodalben	15	50%	P1	-	5	0%	B3
Münchweiler (Rodalb)	20	55%	P1	2	-	-	B4
Hinterweidenthal	20	90%	P2	-	-	-	B4
Hauenstein (Pfalz)	9	100%	P2	-	-	-	B5
Hauenstein Mitte	30	20%	P3	2	12	10%	B3
Wilgartswiesen	12	15%	P3	1	12	15%	B3
Waldfischbach	58	90%	P2	3	-	-	B5
Steinalben	10	100%	P2	-	-	-	B4
Thaleisweiler-Fröschen	18	55%	P1	-	-	-	B4
Höhmühlbach	-	-	P5	-	-	-	B5
Rieschweiler	3	65%	P1	1	10	0%	B3
Dellfeld Ort	-	-	P5	-	-	-	B4
Dellfeld	10	30%	P3	-	-	-	B4
Stambach	22	0%	P3	-	-	-	B4
Contwig	12	15%	P3	4	20	10%	B3
Zweibrücken Hbf	110	90%	P2	5	54	5%	B3
Dahn, Haus des Gastes					-	-	B4
Wallhalben ZOB					-	-	B4

¹⁾ Angaben gerundet

Wertung

P+R-Anlage	B+R-Anlage	Bedarfsabschätzung	Handlungsempfehlung
P1	B1	Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P2	B2	Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	B3	Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4	B4	Keine Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P5	B5	Keine Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Tabelle 11: Ergebnis der P+R-/B+R-Erhebung (April 2015)



Abbildung 17: Handlungsfelder P+R/B+R an Haltestellen

Eine Auslastung von rund 90 % und damit nur noch geringe freie Kapazitäten weisen zudem die P+R-Anlagen in Zweibrücken Hbf und Waldfishbach sowie die vorhandenen Stellplätze in Hinterweidenthal auf. Im Umfeld der Bahnhöfe abgestellte Fahrzeuge belegen, dass zu bestimmten Zeiten bereits die Kapazitätsgrenzen überschritten werden.

Einen Sonderfall stellt der Bahnhof Pirmasens Nord dar, da hier die Pkw-Stellplätze bewirtschaftet werden. Die Bewirtschaftung erfolgt durch die Grundstücksbesitzerin. Die P+R-Anlage ist aufgrund der anfallenden Parkkosten nur gering ausgelastet. Im Umfeld des Bahnhofs findet sich jedoch eine hohe Zahl an „wild“ abgestellten Fahrzeugen. Daher besteht am Bahnhof Pirmasens Nord, trotz ausreichend vorhandener Kapazitäten, Handlungsbedarf.

Handlungsbedarf besteht auch bei der einheitlichen Kennzeichnung der bestehenden Pkw-Stellplätze als P+R-Anlage. An 5 der 16 Bahnhöfe mit Pkw-Stellplätzen fehlt eine Beschilderung, die auf eine P+R-Anlage hinweist (Pirmasens Nord, Hinterweidenthal, Hauenstein (Pfalz), Thaleischweiler-Fröschen, Dellfeld).

Entsprechend des VRN-Leitfadens ist 1% der Gesamtparkplätze, mindestens jedoch zwei Stellplätze, bei P+R-Anlagen

als Behindertenparkplätze zu kennzeichnen. An der Hälfte der untersuchten SPNV-Halte sind Behindertenparkplätze eingerichtet. Zum Zeitpunkt der Erhebung war nur ein Behindertenstellplatz im gesamten Untersuchungsgebiet belegt, sodass hieraus zurzeit kein Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen an diesen Bahnhöfen erkennbar ist. Lediglich an den Halten Wilgartswiesen und Rieschweiler wird mit nur einem Behindertenstellplatz die Mindestanforderung des VRN nicht erfüllt. Hier ist die Anlage eines zweiten Behindertenstellplatzes zu prüfen. An den übrigen SPNV-Halten ohne Behindertenstellplätze besteht ebenfalls Handlungsbedarf (vgl. Tabelle 11).

Bike&Ride

An 7 der 20 untersuchten Haltestellen stehen Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung. Diese sind ausreichend dimensioniert, sodass hier aktuell kein Ausbaubedarf erkennbar ist.

An 10 Haltestellen ohne Fahrradabstellmöglichkeiten ist zurzeit ebenfalls kein Bedarf zur Einrichtung einer B+R-Anlage erkennbar. An den übrigen 3 Haltestellen ohne Fahrradabstellmöglichkeit weist das wilde Abstellen von Fahrrädern auf einen Bedarf hin. Dies sind die SPNV-Halte Hauenstein (Pfalz), Waldfishbach und Höhmühlbach. Für diese Stationen sind in den nächsten Jahren detaillierte Bedarfsermittlungen und Planungen zur Realisierung einer B+R-Anlagen vorzunehmen.

Sogenannte „Fahrradleichen“, die Stellplätze blockieren und die Attraktivität der B+R-Anlagen verringern, sind zum Erhebungszeitpunkt nicht angetroffen worden.

Um die B+R-Nutzung zu erhöhen, müssen sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden, die auch monatlich oder jährlich gebucht werden können. An größeren Bahnhöfen sollte zudem die Kombination der Abstellanlagen mit einer Fahrradstation, die mit Betriebspersonal, Fahrradreparatur, Verleih und Lademöglichkeit für Pedelecs ausgestattet ist, geprüft werden.

Zusammenfassung

Hinsichtlich des exakten Ausbau- und Modernisierungsbedarfs sind in den nächsten Jahren detaillierte Bestandsanalysen durchzuführen und ein Maßnahmenkatalog mit den zuständigen Beteiligten abzustimmen und umzusetzen (Abbildung 17). Die Umsetzung dieser Maßnahmen fällt in den Verantwortungsbereich der Kommunen.

Im Falle des Landkreises Südwestpfalz besteht an den folgenden Haltepunkten ein vorrangiger Untersuchungsbedarf:

- Pirmasens Nord (P+R),
- Hinterweidenthal (P+R),
- Hauenstein, Pfalz (P+R und B+R),
- Waldfishbach (P+R und B+R),
- Höhmühlbach (P+R und B+R),
- Dellfeld Ort (P+R).

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. von der Ausstiegshaltestelle zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zu-/Abgangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden. Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- direkt
- überschaubar
- attraktiv
- sicher
- barrierefrei.

Zuwegung Radverkehr

Analog dem Fußgänger stellt auch der Radfahrer vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem unter Berücksichtigung der Topografie und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen.

5.5 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement nimmt in den Nahverkehrsplänen der neuen Generation eine wichtige Rolle ein, da es auf eine nachhaltig positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des individuellen Verkehrsverhaltens im ÖPNV abzielt. Mobilitätsmanagement konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere Beratung, z. B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet, steht dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt. Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobi-

litätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Das Mobilitätsmanagement teilt sich in die zwei Handlungsfelder auf:

- Kommunales Mobilitätsmanagement und
- Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von PKW (Car-Sharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates Car-Sharing) und das örtliche Parkraummanagement in Betracht. Gleichsam ist die Fahrradvermietung auszuweiten.

Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Informationen für spezielle Ziel- und Fokusgruppen runden das Mobilitätsmanagement ab. Es können auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtete Mobilitätsschulungen durchgeführt und Internetplattformen eingerichtet werden. Als Adressaten für Mobilitätsmanagement kommen Betriebe, Schulen, Verbände, Interessensgemeinschaften und Netzwerke in Frage.

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig. Der Landkreis Südwestpfalz und der Verkehrsverbund beraten, begleiten und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.

Handlungsfelder

- **Mobilitätszentralen:**

Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV fungieren, sämtliche Informationen und Dienstleistungen anbieten und diese verkehrsmittelübergreifend bündeln. Neben dem Kerngeschäft von Information und Fahrkartenverkauf dient der direkte Dialog mit den Kunden dazu, die Kundenzufriedenheit und -bindung zu erhöhen. Um umfassend Alternativen zur PKW-Nutzung aufzuzeigen, gehören neben dem ÖPNV-Angebot samt der Disposition flexibler Angebote wie dem Ruftaxi auch CarSharing (einschl. der Organisation von privaten Fahrgemeinschaften) und die Vermittlung von Mietfahrrädern zu den Aufgabenfeldern einer Mobilitätszentrale. Seitens des VRN wird nach Möglichkeit in jedem Landkreis und in jeder kreisfreien Stadt mindestens eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden. Eine Realisierung wird sinnvollerweise in mehreren Stufen erfolgen. Nach der Eröffnung des ersten Standorts in Kaiserslautern laufen zzt. Gespräche über die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in mehreren Städten. Zuletzt wurde am 25.04.2018 in der Stadt Pirmasens im Bürger-Service-Center am Exerzierplatz eine Mobilitätszentrale eröffnet. Es wird geprüft, ob und an welchem konkreten Standort eine weitere Mobilitätszentrale im Landkreis Südwestpfalz Sinn macht.
- **Schulen:**

Mit Fußweg- und Fahrradkonzepten und einer entsprechenden Anbindung durch den ÖPNV wird eine Alternative zum „Mama/Papa-Taxis“ geboten. So kann den jungen Fahrgästen ein sicheres, rücksichtsvolles und selbstständiges Verhalten im Verkehr vermittelt werden. Der VRN hält hierfür altersgruppenspezifische Angebote wie Unterrichtsmaterialien bereit, unterstützt die

Ausbildung von Schulwegbegleitern und bietet im Rahmen der VRN-BusSchule das Üben eines sicheren Verhaltens vor, während und nach einer Busfahrt an.

- Senioren:**
 Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.
- Neubürger:**
 Sie sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann bspw. ein „Willkommenspaket“ angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz kann durch ein beigelegtes „Entdecker-“ bzw. „Schnupper-Ticket“ erreicht werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen, und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Analog zu den beschriebenen Vorzügen des Kommunalen Mobilitätsmanagement lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit öko-

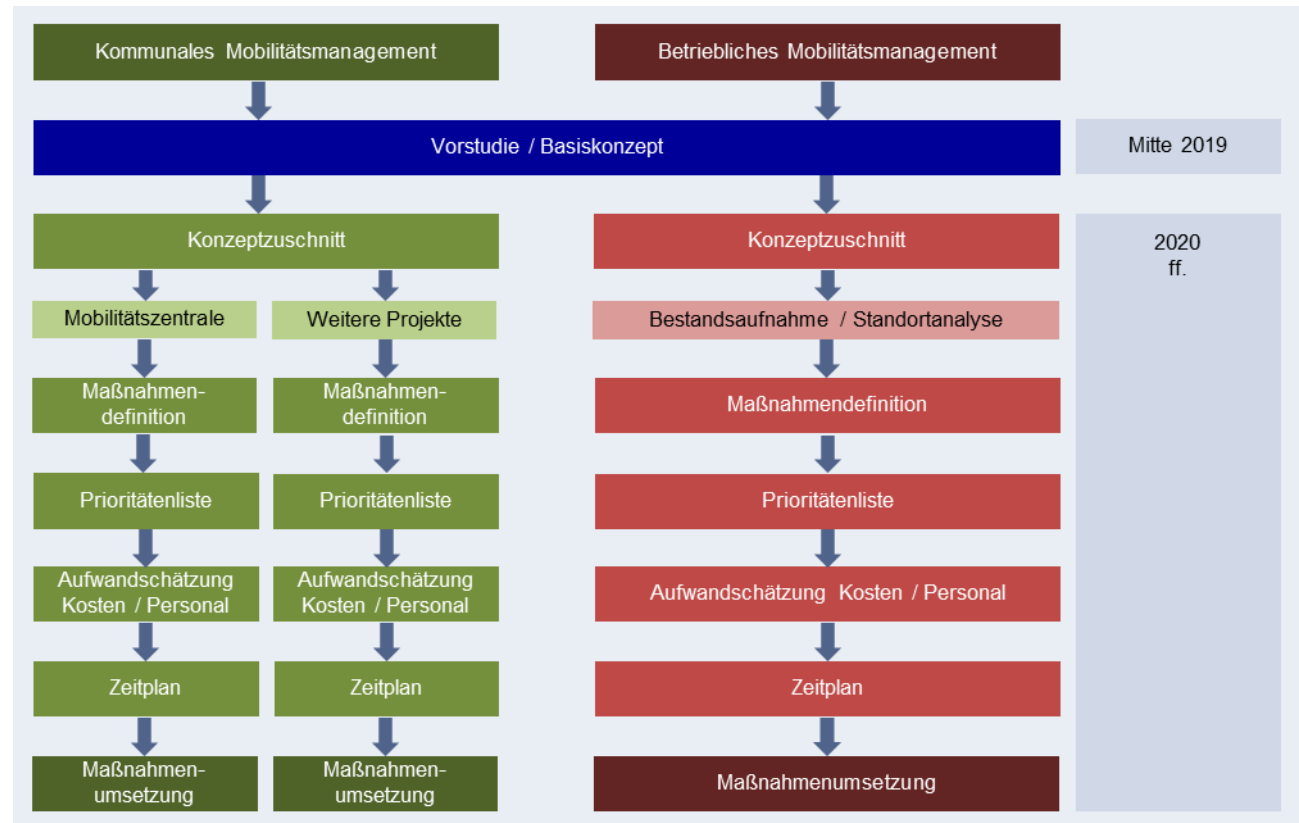


Abbildung 18: Ablaufdiagramm Baustein Mobilitätsmanagement

nomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit verbinden.

Handlungsfelder

- Dienstfahrtenmanagement**
 Die Unternehmen sollen hier für den Einsatz möglicher Alternativen zum PKW sensibilisiert werden. So soll von Fall zu Fall entschieden werden, ob anstehende Dienstfahrten alternativ mit dem ÖPNV oder per Fahrrad oder

durch deren Kombination erledigt werden können. Pedelecs bieten die Möglichkeit, kurze PKW-Fahrten kosten- und zeitsparend sowie gesundheitsfördernd zu ersetzen.

- Arbeitsweg**
 Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alter-

nativen zur PKW-Nutzung zu benennen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z. B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz und die Einrichtung von Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Folgende Schritte sind in der Regel beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchzuführen:

- Anfertigung eines Betriebssteckbriefs (Name, Branche, Mitarbeiteranzahl etc.)
- Analyse der verkehrlichen Situation des Unternehmens (IV/ÖV, Parken, räumliche Lage etc.)
- Wohnstandortanalyse der Mitarbeiter
- ggf. Befragung der Mitarbeiter zum Verkehrsverhalten
- ggf. Fuhrpark-Analyse (Anzahl der Firmen- bzw. Dienstwagen) und Ermittlung der dadurch entstehenden Kosten
- ggf. Berechnung einer CO2-Bilanz
- Maßnahmenkonzeption
- Entwicklung eines Umsetzungsplans

Der Verkehrsverbund übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine beratende, begleitende und koordinierende Funktion. Bei ihm laufen die Vorhaben und Maßnahmen der jeweiligen Betriebe nachrichtlich zusammen, werden dokumentiert, ausgewertet und bei Bedarf übergeordnet kommuniziert.

Die jeweiligen Zuständigkeiten sind entsprechend den vorgesehenen Maßnahmen aufzugliedern. Analysen und Datensammlungen können innerbetrieblich oder von externen Dienstleistern ausgeführt werden. Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Betriebe. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen einzubeziehen. Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, sind der Kreis und der Verkehrsverbund einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

Im Kreisgebiet existieren nur wenige größere Unternehmen, die über 300 Arbeitnehmer beschäftigen, und damit ein ausreichendes Potential für eine Realisierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagement bieten:

Beispielhaft seien die folgenden Unternehmen genannt:

- Tehalit GmbH (Heltersberg)
- St. Elisabeth Krankenhaus (Rodalben)
- Hamm Reno Group GmbH (Thaleischweiler-Fröschen)

Neben der Anzahl an Mitarbeitern ergibt sich auch aus der Anzahl Besucher eines Unternehmens ein zusätzliches Potential für die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Abbildung 18 zeigt die geplante Vorgehensweise bei der Einrichtung von kommunalem und betrieblichem Mobilitätsmanagement im Landkreis Südwestpfalz.

5.6 Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich. Hierbei spielt sowohl die demografische Entwicklung als auch eine zunehmende Bereitschaft zur Nutzung inter- und multimodaler Verkehrsangebote eine Rolle.

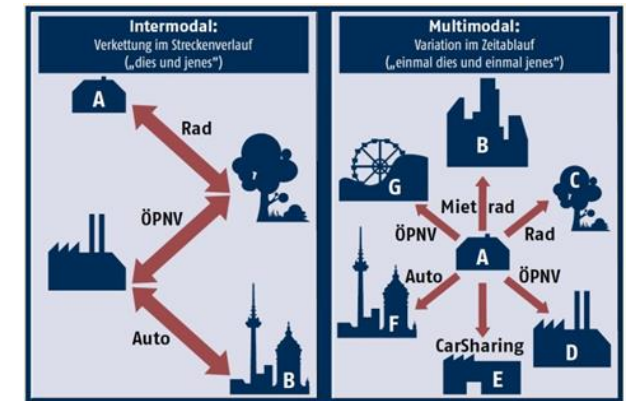


Abbildung 19: Verkehrsmittelmix

Die demografische Entwicklung zeigt sich u.a. in sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum. Diese werden zu einer weiteren Verschlechterung des Angebotes an medizinischer Versorgung und Einkaufsmöglichkeiten führen, so dass zusätzliche bzw. deutlich weitere Wege entstehen. Gleichzeitig steigt der Anteil älterer bzw. hochbetagter Menschen (vgl. Kap. 4.4), darunter zunehmend auch Personen, die aus gesundheitlichen Gründen keinen PKW mehr fahren können oder wollen. Durch die sinkende Anzahl Schüler, die im ländlichen Raum den wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen im ÖPNV haben, wird die Finanzierung des ÖPNV zunehmend schwieriger. Aus Gründen der Daseinsvorsorge einerseits und der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben andererseits sind daher Ergänzungen zum klassischen ÖPNV wie z. B. Bürgerbusse erforderlich.

