Nahverkehrsplan Donnersbergkreis

2018 - 2022

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 5

1. Vorgehen 6

2. Sachstandsbericht zur Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 2004 – 2008 7

2.1 Maßnahmen im SPNV 7

2.2 Maßnahmen im Busverkehr 8

2.3 Linienbündel 51 Donnersbergkreis 13

2.4 Weitere Verkehre im Donnersbergkreis 14

3. Grundlagen der Angebotskonzeption 15

3.1 Ziele des Aufgabenträgers 15

3.2 Netzhierarchie 16

3.3 Raumstruktur 18

3.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV 20

3.5 Demografischer Wandel 21

3.6 Potentialanalyse 22

3.7 Achsenkonzept 29

4. Angebotskonzeption 31

4.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV 31

4.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV 32

4.3 Barrierefreiheit 35

4.4 Verknüpfungspunkte 38

4.5 Mobilitätsmanagement und Marketing 42

4.6 Ergänzende Mobilität 43

4.7 Fahrgastinformation 46

4.8 Tarif 46

5. Umsetzung 47

5.1 Angebotsseitige Maßnahmen 47

5.2 Investive Maßnahmen 47

5.3 Vergabe / Linienbündelung 47

5.4 Qualitätssicherung 48

6. Anhang 49

6.1 Anforderungsprofil 49

6.2 Liniensteckbriefe 54

6.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN 106

6.4 Kurzerläuterung zur Haltestellenkategorisierung und -priorisierung 111

6.5 Öffentlichkeitsbeteiligung 114

6.6 Synopse zur Anhörung des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Donnersbergkreis 115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan 6

Abbildung 2: Netzhierarchie 16

Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung 17

Abbildung 4: Schulstandorte im Donnersbergkreis 19

Abbildung 5: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV 20

Abbildung 6: Reisezweck Bündel 51, Mo-Fr (S) 20

Abbildung 7: Bevölkerung nach Altersgruppen (31.12.2013) 21

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung im Donnersbergkreis gesamt (Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) 21

Abbildung 9: Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Verbandsgemeinden im Donnersbergkreis (Stand: 31.12.2013) 21

Abbildung 10: Verkehrszwecke der kreisüberschreitenden Fahrten, Quelle: VRN-Erhebung 2016 23

Abbildung 11: Verkehrszwecke der Binnenfahrten (innerhalb des Landkreises, im Linienbündel 51) Mo-Fr (S) Quelle: VRN-Erhebung 2016 ... 23

Abbildung 12: Pendlerbeziehungen Donnersbergkreis 24

Abbildung 13: Nachfrage Mo-Fr im SPNV im Donnersbergkreis 25

Abbildung 14: Nachfrage Mo-Fr im ÖPNV im Donnersbergkreis 26

Abbildung 15: Potenzialanalyse – Modal-Split-Anteil 28

Abbildung 16: Achsenkonzept Donnersbergkreis 29

Abbildung 17: SPNV-Strecken im Donnersbergkreis 31

Abbildung 18: Barrierefreiheit an SPNV-Haltepunkten (Quelle: www.der-takt.de) 35

Abbildung 19: Vorgehen barrierefreie Haltestellen 36

Abbildung 20: Zeitschiene zur Umsetzung der Barrierefreiheit 36

Abbildung 21: Formen der Mobilitätseinschränkung 37

Abbildung 22: Kurze Umstiegswege zwischen Bus und Bahn 38

Abbildung 23: Überdachte Fahrradabstellanlage 38

Abbildung 24: Anforderungen an P+R/B+R 39

Abbildung 25: barrierefreie Verknüpfung zwischen Bus und Bahn 41

Abbildung 26: B+R mit direktem Zugang zum Bahnsteig 41

Abbildung 27: Intermodalität / Multimodalität 44

Abbildung 28: Flyer flinc im Donnerbergkreis 44

Abbildung 29: Beschilderung Mitfahrerparkplatz 45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur (Stand: 01.2017), Werte gerundet 18

Tabelle 2: Zentralörtliche Gliederung, Werte gerundet 18

Tabelle 3: Übersicht Schulstandorte (Stand: 11.2016) 18

Tabelle 4:Nachfrage ÖPNV – Donnersbergkreis, Quelle: VRN-Erhebung 2016, Werte gerundet 23

Tabelle 5: Übernahme SPNV-Strecken-Angebot im Donnersbergkreis 32

Tabelle 6: Grundnetz 2.Ordnung.....33

Tabelle 7: Grundnetz Region.....33

Tabelle 8: Ergänzungsnetz 34

Tabelle 9: Stadtbusverkehre im Donnersbergkreis 34

Tabelle 10: Freizeitverkehre im Donnersbergkreis 34

Tabelle 11: Auslastung der P+R- und B+R-Anlagen im Donnersbergkreis werktags zwischen 9 und 13 Uhr..... 39

Tabelle 12: Bewertung der P+R und B+R Anlagen an den SPNV-Haltepunkten im Donnersbergkreis 40

Tabelle 13: Wertung P+R-Anlagen..... 40

Tabelle 14: Wertung B+R-Anlagen..... 40

Tabelle 15: konzeptionelle Veränderung der Busleistungen 47

Tabelle 16: Linienbündel im Donnersbergkreis 47

Tabelle 17: Erschließungsstandards (* Radverkehr; ** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten) 49

Tabelle 18: Bedienungsstandards(*auch in der Nacht von Freitag aus Samstag; HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo - Fr), NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo - Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten), SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)) 50

Tabelle 19: Standards Haltestellenausstattung („X“: erforderlich / in der Regel; „(X)“: nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen) 52

Einleitung

Im Donnersbergkreis nutzen an Werktagen etwa 11.200 Fahrgäste den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)[1]. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeitzwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen: Berufspendlerinnen und -pendler fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schülerinnen und Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne Pkw fordern eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne auf (§8 Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – (NVG) Rheinland-Pfalz). Diese müssen die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen und beschreiben die angestrebte Entwicklung im ÖPNV. Der nun vorliegende fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Donnersbergkreises geht einen Schritt weiter. 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 – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt. Unter diesen Bedingungen hat der Donnersbergkreis gemeinsam mit der VRN GmbH den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan erarbeitet. Die Aufstellung erfolgt im Benehmen mit der Planungsgemeinschaft Westpfalz.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernimmt die VRN GmbH das zentrale Projektmanagement. Somit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet weitestgehend 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 für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies betrifft besonders Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen, da dadurch Insellösungen vermieden werden.

[1] Fahrgäste entspricht hier Anzahl Fahrten, Quelle VRN-Erhebung 2016

1. Vorgehen

Der ÖPNV steht immer in Konkurrenz zum motorisieren Individualverkehr (MIV). Im Donnersbergkreis wird dies insbesondere am PkW-Bestand deutlich. Auf die rund 75.000 Einwohner[2] des Kreises kommen rund 47.000 PkW[3]. Soll der ÖPNV als Konkurrenz zum Pkw erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer entsprechen. 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 gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis Individualverkehr (IV)/ Öffentlicher Personennahverkehr (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 (s. Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan). Die Erstellung des Nahverkehrsplans umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Sachstandsbericht zur Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 2004-2008
- ÖPNV-Potentialanalyse
- abgeleitetes Achsenkonzept
- Zielkonzept für den ÖPNV
- Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung
- Entwicklung ergänzender Bausteine
- Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in zwei Teile: Teil A umfasst die Bilanzierung des vorherigen NVPs und die Kernelemente der Angebotskonzeption, Teil B führt die Angebotskonzeption weiter aus. Hier werden u. a. die einzuhaltenden Mindeststandards (Anforderungsprofil) und anhand von Liniensteckbriefen das angestrebte Verkehrsangebot genauer beschrieben. Desweiteren enthält er planerische Grundlagen wie z. B. Schuleinzugsbereiche, Beschreibungen der Linienbündel und Bevölkerungszahlen.

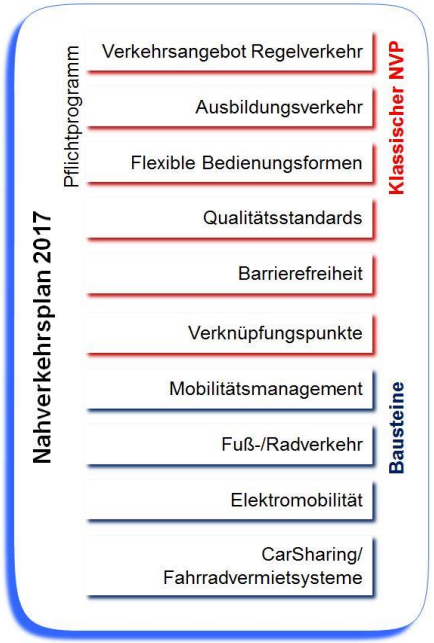


Abbildung 1: Gliederung Nahverkehrsplan

[2] Stand 2015

[3] Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Bestand an Kraftfahrzeugen, hier nur Personenkraftwagen, Stand Januar 2016.

2. Sachstandsbericht zur Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplans 2004 – 2008

Der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan des Donnersbergkreises basiert auf dem Beschluss des Kreistages vom 30.03.2004. Nachträglich wurde der NVP durch ein Linienbündelungskonzept ergänzt. Der Bündelbeschluss ergänzt den zweiten Nahverkehrsplan des Donnersbergkreises.

Die nachfolgende tabellarische Übersicht verdeutlicht, welche Maßnahmen im Nahverkehrsplan 2004-2008 entwickelt wurden mit einem Hinweis auf den Status der Umsetzung. Untergliedert nach Maßnahmen im SPNV sowie im Busverkehr mit weiterer Unterteilung in Handlungsfelder.

Die Bilanzierung bezieht sich auf den zum 01.01.2017 für eine Laufzeit von 10 Jahren gestarteten Busbetrieb des Linienbündels 51 Donnersbergkreis sowie des ergänzenden Ruftaxi-Verkehrs. Zudem verkehren einzelne Linien aus den Linienbündeln 39, 48, 53 und 54 im Donnersbergkreis.

2.1 Maßnahmen im SPNV

Maßnahme	Umsetzung
Ausweitung der Betriebszeiten auf der Strecke Ramsen – Eisenberg auf 05 – 24 Uhr	**Größtenteils umgesetzt** Züge verkehren zwischen ca. 05.00 Uhr und 21.30 Uhr
Ausweitung der Betriebszeiten auf der Strecke Münchweiler – Alsenz auf 05 – 24 Uhr	**Größtenteils umgesetzt** Züge verkehren Montag bis Donnerstag zw. 05.30 Uhr und 22.30 Uhr; in der Nacht von Freitag auf Samstag zusätzlich um 01.00 Uhr
Einsatz von Neitech-Zügen auf der Strecke Münchweiler – Alsenz	**Nicht umgesetzt** Pannenanfälligkeit der Fahrzeuge, die derzeit auf dem Markt sind
Einrichtung weiterer Schienenhaltepunkte im Alsenztal	**Teilweise umgesetzt** Münchweiler und Imsweiler realisiert; weitere Haltepunkte derzeit nicht realistisch
Angebot eines Wochenendverkehrs bis zum Eiswoog auf der Strecke Grünstadt – Ramsen	**Umgesetzt** Seit August 2002 Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen zw. 11.00 und 19.00 Uhr
Streckenreaktivierung Alzey – Kirchheimbolanden	**Umgesetzt** Streckenreaktivierung Mai 1999
Streckenreaktivierung Monsheim – Langmeil	**Teilweise umgesetzt** Seit 2001 Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen zw. 10.00 und 19.00 Uhr zw. Monsheim und Enkenbach Zellertalbahn umfasst über Enkenbach hinaus die Strecke Monsheim-Kaiserslautern und zurück.

2.2 Maßnahmen im Busverkehr

Verdichtung und Vertaktung

Maßnahme	Umsetzung
Grünstadt – Biedesheim – Lautersheim – Eisenberg – Ramsen – Kaiserslautern	**Teilweise umgesetzt** Auf Teilbereichen der Strecke umgesetzt: Eisenberg – Kaiserslautern- Änderung des Fahrplans im Linienbündel Grünstadt, Strecke wurde geändert bzw. durch Ruftaxi-Linie ersetzt.
Alzey – Morschheim – Kirchheimbolanden – Marnheim – Dreisen – Winnweiler	**Größtenteils umgesetzt** Keine durchgehende Buslinie, sondern Bedienung durch reaktivierte Schienenstrecke und Regio-Bus-Linie
Alzey – Morschheim – Kirchheimbolanden	**Umgesetzt**
Kirchheimbolanden – Marnheim	**Umgesetzt**
Marnheim – Dreisen – Winnweiler	**Umgesetzt**
Monsheim – Zellertal – Albisheim – Marnheim – Kirchheimbolanden / Winnweiler	**Umgesetzt**
Zell – Marnheim	**Nicht umgesetzt** 20 anstatt der 30 geplanten Fahrten; derzeitiges Angebot ist ausreichend, weitere Fahrten werden über Niefernheim angeboten
Marnheim – Bolanden – Kirchheimbolanden	**Umgesetzt**
Marnheim – Dreisen – Winnweiler	**Umgesetzt**
Kirchheimbolanden – Bolanden – Marnheim – Dreisen – Göllheim – Kerzenheim – Eisenberg	**Umgesetzt** Stündliche Bedienung
Kirchheimbolanden – Bolanden – Marnheim	**Umgesetzt**
Kirchheimbolanden – Bolanden – Eisenberg	**Umgesetzt**
Kirchheimbolanden – Rockenhausen	**Umgesetzt**

Ergänzungsnetz

Maßnahme	Umsetzung
Bei den Fahrten an schulfreien Werktagen sollen keine Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand vorgenommen werden	**Umgesetzt** Angebot wird teilweise durch DVG-Ruf- und Freizeittaxi bereitgestellt

Alternative Verkehrsdienste

Maßnahme	Umsetzung
Freizeitverkehrsdienst als ständiges Angebot nicht an bestimmte Bedingungen gebunden: Montag bis Donnerstag zwischen 19 und 24 Uhr, Freitag zwischen 19 und 02 Uhr, kurzfristige Anmeldung möglich	**Umgesetzt** Das Angebot kann innerhalb des gesamten Donnersbergkreises genutzt werden, das derzeitige Angebot geht über die Zielsetzung im NVP hinaus (Ruftaxiverbindung innerhalb VG; Taxiverbindungen zu den Bahnhöfen)

ÖPNV-Angebot am Wochenende

Maßnahme	Umsetzung
Kirchheimbolanden – Bolanden – Marnheim – Albisheim – Monsheim (8 Fahrtenpaare am Sonntag)	**Teilweise umgesetzt** Umsetzung erfolgte, 5 Fahrtenpaare an Samstagen und Sonntagen
Kirchheimbolanden – Dannenfels – Donnersberg (6 Fahrtenpaare am Sonntag)	**Teilweise umgesetzt** Umsetzung erfolgte zunächst, das Angebot wurde jedoch entsprechend der Nachfrage auf 4 Fahrtenpaare von April bis Oktober reduziert - mittlerweile erfolgt die Bedienung durch das Ruftaxi von Montag bis Freitag zwischen 08 und 24 Uhr
Alzey – Kirchheimbolanden – Bolanden – Marnheim – Dreisen – Winnweiler	**Teilweise umgesetzt** Geänderte Zielsetzung wegen Reaktivierung der Zugstrecke. Das Angebot entspricht der Nachfrage: Kirchheimbolanden – Alzey stündlich; Regio-Bus Winnweiler – Kirchheimbolanden 4 Fahrtenpaare und 2 Rückfahrten
Streckenbezogene Ruftaxen zwischen Alzey und Kirchheimbolanden	**Nicht umgesetzt** Entfällt wegen der Reaktivierung der Zugstrecke Alzey – Kirchheimbolanden
Ausweitung der Bedienungszeiten des DVG-Ruftaxis (Samstag 06.30 – 24 Uhr, Sonntag 08 – 24 Uhr)	**Umgesetzt** Ausweitung der Bedienungszeiten des Ruftaxis bis durchschnittlich 22.00 Uhr, teilweise auch später; Ergänzung durch Freizeittaxi Freitag und Samstag bis 02 Uhr morgens, Samstag und Sonntag 06.30 – 09.30 Uhr und 19 – 24 bzw. 02 Uhr. Für das DVG-Ruftaxi wird seitens des Donnersbergkreises ein Zuschlag an den Taxiunternehmer gezahlt (Differenz zwischen Fahrgeldeinnahmen aus dem Wabentarif und den tatsächlichen Taxikosten) – das Freizeittaxi ist nicht an einen Fahrplan oder Linienweg gebunden. Neue Konzeption der Ruftaxilinien
Freizeittaxi (Samstag 06.30 – 09.30 Uhr und 19 – 02 Uhr; Sonn- und Feiertage 06.30 – 09.30 und 19 – 24 Uhr)	**Umgesetzt** Zusätzliches Behindertentaxi für Rollstuhlfahrer und Krankenhäuser Samstag und Sonntag 10 – 22 Uhr