Der Anteil Menschen, die ihre Wege mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurücklegen, steigt ständig. Insbesondere junge Erwachsene in Ballungsräumen, in denen der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, sind zunehmend multimodal unterwegs. Sie nutzen je nach Situation unterschiedliche öffentlich zugängliche Verkehrsmittel. Hierdurch nimmt auch die emotionale Bindung an den

eigenen PKW ab. Im Vordergrund steht nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Autos als eines von vielen Verkehrsmitteln.

Dieser Wandel vollzieht sich im ländlichen Raum langsamer und auf andere Weise als in den Städten. Im ländlichen Raum dominiert der PKW weiterhin, auch weil die Notwendigkeit von Verhaltensänderungen – z. B. durch Parkplatznot, Lärm, Abgase oder Feinstaub – nicht in dem Maße gegeben ist. Handlungsdruck wie auch Handlungsoptionen in der Verkehrspolitik sind im ländlichen Raum kleiner und neue Angebote – wie z. B. Sharing-Systeme – lassen sich wirtschaftlich nicht so einfach realisieren. Dennoch sollte auch im ländlichen Raum dieses Potential für Mobilitätsverbesserungen unterstützt werden.

Vor diesem Hintergrund erprobt der Verkehrsmarkt derzeit eine Vielzahl neuer Angebote. Neben dem inzwischen seit Jahren etablierten klassischen Car-Sharing entwickeln sich neue, teilweise von den Autokonzernen getragene CarSharing-Systeme, Fahrradvermietsysteme und moderne Mitfahrzentralen auf Basis von sozialen Netzwerken.

Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss der ÖPNV reagieren. Einerseits steht er in Konkurrenz zu den sich neu entwickelnden Verkehrsangeboten, andererseits bildet er aber auch die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot.

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Diese sind auf einer neuen multimodalen In-

formationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes dem Kunden als Service anzubieten.

Bürgerbus

Der Begriff „Bürgerbus“ ist nirgendwo klar definiert. Dahinter verbergen sich die vielfältigsten Angebote. Grundsätzlich gilt: Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Hierzu gehört auch die Festlegung von Mindestbedienstandards, die im Bedarfsfall durch den Einsatz von Ruf-Taxis erfüllt werden. Ehrenamtlich betriebene Fahrdienste können daher nur eine weitere Ergänzung dieses ÖPNV-Angebotes darstellen. Bürgerbusse lassen sich in der Regel durch folgende drei Kriterien definieren:

- der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich – und damit auch freiwillig – durchgeführt,
- der Betrieb findet regelmäßig statt,
- das Angebot kann von allen Personengruppen genutzt werden.

Die typischen Fahrtzwecke der Bürgerbusse sind Einkaufen, Arztbesuch oder die Fahrt zum Friedhof. Entsprechend besteht der größte Bedarf tagsüber von Montag bis Freitag.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Die Initiative geht zumeist von Bürgern aus, die ein fehlendes oder unattraktives ÖPNV-Angebot wahrnehmen. Die Akzeptanz und Identifikation ist zumeist sehr hoch, sofern das Engagement aus der Bevölkerung kommt. Versuche der Kommunen, die Bürger aufzufordern, in dieser Hinsicht aktiv zu werden, waren bislang zum Scheitern verurteilt.

Die von Bürgerbussen angebotenen Verkehre sind sehr unterschiedlich. Zumeist sind sie stark von innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen geprägt. Die Verknüpfungen zu überörtlichen Verkehren sind zumeist gering. Neben der tageszeitlichen Beschränkung findet die Bedienung oftmals nur an be-

stimmten Wochentagen statt. Sie kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und Haustürbedienung erfolgen. Als Fahrzeuge werden Kleinbusse bis maximal 9 Personen (inkl. Fahrer) oder Großraum-PKW eingesetzt. Weitere örtliche Rahmenbedingungen sind neben der Nachfrage die finanzielle Ausstattung und die Zahl der Fahrer.

Der VRN begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Diese können insbesondere in ländlichen Räumen den ÖPNV vor Ort sinnvoll ergänzen, aber nicht ersetzen, da der Nahverkehrsplan hierzu keine verbindlichen Aussagen treffen kann. Im Sinne eines solchen komplementären, nicht konkurrierenden Angebotes unterstützt auch der Landkreis Südwestpfalz die Erprobung bzw. Einführung von Bürgerbussen, sofern entsprechende Initiativen vor Ort vorhanden sind.

Auch das Land Rheinland-Pfalz engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (<http://www.buergerbus-rlp.de>). Insgesamt gibt es in Rheinland-Pfalz aktuell ca. 50 Bürgerbusse, davon sieben im VRN-Gebiet. Sobald sich Ideen für einen Bürgerbus verfestigen, wird die Kontaktaufnahme mit dem Land, dem Landkreis und dem VRN empfohlen.

CarSharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch ein attraktives CarSharing-Angebot sinnvoll ergänzt werden. Der ÖPNV soll hierbei die Basis für die alltägliche Grundmobilität bilden. Das CarSharing-System bietet darüber hinaus die Rückfallebene für den Sonderfall des Gepäcktransportes und für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden.

Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres CarSharing mit Stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen, um dort dem Kunden einen PKW für den Anschluss an eine



Zugreise anbieten zu können. Bei Stadtmobil steht dem gegenüber der regionale Aspekt im Vordergrund. Aktuell finden sich im Landkreis Südwestpfalz keine CarSharing-Standorte. Im Umland befinden sich CarSharing-Stationen in Kaiserslautern (DB Flinkster am Hbf und Stadtmobil an 6 Standorten). Es ist zu prüfen, ob im Landkreis Südwestpfalz weitere Standorte eingerichtet werden können. In Teilregionen, in denen eine Ausweitung aus wirtschaftlichen Gründen durch kommerzielle Anbieter nicht realisiert werden kann, sind die Möglichkeiten eines kommunal getragenen CarSharings zu prüfen.

Im VRN bestehende Initiativen für privates CarSharing (z. B. drivy) sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

Fahrradvermietsysteme

Unter Federführung des VRN ist ein gemeinsames Fahrradvermietsystem für die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen aufgebaut worden (VRNnextbike). Das Angebot steht seit dem Frühjahr 2015 zur Verfügung. Die bisherige Konzeption beinhaltet auch die Möglichkeit, weitere Standorte im VRN-Gebiet zu ergänzen. Ein solches Angebot ist nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern deckt die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start ab. Fahrradvermietsysteme bieten darüber hinaus neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr.

Aufgrund der Raumstruktur und der Topografie ist jedoch im Landkreis Südwestpfalz derzeit kein ausreichendes Potential zur Einrichtung eines Fahrradvermietsystems erkennbar.

Mitfahrzentralen / Car-Pooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwer-

ken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge.

Menschen, die ohne diese Angebote einen PKW zur Befriedigung ihrer Mobilitätswünsche benötigen würden, können so auf die Anschaffung eines eigenen PKW ggf. verzichten. Entsprechende Angebote (z. B. Pendlerportal Kreis Südwestpfalz, flinc) sind daher in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren. Gleichzeitig müssen bei den einzugehenden Kooperationen auch die Angebote des ÖPNV als Fahrtalternative in die Mitfahrssysteme einbezogen werden.

6. Umsetzung

6.1 Maßnahmenkonzept

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind zur Umsetzung im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans vorgesehen. Sie sind in zwei Kategorien aufgeteilt: anbotsseitige und investive Vorhaben.

6.2 Angebotsseitige Maßnahmen

Die Tabelle 12 enthält die zur Umsetzung vorgesehenen anbotsseitigen Maßnahmen. Hierbei werden im Busverkehr vor allem die folgenden Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Angebotsqualität auf den nachfragestarken Linien im Jedermannverkehr.
- Ausweitung des Mindestfahrtenangebotes im Rahmen der Daseinsvorsorge.

Bei den in Tabelle 12 dargestellten Kosten handelt es sich um eine Grobabschätzung mit einem Kostensatz von 2,50 €/km.

Für die Realisierung der Maßnahmen im Linienverkehr wird mit einem Kostenaufwand in Höhe von ca. 480.000 € pro Jahr (zzgl. der Kosten durch Mehrleistungen im Ruftaxi-Verkehr) gerechnet. Die Umsetzung erfolgt spätestens im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Eine detaillierte Darstellung der jeweiligen Linien findet sich in den Liniensteckbriefen im Anhang 7.3.

Die geplanten Ergänzungen im Rahmen der Daseinsvorsorge durch zusätzliche Fahrten im Ruftaxi-Verkehr sollen bis Ende 2018 realisiert sein. Voraussichtlich müssen zur Sicherstellung der neuen Mindestbedingungsstandards ca. 360 zusätzliche Ruftaxi-Fahrten pro Woche angeboten werden. Eine Grobkostenschätzung der dadurch entstehenden Mehrkosten konnte nur auf Basis des aktuellen Fahrtenbestands, dem aktuellen Kostenaufwand sowie dem derzeitigen Abrufgrad erfolgen. Für die zusätzlichen Ruftaxi-Fahrten

Linie	Betriebsform	Betriebsleistung [km/Tag]				Kosten [€/Jahr]			
		Mo-Fr Schultag	Mo-Fr Ferientag	Sa	So	Mo-Fr Schultag	Mo-Fr Ferientag	Sa	So
240	Linienverkehr	330	330	0	0	157.000	50.000	0	0
	Ruftaxi	0	0	420	420	0	0	k.A.	k.A.
249	Linienverkehr	44	55	66	0	21.000	8.000	9.000	0
	Ruftaxi	0	0	0	154	0	0	0	k.A.
250	Linienverkehr	92	92	46	46	44.000	14.000	6.500	7.500
	Ruftaxi	0	0	0	0	0	0	0	0
255	Linienverkehr	264	264	0	0	125.000	40.000	0	0
	Ruftaxi	0	0	336	336	0	0	k.A.	k.A.
Summe		730	741	868	956	347.000	112.000	15.500 ¹⁾	7.500 ¹⁾

¹⁾ zzgl. der Kosten durch Mehrleistungen im Ruftaxi-Verkehr

Tabelle 12: Konzeptionelle Veränderung der Busleistungen

Maßnahme	Kosten		Landesförderung	Beteiligte				Zeitplan	Anmerkung
	Gesamtkosten	Kommunaler Anteil		Verkehrsun- ternehmen	VRN	Kreis	Kommune	angestrebter Realisierungs- zeitraum	
Planungsleistung P+R/B+R	k.A.	k.A.	-	x	x	x	x	2018 ff.	Erstellung Planungskonzept
Planungsleistung Mobilitätsmanagement	k.A.	k.A.	-	x	x	x	x	2019 ff.	Erstellung Planungskonzept

Tabelle 13: Investive Maßnahmen

wird in etwa mit einem Bruttoaufwand in Höhe von ca. 120.000 € jährlich zu rechnen sein.

6.3 Investive Maßnahmen

Die Tabelle 13 zeigt die im Fortschreibungszeitraum geplanten Investitionsmaßnahmen (ohne Bahnsteigmaßnahmen) im Landkreis Südwestpfalz.

Unabhängig hiervon verfolgt der Landkreis weiterhin das Ziel eines barrierefreien Ausbaus der Bahnsteige an den einzelnen Bahnhaltepunkten. Das jeweilige Umfeld der Bahnhaltepunkte mit Bussteigen, Buswendeschleife, P+R, B+R, usw. wird hiervon nicht erfasst. Zur konkreten baulichen Umsetzung entsprechender Maßnahmen wird eine Förderung nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFGKom/LFAG) vorausgesetzt.

Für die jeweiligen Maßnahmen sind detaillierte Zeitpläne zu entwickeln und die notwendigen Schritte zu deren Umsetzung zu formulieren.

6.4 Vergabe / Linienbündelung

Die Buslinien im Kreis Südwestpfalz sind flächendeckend zu Linienbündeln zusammengefasst (siehe Tabelle 14). Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Gewährleistung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 2 und 13 Abs. 2 Nr. 3 d PBefG.

In Rheinland-Pfalz haben die Stadt- und Landkreise im Bereich des VRN nach § 5 der Satzung des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) im Rahmen eines gemeinsamen Vertrages über die Vergabestelle, dem ZRN ihre hoheitlichen Aufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger bzw. zuständige Behörde nach der VO 1370/2007 weitgehend übertragen. Auf dieser Grundlage ist die VRN GmbH Vergabestelle für alle Wettbewerbsverfahren im ÖPNV und vergibt die Konzessionsverträge im Namen der Aufgabenträger.

Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept bildet die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

6.5 Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes die Gewährleistung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- Fahrzeugqualität

Bündel	Aufgabenträger	Nächster Vergabetermin	Linien
Rodalben	LK Südwestpfalz, Stadt Pirmasens	01.01.2019	249; Ortsverkehr (in 249 enthalten)
Queichtal	Stadt Landau, LK Südliche Weinstraße, LK Südwestpfalz	14.06.2020	520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 530, 531
Pirmasens Umland	LK Südwestpfalz, LK Südliche Weinstraße, LK Kaiserslautern, Stadt Pirmasens, ZSPNV	13.12.2020	242, 243, 244, 245, 246, 248, 250, 251, 252, 255, 256, 258, 259, 545
Zweibrücken Umland	LK Südwestpfalz, Stadt Pirmasens, Stadt Zweibrücken, LK Kaiserslautern, Saarpfalzkreis	12.06.2022	231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240
Kaiserslautern West, Los 2	LK Kaiserslautern, Stadt Kaiserslautern, LK Kusel, LK Südwestpfalz	15.06.2025	160, 161, 170, 171, 172, 173, 174, 175

Tabelle 14: Linienbündel im Landkreis Südwestpfalz

- Vertrieb
- Fahrgastinformation
- Betriebsqualität
- Haltestellenausstattung.

Die ÖPNV-Aufgabenträger im VRN haben sich vor diesem Hintergrund auf einen Mindestkatalog an qualitativen Anforderungen an die Busverkehrsleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geeinigt. Diese Mindestanforderungen sind in der Anlage „Qualitätsanforderungen“ des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

7. Anhang

7.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2008

Maßnahmenprogramm NVP 2008 (2. NVP)

Maßnahme	Verantwortlichkeit	Umsetzung	Beschreibung / Begründung
Einhaltung der Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale	Landkreis Südwestpfalz, Verkehrsträger	ja	Durch Ausschreibung der Linienbündel (Rodalben, Queichtal, Pirmasens-Umland, Zweibrücken-Umland und Kaiserslautern-West) wurden die nach Punkt 6 des NVP 2008 definierten Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale erreicht. Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Juni 2010 die Nachtschwärmerfahrten eingeführt.
Punktuelle Ergänzung des Angebotes auf einzelnen Buslinien	Landkreis Südwestpfalz, Verkehrsträger	ja	
231 Ergänzung eines Fahrtenpaares zwischen Zweibrücken und Wallhalben, dies könnte auch durch ein Ruftaxi bedient werden			
234 Fahrtergänzung an Samstagen von Maßweiler nach Zweibrücken mit einer weiteren Fahrt wird angestrebt, diese kann auch mit Ruftaxenverkehr betrieben werden			
235 Fahrtergänzung Mo - Fr von Hornbach nach Zweibrücken wird angestrebt, das Baugebiet Mühlacker soll dabei besser bedient werden			
240 Die Samstagsbedienung wird aus der Linienfahrt herausgenommen und zukünftig als Ruftaxenfahrt angeboten. Zur Inbetriebnahme des Bahnhofpunktes Contwig-Stambach wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 die Linienführung analog des Produktsteckbriefes geändert. Am Bahnhofpunkt Dellfeld-Falkenbusch wird ein Verknüpfungspunkt Bahn/Bus eingerichtet.			
245 Fahrtergänzung Mo - Fr in den Ferien von Wallhalben über Maßweiler nach Pirmasens wird angestrebt	ja	Seit Inbetriebnahme des Linienbündels Pirmasens -Umland (15.12.2012) wird die Relation Wallhalben - Maßweiler - Pirmasens von der Linie 243 bedient. Die ursprünglichen 4 Ferien-Fahrten von Wallhalben über Maßweiler nach Pirmasens der Linie 245 wurden um eine zusätzliche Fahrt ergänzt.	