Sonstige betriebliche Maßnahmen

Maßnahme	Umsetzung
Bahnhof Winnweiler Verkürzung der Umsteige- und Wartezeiten Bus-Bahn (Richtung Kaiserslautern) (werktags). In erster Priorität sollen die Umsteigezeiten der Buslinien des Grundnetzes auf die Bahnen von und nach Kaiserslautern optimiert werden (Ausrichtung der Nachfrageströme)	**Teilweise umgesetzt** Stetige Optimierung bzw. Anpassung der Umsteige- und Wartezeiten; durchschnittliche Umsteige- und Wartezeiten 5-15 Minuten; z.T. längere Wartezeiten, Buslinien sind auch auf Schul- bzw. Kindergarten-Anfangs- und Endzeiten ausgerichtet
Bahnhof Alsenz Verkürzung der Umsteige- und Wartezeiten Bus-Bahn (Richtung Bad Kreuznach (werktags). In erster Priorität sollen die Umsteigezeiten der Buslinien des Ergänzungsnetzes auf die Bahnen von und nach Bad Kreuznach optimiert werden (Ausrichtung der Nachfrageströme)	**Teilweise umgesetzt** Stetige Optimierung bzw. Anpassung der Umsteige- und Wartezeiten; z.T. längere Wartezeiten – Buslinien sind auch auf Schul- bzw. Kindergarten-Anfangs- und Endzeiten ausgerichtet
Bahnhof Rockenhausen Verkürzung der Umsteige- und Wartezeiten Bus-Bahn (Richtung Bad Kreuznach und Richtung Kaiserslautern) (werktags). Die Umsteigezeiten der Buslinien des Grundnetzes 2. Ordnung und des Ergänzungsnetzes sollen soweit möglich auf die Bahnen von und nach Bad Kreuznach und Kaiserslautern abgestimmt werden (Ausrichtung der Nachfrageströme gleichförmig in beide Richtungen).	**Teilweise umgesetzt** Stetige Optimierung bzw. Anpassung der Umsteige- und Wartezeiten; z.T. längere Wartezeiten – Buslinien sind auch auf Schul- bzw. Kindergarten- Anfangs- und Endzeiten ausgerichtet
In erster Priorität sollen Umsteigezeiten der Buslinien des Ergänzungsnetzes auf die Bahnen von und nach Grünstadt optimiert werden (Ausrichtung der Hauptnachfrageströme).	**Teilweise umgesetzt** Stetige Optimierung bzw. Anpassung der Umsteige- und Wartezeiten; nicht immer Umstieg Bus-Bahn, teilweise auch Verbindung Bus-Bus (Umstieg Marktplatz)
Busknoten Marnheim Schaffung einer zentralen Umsteigehaltestelle)	**Nicht umgesetzt** Durch Regio-Buslinie 920 (Kirchheimbolanden – Winnweiler) ist Kirchheimbolanden Knotenpunkt

Ergänzend zu den Bus-Bahn-Verbindungen gibt es auch Ruftaxi-Bahn-Verbindungen. Dadurch werden auch die Zeiten der Ruftaxilinien ausgeweitet.

Verknüpfungspunkte

Maßnahme	Umsetzung
Bus-Bahn-Verknüpfung bis 20 Uhr werktags Ruftaxi-Bahn-Verknüpfung ab 20 Uhr werktags	**Größtenteils umgesetzt** Busverkehr endet i.d.R. zw. 18 und 20 Uhr, Freizeittaxi und Ruftaxilinie als Ergänzung; Ruftaxilinie ab Eisenberg, Kirchheimbolanden, Rockenhausen, Göllheim und Winnweiler
Bus-Bus-Verknüpfung bis 20 Uhr in Eisenberg-Marktplatz	**Umgesetzt** Bus-Bus bzw. mit DVG-Ruf- und Freizeittaxi
Bus-Bus- und Bus-Ruftaxi-Verknüpfung werktags und am Wochenende	**Umgesetzt** In Ergänzung zu den Bussen fährt die Ruftaxilinie sowie das Freizeittaxi

Investive Maßnahmen

Maßnahme	Umsetzung
Kommunikationseinrichtungen an den Bahnhöfen zur Anschlusssicherung Bus/Bahn	**Nicht umgesetzt** Unterschiedliche Funksysteme Bahn und Bus
Niederflurige Busse	**Umgesetzt** Ausnahmen bestehen nur bei Ersatzfahrzeugen und bei Verstärkerfahrten.
Sanierung der Schienenhaltepunkte	**Umgesetzt** Die Bahnhofsumfeldgestaltung in Alsenz, Münchweiler, Imsweiler, Winnweiler, Rockenhausen, Eisenberg, Kirchheimbolanden; Langmeil wurde stillgelegt
Ergänzung der fehlenden Ausstattung an den Bahnhöfen Winnweiler, Rockenhausen, Alsenz und Eisenberg	**Umgesetzt** Durch Bahnhofsumfeldgestaltung verbessert
Einrichtung von Wendemöglichkeiten	**Umgesetzt** Eine Umsetzung erfolgte in Eisenberg-Stauf, Falkenstein, Gaugrehweiler, Katzenbach, Marienthal, Schmitterhof. Die Nichtrealisierung (u.a. aus Kosten-, Platz oder eigentumsrechtlichen Gründen) gilt für Imsbach, Imsweiler, Jakobsweiler, Messersbacherhof, Obermoschel, Schneebergerhof, Seelen und Unkenbach.
Aktion Sicherer Schulweg	**Umgesetzt** Laufende Aktion

Sonstige Maßnahmen

Maßnahme	Umsetzung
Liniennetzplan für den gesamten Landkreis	**Umgesetzt**
Neukonzeption des schematischen VRN-Liniennetzplans	**Umgesetzt** Der VRN-Liniennetzplan kann über den VRN bezogen werden
Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle des Donnersberg Touristik-Verbands (Touristische Angebote, Fahrplanauskünfte, Verkauf von Fahrkarten, etc.)	**Teilweise umgesetzt** Organisation von Mitfahrgelegenheiten umgesetzt. Verbesserung Marketing/Öffentlichkeitsarbeit, Schulungen für Lehrer u. Schulen; Verbesserung Radverkehr. Car-Sharing kann aktuell aus Kostengründen nicht realisiert werden
Einheitliche Bezeichnung der Liniennummern	**Umgesetzt**
Tarifsystem im Landkreis (Verbundtarif/Übergangstarif)	**Umgesetzt** Anerkennung verbundweiter Fahrausweise seit 01.09.2003

Umsetzung der Investitionen

Maßnahme	Umsetzung
Einrichtung eines SPNV-Haltepunkts in Münchweiler / Alsenz (1998)	**Umgesetzt**
Einrichtung eines SPNV-Haltepunkts in Imsweiler (1998)	**Umgesetzt**
Erhöhung des Bahnsteigs in Winnweiler (1998)	**Teilweise umgesetzt** Es erfolgte der Umbau des Hausbahnsteigs
Erneuerung der Fußgängerbrücke am SPNV-Haltepunkt in Münchweiler / Alsenz	**Umgesetzt**
Bahnhofsumfeldgestaltung in Eisenberg	**Umgesetzt**
Bahnhofsumfeldgestaltung in Alsenz	**Umgesetzt**
Bahnsteigverlängerung in Ramsen	**Umgesetzt**
Neues Vertriebssystem für Fahrausweisautomaten (PayCard der Bahn)	**Nicht umgesetzt** mittlerweile gibt es die PayCard der Bahn nicht mehr
Beschaffung von zwei neuen Niederflurbussen für den Raum Grünstadt / Eisenberg	**Umgesetzt** Es werden mehr als zwei Niederflurbusse im Bereich Grünstadt /Eisenberg eingesetzt
Einrichtung einer betrieblichen Einsatzstelle in zentraler Lage in Rockenhausen, Fertigstellung bis Ende 1998 vorgesehen	**Umgesetzt**
Mobiles Leitfunksystem zur mobilen Datenabfrage -Komplettierung für alle Busse der ORN und der Auftragsunternehmen der DVG im Jahr 1998 vorgesehen	**Umgesetzt**
Elektronische Fahrscheindrucker für alle Busse im Donnersbergkreis	**Umgesetzt**
Beschaffung von Niederflurbussen	**Umgesetzt** Es werden fast nur noch Niederflurbusse eingesetzt

2.3 Linienbündel 51 Donnersbergkreis

Neben den in im NVP 2004-2008 festgelegten Maßnahmen wurden weitere Angebote entwickelt. Die Leistungen des Linienbündels „Donnersbergkreis“ werden eigenwirtschaftlich (ausgenommen Ausgleichszahlungen für den Verbundtarif und den Schülerverkehr) vom Verkehrsunternehmen Reisedienst Krauss&Wolff-Reisen GmbH mit Sitz in Kirchheimbolanden gefahren.

Das Angebot im Donnersbergkreis besteht aus 56 Linien, von denen 4 in Form des SPNV sowie 19 als Ruftaxi-Angebote verkehren.

R31: Mainz – Armsheim – Alzey – Kirchheimbolanden
R46: (Eiswoog) – Ramsen – Eisenberg – Grünstadt – Freinsheim – Frankenthal – Ludwigshafen – Mannheim
R49: Zellertalbahn (Monsheim – Kaiserslautern)
R65: Kaiserslautern – Rockenhausen – Bad Kreuznach – Bingen

Linie 901: Rockenhausen – Dannenfels – Kirchheimbolanden
Linie 902: Gaugrehweiler – Kriegsfeld – Kirchheimbolanden - Eisenberg
Linie 903: Rockenhausen – Winnweiler – Kirchheimbolanden - Eisenberg
Linie 904: Kirchheimbolanden – Zellertal – Göllheim – Eisenberg
Linie 905: Winnweiler – Münchweiler – Rohrbach
Linie 906: Eisenberg – Kirchheimbolanden – Dannenfels – Rockenhausen
Linie 907: Kirchheimbolanden – Morschheim – Ilbesheim – Gauersheim
Linie 908: Alsenz – Rockenhausen – Winnweiler
Linie 911: Winnweiler – Lohnsfeld – Gehrweiler – Rockenhausen
Linie 912: Rockenhausen – Dörrmoschel – Nußbach
Linie 913: Rockenhausen – Dörrmoschel – Waldgrehweiler – Alsenz
Linie 914: Rockenhausen – Gaugrehweiler – Münsterappel – Alsenz
Linie 915: Rockenhausen – Waldgrehweiler – Obermoschel – Alsenz
Linie 920: RegioLinie (Kirchheimbolanden – Göllheim – Eisenberg)
Linie 921: Monsheim – Zellertal – Kirchheimbolanden
Linie 922: Kirchheimbolanden – Kriegsfeld – Alsenz
Linie 133: Kaiserslautern – Otterberg – Drehenthalerhof – Gundersweiler
Linie 136: Kaiserslautern – Enkenbach – Alsenborn – Winnweiler/Börrstadt
Linie 137: Kaiserslautern – Sembach – Winnweiler – Falkenstein
Linie 455: Grünstadt – Obrigheim – Bockenheim – Quirnheim – Eisenberg
Linie 457: Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Ramsen – Enkenbach
Linie 458: Höningen – Altleiningen – Carlsberg – hettenleidelheim – Eisenberg
Linie 476: Schnellbus (Ludwigshafen BASF – Grünstadt – Eisenberg – Kirchheimbolanden)

Linie 4910: Ruftaxi (Kirchheimbolanden – Orbis – Kriegsfeld – Mörsfeld)
Linie 4911: Ruftaxi (Kirchheimbolanden – Bischheim – Ilbesheim – Morschheim)
Linie 4912: Ruftaxi (Rockenhausen – Donnersberg – Falkenstein – Imsbach – Steinbach – Dannenfels – Kirchheimbolanden)
Linie 4914: Ruftaxi (Göllheim – Ottersheim – Albisheim (Pfrimm) – Zellertal)
Linie 4915: Ruftaxi (Eisenberg – Steinborn – Stauf – Kerzenheim – Göllheim – Dreisen – Weitersweiler – Standenbühl – Steinbach am Donnersberg)
Linie 4916: Ruftaxi (Eisenberg – Kerzenheim – Göllheim – Rosental – Eisenberg)
Linie 4917: Ruftaxi (Biedesheim – Lautersheim – Ebertsheim (- Grünstadt)
Linie 4918: Ruftaxi (Dörnbach – Rockenhausen)
Linie 4919: DonnersbergMobil (Ruf- und Freizeittaxi / Behindertentaxi)
Linie 4920: Ruftaxi (Rockenhausen – Dörrmoschel – Seelen – Rudolphskirchen)
Linie 4921: Ruftaxi (Rockenhausen – Bayerfeld-Steckweiler – St. Alban – Gerbach – Ruppertsecken – Rockenhausen)
Linie 4922: Ruftaxi (Rockenhausen- Schönborn – Ransweiler - Stahlberg)
Linie 4923: Ruftaxi (Winnweiler – Münchweiler – Breunigweiler – Steinbach)
Linie 4924: Ruftaxi (Winnweiler – Alsenbrück – Langmeil – Imsbach – Falkenstein – Hochstein – Winnweiler)
Linie 4925: Ruftaxi (Alsenz – Niederhausen – Münsterappel – Gaugrehweiler – Mannweiler – Oberndorf – Alsenz)
Linie 4926: Ruftaxi (Alsenz – Niedermoschel – Unkenbach – Obermoschel – Finkenbach-Gersweiler – Waldgrehweiler)
Linie 4927: Ruftaxi (Winnweiler – Leithöfe – Höringen – Gehrsweiler – Gundersweiler – Imsweiler – Schweisweiler – Winnweiler)
Linie 4928: Ruftaxi (Winnweiler – Lohnsfeld – Schmitterhof – Potzbach – Wartenberg-Rohrbach)
Linie 4998: Ruftaxi (Kirchheimbolanden – Dreisen – Steinbach – Börrstadt – Winnweiler)

Seit 01.01.2017 verkehren zudem weitere neue Linien im Donnersbergkreis. Neuerungen sind insbesondere die Einführung von Stadtbusverkehren: Eisenberg (Eisenberger Flitzer), Rockenhausen (Rocki-Bus) und Kirchheimbolanden (ResidenzRenner) sowie die saisonal verkehrende Freizeitlinie 900, die Linie 922 sowie die Nachtbuslinie 919 zu nennen.

Betriebsaufnahme (01.01.2017): neue Linien

Linie 900: Donnersberglinie (Kirchheimbolanden – Donnersberg – Winnweiler) im Zeitraum von Mai bis Oktober. Montags bis freitags auf einer Fahrt mit Platz für bis zu acht Fahrrädern,
Linie 917: Eisenberger Flitzer (Eisenberg – Steinborn – Stauf) mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag
Linie 918: Eisenberger Flitzer (Eisenberg – Rosenthal) mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag

Linie 919: Nachtbus Donnersberg (Münchweiler – Sippersfeld /

Börrstadt / Marnheim / Kirchheimbolanden / Zellertal / Kerzenheim / Göllheim / Eisenberg (je nach Bedarf) bzw. Kirchheimbolanden – Rockenhausen – Appeltal) in der Nacht von Samstag auf Sonntag je eine Fahrt (bis 30.04.2017)

Linie 922: Kirchheimbolanden – Kriegsfeld – Alsenz. Auch samstags Fahrtenangebot

Linie 924: RockiBus (Bf. – Bergstadt – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag

Linie 925: RockiBus (Bf. – Krankenhaus/Zoar – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Freitag und einer Einzelfahrt am Samstag

Linie 926: RockiBus (Bf. – Kreuzwiese – Katzenbach – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Freitag

Linie 927: ResidenzRenner Kirchheimbolanden (Bf. Haide – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag

Linie 928: ResidenzRenner Kirchheimbolanden (Bf. Rittersheim – Ilbesheim – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag

Linie 929: ResidenzRenner Kirchheimbolanden (Bf. – Krankenhaus – Michaelishof – Bf.) mit Fahrtenangebot von Montag bis Freitag

2.4 Weitere Verkehre im Donnersbergkreis

Neben den oben genannten Linien des Bündels 51 (Donnersbergkreis) verkehren Linien aus den umliegenden Linienbündeln 39 (Grünstadt), 48 (Alzey-Worms), 53 (Pfälzer Bergland) und Linienbündel 54 (Kaiserslautern Nord).

Diese Linien gilt es bei der Erstellung des NVP zu beachten und in Absprache mit den jeweiligen Aufgabenträgern bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Linienbündel 39 (Grünstadt)

Linie 455: Grünstadt – Bockenheim - Eisenberg

Linie 457: Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Enkenbach

Linie 458: Höningen – Calsberg – Hettenleidelheim – Eisenberg

Linienbündel 48 (Alzey-Worms)

Linie 425: Alzey – Mauchenheim –Kriegsfeld – Mörsfeld

Linie 426: Alzey – Mauchenheim – Kirchheimbolanden (- Marnheim)

Linienbündel 53 (Pfälzer Bergland)

Linie 269: Lauterecken - Cronenberg

Linie 273: Wolfstein – Hefersweiler – Seelen - Nußbach

Linienbündel 54 (Kaiserslautern Nord)

Linie 133: Kaiserslautern – Otterberg – Drehenthalerhof – Gundersweiler

Linie 135: Kaiserslautern – Hochspeyer – Fischbach / Waldleiningen / Frankenstein