Maßnahmenprogramm NVP 2008 (2. NVP) - Fortsetzung

Maßnahme		Verantwortlichkeit	Umsetzung	Beschreibung / Begründung
249	Ergänzung Mo - Sa um 2 Fahrtenpaare	Landkreis Südwestpfalz, Verkehrsträger	ja	Seit Inbetriebnahme des Linienbündels Rodalben (01.01.2011) bestehen an Schultagen je 18 Fahrten von Pirmasens nach Rodalben und umgekehrt. An Ferientagen gibt es je 15 Verbindungsmöglichkeiten. Die Samstagsverkehre wurden um die zwei geforderten Fahrtenpaare ergänzt.
255	Bei annähernd gleicher Fahrtenanzahl (eine Fahrt Mo-Sa mehr in den Ferien von Pirmasens nach Eppenbrunn) wird die Stärkung des Fahrweges über Obersimten angestrebt, so dass Busse nur noch bei Bedarf (Schulfahrten) über Erlenbrunn verkehren sollen.		ja	Der Hauptfahrweg führt über Nieder-/Obersimten. Ausschließlich einzelne Fahrten im Schülerverkehr verkehren über Erlenbrunn.
Erweiterung des Ruftaxiangebotes durch Einführung des Nachtschwärmerangebotes		Landkreis Südwestpfalz	ja	Das Nachtschwärmerangebot ist im Juni 2010 realisiert und in das Ruftaxiangebot integriert worden.
Anschluss an das S-Bahnnetz, Reaktivierung Bahnstrecke Zweibrücken – Homburg/Saar mit Verlängerung zum Flughafen Zweibrücken		VRN, Land Rheinland-Pfalz, ZSPNV Süd	nein	Die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar ab Homburg bis Zweibrücken ist in einer Kosten-Nutzen-Untersuchung mit positivem Ergebnis (März 2015) untersucht worden. Voraussetzung für einen Betrieb bis Zweibrücken ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Einöd. Ziel ist es, die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar nach Zweibrücken bis voraussichtlich 2021 in Betrieb zu nehmen. Der Landkreis Südwestpfalz wird sich an den entstehenden Planungskosten beteiligen (Beschluss des Kreistages vom 28.09.2015). Die angedachte Verlängerung bis zum Flughafen Zweibrücken wird aufgrund der Einstellung des Linienverkehrs im November 2014 nicht weiterverfolgt.
Neubau Haltepunkt Hauenstein „Mitte“		Landkreis Südwestpfalz, ZSPNV Süd	ja	Inbetriebnahme des Haltepunktes Hauenstein Mitte im Mai 2010; Kostenträger: Landkreis Südwestpfalz
Neubau Haltepunkt Rodalben „Ost“		Stadt Rodalben, Landkreis Südwestpfalz, ZSPNV Süd	nein	Ein Neubau des Bahnhaltepunktes wird weiterhin angestrebt.
Reaktivierung Haltepunkt Stambach (Ortsteil von Contwig), einschließlich Anpassung Bahnhof Dellfeld-Falkenbusch		Gemeinde Contwig, Landkreis Südwestpfalz, ZSPNV Süd	ja	Reaktivierung des Haltepunktes Stambach im Dezember 2009, Errichtung eines Außenbahnsteiges am Bahnhof Dellfeld-Falkenbusch ebenfalls im Dezember 2009; Kostenträger: Landkreis Südwestpfalz

Maßnahmenprogramm NVP 1997 (1. NVP)

Maßnahme	Verantwortlichkeit	Umsetzung während der Laufzeit des		Beschreibung / Begründung
		1. NVP	2. NVP	
Einbeziehung der Strecke Hinterweidenthal – Bundenthal – Rumbach in den Rheinland-Pfalz-Takt und Ausweitung des Angebotes auf Werktage	ZSPNV Süd	nein	teilweise	Seit Mai 2010 wurden die Verkehre auf samstags ausgeweitet. Seit Mai 2012 verkehrt der Bundenthaler während der Saison auch mittwochs. Ziel ist es weiterhin die Bahnstrecke Hinterweidenthal-Bundenthal in den Rheinland-Pfalz-Takt aufzunehmen.
Verkürzung Fahrzeit Pirmasens - Landau und umgekehrt	ZSPNV Süd	nein	nein	Seitens des ZSPNV hat man sich gemeinsam mit den betroffenen Kommunen darauf verständigt, dass man die Verkürzung der Fahrzeit nicht als solche nutzt, sondern die gewonnenen Zeiten für die Bedienung weiterer (neuer) Bahnhaltepunkte wie Hauenstein-Mitte und Annweiler-Sarnstall einsetzt.
Verknüpfung der KBS 674 aus Richtung Zweibrücken und der KBS 672 in Richtung Kaiserslautern	ZSPNV Süd	nein	nein	Eine bessere Verknüpfung der beiden Kursbuchstrecken ist derzeit nicht möglich.
Einrichtung von regionalem Busverkehr auf den Strecken Zweibrücken - Wallhalben - Landstuhl, Zweibrücken - Bitsch - Pirmasens (2 Äste), Pirmasens - Vinningen - Flugplatz-Zweibrücken	ZSPNV Süd	nein	nein	Laut ZSPNV aufgrund der finanziellen Situation derzeit nicht zu verwirklichen. Aufgrund der Einstellung des Linienverkehrs am Flughafen Zweibrücken wird die Einrichtung einer Buslinie Pirmasens - Flughafen Zweibrücken nicht weiterverfolgt.
Einführung von Fahrzeugen mit aktiver Wagenneigung auf der KBS 672 im 2-Stunden-Takt in Ergänzung zum bestehenden Fahrplan	ZSPNV Süd	nein	nein	Die Fahrzeugtechnik mit Wagenneigung hat sich auf dem Markt nicht durchgesetzt. Eine Einführung dieser Fahrzeugtechnik wird daher nicht weiterverfolgt.
Gestaltung Bahnhofumfeld/Bahnsteigausbau mit P+R-Anlage, Verlegung des Bahnsteiges am Bahnhof Thaleisweiler-Fröschen und Landkreis Südwestpfalz	Ortsgemeinde Thaleisweiler-Fröschen und Landkreis Südwestpfalz	nein	teilweise	Eine P+R-Anlage mit 20 Stellplätzen wurde eingerichtet. Eine Verlegung des Bahnsteigs ist nicht mehr angedacht. Allerdings soll der vorhandene Bahnsteig modernisiert und behindertengerecht ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang soll auch das komplette Umfeld des Haltepunktes neugestaltet werden. Ein entsprechender Förderantrag liegt der zuständigen Landesbehörde bereits vor.
Bahnhofsumfeld Rieschweiler-Mühlbach	Ortsgemeinde Rieschweiler-Mühlbach und Landkreis Südwestpfalz	nein	ja	Beide Bahnhaltepunkte (Rieschweiler und Höhmühlbach) wurden mit Umfeld in 2009 modernisiert und behindertengerecht ausgebaut. Der Landkreis hat die Kostenanteile für die reinen Bahnsteigmaßnahmen übernommen. Die Kostenanteile für das Umfeld hat die Ortsgemeinde getragen.
Bahnhofsumfeld Dellfeld	Ortsgemeinde Dellfeld, Landkreis Südwestpfalz und DB Station & Service	nein	teilweise	Der Bahnhaltepunkt Dellfeld-Falkenbusch wurde im Jahr 2009 in einem gemeinsamen Projekt von DB und Landkreis modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Der Landkreis hat die Kostenanteile für die Bahnsteigmaßnahmen übernommen. Für den Bahnhaltepunkt Dellfeld-Ort sind weiterhin Maßnahmen zur Modernisierung vorgesehen.
Gestaltung Bahnhofsbereich mit P+R-Anlage am Bahnhof Wilgartswiesen	Ortsgemeinde Wilgartswiesen und Landkreis Südwestpfalz	nein	ja	Der Bahnhaltepunkt Wilgartswiesen wurde im Jahr 2011 modernisiert und behindertengerecht ausgebaut. Eine Buswendeschleife mit P+R-Anlage wurde 2012 errichtet. Der Landkreis hat die Kostenanteile für die reinen Bahnsteigmaßnahmen übernommen. Die Kostenanteile für das Umfeld hat die Ortsgemeinde getragen.
Haltepunkte Wieslautertalstrecke	Verbandsgemeinde Dahner Felsenland und Landkreis Südwestpfalz	nein	teilweise	Der Landkreis Südwestpfalz unterstützt die Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Wieslauterbahn (Beschluss Kreistag vom 22.03.2010). Bisher wurde nur der Bahnhaltepunkt "Moosbachtal" zwischen Hinterweidenthal und Dahn neu gebaut (2012). Seit Mai 2012 wird dieser Bahnhaltepunkt bedient.

Maßnahmenprogramm NVP 1997 (1. NVP) - Fortsetzung

Maßnahme	Verantwortlichkeit	Umsetzung während der Laufzeit des		Beschreibung / Begründung
		1. NVP	2. NVP	
Reaktivierung des Haltepunktes Stambach	Ortsgemeinde Contwig, Landkreis Südwestpfalz und DB Station & Service	nein	ja	Der Bahnhof Haltepunkt Stambach wurde im Jahr 2009 in einem gemeinsamen Projekt von DB und Landkreis reaktiviert und barrierefrei ausgebaut. Der Landkreis hat die Kostenanteile der Bahnsteigmaßnahme übernommen.
Einsatz von Niederflurfahrzeugen	Landkreis Südwestpfalz, Verkehrsträger	teilweise	ja	Mit Aufnahme der einzelnen Linienbündel erfolgte gemäß den Qualitätsvorgaben des Gemeinsamen NVP des VRN eine großflächige Ausweitung des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen. Die entsprechenden Fahrten sind in den Fahrplänen gekennzeichnet.
Einrichtung einer oder mehrerer Mobilitätszentralen	Landkreis Südwestpfalz	nein	nein	Derzeit in der Planung befindet sich der Ausbau des Infocenters der Stadtwerke Pirmasens im Bürger-Service-Center der Stadt Pirmasens am Exerzierplatz zu einer Mobilitätszentrale für die Stadt Pirmasens und den Landkreis Südwestpfalz.

7.2 Liniensteckbriefe Status-Quo

Linie	Linienverlauf	Linienbündel	Betreiber
161	Kaiserslautern - Linden - Bann - Weselberg - Saalstadt	Kaiserslautern West	DB Regio Bus Südwest GmbH
170	Kaiserslautern - Universität - Trippstadt - Waldfischbach	Kaiserslautern West	DB Regio Bus Südwest GmbH
171	Landstuhl - Obernheim - Kirchenarnbach - Wallhalben	Kaiserslautern West	DB Regio Bus Südwest GmbH
231	Zweibrücken - ZW-Oberauerbach - Winterbach - Wallhalben	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
232	Zweibrücken - ZW-Mörsbach - Käshofen - Martinshöhe / Bruchmühlbach	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
233	Zweibrücken - Walshausen - Großsteinhausen - Riedelberg	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
234	Zweibrücken - ZW-Oberauerbach - Battweiler - Reifenberg - Maßweiler (- Schmitshausen)	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
235	Zweibrücken - Hornbach - Mauscbach - Dietrichingen - Walshausen	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
236	Zweibrücken - Hornbach - Brenschelbach	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
237	Zweibrücken - Altheim - Peppenikum	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
238	Martinshöhe - Lamsborn - Bechhofen - Bruchhof - Homburg	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
240	Pirmasens - Petersberg - Dellfeld - Contwig - Zweibrücken	Zweibrücken Umland	DB Regio Bus Südwest GmbH
242	Pirmasens - Bottenbach - Großsteinhausen - Riedelberg	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
243	Pirmasens - Thaleischweiler-Fröschen - Maßweiler - Reifenberg - Wallhalben	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
244	Waldfischbach - Hermersberg - Herschberg – Wallhalben / Waldfischbach - Horbach - Linden	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
245	Pirmasens - Thaleischweiler-Fröschen - Weselberg - Wallhalben	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
246	Waldfischbach - Heltersberg - Geiselberg / Schmalenberg	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
248	Waldfischbach-Burgalben - Clausen - Rodalben - Pirmasens	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
249	Pirmasens - Rodalben - Pirmasens	Rodalben	Omnibusunternehmen J. Braun GmbH
250	Pirmasens - Lemberg (- Hinterweidenthal) - Dahn	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
251	(Hinterweidenthal -) Dahn - Bundenthal - Fischbach/Dahn - Ludwigswinkel	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
252	Hauenstein - Hinterweidenthal - Dahn - St. Germanshof - Wissembourg	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
255	Pirmasens - Vinningen - Kröppen - Trulben - Schweix/Hilst - Eppenbrunn	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
256	Pirmasens - Lemberg - Glashütte / Münchweiler - Leimen	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
258	Hauenstein - Schwanheim - Darstein - Lug - Dimbach - Spirkelbach - Wilgartswiesen - Hauenstein	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
259	Völkersweiler/Darstein - Wilgartswiesen - Hauenstein	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
525	(Bad Bergzabern -) Vorderweidenthal - Lug - Annweiler	Queichtal	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
526	Annweiler - Sarnstall - Hauenstein	Queichtal	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)
545	Dahn - Erlenbach/Dahn - Vorderweidenthal - Bad Bergzabern	Pirmasens Umland	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH (QNV)



7.3 Liniensteckbriefe Zielzustand

Linie	Linienverlauf
240 - Ost	Pirmasens - Petersberg - Dellfeld
240 - West	Dellfeld - Contwig - Zweibrücken
249	Pirmasens - Rodalben - Pirmasens
250	Pirmasens - Lemberg (- Hinterweidenthal) - Dahn
255	Pirmasens - Vinningen - Kröppen - Trulben - Eppenbrunn

7.4 Barrierefreiheit im SPNV

Haltepunkte im Landkreis Südwestpfalz

KBS / Haltepunkt	Station (Zugang zu den Bahnsteigen)		Fahrzeug ↔ Station (Ein-/Ausstieg)	
	Status Quo 2015	Zielzustand	Status Quo 2015	Zielzustand
KBS 672	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, -KL-Galgenschanze, Kaiserslautern Hbf	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Kaiserslautern Hbf	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Pirmasens-Nord	Bahnsteig für Gleis 1 derzeit höhengleich vom Parkplatz aus erreichbar, alle anderen Bahnsteige nur über die Unterführung erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Waldfischbach	Gleis 1 derzeit höhengleich vom Parkplatz aus erreichbar, Bahnsteig 2 nur durch Überquerung des Gleises 1 (mit Bahnpersonal) erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau seitens DB geplant im Zusammenhang mit der Einführung der elektronischen Stellwerke (bis 2019)	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau seitens DB geplant im Zusammenhang mit der Einführung der elektronischen Stellwerke (bis 2019)
Steinalben	Bahnsteig derzeit höhengleich vom Vorplatz aus erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans (Baubeginn <i>Bahnhofs</i> umfeldmaßnahme voraussichtlich 2016)	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans (Baubeginn <i>Bahnsteig</i> maßnahme voraussichtlich 2019)
KBS 674	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Höhmühlbach, Rieschweiler, Dellfeld-Falkenbusch, Stambach, Contwig, Zweibrücken	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Höhmühlbach, Rieschweiler, Dellfeld-Falkenbusch, Stambach, Contwig, Zweibrücken	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Pirmasens-Nord	Bahnsteig für Gleis 1 derzeit höhengleich vom Parkplatz aus erreichbar, alle anderen Bahnsteige nur über die Unterführung erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Thaleischweiler-Fröschen	Der Bahnhofhaltepunkt ist derzeit vom Straßengelände höhengleich erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	der vollständige barrierefreie Ausbau des Bahnhofhaltepunktes steht unmittelbar bevor; Zuwendungsantrag bereits gestellt	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	der vollständige barrierefreie Ausbau des Bahnhofhaltepunktes steht unmittelbar bevor; Zuwendungsantrag bereits gestellt
Höhmühlbach	vollständig barrierefrei seit 2009		vollständig barrierefrei seit 2009	
Rieschweiler	vollständig barrierefrei seit 2009		vollständig barrierefrei seit 2009	
Dellfeld Ort	Barrierefreiheit ist nicht gegeben	vollständiger barrierefreier Ausbau wird während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes angestrebt	Barrierefreiheit ist nicht gegeben	vollständiger barrierefreier Ausbau wird während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes angestrebt
Dellfeld (Falkenbusch)	vollständig barrierefrei seit 2009		vollständig barrierefrei seit 2009	

Haltepunkte im Landkreis Südwestpfalz - Fortsetzung

KBS / Haltepunkt	Station (Zugang zu den Bahnsteigen)		Fahrzeug ↔ Station (Ein-/Ausstieg)	
	Status Quo 2015	Zielzustand	Status Quo 2015	Zielzustand
KBS 674 (Fortsetzung)				
Stambach	vollständig barrierefrei seit 2009		vollständig barrierefrei seit 2009	
Contwig	vollständig barrierefrei seit 2002		vollständig barrierefrei seit 2002	
KBS 675	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei Pirmasens Hbf, Rodalben, Münchweiler (Rodalb), Hauenstein Mitte, Wilgartswiesen	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	teilweise barrierefrei bereits barrierefrei sind Pirmasens Hbf, Rodalben, Münchweiler (Rodalb), Hinterweidenthal ¹⁾ , Hauenstein Mitte, Wilgartswiesen	vollständig barrierefrei während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Pirmasens-Nord	Bahnsteig für Gleis 1 derzeit höhengleich vom Parkplatz aus erreichbar, alle anderen Bahnsteige nur über die Unterführung erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	vollständiger barrierefreier Ausbau im Verfahren; Fertigstellung während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans
Rodalben	vollständig barrierefrei seit 2011		vollständig barrierefrei seit 2011	
Münchweiler (Rodalb)	vollständig barrierefrei seit 2012		vollständig barrierefrei seit 2012	
Hinterweidenthal	Der Bahnsteig ist derzeit höhengleich vom Parkplatz aus erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist angestrebt; konkrete Planungen liegen bereits vor.	Barrierefreiheit durch fahrzeugseitige Einstiegs-hilfe gegeben (Rampe, Hublift)	vollständiger barrierefreier Ausbau während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist angestrebt; konkrete Planungen liegen bereits vor.
Hinterweidenthal, Ost (nur Umstieg)	Barrierefreiheit ist nicht gegeben.	das Ziel eines barrierefreien Ausbaus wird verfolgt	Barrierefreiheit ist nicht gegeben.	das Ziel eines barrierefreien Ausbaus wird verfolgt
Hauenstein (Pfalz)	Bahnsteig über Rampe von der Gemeindestraße "Alte Bundesstraße" aus erreichbar; keine taktilen Leitsysteme	vollständiger barrierefreier Ausbau während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist angestrebt.	derzeit kein höhengleicher Übergang möglich	vollständiger barrierefreier Ausbau während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist angestrebt.
Hauenstein-Mitte	vollständig barrierefrei seit 2010		vollständig barrierefrei seit 2010	
Wilgartswiesen	vollständig barrierefrei seit 2011		vollständig barrierefrei seit 2011	

¹⁾ Fahrzeugseitige Einstiegshilfe vorhanden (Rampe, Hublift)

7.5 Barrierefreiheit im ÖSPV

Haltestellenkategorisierung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Dahner Felsenland	Bobenthal, Bobenthal	Bobenthal	B	
Dahner Felsenland	Bruchweiler-Bärenbach, Alter Friedhof	Bruchweiler-Bärenbach	B	
Dahner Felsenland	Bruchweiler-Bärenbach, Grundschule	Bruchweiler-Bärenbach	C	
Dahner Felsenland	Bruchweiler-Bärenbach, Kindergarten	Bruchweiler-Bärenbach	C	
Dahner Felsenland	Bruchweiler-Bärenbach, Otto-Muck-Straße	Bruchweiler-Bärenbach	B	
Dahner Felsenland	Bundenthal, Bahnhof	Bundenthal	B	
Dahner Felsenland	Bundenthal, Hauptstraße	Bundenthal	B	
Dahner Felsenland	Bundenthal, Wendeplatz	Bundenthal	B	
Dahner Felsenland	Busenberg (Pfalz), Grundschule	Busenberg (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Busenberg (Pfalz), Kindergarten	Busenberg (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Busenberg (Pfalz), Ortseingang	Busenberg (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Busenberg (Pfalz), Ortsmitte	Busenberg (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Altenheim	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Bahnhof	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Braut und Bräutigam	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Grundschule	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Hauensteiner Straße	Dahn	A	
Dahner Felsenland	Dahn, Haus des Gastes	Dahn		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Dahner Felsenland	Dahn, Schulzentrum	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Dahn, Stadtmitte	Dahn		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Dahner Felsenland	Dahn, Verbandsgemeinde	Dahn	B	
Dahner Felsenland	Erfweiler, Bel-Mont-Platz	Erfweiler	B	
Dahner Felsenland	Erfweiler, Fischwoogmühle	Erfweiler	D	
Dahner Felsenland	Erfweiler, Ort	Erfweiler	B	
Dahner Felsenland	Erfweiler, Winterbergstrasse	Erfweiler	C	
Dahner Felsenland	Erlenbach (Dahn), Berwartstein/Seehof	Erlenbach (Dahn)	D	
Dahner Felsenland	Erlenbach (Dahn), Erlenbach (Dahn)	Erlenbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Biosphärenhaus	Fischbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Feuerwehrhaus	Fischbach (Dahn)	C	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Gewerbepark	Fischbach (Dahn)	C	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Grundschule	Fischbach (Dahn)	C	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Kindergarten	Fischbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Ortsmitte	Fischbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Fischbach (Dahn), Siedlung	Fischbach (Dahn)	C	
Dahner Felsenland	Gebüg, Gebüg	Schönau (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Hirschthal (Pfalz), Mühle	Hirschthal (Pfalz)	C	
Dahner Felsenland	Hirschthal (Pfalz), Ort	Hirschthal (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Lauterschwan, Lauterschwan	Erlenbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Ludwigswinkel, Post	Ludwigswinkel	B	
Dahner Felsenland	Ludwigswinkel, Schöntal	Ludwigswinkel	C	
Dahner Felsenland	Ludwigswinkel, Zollhaus	Ludwigswinkel	C	
Dahner Felsenland	Niederschlettenbach, Niederschlettenbach	Niederschlettenbach	B	
Dahner Felsenland	Nothweiler, Nothweiler	Nothweiler	B	
Dahner Felsenland	Petersbächel, Ortseingang	Fischbach (Dahn)	C	
Dahner Felsenland	Petersbächel, Ortsmitte	Fischbach (Dahn)	B	
Dahner Felsenland	Petersbächel, Vogesenstraße	Fischbach (Dahn)	C	
Dahner Felsenland	Reichenbach (Dahn), Reichenbach/Dahn	Dahn	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 1 vorhanden ¹⁾
Dahner Felsenland	Rumbach, Ort	Rumbach	B	
Dahner Felsenland	Saarbacherhammer, Saarbacherhammer	Ludwigswinkel	D	
Dahner Felsenland	Schindhard, Neuhof	Schindhard	B	
Dahner Felsenland	Schindhard, Ortsmitte	Schindhard	B	
Dahner Felsenland	Schönau (Pfalz), Gienanth-Haus	Schönau (Pfalz)	B	
Dahner Felsenland	Schönau (Pfalz), Ort	Schönau (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Dahner Felsenland	St. Germanshof, St. Germanshof	Bobenthal	D	
Hauenstein	Darstein (Pfalz), Bergstraße	Darstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Darstein (Pfalz), Ortsmitte	Darstein (Pfalz)	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 1 vorhanden ¹⁾
Hauenstein	Dimbach (Pfalz), Ort	Dimbach (Pfalz)	B	
Hauenstein	Fassenteich, Fassenteich	Wilgartwiesen	D	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Bahnhof	Hauenstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Bahnhof Mitte	Hauenstein (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Felsentor	Hauenstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Industriegebiet	Hauenstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Jakobsbrunnen	Hauenstein (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Kleiner Muck	Hauenstein (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Ortsmitte	Hauenstein (Pfalz)	B	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Regionale Schule	Hauenstein (Pfalz)	B	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Schuh Marke	Hauenstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Hauenstein (Pfalz), Weißenburger Straße	Hauenstein (Pfalz)	C	
Hauenstein	Hinterweidenthal, Bahnhof	Hinterweidenthal	C	
Hauenstein	Hinterweidenthal, Forstamt	Hinterweidenthal	C	
Hauenstein	Hinterweidenthal, Kirche	Hinterweidenthal	B	
Hauenstein	Hofstätten (Pfalz), Dorfplatz	Wilgartswiesen	C	
Hauenstein	Lug (Pfalz), Abzw. Dimbach	Lug (Pfalz)	D	
Hauenstein	Lug (Pfalz), Dorfplatz	Lug (Pfalz)	B	
Hauenstein	Schwanheim (Pfalz), Kirche	Schwanheim (Pfalz)	C	
Hauenstein	Schwanheim (Pfalz), Ortsmitte	Schwanheim (Pfalz)	B	
Hauenstein	Spirkelbach, Dorfgemeinschaftshaus	Spirkelbach	B	
Hauenstein	Spirkelbach, Friedhof	Spirkelbach	D	
Hauenstein	Spirkelbach, Sportplatzstraße	Spirkelbach	C	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Grundschule	Wilgartswiesen	B	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Bahnhof	Wilgartswiesen	B	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Falkenburg	Wilgartswiesen	A	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Hermersbergerhof	Wilgartswiesen	D	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Kindergarten	Wilgartswiesen	C	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Remonte	Wilgartswiesen	C	
Hauenstein	Wilgartswiesen, Wilgartshalle	Wilgartswiesen	B	
Pirmasens Land	Altenwoogsmühle, Altenwoogsmühle	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Bottenbach (Pfalz), Grundschule	Bottenbach (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Bottenbach (Pfalz), Hirschhof	Bottenbach (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Bottenbach (Pfalz), Stausteinerhof	Bottenbach (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Bottenbach (Pfalz), Steinhauser Straße	Bottenbach (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Bottenbach (Pfalz), Vinninger Straße	Bottenbach (Pfalz)	A	
Pirmasens Land	Eppenbrunn, Bürgerhaus	Eppenbrunn	B	
Pirmasens Land	Eppenbrunn, Haardtstraße	Eppenbrunn	B	
Pirmasens Land	Eppenbrunn, Höhstraße	Eppenbrunn	B	
Pirmasens Land	Eppenbrunn, Ortsmitte	Eppenbrunn	B	
Pirmasens Land	Felsenbrunnerhof, Ort	Trulben	D	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Pirmasens Land	Gärtelbacherhof, Ort	Bottenbach (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Glashütte (Lemberg), Ort	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Hilst, Kirche	Hilst	B	
Pirmasens Land	Hilst, Schule	Hilst	B	
Pirmasens Land	Hochstellerhof, Ort	Trulben	B	
Pirmasens Land	Kettrichhof, Ort	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Kröppen (Pfalz), Gh Knerr	Kröppen (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Kröppen (Pfalz), Kalkofen	Kröppen (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Kröppen (Pfalz), Walschbrunner Straße	Kröppen (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Langmühle, Ort	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Langmühle, Pulverberg	Lemberg (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Freizeithalle	Lemberg (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Glashütter Straße	Lemberg (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Kath. Kindergarten	Lemberg (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Kindergarten	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Mitte	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Schule	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Talstraße	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Lemberg (Pfalz), Weiherstraße	Lemberg (Pfalz)	C	
Pirmasens Land	Luthersbrunn, Ort	Vinningen	C	
Pirmasens Land	Obersimten, Gh Seebald	Obersimten	C	
Pirmasens Land	Obersimten, Post	Obersimten	B	
Pirmasens Land	Rodalberhof, Abzw.	Lemberg (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Ruppertsweiler, Ortsmitte	Ruppertsweiler	B	
Pirmasens Land	Ruppertsweiler, Semler	Ruppertsweiler	B	
Pirmasens Land	Ruppertsweiler, Sportplatz	Ruppertsweiler	B	
Pirmasens Land	Salzwoog, Abzw. B 10	Lemberg (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Salzwoog, Ort	Lemberg (Pfalz)	B	
Pirmasens Land	Salzwoog, Stein. Brücke	Lemberg (Pfalz)	D	
Pirmasens Land	Salzwoog, Tanklager	Lemberg (Pfalz)	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 1 vorhanden ¹⁾
Pirmasens Land	Schweix, Dorfplatz	Schweix	C	
Pirmasens Land	Schweix, Mühle	Schweix	D	
Pirmasens Land	Schweix, Ringstraße	Schweix	B	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Pirmasens Land	Trulben, Abzw. Imsbacherhof	Trulben	D	
Pirmasens Land	Trulben, Kindergarten	Trulben	B	
Pirmasens Land	Trulben, Kirche	Trulben	B	
Pirmasens Land	Trulben, Kröpperstraße	Trulben	B	
Pirmasens Land	Trulben, Ortsausgang	Trulben	C	
Pirmasens Land	Trulben, Ortsmitte	Trulben	B	
Pirmasens Land	Trulben, Unterdorf	Trulben	B	
Pirmasens Land	Trulbermühle, Ort	Trulben	D	
Pirmasens Land	Vinningen, Hauptstraße	Vinningen	B	
Pirmasens Land	Vinningen, Kirche	Vinningen	B	
Pirmasens Land	Vinningen, Kreuzstraße	Vinningen	D	
Pirmasens Land	Vinningen, Realschule plus	Vinningen	B	
Pirmasens Land	Vinningen, Zweibrücker Straße	Vinningen	B	
Rodalben	Birkenwieserhof, Ort	Merzalben	D	
Rodalben	Clausen (Pfalz), Am Tempel	Clausen (Pfalz)	B	
Rodalben	Clausen (Pfalz), An den Drei Eichen	Clausen (Pfalz)	C	
Rodalben	Clausen (Pfalz), Denkmal	Clausen (Pfalz)	B	
Rodalben	Clausen (Pfalz), Grundschule	Clausen (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Rodalben	Donsieders, Dorfplatz	Donsieders	B	
Rodalben	Donsieders, Friedhof	Donsieders	C	
Rodalben	Donsieders, Grundschule	Donsieders	C	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Goethestraße	Leimen (Pfalz)	C	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Grundschule	Leimen (Pfalz)	D	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Ortseingang	Leimen (Pfalz)	C	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Ortsmitte	Leimen (Pfalz)	B	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Röderhof	Leimen (Pfalz)	D	
Rodalben	Leimen (Pfalz), Waldfischbacher Str	Leimen (Pfalz)	C	
Rodalben	Merzalben, Forsthaus	Merzalben	C	
Rodalben	Merzalben, Freizeitanlage	Merzalben	C	
Rodalben	Merzalben, Grundschule	Merzalben	D	
Rodalben	Merzalben, Rathaus	Merzalben	B	
Rodalben	Münchweiler (Rodalb), Bahnhof	Münchweiler (Rodalb)	B	
Rodalben	Münchweiler (Rodalb), Krone	Münchweiler (Rodalb)	B	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Rodalben	Münchweiler (Rodalb), Pirmasenser Straße	Münchweiler (Rodalb)	C	
Rodalben	Münchweiler (Rodalb), Prinzregentenstraße	Münchweiler (Rodalb)	D	
Rodalben	Münchweiler (Rodalb), Schillerschule	Münchweiler (Rodalb)	D	
Rodalben	Riegelbrunnerhof, Ort	Münchweiler (Rodalb)	D	
Rodalben	Rodalben, Bahnhof	Rodalben	A	
Rodalben	Rodalben, Bahnhofstraße	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Braun	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Eischweiler Weg	Rodalben	C	
Rodalben	Rodalben, Flory	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Grundschule	Rodalben	D	
Rodalben	Rodalben, Hauptstraße	Rodalben		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Rodalben	Rodalben, Heide	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Heidebrücke	Rodalben	C	
Rodalben	Rodalben, Horberg	Rodalben	C	
Rodalben	Rodalben, Kettlerstraße	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Kolpinstraße	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Maibrunnenstraße	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Neuhof	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Realschule plus/BBS	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Ringstraße	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Schechter	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Wasserwerk	Rodalben	B	
Rodalben	Rodalben, Zweibrücker Straße	Rodalben	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Bärenhütte, Ort	Nünschweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Biedershausen, Ortsmitte	Biedershausen		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Thaleischweiler-Wallhalben	Harsberg (Pfalz), Ort	Weselberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Häselbergerhof, Ort	Maßweiler	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Herschberg, Am Wasserturm	Herschberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Herschberg, Feuerwehr	Herschberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Herschberg, Juner	Herschberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Herschberg, Kirche	Herschberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Herschberg, Ortseingang	Herschberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Hettenhausen (Pfalz), Adidas	Hettenhausen (Pfalz)		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Thaleischweiler-Wallhalben	Hettenhausen (Pfalz), Erlenmühle	Hettenhausen (Pfalz)	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Hettenhausen (Pfalz), Ortsmitte	Hettenhausen (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höheischweiler, Denkmal	Höheischweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höheischweiler, Hainbüchel	Höheischweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höheischweiler, Wick	Höheischweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höhrfröschen, Ortseingang	Höhrfröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höhrfröschen, Post	Höhrfröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höhmühlbach, Abzw.	Rieschweiler-Mühlbach	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höhmühlbach, Gh Wolf	Rieschweiler-Mühlbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Höhmühlbach, Kindergarten	Rieschweiler-Mühlbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Kirchenarnbach, Ort	Obernheim-Kirchenarnbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Kirchenarnbach, Schule	Obernheim-Kirchenarnbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Knopp, Abzw. Südstraße	Knopp-Labach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Knopp, Hauptstraße	Knopp-Labach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Krähenberg (Pfalz), Ort	Krähenberg (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Labach (Pfalz), Ortsmitte	Knopp-Labach	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 1 vorhanden ¹⁾
Thaleischweiler-Wallhalben	Labachermühle, Ort	Knopp-Labach	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Abzw.	Maßweiler	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Am Hirschbusch	Maßweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Denkmal	Maßweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Kath. Kirche	Maßweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Kessler	Maßweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Maßweiler, Schule	Maßweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Neumühle (Pirmasens), Abzw. Dammstraße	Obernheim-Kirchenarnbach	B	derzeit im barrierefreien Ausbau
Thaleischweiler-Wallhalben	Neumühle (Pirmasens), Ort	Obernheim-Kirchenarnbach	B	derzeit im barrierefreien Ausbau
Thaleischweiler-Wallhalben	Niederhausen (Pfalz), Ortsmitte	Winterbach (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Nünschweiler, Abzw. Schule	Nünschweiler	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Nünschweiler, Ort	Nünschweiler		barrierefreie Elemente vorhanden ¹⁾
Thaleischweiler-Wallhalben	Obernheim (Pfalz), Gh Schaan	Obernheim-Kirchenarnbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Obernheim (Pfalz), Hauptstraße	Obernheim-Kirchenarnbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Obernheim (Pfalz), Landstuhler Straße 23	Obernheim-Kirchenarnbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Obernheim (Pfalz), Schlangenbrücker Straße	Obernheim-Kirchenarnbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Petersberg (Pfalz), Abzw. TÜV	Petersberg (Pfalz)	D	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Thaleischweiler-Wallhalben	Petersberg (Pfalz), Friedhof	Petersberg (Pfalz)	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Petersberg (Pfalz), Industriestraße	Petersberg (Pfalz)	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Petersberg (Pfalz), Kiga	Petersberg (Pfalz)	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Petersberg (Pfalz), Schule	Petersberg (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Pirmasens, Biebermühle	Thaleischweiler-Fröschen	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Pirmasens, Nord	Thaleischweiler-Fröschen	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Reifenberg (Pfalz), Am Mühlweg	Reifenberg (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Reifenberg (Pfalz), Ort	Reifenberg (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Bahnhof	Rieschweiler-Mühlbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Gh Klos	Rieschweiler-Mühlbach	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Im Hechtloch	Rieschweiler-Mühlbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Kirche	Rieschweiler-Mühlbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Lindenstraße	Rieschweiler-Mühlbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Mühlalstraße	Rieschweiler-Mühlbach	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Rieschweiler, Siedlung	Rieschweiler-Mühlbach	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Saalstadt, Eckstraße	Saalstadt	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Saalstadt, Friedhof	Saalstadt	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Saalstadt, Post	Saalstadt	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Schauerberg, Abzw	Schauerberg	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Schauerberg, Ort	Schauerberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Schmitshausen, Kneispermühle	Schmitshausen	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Schmitshausen, Ort	Schmitshausen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Staffelhof, Ort	Petersberg (Pfalz)	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Stockbornerhof, Ort	Reifenberg (Pfalz)	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Bahnhof	Thaleischweiler-Fröschen	A	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Griesäcker	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Grundschule	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Hauptstraße	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Höheinöder Straße	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, IGS	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Talstraße	Thaleischweiler-Fröschen	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Thaleischweiler, Zweibrücker Straße	Thaleischweiler-Fröschen	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Wallhalben, Adi-Dassler-Straße	Wallhalben	D	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Thaleischweiler-Wallhalben	Wallhalben, Landstuhler Straße	Wallhalben	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Wallhalben, Schule	Wallhalben	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Wallhalben, Wallhalbermühle	Wallhalben	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Wallhalben, ZOB	Wallhalben	A	
Thaleischweiler-Wallhalben	Weselberg, Kindergarten	Weselberg	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Weselberg, Kirche	Weselberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Weselberg, Langenhof	Weselberg	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Weselberg, Wasserturm	Weselberg	B	
Thaleischweiler-Wallhalben	Wieselbornerhof, Ort	Knopp-Labach	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Winterbach (Pfalz), Abzw. Wiesbach	Winterbach (Pfalz)	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Winterbach (Pfalz), Landstuhler Straße	Winterbach (Pfalz)	C	
Thaleischweiler-Wallhalben	Winterbach (Pfalz), Ölmühle	Winterbach (Pfalz)	D	
Thaleischweiler-Wallhalben	Winterbach (Pfalz), Wendeplatz	Winterbach (Pfalz)	C	
Waldfishbach-Burgalben	Geiselberg (Pfalz), Bürgerhaus	Geiselberg (Pfalz)	C	
Waldfishbach-Burgalben	Geiselberg (Pfalz), Friedhof	Geiselberg (Pfalz)	B	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Bürgermeisteramt	Heltersberg	B	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Grundschule	Heltersberg	C	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Heimbachstraße	Heltersberg	C	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Kindergarten	Heltersberg	C	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Seeberg	Heltersberg	C	
Waldfishbach-Burgalben	Heltersberg, Tehalit-Werk	Heltersberg	C	
Waldfishbach-Burgalben	Hermersberg (Pfalz), Bahnhofstraße	Hermersberg (Pfalz)	C	
Waldfishbach-Burgalben	Hermersberg (Pfalz), Grundschule	Hermersberg (Pfalz)	B	
Waldfishbach-Burgalben	Hermersberg (Pfalz), Hauptstraße	Hermersberg (Pfalz)	B	
Waldfishbach-Burgalben	Hermersberg (Pfalz), Kirche	Hermersberg (Pfalz)	B	
Waldfishbach-Burgalben	Höheinöd, Burgalber Straße	Höheinöd	B	
Waldfishbach-Burgalben	Höheinöd, Grundschule	Höheinöd	C	
Waldfishbach-Burgalben	Höheinöd, Hermersberger Straße	Höheinöd	B	
Waldfishbach-Burgalben	Höheinöd, Thaleischweiler Straße	Höheinöd	B	
Waldfishbach-Burgalben	Horbach (Pfalz), Am Zollstock	Horbach (Pfalz)	C	
Waldfishbach-Burgalben	Horbach (Pfalz), Dorfplatz	Horbach (Pfalz)	B	
Waldfishbach-Burgalben	Horbach (Pfalz), Kindergarten	Horbach (Pfalz)	C	
Waldfishbach-Burgalben	Lichtenberger Hof, Ort	Hermersberg (Pfalz)	D	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Waldfischbach-Burgalben	Meisertal, Ort	Schmalenberg (Pfalz)	D	
Waldfischbach-Burgalben	Schmalenberg (Pfalz), Pfarramt	Schmalenberg (Pfalz)	B	
Waldfischbach-Burgalben	Schmalenberg (Pfalz), Schuhfabrik	Schmalenberg (Pfalz)	C	
Waldfischbach-Burgalben	Schmalenberg (Pfalz), Wasserturm	Schmalenberg (Pfalz)	C	
Waldfischbach-Burgalben	Steinalben, Abzw. Bahnhofstraße	Steinalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Steinalben, Bahnhof	Steinalben	A	
Waldfischbach-Burgalben	Steinalben, Lindenstraße	Steinalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Steinalben, Ort	Steinalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Abzw. Clausen	Waldfischbach-Burgalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Abzw. Donsieders	Waldfischbach-Burgalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Abzw. Hangstraße	Waldfischbach-Burgalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Alleestraße	Waldfischbach-Burgalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Bahnhof	Waldfischbach-Burgalben	A	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Grundschule	Waldfischbach-Burgalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Höheinöder Straße	Waldfischbach-Burgalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Libelle	Waldfischbach-Burgalben	C	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Rosenbergstrasse	Waldfischbach-Burgalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Schule	Waldfischbach-Burgalben	B	
Waldfischbach-Burgalben	Waldfischbach, Welschstraße	Waldfischbach-Burgalben	B	
Zweibrücken-Land	Althornbach (Pfalz), Grundschule + Kiga	Althornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Althornbach (Pfalz), Ort	Althornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Battweiler, Lindenstraße	Battweiler	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 2 vorhanden ¹⁾
Zweibrücken-Land	Battweiler, Ort	Battweiler	B	barrierefreie Elemente am Haltepunkt 2 vorhanden ¹⁾
Zweibrücken-Land	Battweiler, Reichswaldstraße	Battweiler	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Brunnen	Bechhofen (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Hauptstraße 87	Bechhofen (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Lambsborner Straße	Bechhofen (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Scheidhauer	Bechhofen (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Schule/Kindergarten	Bechhofen (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Bechhofen (Pfalz), Zoll	Bechhofen (Pfalz)	C	
Zweibrücken-Land	Contwig, Abzw. Oberauerbach	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Contwig, Betz	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Contwig, Gh Veith	Contwig	B	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Zweibrücken-Land	Contwig, Grundschule	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Contwig, IGS	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Contwig, Oststraße	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Contwig, Siedlung	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Alte Schule	Dellfeld	B	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Falkenbusch Bahnhof	Dellfeld	B	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Kindergarten	Dellfeld	C	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Kreissparkasse	Dellfeld	C	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Ort	Dellfeld	D	
Zweibrücken-Land	Dellfeld, Schulstraße	Dellfeld	C	
Zweibrücken-Land	Dietrichingen, Hauptstraße	Dietrichingen	B	
Zweibrücken-Land	Dietrichingen, Ort	Dietrichingen	B	
Zweibrücken-Land	Falkenbusch, Reißland	Dellfeld	B	
Zweibrücken-Land	Großbundenbach, Kindergarten	Großbundenbach	C	
Zweibrücken-Land	Großbundenbach, Kreuzung	Großbundenbach	C	
Zweibrücken-Land	Großbundenbach, Milchhaus	Großbundenbach	B	
Zweibrücken-Land	Großsteinhausen, Mühle	Großsteinhausen	D	
Zweibrücken-Land	Großsteinhausen, Ort	Großsteinhausen	B	
Zweibrücken-Land	Heckenaschbacherhof, Ort	Contwig	D	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Hauptstraße	Hornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Kirschbachersmühle	Hornbach (Pfalz)	D	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Klostermauer	Hornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Linde	Hornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Mühlacker	Hornbach (Pfalz)	C	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Schule	Hornbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Unterbeiwaldhof	Hornbach (Pfalz)	D	
Zweibrücken-Land	Hornbach (Pfalz), Ziegler	Hornbach (Pfalz)	D	
Zweibrücken-Land	Käshofen, Ortsmitte	Käshofen	C	
Zweibrücken-Land	Käshofen, Pfalzwerke	Käshofen	B	
Zweibrücken-Land	Käshofen, Ringstraße	Käshofen	B	
Zweibrücken-Land	Kirschbacherhof, Ort	Dietrichingen	D	
Zweibrücken-Land	Kleinbundenbach, Ort	Kleinbundenbach	B	
Zweibrücken-Land	Kleinbundenbach, Telefonhaus	Kleinbundenbach	B	