Linie 136: Kaiserslautern – Enkenbach – Alsenborn – Winnweiler / Börrstadt

Linie 137: Kaiserslautern – Sembach – Winnweiler – Falkenstein

3. Grundlagen der Angebotskonzeption

3.1 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. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Donnersbergkreises:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden.
- 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.
- Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen Rechnung tragen.
- Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil an Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren.
- Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Donnersbergkreis ausgebaut werden. 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.
- Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 3 Fahrtenpaaren pro Werktag nicht unterschreiten. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein.
- Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen barrierefrei gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen finden beim Ziel der Ausgestaltung und Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV besondere Berücksichtigung. Der Blickwinkel richtet sich dabei auf das im PBefG festgelegte Ziel eines insgesamt barrierefreien ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies umfasst die Festlegung von Qualitätskriterien zu Fahrzeugen, Informationen und Personal, aber vor allem auch ein Zeit- und Maßnahmenplan, insbesondere zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen unter Beachtung abgestimmter Prioritäten und auch unter Festlegung von Ausnahmen. Ein Schwerpunkt ist insoweit der Ausbau der Haltestellen, wobei im Donnersbergkreis die Baulast für die Haltstellen bei den Städten und Gemeinden liegt.
- Alle Nahverkehrsangebote im Donnersbergkreis sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.
- Der Ausbau der Strecke der Zellertalbahn zwischen Kaiserslautern Hbf. und Monsheim soll in dem im Donnersbergkreis liegenden Abschnitt vorangebracht werden.
- Die Einrichtung einer nächtlichen Verbindung im SPNV zwischen Kaiserslautern und Alsenz soll als Forderung an den SPNV-Aufgabenträger erfolgen.
- Befürwortung der Herstellung einer umsteigefreien Verbindung auf der Alsenztalstrecke nach Mainz und Frankfurt mit mindestens einem Halt (z.B. in Rockenhausen).
- Das Spektrum des Nahverkehrsplanes soll über die klassischen Aufgabenfelder des ÖPNV hinaus gehen und den neuen Anforderungen an Mobilität entsprechen. Durch die Anwendung des Projektes flinc sollen u.a. Mitfahrgelegenheiten als Ergänzung zum ÖPNV gefördert werden.
- Als weiteren Aspekt des Mobilitätsmanagements sind Mobilitätstrainings vorgesehen, insbesondere für ÖPNV-relevante Nutzergruppen wie Senioren.
- Eine Ausdehnung der Fahrtzeiten des Behindertentaxis soll geprüft werden.

3.2 Netzhierarchie

Die unter Kap. 3.1 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 2 stellt die geplante Netzhierarche als Systemskizze dar.

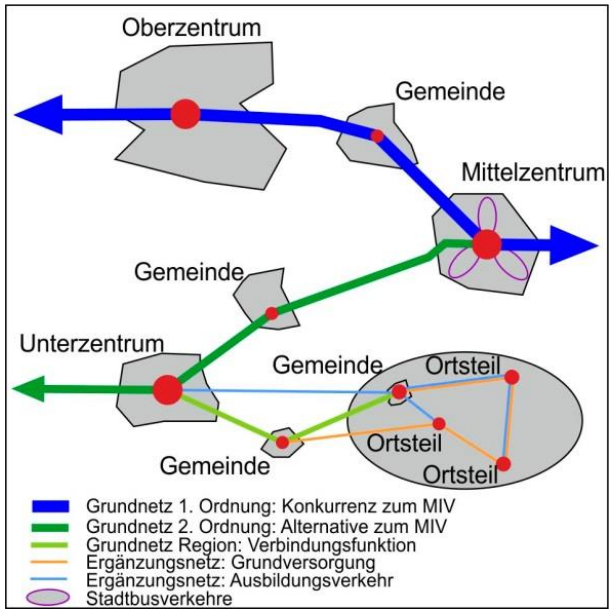


Abbildung 2: Netzhierarchie

Der **SPNV** bildet das Rückgrat des ÖPNV. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität in hoher Reisegeschwindigkeit, hohem Komfort und starkem Bedienungsangebot her. Im SPNV können Anteile von bis zu 20% im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden. Der SPNV wird dem Grundnetz 1. Ordnung oder 2. Ordnung zugeordnet.

Im **Grundnetz 1. Ordnung** soll das öffentliche Mobilitätsangebot eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben PKW-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Min- Takt notwendig ist. Hier können im Jedermannverkehr ÖPNV-Anteile von bis zu 20% vom 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. Ein Grundnetz 1. Ordnung gibt es im Donnersbergkreis nicht, da dieses nicht wirtschaftlich und nicht finanzierbar wäre. Daher bleibt diese Netzkategorie nachfolgend unbeachtet und der Fokus nur auf die Netze gerichtet, die es auch im Donnersbergkreis gibt. Diese werden nachfolgend erläutert.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll 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.

Auf dem **Grundnetz Region** wird ebenfalls ein regelmäßiges Angebot angeboten, das aufgrund einer mittleren bis geringen Nachfrage im Jedermannverkehr etwa im 120-Min-Takt bedient wird. Der Fahrplan berücksichtigt ebenfalls die Belange des Ausbildungsverkehrs und Umsteigebeziehungen. In ländlichen Räumen wie dem Donnersbergkreis sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als Grundnetz Region festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des im Donnersbergkreis weiträumig vernetzten Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein circa ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen auch am Wochenende 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 keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

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 3 gibt einen Überblick und die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr.

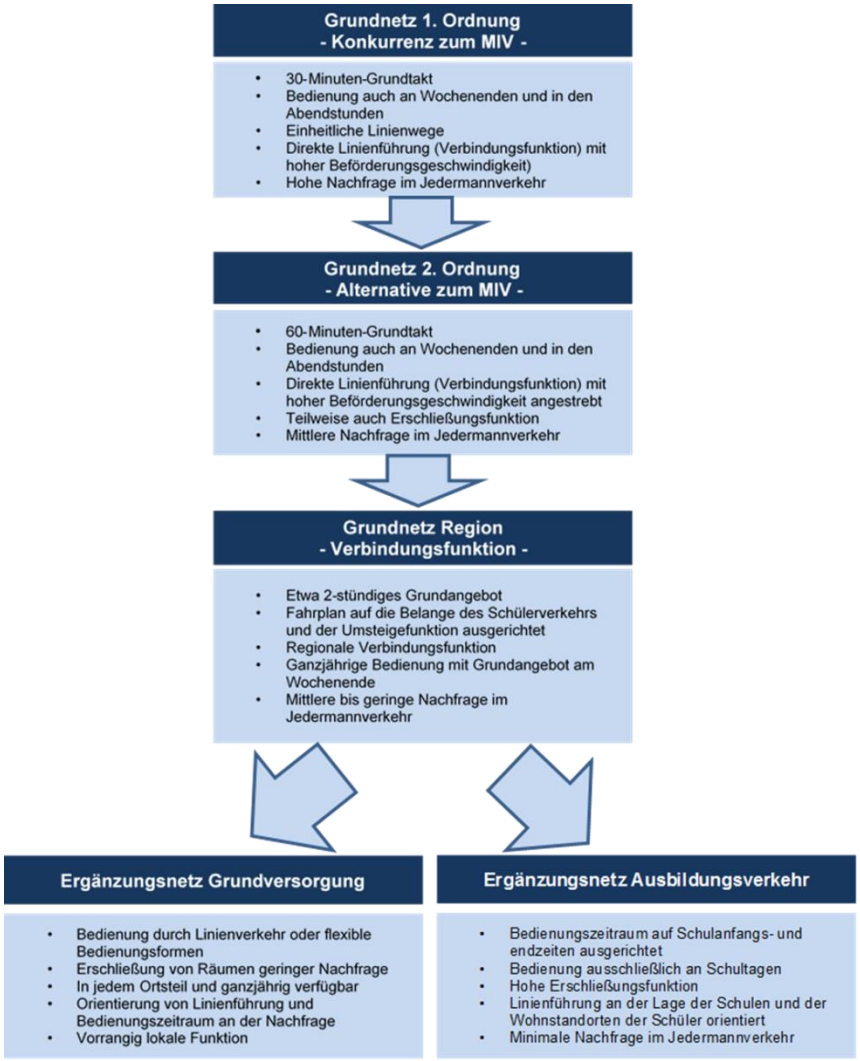


Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung

3.3 Raumstruktur

Einwohner

Der Donnersbergkreis ist räumlich in sechs verschiedene Verbandsgemeinden untergliedert. In diesen leben rund 75.000 Menschen auf einer Fläche von 645,49 km².

Verbandsgemeinde	Einwohner	Fläche in km²	Einwohnerdichte in EW/km²
Alsenz-Obermoschel	6.700	103	65
Eisenberg (Pfalz)	13.200	64	207
Göllheim	11.800	80	148
Kirchheimbolanden	19.400	147	131
Rockenhausen	10.900	141	77
Winnweiler	13.100	111	117

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur (Stand: 01.2017), Werte gerundet

Relevante Entwicklungsgebiete im Landkreis

Für die Entwicklung des Nahverkehrs im Donnersbergkreis sind unter anderem für die Zukunft geplante Entwicklungen im Siedlungsbereich zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die bekannten Entwicklungsgebiete dargestellt.