Haltestellenkategorisierung - Fortsetzung

Verbandsgemeinde	Haltestellen-Name	Ortsgemeinde	Kategorie	Stand der Barrierefreiheit
Zweibrücken-Land	Kleinsteinhausen, Abzw.	Kleinsteinhausen	C	
Zweibrücken-Land	Kleinsteinhausen, Dusenbrücker Weg	Kleinsteinhausen	C	
Zweibrücken-Land	Kleinsteinhausen, Großsteinhauser Straße	Kleinsteinhausen	B	
Zweibrücken-Land	Kleinsteinhausen, Hauptstraße	Kleinsteinhausen	B	
Zweibrücken-Land	Mauschbach (Pfalz), Ortsmitte	Mauschbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Riedelberg, Ort	Riedelberg	B	
Zweibrücken-Land	Riedelberg, Zollhaus	Riedelberg	D	
Zweibrücken-Land	Rosenkopf, Dorfplatz	Rosenkopf	B	
Zweibrücken-Land	Rosenkopf, Ort	Rosenkopf	C	
Zweibrücken-Land	Sandwaldhof, Ort	Dietrichingen	D	
Zweibrücken-Land	Stambach (Pfalz), Abzw. Friedhofstraße	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Stambach (Pfalz), Gh Stöckle	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Stambach (Pfalz), Grundschule	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Stambach (Pfalz), Schulstraße	Contwig	B	
Zweibrücken-Land	Stampermühle, Ort	Kleinbundenbach	D	
Zweibrücken-Land	Truppacherhof, Abzw.	Contwig	D	
Zweibrücken-Land	Walshausen, Abzw.	Walshausen	C	
Zweibrücken-Land	Walshausen, Brunnen	Walshausen	B	
Zweibrücken-Land	Walshausen, Hauptstraße	Walshausen	C	
Zweibrücken-Land	Wiesbach (Pfalz), Ort	Wiesbach (Pfalz)	B	
Zweibrücken-Land	Wiesbach (Pfalz), Schule	Wiesbach (Pfalz)	B	

¹⁾ Vorhanden sind mindestens taktile Elemente und eine Bordsteinhöhe von ≥ 18 cm.

Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich, B: Ausbau notwendig, C: Ausbau nachrangig, D: kein Ausbau

7.6 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Verbindungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zur Beförderungsqualität (Infrastruktur, Betrieb, Service).

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Kreis Südwestpfalz überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. In einigen Bereichen zeigt sich, dass die bisherigen Festlegungen unverändert weitergeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugstandards, die zwecks Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen eine verbundweite Gültigkeit besitzen müssen und dementsprechend im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar festgelegt sind. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse im ländlich geprägten Raum angepasst.

Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Im Regelfall wird eine ausreichende Erschließung einer Siedlungsfläche angenommen, wenn sie nicht weiter entfernt ist als

- 1.000 m Luftlinienradius von einem SPNV-Halt und/oder,
- 600 m Luftlinienradius von einer Haltestelle des Busverkehrs.

Es ist anzustreben, dass alle Siedlungsflächen von einem dieser Einzugsbereiche erfasst werden.

Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bilden. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung von Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. innerhalb des Landkreises Südwestpfalz sowie mit umliegenden Städten und Gemeinden. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird hierbei durch die Kriterien

- Bedienungsqualität (Taktfolge bzw. Anzahl Fahrtenpaare),
- Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV und
- Umsteigehäufigkeit

beschrieben. Die Verbindungsqualität sollte nicht hinter dem Status quo zurückbleiben. Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Ortsgemeinde	Anzahl Fahrtenpaare ¹⁾		
	Mo – Fr	Sa	So
bis 3.000 Einwohner	6	6	6
3.000 – 5.000 Einwohner	6	6	6
über 5.000 Einwohner	>12	6	6

¹⁾ zum Sitz der jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltung sowie zum nächstgelegenen Mittelzentrum

Tabelle A 1: Mindestfahrtenangebot

Die **Bedienungsqualität** wird durch die Bedienungshäufigkeit und die Regelmäßigkeit bestimmt.

Das Mindestfahrtenangebot zur Wahrnehmung der Daseinsvorsorge gilt als erfüllt, wenn die in Tabelle A 1 enthaltenen Bedienungshäufigkeiten (Linien- und Ruftaxenverkehr) eingehalten werden. Die Fahrtenpaare sind entsprechend der in Tabelle A 2 dargestellten Zeitlagen über den Tag zu verteilen.

Mo - Fr	Sa	So
06:00 - 08:00 Uhr	06:00 - 08:00 Uhr	08:00 - 10:00 Uhr
09:00 - 11:00 Uhr	09:00 - 11:00 Uhr	10:00 - 12:00 Uhr
12:00 Uhr	12:00 Uhr	12:00 - 14:00 Uhr
14:00 Uhr	14:00 Uhr	14:00 - 16:00 Uhr
15:00 - 17:00 Uhr	15:00 - 17:00 Uhr	16:00 - 18:00 Uhr
18:00 - 20:00 Uhr	18:00 - 20:00 Uhr	18:00 - 20:00 Uhr

Die Angaben gelten für die Verteilung von 6 Fahrtenpaaren über den Tag. Bei den Zeitlagen handelt es sich um Circa-Angaben.

Tabelle A 2: Verteilung des Mindestfahrtenangebotes über den Tag

	Montag bis Freitag				Samstag		Sonntag	
	Fahrtenfolge HVZ/NVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
ÖPNV-Achsen								
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 24:00	06:00 – 20:00	60-Min-Takt	06:00 – 24:00	60-Min-Takt	08:00 – 24:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 22:00	08:30 – 20:00	120-Min-Takt ¹⁾	06:00 – 24:00 ²⁾	120-Min-Takt ¹⁾	08:00 – 22:00
Grundnetz Region	etwa 120-Min-Takt	etwa 120-Min-Takt ¹⁾	06:00 – 19:00	08:30 – 19:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Achsenzwischenräume								
Daseinsvorsorge	bedarfsorientiert	-	08:00 – 20:00	08:00 – 18:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Ausbildungsverkehr	bedarfsorientiert		bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	-	-	-	

¹⁾ bedarfsorientiert möglich ²⁾ auch in der Nacht von Freitag auf Samstag

HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Montag bis Freitag)

NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen)

SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Tabelle A 3: Mindestbedienungsstandards nach Netzhierarchie

Im Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag (Nachtschwärmerfahrten) sind jeweils eine Hinfahrt gegen 20:00 Uhr sowie zwei Rückfahrten gegen 0:00 Uhr und 2:00 Uhr mit Ruftaxen anzubieten. Erschlossen sind mit den Nachtfahrten im Bedarfsverkehr die Zielorte Pirmasens, Zweibrücken, Homburg, Dahn, Hauenstein bzw. Annweiler und Landstuhl. Hierbei ist zu beachten, dass nicht alle Ortsgemeinden des Landkreises an die genannten Zielorte angebunden sind. Ein solches Angebot ist in der Praxis nicht umsetzbar.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienungsqualität sind insbesondere auf den Grundnetzverbindungen des regionalen Busverkehrs Taktfahrpläne einzurichten. Ein angemessenes nachfragegerechtes Angebot am Abend und an den Wochenenden ist ebenfalls sicherzustellen. In der

Schwachverkehrszeit können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Das Busangebot ist auf den Rheinland-Pfalz-Takt abzustimmen.

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die mindestens einzuhaltende Fahrtenfolge und der Bedienungszeitraum abhängig von der Netzhierarchie sind in Tabelle A 3 dargestellt.

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den einzelnen Liniensteckbriefen (siehe Anhang 7.2 und 7.3, Liniensteckbriefe) ist die vom Aufgabenträger gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt.

Im Interesse eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sollte das **Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV** möglichst gering ausfallen. Ein Reisezeitverhältnis unter 1,5 gilt als gut, von 1,5 bis 2,0 als akzeptabel und von mehr als 2,0 als ungünstig. Bei den Reisezeiten werden neben der eigentlichen Fahrzeit Zeitzuschläge zur Berücksichtigung mittlerer Zugangs- und Abgangszeiten berücksichtigt. Diese beinhalten beim ÖPNV auch Wartezeiten an der ersten Zustiegshaltestelle. Eventuelle Umsteigewartezeiten werden in die Fahrzeit von der Start- zur Zielhaltestelle unmittelbar einbezogen. Beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) werden zudem Parksuchzeiten im zentralen Bereich des Zielortes berücksichtigt.

Die Gesamtreisezeit aus jeder Ortsgemeinde zum nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrum soll 45 Minuten nicht überschreiten.

Häufiges Umsteigen verschlechtert den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich somit negativ auf die Akzeptanz durch den Kunden aus. Für die **Umsteigehäufigkeit** gilt daher die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Jede Ortsgemeinde ist umsteigefrei an den Sitz der jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltung anzubinden. Von jeder Ortsgemeinde muss das nächstgelegene Mittel- oder Oberzentrum mit maximal einem Umstieg erreichbar sein.

Der Umsteigezeitraum an Verknüpfungspunkten des ÖPNV sollte 12 Minuten nicht überschreiten, um die Attraktivität der Gesamtwegekette nicht zu gefährden. Die Umsteigezeit zwischen Ankunftszeit und Weiterfahrt setzt sich zusammen aus der reinen Wegezeit zwischen Ausstieg und Einstieg sowie einem Sicherheitspuffer von 1-2 Minuten.

Beförderungsqualität

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Beförderungsqualität im ÖPNV von elementarer Bedeutung. Gleichzeitig soll die Betriebsleistung zu für die Allgemeinheit günstigsten Kosten, aber nicht „billig“ um jeden Preis erbracht werden. Diesem Grundsatz wird durch Rahmenvorgaben zur Beförderungsqualität in folgenden drei Bereichen entsprochen:

- Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung, Sauberkeit),
- Betrieb (Leistungsangebot, Pünktlichkeit),
- Service (Fahrgastinformation, Freundlichkeit/Kompetenz Personal, Sicherheit).

Abgesichert wird die Einhaltung der Beförderungsqualität durch die Definition der Qualitätsstandards im Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar und ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog).

Die jeweils aktuelle Version des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar ist auf der Homepage des VRN unter www.vrn.de zu finden.

Infrastruktur

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurden Ausstattungsstandards für Haltestellen und Verknüpfungspunkte entwickelt. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN ist in Tabelle A 4 dargestellt.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem bedienenden Produkt (Regional-Express oder Regional-/S-Bahn) richten. Die Haltestellen des ÖSPV werden abhängig von ihrer Bedeutung als Verknüpfungspunkt, dem Fahrgastaufkommen und der Betriebsform in fünf Kategorien unterteilt.

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen.

Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes notwendig.

Das Verkehrsunternehmen ist für die ordnungsgemäße Beschilderung der jeweiligen Haltestelle zuständig. Während der gesamten Betriebsdauer müssen die Angaben an den Haltestellen auf dem aktuellen Stand sein.

Die Haltestellen haben folgende Mindestanforderungen:

- Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- Haltestellenbezeichnung
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- aktuelles VRN-Logo
- VRN-Wabenummer
- Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan an ausgewählten Umsteigehaltestellen mindestens in DIN A4
- für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A4 hoch

Die Anlage 7.7 beschreibt den Standard für Haltestellenschilder im VRN.

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden **Fahrzeuge** werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müs-

sen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden:

- Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Sie müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z. B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige).
- Fahrzeuge der Kategorie B dienen als Verstärkerleistung im Ausbildungsverkehr.

Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar.

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte, saubere Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Insbesondere die **Sauberkeit** ist ein wichtiger Bestandteil, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen.

Beanstandungen (z. B. defekte Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung, Möblierung) sind an den VRN zu richten oder direkt an das zuständige Verkehrsunternehmen. Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit (z. B. an Haltestellen) außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen ergeben, ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z. B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) sicher zu stellen.

Betrieb

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das **ÖPNV-Leistungsangebot** den Vorgaben des Fahrplans entspricht und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab drei Minuten vor planmäßiger Abfahrtszeit an drei aufeinanderfolgenden Haltestellen), das Auslassen von drei regulär zu bedienenden Haltestellen oder Verspätungen ab 31 Minuten gelten als Fahrtausfall.

Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch Reservefahrzeuge sowie durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich zu begrenzen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Betriebsfunk oder rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Geahndet werden im VRN eine verspätete Abfahrt an der Start-Haltestelle oder eine verspätete Ankunft an der Endhaltestelle ab 5 Minuten.

Verspätungen bis 5 Minuten sind als akzeptabel zu bezeichnen. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie u.a. Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund scheint es nicht sinnvoll, einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Aufzeigen von Ort, Umfang und

Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation bestmögliche zu wählen.

Ist bei wichtigen Anschlüssen an einem Verknüpfungspunkt abzusehen, dass die Pünktlichkeit nicht eingehalten werden kann, ist der Anschlusslinie per Funk die Verspätung mitzuteilen, damit zumindest im Abbringerverkehr eine Anschlussverbindung für den Fahrgast gewährleistet werden kann.

Um die negativen Folgen großer Verspätungen und Fahrausfälle abzumindern, wurde im VRN eine „Mobilitätsgarantie“ eingerichtet. Verspäten sich Bus und Bahn erheblich (Ankunftsverspätung von mehr als 30 Minuten) und besteht keine Fahrtalternative mit Bus oder Bahn, bekommen Inhaber von bestimmten VRN-Zeitkarten den Fahrpreis für ein Taxi bis maximal 50 € erstattet.

Service

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt ist die Optimierung der **Fahrgastinformation**. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV zugänglich gemacht. Bei Verspätungen soll der Fahrgast über die Ursache informiert und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Dies kann entweder über das Fahrpersonal in den Fahrzeugen, über dynamische Abfahrtsinformationsanzeigen an Haltestellen bzw. in den Fahrzeugen oder über internetbasierte Plattformen geschehen, welche über den heimischen Computer oder mobile Endgeräte abrufbar sind.

Auch die elektronische Fahrplanauskunft via Internet soll dynamisch ausgeführt werden. Aktuelle Betriebsstörungen und Verspätungen können somit bei der Verbindungsabfrage berücksichtigt werden, insbesondere bei Anschlussverbindungen. Diese Informationen sollen über Mobiltelefone und über das Internet abrufbar sein.



Die Übermittlung von Echtzeitdaten kann mit Hilfe eines vorhandenen Betriebsleitsystems (RBL/ITCS, Anbindung via VPN) oder unmittelbar in Form von Positionsmeldungen der Fahrzeuge (GPS + Digitalfunk) an den VRN erfolgen.

Des Weiteren muss die **Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens** gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten, etwaige Beschädigungen und Mängel melden oder Beschwerden vorbringen zu können.

Ein enger Kundendialog mit kurzen Kommunikationswegen (persönlich, über Telefon und Internet) und kurzen Antwortzeiten trägt entscheidend zur Kundenzufriedenheit bei. Beschwerden sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten. Ist für die Bearbeitung der Beschwerde im Ausnahmefall ein längerer Zeitraum notwendig, ist dem Beschwerdeführer ein Zwischenbescheid mit Erläuterung des Verzögerungsgrundes zuzustellen. Grundsätzlich sind Beschwerden innerhalb von vier Wochen abschließend zu bearbeiten.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen besteht der Anspruch auf **Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeitenden**. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Mitarbeitenden, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Das Personal sollte regelmäßige Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes aufweisen können. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeitenden steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Die **Sicherheit** an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich durch einen Wachdienst oder mittels Überwachungskameras abzusichern. In den Fahrzeugen soll

jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

Merkmal	Station / Haltestelle von						
	Bahn		Bus				flexible Bedienungsformen
	Regional-Express	Regionalbahn / S-Bahn	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	
Bus / SPNV			Bus / Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus / Bus (geringe Umsteigerwerte)			
Aufenthalt / Warten							
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	(X)	(X)	
Witterungsschutz	X	X	X	X	(X)	(X)	
Geschlossener Warteraum	X	(X)	(X)	(X)			
Mülleimer / Ascher	X	X	X	X	X	X	
Information							
Stationsschild (SPNV)	X	X					
Haltestellenschild ¹⁾			X	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	X	X	X	X	(X)	(X)	
Lautsprecheransagen	X	(X)	(X)	(X)			
Uhr	X	(X)		(X)			
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	X	(X)
Liniennetzplan	X	X	X	X	(X)	(X)	
Tarifinformation	X	X	X	X	(X)	(X)	
Umgebungs- / Ortsplan	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	
Wegeleitsystem	X	X	(X)	(X)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle / Station	X	X	X	(X)			
Sicherheit							
Beleuchtung	X	X	X	(X)	(X)	(X)	
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Videoüberwachung	(X)	(X)	(X)				
Barrierefreiheit							
Niveaugleicher Einstieg	X	X	X	X	X	X	X
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	X	X	X	X	X	X	
Service							
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)	(X)	(X)			
Gepäckschließfächer	X						
Fahrausweisverkauf							
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	(X)			
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln							
P+R-Anlage	X	(X)	(X)				
B+R-Anlage	X	X	X	(X)	(X)	(X)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(X)	(X)	(X)	(X)			
Car-Sharing-Station	(X)	(X)	(X)				
Fahrradvermietsystem	(X)	(X)	(X)	(X)			

X = erforderlich / in der Regel (X) = nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen

¹⁾ außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend

Tabelle A 4: Standards Haltestellenausstattung

7.7 Standard für Haltestellenschilder im VRN

1. Ziele

- 1.1 Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- 1.2 Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

2. Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

- 2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 2.2 Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o.ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
- 2.3 **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens

- 2.4 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35 mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120 mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig. Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.

- 2.5 Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z. B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber **in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen**. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60 mm hoch sein.

- 2.6 Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.

- 2.7 Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso

groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.

- 2.8 Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxi-Logo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- 2.9 Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.10 Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.11 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 wird prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

1.1 Wechselschildsystem (Standard)



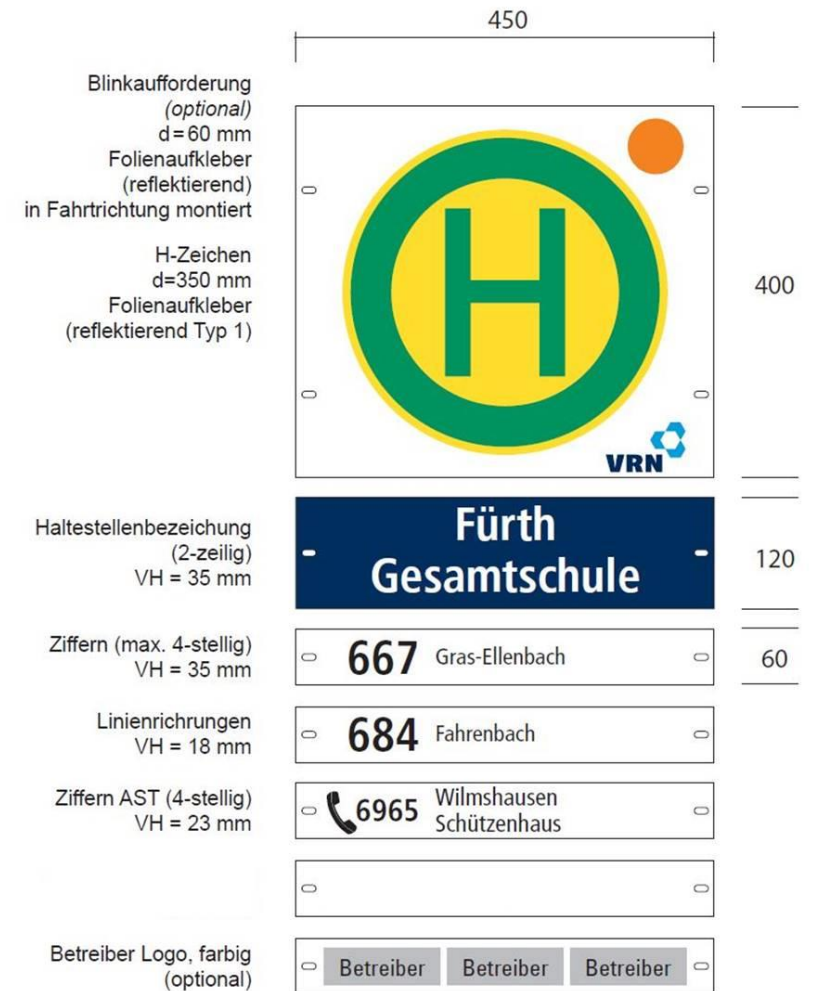
- FARBANGABEN
- Rahmenkonstruktion/Mast RAL 5013 Kobaltblau
 - Schildeinheiten RAL 5013 Kobaltblau
 - RAL 9006 Verkehrsweiß
 - H-Zeichen Folienaufkleber refl. Typ RA1/C
 - Blinkaufforderung Folienaufkleber refl. Oralite 5600E-035 Orange
 - Schriftfarbe RAL 9005 Tiefschwarz
 - Logo VRN RAL 5013 Kobaltblau
 - RAL 5012 Lichtblau
- SCHRIFTART
Frutiger 57 Condensed
Frutiger 67 Bold Condensed
- BESCHRIFTUNG
Siebdruck
- MASSSTAB
1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen:

Hauptbahnhof:	Hbf
Bahnhof:	Bf.
.....straße:str.
.....-Straße-Str.

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)

1.2 Wechselschildsystem (Standard)



2.1 Kompaktschild



3. Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

- 3.1 Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
- 3.2 Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
- 3.3 Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



- 3.4 Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um der Verblassen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- 3.5 Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
- 3.6 Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

- 3.7 Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.6 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

4. Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z. B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z. B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z. B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre

mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z. B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hierdurch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v.a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellennamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z. B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Ge-



meindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z. B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

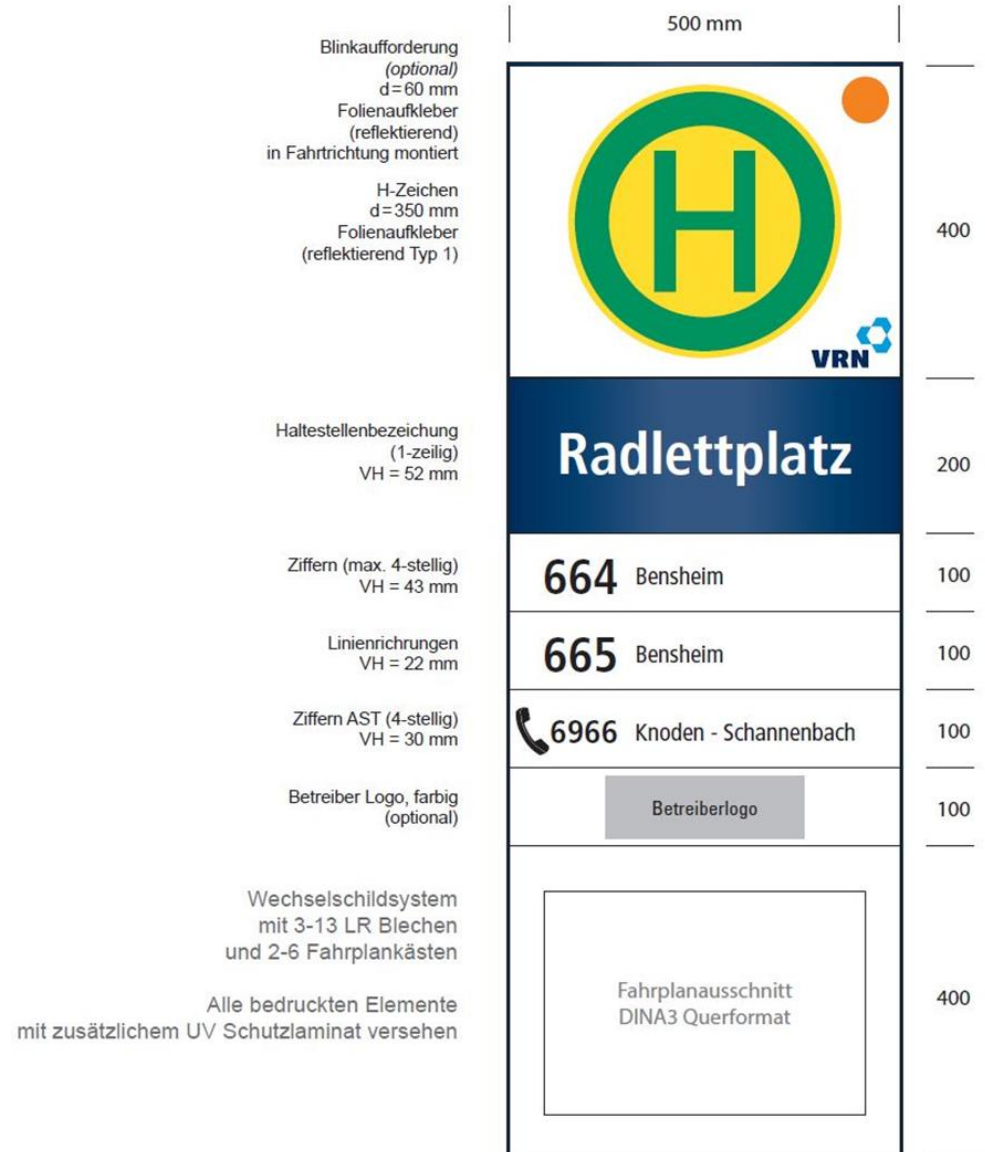
Die folgende Liste enthält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen:

Vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf
Hauptbahnhof	Hbf
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.

3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



3.2 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)



7.8 Beteiligungsverfahren

7.8.1 Übersicht der beteiligten Institutionen

lfd. Nr.	beteiligte Institution	Stellungnahme (ja /nein)	Anregungs- oder Ergänzungsvorschläge	Stellungnahme des Aufgabenträgers
1	Kreisverwaltung Südwestpfalz, Abt. V, Kreisjugendpflege	nein		
2	Kreisverwaltung Südwestpfalz, Abt. VI, Ref. Raumplanung	ja	nein	
3	Kreisverwaltung Südwestpfalz, Abt. VII, Ref. Landespflege	ja	nein	
4	ADAC Pfalz, Europastraße 1, 67433 Neustadt a.d.W.	nein		
5	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe	ja	Wieslauterbahn: Anregung zur zeitnahen Sanierung der Infrastruktur, der Automatisierung der Bahnübergänge sowie der Modernisierung der Bahnsteige (insb. Hinterweidenthal -Ost)	siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3
6	Arbeitskreis barrierefreier Landkreis Südwestpfalz, Dahn	nein		
7	Behindertenhilfe Westpfalz e.V., Landstuhl	nein		
8	Blinden- und Sehbehindertenverband Pfalz e.V., Kaiserslautern	nein		
9	Bund für Umwelt- und Naturschutz Landesverband Rheinland-Pfalz, Mainz	nein		
10	Bürgerverein Pfälzel e.V., Trier	nein		
11	Conseil Départemental de la Moselle Hôtel du Departement, Metz	nein		
12	Conseil Départemental du Bas-Rhin, Strasbourg	ja	Wunsch zur Anpassung der Fahrpläne der grenzüberschreitenden Bahnlinie Neustadt/Weinstraße - Wissembourg	Anregung wurde an den ZSPNV Süd weitergeleitet
13	DB Regio AG, Region Mitte, Mannheim	nein		
14	DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	nein		
15	DGB Region Westpfalz, Kaiserslautern	nein		
16	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft Geschäftsstelle Mainz, Mainz	nein		
17	Eisenbahnfreunde Dahn e.V., Hinterweidenthal	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer umsteigefreien Bahnlinie zwischen Landau und Saarbrücken, • Einrichtung einer Regionalbahn zwischen Landau und Budenthal/Rumbach im Stundentakt bzw. Aufnahme der Wieslauterbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt. • Sanierung der Infrastruktur der Wieslauterbahn. 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 2 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 2 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3
18	Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V., Worms	nein		
19	Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V., Mainz	nein		
20	Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Rheinland-Pfalz, Mainz	nein		
21	Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft Landesverband Rheinland-Pfalz, Mainz	nein		
22	Gewerkschaft Nahrung, Genuss und Gaststätten Region Pfalz, Neustadt a.d.W.	nein		
23	Gleichstellungsbeauftragte des Landkreises Südwestpfalz	nein		

7.8.1 Übersicht der beteiligten Institutionen - Fortsetzung

lfd. Nr.	beteiligte Institution	Stellungnahme (ja /nein)	Anregungs- oder Ergänzungsvorschläge	Stellungnahme des Aufgabenträgers
24	Heinz Helfrich, kommunaler Behindertenbeauftragter, Höheisweiler	ja	nein	
25	IG Metall Verwaltungsstelle Homburg - Saarpfalz, Homburg	nein		
26	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz Pirmasens, Pirmasens	ja	Anregungen zur Auftragsvergabe an Verkehrsunternehmen	siehe Kap. 7.8.2, Nr. 1
27	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz, Ludwigshafen	nein		
28	Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt, Region Rheinland-Pfalz-Saar, Kaiserslautern	ja	nein	
29	Industriegewerkschaft Bergbau-Chemie-Energie, Saarbrücken	nein		
30	Josef Braun Omnibusunternehmen GmbH, Rodalben	nein		
31	Kreisverwaltung Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein		
32	Kreisverwaltung Saar-Pfalz-Kreis, Homburg	nein		
33	Kreisverwaltung Südliche Weinstraße, Landau	nein		
34	LAG Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V., Obermoschel	ja	nein	
35	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Außenstelle Speyer, Speyer	ja	redaktionelle Ergänzungen und Anmerkungen	
36	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Kaiserslautern	ja	nein	
37	Landesblinden- und Sehbehindertenverband Rheinland-Pfalz e. V., Mainz	nein		
38	Landesfischereiverband Rheinland-Pfalz e.V., Ockenheim	nein		
39	Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V., Gensingen	ja	nein	
40	Landesverband der Gehörlosen Rheinland-Pfalz e.V., Frankenthal	nein		
41	Landesverband Rheinland-Pfalz für Körper- und Mehrfachbehinderte e.V., Bad Kreuznach	nein		
42	Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Mainz	nein		
43	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz	nein		
44	NABU Rheinland-Pfalz, Mainz	nein		
45	NaturFreunde Rheinland-Pfalz e.V. Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus Sport und Kultur, Ludwigshafen	nein		
46	Landesverband Rheinland-Pfalz des Deutschen Wanderverbandes, Neustadt a.d. W.	ja	nein	