Kirchheimbolanden
Im Bereich des alten Bahnhofes ist die Errichtung von Werkstatt- und Wohngebäuden des evangelischen Diakoniewerkes Zoar geplant.

Zentralörtliche Gliederung

Zentrumstypus	Ort mit Einwohnerzahl
	[Mainz (209.400)]
Benachbarte Oberzentren	[Kaiserslautern (98.500)]
	[Ludwigshafen (164.700)]
	[Mannheim (305.800)]
Mittelzentren	[Alzey (17.800)]
	[Bad Kreuznach (49.400)]
	Eisenberg (Pfalz) (9.300)
	[Grünstadt (13.200)]
	Kirchheimbolanden (7.800)
	Rockenhausen (5.300)
	[Worms (82.100)]
Grundzentren	Alsenz-Obermorschel (1.700 + 1.100)
	Göllheim (3.800)
	Winnweiler (4.800)

Tabelle 2: Zentralörtliche Gliederung[4], Werte gerundet

[4] Bedeutsame Zentren außerhalb des Donnersbergkreises sind mit eckigen Klammern gekennzeichnet. Datengrundlagen: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2011/2016 und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016

Schulstandorte

In der Schullandschaft im Donnersbergkreis sind etwa 10.000 Schüler auf 23 Schulstandorte verteilt. Für den Schülerverkehr relevant sind in dieser Aufstellung die Schularten Grundschule, Gymnasium, Integrierte Gesamtschule (IGS), Realschule +, Förderschule sowie berufsbildende Schulen (BBS).

Bezogen auf die Schülerzahlen stellen die Schulstandorte Eisenberg, Kirchheimbolanden und Rockenhausen mit jeweils ca. 2.000 sowie Winnweiler mit ca. 1.000 Schülern die bedeutendsten Ziele im Rahmen der Schülerbeförderung dar.

Im Vergleich zum Schuljahr 2015/-16 mit rund 10.000 Schülern ergeben sich für das aktuelle Jahr 2016/-17 keine deutlichen Veränderungen hinsichtlich der Zahlen.

Standort	Schüler
Alsenz	100
Bolanden-Dannenfels	140
Eisenberg	1.930
Imsweiler	60
Gerbach	70
Göllheim	750
Kerzenheim	70
Kirchheimbolanden	1.940
Kriegsfeld	60
Stetten	60
Marnheim	90

Standort	Schüler
Münsterappel	60
Imsbach/Langmeil/ Münchweiler	140
Obermoschel	60
Ramsen	70
Rockenhausen	2.200
Sippersfeld	110
Waldgrehweiler	50
Weierhof	850
Winnweiler	1.040
Zellertal	150
Insgesamt	**10.000**

Tabelle 3: Übersicht Schulstandorte (Stand: 11.2016)

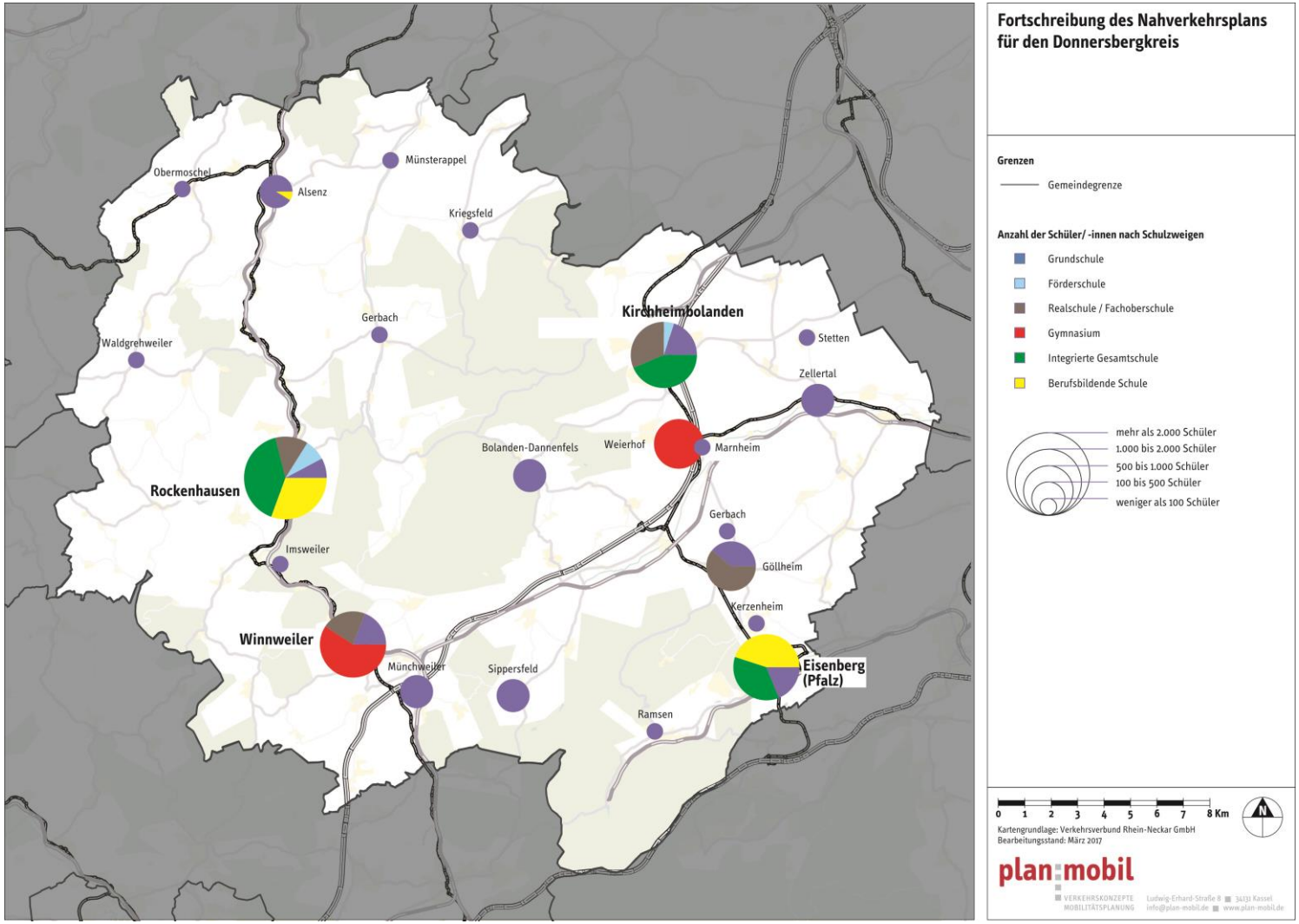


Abbildung 4: Schulstandorte im Donnersbergkreis

3.4 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 an ihn (s. Abbildung 5). Vereinfacht können die Nutzergruppen den Verkehrszwecken Berufsverkehr, Freizeit- und Versorgungsverkehr sowie dem Ausbildungsverkehr zugeordnet werden.

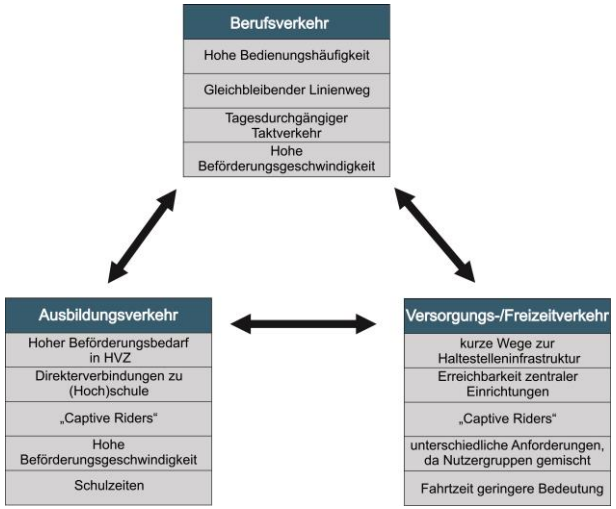


Abbildung 5: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Berufsverkehr

Für Pendelnde im Berufsverkehr sind eine hohe Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Hauptverkehrszeiten), ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Taktverkehr und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit wichtig. Der Berufsverkehr wird insbesondere durch die Altersgruppe der 25-65 Jährigen bestimmt. In dieser Altersgruppe ist der Führerscheinbesitz sehr hoch. Aufgrund dessen und des Einkommens der Pendelnden, kann davon ausgegangen werden, dass diesen Personen häufig ein PKW zur Verfügung steht.

Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr handelt es sich bei Schülerinnen und Schülern meist um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Personen, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Der Schulverkehr weist Schulzeitbedingt einen hohen Beförderungsbedarf sowohl zur morgendlichen Hauptverkehrszeit, als auch mittags, bzw. nachmittags auf.
Es werden keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt. Von hoher Bedeutung sind allerdings direkte Verbindungen zu Schulen und Hochschulen.

Versorgungs- und Freizeitverkehr

Der Versorgungs- und Freizeitverkehr beinhaltet eine Schnittmenge der genannten Nutzergruppen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass auch die Bevölkerungsgruppe der Senioren ihre Wege im Versorgungs- und Freizeitverkehr zurücklegt.
Von Bedeutung sind im Versorgungs- und Freizeitverkehr insbesondere die Flexibilität und eine ausreichende Bedienung im Spätverkehr für die hochmobile Altersgruppe, die sich in erster Linie aus jungen Erwachsenen bildet. Für diese Gruppe ist daher eine hohe Flexibilität des Nahverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Diese Flexibilität beginnt mit einem dichten Liniennetz, welches ermöglicht, auf alternative Weise an das gewünschte Ziel zu gelangen und endet mit einem multimodalen Angebot, auf das bei Bedarf zurückgegriffen werden kann. Gleichzeitig stellt die ältere Bevölkerungsgruppe im Versorgungs- und Freizeitverkehr Ansprüche an die Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug (z.B. ausreichend Sitzplätze, Hilfsbereitschaft der Fahrzeugführer, ect.).
Auch in dieser Gruppe finden sich „Captive Riders“ wieder. Es handelt sich dabei i.d.R. um die ältere Bevölkerungsgruppe, insbesondere weibliche Personen über 75 Jahre besitzen keinen Führerschein. Allerdings nimmt der Führerscheinbesitz weiblicher Personen in anderen Altersgruppen zu, weshalb der Anteil bei der entsprechenden Gruppe langfristig zunehmen sollte.
Die generellen Anforderungen, die an den Versorgungs- und Freizeitverkehr gestellt werden, sind kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur sowie eine gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen. Die Fahrzeit ist hier im Verhältnis zum Berufs- und Ausbildungsverkehr von eher nachrangiger Bedeutung.

Des Weiteren richten mobilitätseingeschränkte Personen bestimmte Anforderungen an den ÖPNV.
Für diese Personengruppe sind insbesondere die Punkte Barrierefreiheit, einfache und verständliche Fahrgastinformationen sowie Vertriebswege wichtig.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen auch nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden.

Abbildung 6 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNV im Bündel 51 „Donnersbergkreis“. Die Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV innerhalb des Donnersbergkreises wird aus dem hohen Reisezweck Schule/Ausbildung verdeutlicht.

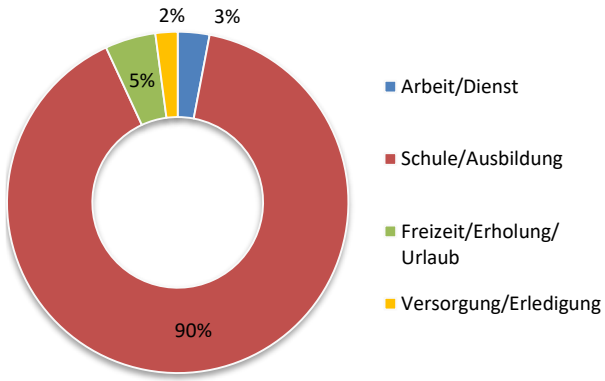


Abbildung 6: Reisezweck Bündel 51, Mo-Fr (S)

3.5 Demografischer Wandel

Seit Jahren wird die Bevölkerungsstruktur durch die Auswirkungen des demografischen Wandels tiefgreifend verändert. Durch eine tendenzielle Abnahme der Geburtenrate bei einer gleichzeitig steigenden Lebenserwartung wird die Gesamtbevölkerung Deutschlands geringer und im Durchschnitt älter. Besonders der ländliche Raum sieht sich mit den Folgen dieses Strukturwandels konfrontiert, da sich dessen Auswirkungen durch eine Abwanderung der jüngeren Bevölkerung in die Städte zusätzlich verstärkt. Dieser Prozess ist hauptsächlich dadurch zu erklären, dass die Infrastrukturvorteile der Städte immer deutlicher werden. Dies gilt bspw. für Bereiche der medizinischen Versorgung, dem Arbeitsplatzangebot oder den Nahversorgungsmöglichkeiten.

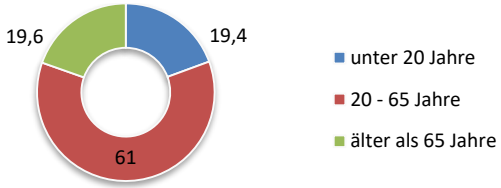


Abbildung 7: Bevölkerung nach Altersgruppen (31.12.2013)[5]

Die Betrachtung der Bevölkerungsverteilung und -entwicklung bildet eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines zukunftsfähigen ÖPNV im Donnersbergkreis. Wie viele ländlich geprägte Regionen in Rheinland-Pfalz, ist auch der Donnersbergkreis durch einen stetigen Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Die Bevölkerungsabnahme im gesamten Landkreis vollzieht sich seit 2005 relativ konstant. Jedoch weisen die jeweiligen Verbandsgemeinden z.T. deutlich unterschiedliche Ausprägungen auf. Generell sind jedoch alle Verbandsgemeinden durch eine Bevölkerungsabnahme gekennzeichnet (vgl. Abbildung 9).

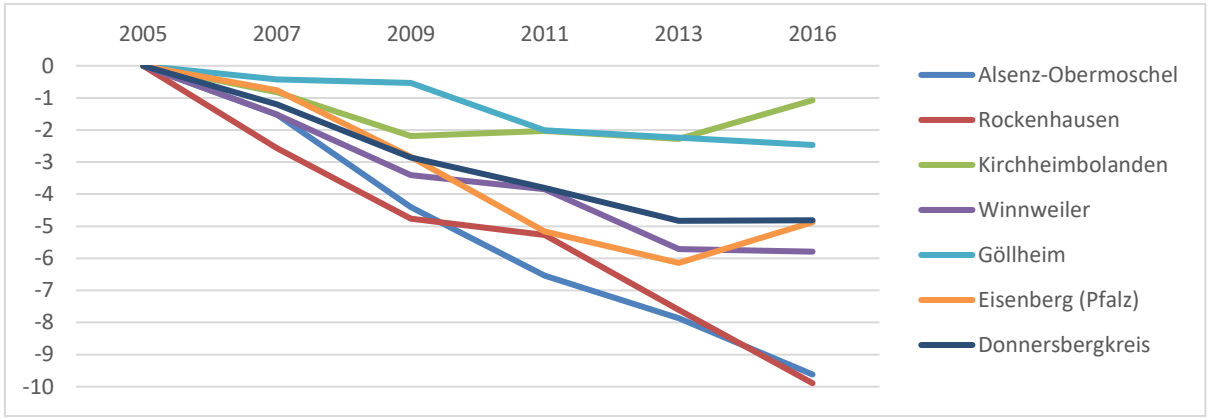


Abbildung 9: Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Verbandsgemeinden im Donnersbergkreis (Stand: 31.12.2013)[6]

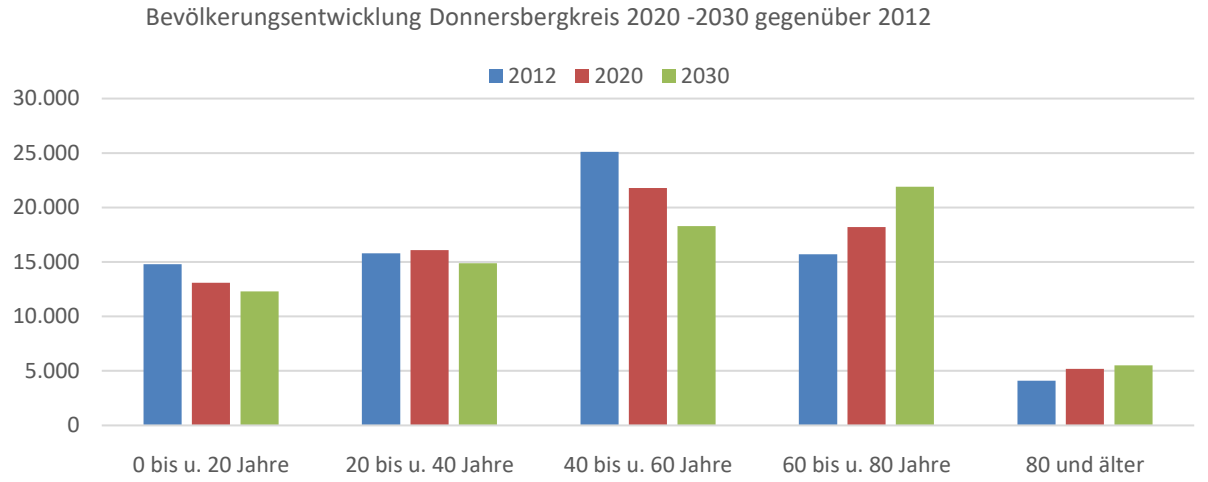


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung im Donnersbergkreis gesamt (Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

[5] Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2015

[6] Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2015

Neben der bisherigen Entwicklung der Bevölkerungszahlen ist ebenfalls die Betrachtung der Bevölkerungsprognosen insbesondere auch im Hinblick auf die Altersstrukturen von großer Bedeutung, da das Alter großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der jeweiligen Person ausübt. Bereits heute ist die Alterskohorte der über 65-Jährigen stärker besetzt, als die Altersgruppe der unter 20-Jährigen (vgl. Abbildung 7).