7.8.1 Übersicht der beteiligten Institutionen- Fortsetzung

lfd. Nr.	beteiligte Institution	Stellungnahme (ja /nein)	Anregungs- oder Ergänzungsvorschläge	Stellungnahme des Aufgabenträgers
47	Planungsgesellschaft Westpfalz, Kaiserslautern	ja	<ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Anmerkung zum Anhang 7.5 • S-Bahn Erweiterung bis Zweibrücken: Ergänzung, ob bzw. welche Konsequenzen sich für den Busverkehr im Landkreis Südwestpfalz ergeben. • RE-Verbindung zw. Landau und Saarbrücken: Beschreibung des notwendigen Ausbaus der Infrastruktur im Nahverkehrsplan • Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen: grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen in die Region Grand Est sollten thematisiert/ergänzt werden (z. B. ÖPNV Verbindung nach Bitche [F]). 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5
48	POLLICHIA Verein für Naturforschung und Landespflege e.V., Neustadt a.d.W.	nein		
49	Queichtal Nahverkehrsgesellschaft mbH, Münchweiler	nein		
50	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Obermoschel	ja	nein	
51	Seniorenbeirat des Landkreises Südwestpfalz	nein		
52	Sozialverband Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz / Saarland, Kaiserslautern	nein		
53	Sportfischerverband Pfalz e.V., Speyer	nein		
54	Stadtverwaltung Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein		
55	Stadtverwaltung Landau, Landau	nein		
56	Stadtverwaltung Pirmasens, Pirmasens	nein		
57	Stadtverwaltung Zweibrücken, Zweibrücken	nein		
58	Stadtwerke Pirmasens Verkehrs GmbH, Pirmasens	nein		
59	Verbandsgemeindeverwaltung Dahner Felsenland, Dahn	ja	nein	
60	Verbandsgemeindeverwaltung Hauenstein, Hauenstein	ja	<ul style="list-style-type: none"> • keine Zustimmung zum NVP-Entwurf • Verbesserung der Anbindung an den SPNV (OG Dartstein, OG Dimbach, OG Lug, OG Schwanheim und OG Spirkelbach • Gewährleistung der Anbindung aller Ortsgemeinden mit 6 Fahrtenpaaren an Hauenstein (Verwaltung/Ortsmitte/Bahnhaltepunkte) • Einsatz von Kleinbussen im Kindergartenverkehr (OG Schwanheim) • Barrierefreiheit: barrierefreier Ausbau wird begrüßt, Forderung einer Bezuschussung durch Land bzw. Bund 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4
61	Verbandsgemeindeverwaltung Pirmasens-Land, Pirmasens	ja	Barrierefreiheit: Anregungen zur Änderung der Haltestellenkategorisierung und Forderung der Kostenübernahme für den barrierefreien Haltestellenumbau (OG Eppenbrunn, OG Ruppertsweiler, OG Lemberg)	siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4
62	Verbandsgemeindeverwaltung Rodalben, Rodalben	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Wunsch zur Weiterverfolgung eines neuen Bahnhaltepunkts Rodalben/Neuhof • Überprüfung des Linienweges der VRN-Linie 256 in Münchweiler (OG Münchweiler) • Anregung zur Ausweitung des Fahrtenangebots auf Linien 249, 248 und 256 • Barrierefreiheit: Änderungen der Haltestellenkategorisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5 • siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4

7.8.1 Übersicht der beteiligten Institutionen- Fortsetzung

lfd. Nr.	beteiligte Institution	Stellungnahme (ja /nein)	Anregungs- oder Ergänzungsvorschläge	Stellungnahme des Aufgabenträgers
63	Verbandsgemeindeverwaltung Thaleischweiler-Wallhalben, Thaleischweiler-Fröschen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer nutzerfreundlichen Tarifgestaltung zur Verlagerung der Verkehre vom Pkw auf die Schiene Einrichtung einer Privatbahn zwischen Pirmasens Hbf und Pirmasens-Nord Barrierefreiheit: Änderung der Haltestellenkategorisierung und Haltestellenbezeichnungen Zusage zur Einrichtung eines Parkplatzes am Haltepunkt Höhmühlbach durch die Gemeinde Rieschweiler-Mühlbach 	<ul style="list-style-type: none"> siehe Kap. 7.8.2, Nr. 2 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 2 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4
64	Verbandsgemeindeverwaltung Waldfischbach-Burgalben, Waldfischbach-Burgalben	ja	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit: Änderung der Haltestellenkategorisierung und Haltestellenbezeichnungen Anregungen einzelner punktueller Fahrplanänderungen (OG Heltersberg) 	<ul style="list-style-type: none"> siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5
65	Verbandsgemeindeverwaltung Zweibrücken-Land, Zweibrücken	ja	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit: Änderung der Haltestellenkategorisierung Anregung zur Prüfung der Anbindung des Neubau-/Wohngebietes Bohnrecht (OG Contwig) 	<ul style="list-style-type: none"> siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 5
66	Verein zur Förderung des Schienenverkehrs in und um Zweibrücken e.V., Rieschweiler-Mühlbach	nein		
67	Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft Bezirk Westpfalz, Kaiserslautern	nein		
68	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Landesverband Rheinland-Pfalz, Koblenz	nein		
69	Verkehrsgesellschaft Zweibrücken mbH, Zweibrücken	nein		
70	Verkehrsmanagement-Gesellschaft-Saar mbH, Saarbrücken	nein		
71	Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim	nein		
72	Südwestpfalz Touristik e.V., Pirmasens	nein		
73	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd, Kaiserslautern	ja	<ul style="list-style-type: none"> Neubau eines SPNV-Haltespunktes in Rodalben Neuhof. Realisierung des Kreuzungsbahnhofes Steinalben und dadurch Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Pirmasens und Kaiserslautern sowie zwischen Pirmasens und Landau in beiden Richtungen um ca. 4-5 Minuten. Ausweitung des Ausflugsverkehrs im Wieslautertal, Prüfung einer teilweisen Verlagerung von Schülerverkehren auf die Schiene. Barrierefreiheit: Modernisierung aller noch nicht barrierefrei ausgebauter SPNV-Haltespunkte Barrierefreiheit: Vorschlag des Ausbaus von mindestens einer Bushaltestelle (in beide Fahrtrichtungen) in jedem Ort für die Regio-Bus-Linie 250 (Pirmasens-Dahn) 	<ul style="list-style-type: none"> siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 2 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 3 siehe Kap. 7.8.2, Nr. 4

7.8.2 Zusammenfassung und Bewertung der wesentlichen Ergänzungs- und Änderungsvorschläge

1. Vergabe von Verkehrsleistungen

IHK Pfalz, Pirmasens:

- Vor der Ausschreibung sollten Qualitäts- und Leistungskriterien erstellt werden, auf deren Basis die Verkehrsunternehmer ihre Angebote abgeben können. Dies führt zu einer höheren Transparenz der abgegebenen Angebotsleistungen und die Preise werden vergleichbar. Insbesondere die privatwirtschaftlichen Kraftomnibusunternehmen sollten bei der Ausschreibung die Möglichkeiten zu einer Angebotsabgabe haben. Die generelle Auftragsvergabe an größere Regionalbusgesellschaften führt in der Praxis zu Subunternehmerkonstellationen mit möglichen Qualitätsminderungen in der Leistung.

Bereits im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2008 wurden aus den einzelnen Buslinien der bis dahin mit den Verkehrsleistungen betrauten Busunternehmen verschiedene Linienbündel gebildet, um die Grundlagen für die nach EU VO 1370/2007 vorgegebenen europaweiten Ausschreibungen bzw. Vergaben der Verkehrsleistungen zu legen. Sämtliche Verkehrsleistungen innerhalb des Landkreises Südwestpfalz wurden in der Folgezeit in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben, wodurch die Forderung zur Möglichkeit einer Angebotsabgabe von privatwirtschaftlichen Kraftomnibusunternehmen bereits umgesetzt wurde.

Vor Ausschreibung der Verkehrsleistungen in den einzelnen Linienbündeln wurden auf der Grundlage des lokalen Nahverkehrsplanes des Landkreises Südwestpfalz, des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes Rhein-Neckar sowie ergänzender Vorgaben der Aufgabenträger detaillierte Qualitäts- und Leistungskriterien u.a. zu den Themen Betriebskonzept, Zuschlagskriterien, Nebenangebote, Einnahmen, Anforderungen an die Fahrzeuge, Qualitätssicherung und Personal erstellt.

2. SPNV-Angebot

Eisenbahnfreunde Dahn e.V.:

- Einrichtung einer durchgehenden Verbindung von Landau nach Saarbrücken mit Anschlüssen in Pirmasens Nord von und nach Kaiserslautern und Umsteigemöglichkeit auf die Wieslauterbahn in Hinterweidenthal Ost
- Einrichtung einer Regionalbahn zwischen Landau und Bundenthal/Rumbach im Stundentakt mit Anschluss an die Regio-Linie (250)
- Aufnahme der Wieslauterbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt

VGV Thaleisweiler-Wallhalben / Ortsgemeinde Rieschweiler-Mühlbach:

- Durch moderate Preise sollte den Bürgern die Entscheidung zur Umstellung von PKW auf die Bahn erleichtert werden (nutzerfreundliche Tarifgestaltung)
- Es wird vorgeschlagen die Bahnstrecke vom Bahnhof Pirmasens-Nord zum Hauptbahnhof Pirmasens als Dauerverbindung privat betrieben zu lassen (eigene Linie, Pendelverkehr)

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd (ZSPNV):

- Ausweitung des Ausflugsverkehrs im Wieslautertal, Prüfung einer teilweisen Verlagerung von Schülerverkehren auf die Schiene

Im Nahverkehrsplan des Landkreises können hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs grundsätzlich nur allgemeine verkehrspolitische Ziele dargestellt werden, da die konkrete Ausgestaltung des Angebotes des Schienenpersonennahverkehrs Aufgabe des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Süd (ZSPNV) ist.

Zu den oben angeführten Anregungen der Eisenbahnfreunde Dahn e.V. sowie der Ortsgemeinde Rieschweiler-Mühlbach wurde insofern eine Stellungnahme des ZSPNV erbeten. Der Zweckverband führt diesbezüglich folgendes aus:

„Im Rahmen der Neuausschreibung des Zugangebotes im West-, Südpfalznetz (Betriebsaufnahme 12/2023) möchten wir grundsätzlich die heutige Konzeption beibehalten d.h., dass alle drei Linien (von Landau, Kaiserslautern und Saarbrücken) wie heute nach Pirmasens Hbf. fahren. Da die Signaltechnik in Pirmasens Nord verbessert wird, ist es aber vorstellbar, durch Flügeln und Kuppeln von Zügen einzelne umsteigefreie Verbindungen zwischen Saarbrücken und Landau herzustellen.“

Eine generelle Integration der Wieslauterbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt sehen wir auch in den kommenden Jahren als nicht umsetzbar an. Wir möchten aber den Ausflugsverkehr ausweiten und prüfen, ob ein Teil des Schülerverkehrs auf die Schiene verlagert werden kann.“

Das Ziel der Ausweitung des Ausflugsverkehrs auf der Wieslauterbahn wird seitens des Landkreises nachdrücklich unterstützt (siehe Kapitel 5.1. Südpfalznetz). Dies wird zu gegebener Zeit auch verbunden mit einer umfassenden Prüfung der Möglichkeit einer Verlagerung des (Schüler-) Verkehrs auf die Schiene.

Zur Anregung der Ortsgemeinde Rieschweiler-Mühlbach bzgl. einer „Privatbahn“ zwischen den Bahnhöfen Pirmasens-Nord und Pirmasens Hauptbahnhof wurde der ZSPNV als Besteller der Schienenverkehrsleistungen um Stellungnahme gebeten. Die Rückmeldung des ZSPNV hierzu lautet: „Einen Pendelbetrieb mit dem Zug zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf. halten wir nicht für zielführend, da dann in Pirmasens Nord aus/in Richtung Saarbrücken, Kaiserslautern und Landau umgestiegen

werden müsste. Heute bestehen umsteigefreie Zugverbindungen aus den genannten Orten von und nach Pirmasens Hbf. Der Betrieb des gesamten Netzes in der West- und Südpfalz wird voraussichtlich im Jahr 2019 erneut europaweit ausgeschrieben. Die Betriebsaufnahme ist dann der Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2023. Die Ausschreibung einer kurzen Einzelstrecke von Pirmasens Hbf. nach Pirmasens Nord macht ökonomisch keinen Sinn.“

Die Tarifentscheidungen für Bus und Bahn innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) obliegt der Versammlung der Verbundunternehmen der URN GmbH.

Zu dem Ziel des Landkreises Südwestpfalz, das SPNV-Angebot im Landkreis Südwestpfalz in den Abend- und Nachtstunden auszuweiten, wurde der ZSPNV als Besteller der Verkehrsleistungen um Stellungnahme gebeten. Dieser führt in seiner Antwort folgendes aus: „Wir haben in punkto Spätverbindungen im Bereich des südlichen Pfälzerwaldes in der Vergangenheit bereits mehrere Versuche gemacht.

- Spätverbindung Landau – Annweiler: Die Kundennachfrage war leider sehr gering, so dass wir diese Verbindungen wieder eingestellt haben.
- Spätverbindung Kaiserslautern – Pirmasens Hbf: Hier haben wir seit 12/2008 in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag eine Spätverbindung um 0:35 Uhr von Kaiserslautern nach Pirmasens Hbf. Die Nachfrage ist zufriedenstellend.
- Spätverbindung Saarbrücken – Pirmasens Hbf: Hier hatten wir seit 12/2008 in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag eine Spätverbindung um 0:45 Uhr von Saarbrücken nach Pirmasens Hbf. eingerichtet. Die Nachfrage war insbesondere im Streckenabschnitt Zweibrücken – Pirmasens nahe Null, weshalb der Zug mittlerweile nur noch bis Zweibrücken fährt.“

3. SPNV-Infrastruktur

Eisenbahnfreunde Dahn e.V.:

- Sanierung der Infrastruktur auf der Wieslauterbahn. Automatisierung wichtiger Bahnübergänge. Bahnhöfe und Haltestellen auf den neusten Stand bringen (Barrierefreiheit, Beleuchtung)

Verbandsgemeinde / Stadt Rodalben:

- Neubau eines SPNV-Haltepunktes in Rodalben-Neuhof

VGW Thaleischweiler-Wallhalben, OG Rieschweiler-Mühlbach:

- Die Gemeinde Rieschweiler-Mühlbach ist bereit, den Bahnhof im Ortsteil Höhmühlbach mit einem Parkplatz auszustatten.

Planungsgemeinschaft Westpfalz:

- Der notwendige Ausbau der Infrastruktur (zur Einrichtung einer RE-Verbindung zwischen Karlsruhe-Landau-Saarbrücken für eine bessere Anbindung der Mittelzentren Pirmasens und Zweibrücken) sollte im Nahverkehrsplan detaillierte aufgeführt werden. u.a. Notwendigkeit Kreuzungsbahnhof, Streckenausbau, ...

AVG Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH:

- Zeitnahe Umsetzung der Sanierung der Infrastruktur und der Automatisierung der Bahnübergänge (VV-NE-Bahnen)
- Modernisierung des Bahnhofs Hinterweidenthal Ost (Umsteigebahnhof von der Queichtalbahn zur Wieslauterbahn) mit Herstellung eines barrierefreien Mittelbahnsteigs. Der derzeitige Zustand für umsteigende Reisende insbesondere an Gleis 4 ist unzumutbar.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd (ZSPNV):

- Modernisierung aller noch nicht barrierefrei ausgebauten Stationen
- Neubau eines SPNV-Haltepunktes in Rodalben-Neuhof
- Realisierung des Kreuzungsbahnhofes Steinalben und dadurch Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Pirmasens und Kaiserslautern sowie Pirmasens und Landau in beiden Richtungen um ca. 4-5 Minuten.

Das Ziel einer umfassenden Sanierung der Infrastruktur der Wieslauterbahn mit Ertüchtigung des Gleisoberbaus, der Brückenbauwerke und der Bahnübergänge wird gemeinsam mit der Verbandsgemeinde Dahner Felsenland und dem ZSPNV auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses des Kreistages vom 18.04.2016 mit Nachdruck verfolgt. Zurzeit läuft das Verfahren zur Vergabe der entsprechenden Planungsleistungen.

Die Modernisierung der entlang der Wieslauterbahn vorhandenen Bahnhaltepunkte (einschließlich Hinterweidenthal-Ost) ist zunächst nicht Bestandteil dieses Sanierungskonzeptes. Die notwendigen Maßnahmen hierzu müssen zu einem späteren Zeitpunkt als zweiter Schritt gemeinsam mit allen Beteiligten erörtert werden.

Das Ziel des Neubaus eines Schienenhaltepunktes in Rodalben Stadtteil Neuhof wird vom Landkreis weiterhin verfolgt. Auch der ZSPNV unterstützt dieses Ziel ausdrücklich. Sowohl der Landkreis als auch der Zweckverband setzen sich darüber hinaus auch weiterhin für eine Modernisierung aller noch nicht barrierefrei ausgebauten Bahnhaltepunkte auf den im Taktverkehr bedienten Kursbuchstrecken ein. Dem Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 15.12.2008 folgend, tragen die Kosten für die Gestaltung des Umfeldes

des jeweiligen Bahnhofpunktes die betroffenen Ortsgemeinden.

Am Bahnhofpunkt Steinalben plant die DB Netz AG im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Süd den Neubau eines Kreuzungsbahnhofes Steinalben. Mit diesem Kreuzungsbahnhof soll die Fahrplanqualität zwischen Pirmasens-Nord und Kaiserslautern verbessert werden. Dadurch wird auch eine Verbesserung der Anschlussverbindungen in Pirmasens-Nord zwischen den Strecken Landau-Pirmasens und Pirmasens-Kaiserslautern ermöglicht. Die bauliche Umsetzung des Kreuzungsbahnhofes ist seitens der DB Netz AG für 2022 vorgesehen.

Zur Anregung der Planungsgemeinschaft Westpfalz, dass der notwendige Ausbau der Infrastruktur (Notwendigkeit Kreuzungsbahnhof, Streckenausbau, etc.) für die Einrichtung einer RE-Verbindung im Nahverkehrsplan detaillierter ausgeführt werden sollte, muss festgehalten werden, dass der notwendige Ausbau des Netzes des Schienenpersonennahverkehrs eine originäre Aufgabe des Landes nach § 6 Abs. 1 des Nahverkehrsgesetzes ist, so dass detaillierte Aussagen hierzu im Nahverkehrsplan des Landkreises Südwestpfalz nicht dargestellt werden können.

4. Barrierefreiheit

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd (ZSPNV):

- zur Regio-Linie: in jedem Ort ist mindestens eine Bushaltestelle (in beiden Richtungen) barrierefrei auszubauen

Es entspricht der Zielvorgabe des Landkreises Südwestpfalz im Ergebnis in jeder Ortsgemeinde und in jedem Ortsteil mindestens eine barrierefrei gestaltete Bushaltestelle (in beiden Fahrtrichtungen) vorzuhalten (vgl. Kap. 5.3 Barrierefreiheit).

VGW Pirmasens-Land, OG Eppenbrunn, OG Ruppertsweiler, OG Lemberg:

- Finanzierung aller anfallenden Kosten des Umbaus durch den Bund (Konnexitätsprinzip)

VGW Hauenstein:

- Die betroffenen Ortsgemeinden werden die erforderlichen Maßnahmen (barrierefreier Ausbau der Haltestellen) auf Grund der schwachen Finanzkraft im vorgesehenen Zeitplan nicht umsetzen können. Selbstverständlich wird bei künftig anstehenden Ausbaumaßnahmen die Barrierefreiheit geschaffen. Hierzu erwarten die Ortsgemeinden jedoch eine entsprechend hohe Bezuschussung aller anfallenden Kosten durch das Land bzw. den Bund.

Eine unmittelbare Finanzierungsbeteiligung des Bundes an den zur Erreichung der Barrierefreiheit im Haltestellenbereich entstehenden Kosten ist derzeit nicht vorgesehen. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat im Rahmen seiner Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes darauf hingewiesen, dass derzeit finanzielle Förderungen von Maßnahmen zur Verbesserung des

ÖPNV/SPNV nach den Bestimmungen des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Landesfinanzausgleichsgesetzes nach Prüfung der Einzelmaßnahmen und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglich sind (Förderung von Verkehrsanlagen im bisherigen Umfang).

Unabhängig hiervon wird seitens des Landkreises eine Unterstützung von baulichen Maßnahmen auf kommunaler Seite durch entsprechende Finanzhilfen des Landes (oder Bundes) als Grundvoraussetzung angesehen, um das im Personenbeförderungsgesetz verankerte Ziel der Barrierefreiheit umsetzen zu können.

Im Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Änderungen zur zunächst vorgeschlagenen Kategorisierung der einzelnen Haltestellen angeregt. Außerdem wurden in diesem Zusammenhang Wünsche zur Umbenennung verschiedener Haltestellen vorgetragen.

Um die Zielvorgabe der im Personenbeförderungsgesetz verankerten Barrierefreiheit bezogen auf die Haltestellen zu erreichen, mussten alle zuvor in einem umfassenden Kataster erhobenen Haltestellen einer Kategorisierung unterzogen werden, die nach einem verbundweit einheitlichen Verfahren erfolgte.

Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sind vier Kategorien:

- Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- Kategorie B: Ausbau notwendig
- Kategorie C: Ausbau nachrangig
- Kategorie D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im Nahverkehr)

Aufbauend auf der Haltestellenkategorisierung erfolgt eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus. Die Prioritäten werden dabei mit einem groben Zeitplan hinterlegt.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange wurden seitens der Verwaltung Vorschläge für die Kategorisierung jeder einzelnen Haltestelle gemacht. Diese Einstufungen wurden zuvor bereits mit den jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltungen erörtert und abgestimmt.

Von den Verbandsgemeinden Pirmasens-Land, Zweibrücken-Land, Thaleischweiler-Wallhalben, Waldfischbach-Burgalben und Rodalben wurden jeweils verschiedene Verschiebungen der ursprünglich vorgeschlagenen Kategorisierung einzelner Haltestellen in eine andere Kategorie vorgeschlagen, wobei diese Änderungen den grundsätzlichen verbundweiten Vorgaben zur Kategorisierung nicht widersprechen und somit im Ergebnis in den späteren Nahverkehrsplan übernommen werden können. Besondere Anmerkungen bestehen in diesem Zusammenhang nur zu folgenden Haltestellen:

- Rodalben, Heidebrücke:
Haltestelle befindet sich im Zuge der L 497 auf freier Strecke und damit nicht in der Baulast der Stadt Rodalben, sondern des Landes Rheinland-Pfalz.
- Rodalben, Realschule plus/BBS:
Der Landkreis als Schulträger der Realschule Plus und der Berufsbildenden Schule hält am Ziel eines notwendigen Ausbaus (Kategorie B) der Haltestelle mit Blick auf deren starke Frequentierung im Schülerverkehr fest.
- Petersberg/ Staffelhof, Ort:
Die einzige Haltestelle im Ortsteil Staffelhof sollte entsprechend der verfolgten Systematik in Kategorie B verbleiben.
- Steinalben, Abzw. Bahnhofstraße und Steinalben Ort:
Haltestellen könnten tatsächlich entfallen, jedoch erst nach Inbetriebnahme der Haltestelle am Bahnhof. Bis

dahin sollten die genannten Haltestellen in Kategorie C eingestuft werden.

Unabhängig der Anregungen zur Kategorisierung wurden im Bereich der Verbandsgemeinde Thaleischweiler-Fröschen zahlreiche Umbenennungen vorhandener Haltestellen angeregt. Eine Änderung der Haltestellenbezeichnung muss außerhalb der Nahverkehrsplanung einem gesonderten Abstimmungsprozess mit den betroffenen Ortsgemeinden, den betroffenen Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar vorbehalten bleiben. Dies sprengt den Rahmen der Zweckbestimmung eines Nahverkehrsplanes, der Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des ÖPNV festlegen soll.

5. ÖPNV-Angebot (Busverkehr)

Planungsgemeinschaft Westpfalz:

- „Zu ergänzen wäre, ob bzw. welche Konsequenzen sich für den Busverkehr im Landkreis Südwestpfalz aus der S-Bahn-Erweiterung bis Zweibrücken ergeben.“
- „(Es) sollten.... ebenso die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen in die Region Grand Est thematisiert/ ergänzt werden (ÖPNV-Verbindung nach Bitche?)“

Es wird als selbstverständlich vorausgesetzt, dass mit einer Umsetzung der S-Bahn-Erweiterung von Homburg/ Saar bis Zweibrücken Änderungen in den davon berührten Busverkehren einhergehen. So wird generell bei den Fahrplankonzeptionen der Buslinien immer darauf geachtet, dass an den Verknüpfungspunkten Bus-Bahn ein Umstieg von dem einen Verkehrsmittel zum anderen möglich ist. Einer sinnvollen Verknüpfung der Busverkehre mit der S-Bahn kommt dabei eine gesteigerte Bedeutung zu.

Nach Einschätzung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), welcher die Planung zur Integration der Strecke Homburg – Zweibrücken zum S-Bahn-Netz begleitet, ist mit einer Fertigstellung und Betriebsaufnahme der S-Bahn Verlängerung nicht vor 2022 zu rechnen. Zum konkreten Anpassungsbedarf und den damit verbundenen Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen getroffen werden.

Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen nach Frankreich bestehen derzeit ausschließlich auf Linie 252, welche die Relation Hauenstein – Dahn – Wissembourg (F) bedient. An dieser Bedienung soll auch künftig unverändert festgehalten werden, was durch den Präsidenten des Conseil Départemental Bas-Rhin im Rahmen der Stellungnahme im Beteiligungsverfahren positiv zur Kenntnis genommen wurde.

Das Ziel der Einrichtung einer Regio-Bus Linie von Pirmasens bzw. Zweibrücken nach Bitche(F) war erklärtes Ziel der Nahverkehrsplanungen 1997 und 2008. Nach Ansicht des beauftragten Planungsbüros rechtfertigt die zu erwartende Nachfrage eine Weiterverfolgung dieses Zieles wohl nicht.

Aus Sicht der Planer wäre eher ein Pilotprojekt mit einzelnen Fahrten am Tag denkbar, wobei eine Initiative hierzu eher von den beiden kreisfreien Städten ausgehen sollte.

Verbandsgemeindeverwaltung Rodalben:

- „Es wird zusätzlich angeregt, neben dem Stundentakt der Linie 249 (Pirmasens-Rodalben-Pirmasens) auch das Fahrtenangebot der Linien 248 (Waldfischbach-Burgalben – Clausen – Rodalben – Pirmasens) und 256 (Pirmasens – Lemberg – Glashütte – Münchweiler – Leimen) über die vorgesehene Mindestbedienung hinaus zu erweitern.“
- Ortsgemeinde Münchweiler: Anregung zur Prüfung einer möglichen Fahrwegveränderung der Linienbusse zur Anbindung des Neubaugebiets / Wohngebiets Gräfensteiner Park.

Verbandsgemeindeverwaltung Waldfischbach-Burgalben / Ortsgemeinde Heltersberg:

- „Ein zusätzlicher Bus sollte um 11:00 Uhr Richtung Waldfischbach-Burgalben fahren.“
- Die Abfahrt des Busses um 16:47 Uhr sollte ein paar Minuten früher erfolgen, da derzeit der Anschlusszug in Waldfischbach-Burgalben oftmals nicht erreicht wird.“

Verbandsgemeindeverwaltung Hauenstein:

- „Die Ortsgemeinden Darstein, Dimbach, Lug, Schwanheim und Spirkelbach fordern einen werk-

täglichen Stundentakt im Busverkehr an die Bahnlinie, vorzugsweise an den Kreuzungspunkt Bahnhof Annweiler, da von dieser Stelle zeitgleich beide Richtungen (Landau und Pirmasens) bedient werden. Am Wochenende soll ein Zweistundentakt eingerichtet werden. Dies ist für die ländliche Bevölkerung, insbesondere junge Leute, aber auch Senioren wichtig. Darüber hinaus sollen die Premiumwanderwege dadurch auch für Touristen besser erschlossen werden. Auch der Bahnhofpunkt Sarnstall muss in diesem Konzept enthalten sein.

- Weiterhin muss für alle verbandsangehörigen Gemeinden die Anbindung mit 6 Fahrtenpaaren an das Grundzentrum gewährleistet sein. Zusätzlich ist es erforderlich, dass die Busanbindung nach Hauenstein entscheidend verbessert wird und zwar nicht nur bis zur Verwaltung/Ortsmitte, sondern auch umsteigefrei bis zum Bahnhofpunkt Hauenstein/Mitte und Bahnhof Hauenstein.
- Die Ortsgemeinde Schwanheim fordert ferner für den Kindergartenverkehr den Einsatz von Kleinbussen, die auch direkt an die Einrichtung fahren könnten.“

Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land / Ortsgemeinde Contwig:

- Anregung zur Prüfung einer möglichen Fahrwegveränderung der Linienbusse zur Anbindung des Neubaugebiets / Wohngebiets Bohnrech.

Ziel der Angebotskonzeption im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist in allererster Linie die Sicherung des derzeit bestehenden Angebots unter Berücksichtigung des vorhandenen Bedarfs.

Der Angebotskonzeption ging eine durch den VRN durchgeführte Potentialanalyse voraus. Dabei waren für den gesamten Landkreis Südwestpfalz im Regionalbusverkehr keine Relationen erkennbar, auf denen durch die Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes (Grundnetz 1. Ordnung) eine

nennenswerte Nachfrage generiert werden könnte. Um trotz dieses Ergebnisses der Potentialuntersuchung eine Angebotsverbesserung in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen zu erreichen, soll auf vier Buslinien künftig ein durchgängiges Stundentaktangebot vorgehalten werden, das annähernd dem Grundnetz 2. Ordnung entspricht:

- Linie 240 (östlicher Teil): Pirmasens – Petersberg – Nünschweiler – Dellfeld
- Linie 249: Pirmasens – Rodalben
- Linie 250: Pirmasens – Lemberg – Dahn
- Linie 255: Pirmasens- Vinningen – Kröppen – Trulben - Eppenbrunn

Dieser Auswahl liegen folgende sachliche Voraussetzungen zugrunde:

- Es handelt sich um nachfragestarke Linien mit einem bereits heute hohen Fahrgastanteil außerhalb der Ausbildungsverkehre. Die Linien 240 und 250 können in diesem Sinne bereits als „Hauptlinien“ bezeichnet werden.
- Die ausgewählten Linien weisen bereits heute eine regelmäßige und dichte Bedienung auf
- Die angestrebte Verdichtung zum Stundentaktverkehr ist daher jeweils mit wenigen Fahrten und damit mit angemessenem Aufwand möglich

Alle vier ausgewählten Linien erfüllen diese grundlegenden Voraussetzungen, die eine Ausweitung in den Stundentakt auch vor dem Hintergrund des finanziellen Aufwands ermöglichen. Ergänzend sind noch folgende Überlegungen zu berücksichtigen:

- Linie 249 verbindet die beiden Städte Pirmasens und Rodalben
- Die Linie 255, die die sogenannte Hackmesserseite bedient, erschließt das Gebiet der Verbandsgemeinde Pirmasens-Land, die einzige Verbandsgemeinde des

Landkreises, die über gar keinen Anschluss an das Schienennetz verfügt.

Die Buslinien in den Verbandsgemeinden Hauenstein und Rodalben weisen diese grundlegenden Voraussetzungen (hoher Fahrgastanteil außerhalb der Ausbildungsverkehre in Verbindung mit bereits heute regelmäßiger und dichter Bedienung) nicht auf. Eine Ausweitung der dortigen Linien, die allesamt dem sog. Ergänzungsnetz und damit der untersten Kategorie der Netzhierarchie angehören, in die Richtung eines Taktverkehrs, würde mit einem hohen zusätzlichen finanziellen Aufwand einhergehen, der aber aufgrund des bereits genannten, negativen Ergebnisses der Potentialuntersuchung nur schwer zu rechtfertigen wäre.

Um dennoch eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes für alle Ortsgemeinden des Landkreises zu erreichen, die den zu berücksichtigenden wirtschaftlichen Zwangspunkten Rechnung trägt, soll eine Verdichtung der Mindestbedienung pro Ortsgemeinde auf 6 Fahrtenpaare zum Sitz der jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltung sowie zum nächstgelegenen Mittelzentrum erfolgen. Das vorhandene Verkehrsangebot würde damit nochmals deutlich verbessert. Mit Blick auf das Ergebnis der Potentialuntersuchung und unter Berücksichtigung eines sparsamen Einsatzes finanzieller Mittel, wird diese Ausweitung, sofern mit den Buslinien nicht zu erreichen, im Rahmen der bestehenden Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre vorgenommen.

Möglichkeiten zur punktuellen Verbesserungen des Verkehrsangebotes auf den Buslinien, wie beispielsweise von der Verbandsgemeindeverwaltung Waldfischbach-Burgalben für die Ortsgemeinde Heltersberg angeregt, wurden bereits bei der ersten Runde der Ausschreibungen der Linienbündel konsequent geprüft und umgesetzt. Auch bei künftigen Ausschreibungen der Verkehre werden in diesem Sinne alle Möglichkeiten zur Optimierung der Umläufe und damit des Gesamtangebotes ausgelotet.

Beim Vorliegen sachlicher Gründe wie z. B. notwendige Verbesserung von Anschlussbeziehungen wurden in der Vergangenheit, wo dies im Hinblick auf betriebliche und

wirtschaftliche Aspekte umsetzbar war, auch während der Laufzeit der Linienbündel mögliche Optimierungen vorgenommen. Dieser Anspruch besteht auch für die Zukunft.

In diesem Sinne wurde hinsichtlich des Wunsches der Ortsgemeinde Münchweiler a.d. Rodalb zur Änderung des innerörtlichen Fahrweges der Linie 256 bereits Kontakt mit dem ausführenden Verkehrsunternehmen aufgenommen. Eine Umsetzung des geänderten Fahrweges kann zeitnah erfolgen, sobald letzte ausstehende Detailpunkte geklärt sind.

In gleicher Weise muss losgelöst von der Nahverkehrsplanung ein Abstimmungsprozess hinsichtlich der Anregung der Ortsgemeinde Contwig zur Anbindung des Wohngebiets Bohnrech in Gang gebracht werden.

Im Zusammenhang mit solchen Optimierungswünschen muss nochmals deutlich zum Ausdruck gebracht werden, dass neben der Notwendigkeit zur Linienausweitung im Hinblick auf bestehende Erschließungsstandards zunächst auch die betrieblichen Voraussetzungen (Umlaufplanung usw.) gegeben sein müssen, die eine Ausweitung ermöglichen. Letztlich muss mit Blick auf den entstehenden finanziellen Aufwand eine Ausweitung hinsichtlich der zu erwartenden Nachfrage auch in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Die Beförderung der Kindergarten- und Schulkinder erfolgt seit dem Kreistagsbeschluss aus dem Jahr 1997 im Rahmen des öffentlichen Linienverkehrs. Die dabei eingesetzten Kraftomnibusse müssen für die gesamte Abwicklung des Linienverkehrs tauglich sein und auch in Spitzenzeiten die notwendigen Kapazitäten vorhalten. Aus wirtschaftlichen Gründen ist daher zurzeit der Einsatz (zusätzlicher) Kleinfahrzeuge nicht möglich. Seit Sommer 2016 werden die Kindergartenkinder im Linienbus durch Busbegleiter betreut.



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel.: +49(0241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