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltes und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Die verstärkte Alterung der Gesellschaft wird durch regionale Wanderungsbewegungen überlagert, welche zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führen.

Die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) aus dem Jahr 2014 mit dem Basisjahr 2012 liefert die derzeit aktuellsten Prognosedaten für die Region Westpfalz.

Die Abbildung 8 zeigt die für den Donnersbergkreis prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Altersgruppen bis ins Jahr 2030. Es zeichnet sich ein erkennbarer Rückgang von Personen jüngeren und mittleren Alters ab. Die Anzahl älterer Personen steigt dagegen langfristig deutlich an Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Dies kann aufgrund von freier Schulwahl, neuen schulischen Angeboten, dispersen Unterrichtszeiten und Inklusion trotz zurückgehender Schülerzahlen unter Umständen zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. Dies wird sich zuerst im Jedermannverkehr widerspiegeln, da mit dem Rückgang gleichzeitig der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Dies führt zu neuen Anforderungen an den ÖPNV. Das Thema Daseinsvorsorge und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung wird an Bedeutung zunehmen.
Im Ausbildungsverkehr werden diese strukturellen Veränderungen in Bezug auf die anzubietende Fahrtenanzahl nicht spürbar werden. Es müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Gegebenenfalls wird eine Neustrukturierung von Schulstandorten zu prüfen sein. Dies kann in der Folge durch Verlagerungen der Schülerströme, in Verbindung mit der freien Schulwahl zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

3.6 Potentialanalyse

Pendlerströme

In der Abbildung 12 sind die Pendlerbeziehungen zwischen den Arbeits- und Wohnstandorten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgebildet (Stand 2015). Dabei werden sowohl Binnenpendler innerhalb des Kreises als auch die Pendlerströme betrachtet, die sich über die Kreisgrenze hinfort bewegen. Je nach geografischer Lage im Donnersbergkreis und der damit verbundenen Distanz zu einem anderen Ort, variieren sowohl die Richtung als auch die Intensität der Pendlerströme.

Dargestellt werden die Pendlerbeziehungen ab einer Summenanzahl von insgesamt 100 Ein- und Auspendlern. Innerhalb des Donnerbergkreises besteht die stärkste Beziehung zwischen Kirchheimbolanden und Bolanden. Darüber hinaus wird deutlich, dass die Mittelzentren Kirchheimbolanden, Rockenhausen und Eisenberg die stärksten Beziehungen aufweisen. Dies gilt zum einen für die umliegenden Grundzentren und übrigen Ortschaften als Magnet, zum andern gehen von diesen einwohnerstärkeren Städten zahlreiche Pendlerverflechtungen über die Kreisgrenze hinaus zu den umliegenden größeren Städten und Gemeinden wie Kaiserlautern. Für die Pendlerbewegungen über die Kreisgrenzen hinaus sind vor allem Grünstadt, Alzey und die zwei Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen von enormer Relevanz, aber auch die Städte Mainz und Bad Kreuznach weisen relevante Pendlerbeziehungen mit Städten im Donnersbergkreis auf. Aus dem gesamten Kreisgebiet pendeln rund 650 Personen zur Landeshauptstadt Mainz. Aus Alzey pendeln mehr Personen nach Kirchheimbolanden ein als umgekehrt. Dies ist die einzige grenzüberschreitende Beziehung bei der die Einpendler die Auspendler überschreiten. Auffällig ist, dass es zwischen den Grundzentren und weiteren Ortschaften vergleichsweise niedrige bis kaum nennenswerte Pendlerströme gibt.

Verkehrsnachfrage

In diesem Unterkapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebung der VRN GmbH (Jahr 2016) im ÖPNV dargestellt.
Im Donnersbergkreis finden pro Werktag (Mo-Fr) im ÖPNV rund 11.250 Fahrten statt, davon 8.350 im Binnenverkehr innerhalb des Kreises. 2.900 Fahrten sind kreisüberschreitend. Das heißt, jeweils etwa 1.450 Fahrten haben ihre Quelle bzw. Ziel außerhalb des Kreises. An Wochenenden verändert sich dies deutlich. Während an Werktagen etwa 65 % der Fahrten innerhalb des Kreises durchgeführt werden, liegt dieser Anteil an Wochenendtagen bei nur etwa 15% und der Anteil der Fahrten, die ihre Quelle bzw. das Ziel außerhalb des Kreises haben, steigt von 35% (an Werktagen) auf 85% (an Wochenendtagen) an (siehe Tabelle 4). Dies lässt sich insbesondere auf den hohen Anteil des Schülerverkehrs an Werktagen zurückführen (vgl. Abbildung 6)

Fahrten	Mo-Fr	Sa	So/Fe
Binnenfahrten	8.350	200	250
Umlandverbindend	2.900	1.400	1.500
Gesamt	**11.250**	**1.600**	**1.750**

Tabelle 4:Nachfrage ÖPNV – Donnersbergkreis, Quelle: VRN-Erhebung 2016, Werte gerundet

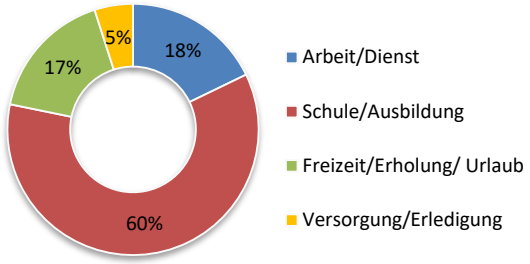


Abbildung 10: Verkehrszwecke der kreisüberschreitenden Fahrten, Quelle: VRN-Erhebung 2016

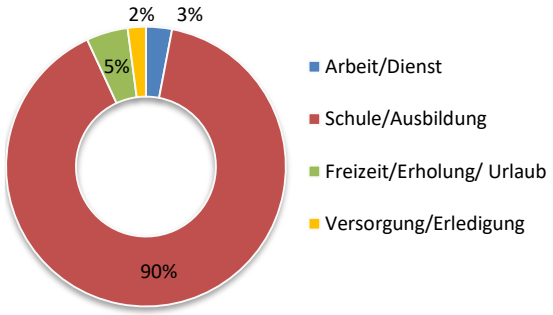


Abbildung 11: Verkehrszwecke der Binnenfahrten (innerhalb des Landkreises, im Linienbündel 51) Mo-Fr (S)
Quelle: VRN-Erhebung 2016

Der Trend des starken Binnenverkehrs von Montag bis Freitag zeigt sich v.a. im Vergleich der Verkehrszwecke des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrs: Innerhalb des Donnersbergkreises dominiert der Schülerverkehr mit 90% deutlich die Nachfrage im ÖPNV. Arbeits-, Dienst-, Freizeit- und Erledigungsfahrten nehmen dagegen insgesamt nur 10% ein.

Für die grenzüberschreitenden ÖPNV-Fahrten relativiert sich dieses Verhältnis. Hier gewinnen die Arbeits- und Freizeitwege an Bedeutung, die sich nach den nächstgelegenen Oberzentren richten (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11).

Verteilung der Nachfrage nach den Verkehrsarten Bus und SPNV

Abbildung 13 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV im Donnersbergkreis. Die höchste Fahrgastnachfrage weist der Abschnitt Rockenhausen – Winnweiler – Kaiserslautern auf. Etwa 1.000 Fahrgäste nutzen diese Bahnverbindung für Hin- und Rückweg. Im weiteren Verlauf der Schienenstrecke geht die Nachfrage zurück. Die Kirchheimbolanden und Eisenberg bedienenden Bahnstrecken zeigen eine werktägliche Nachfrage von weniger als 500 Fahrgästen pro Richtung. Abbildung 14 zeigt die werktägliche Nachfrage im Busverkehr im Donnersbergkreis. Die stärksten Relationen bestehen rund um die Mittelzentren Rockenhausen, Eisenberg und Kirchheimbolanden.

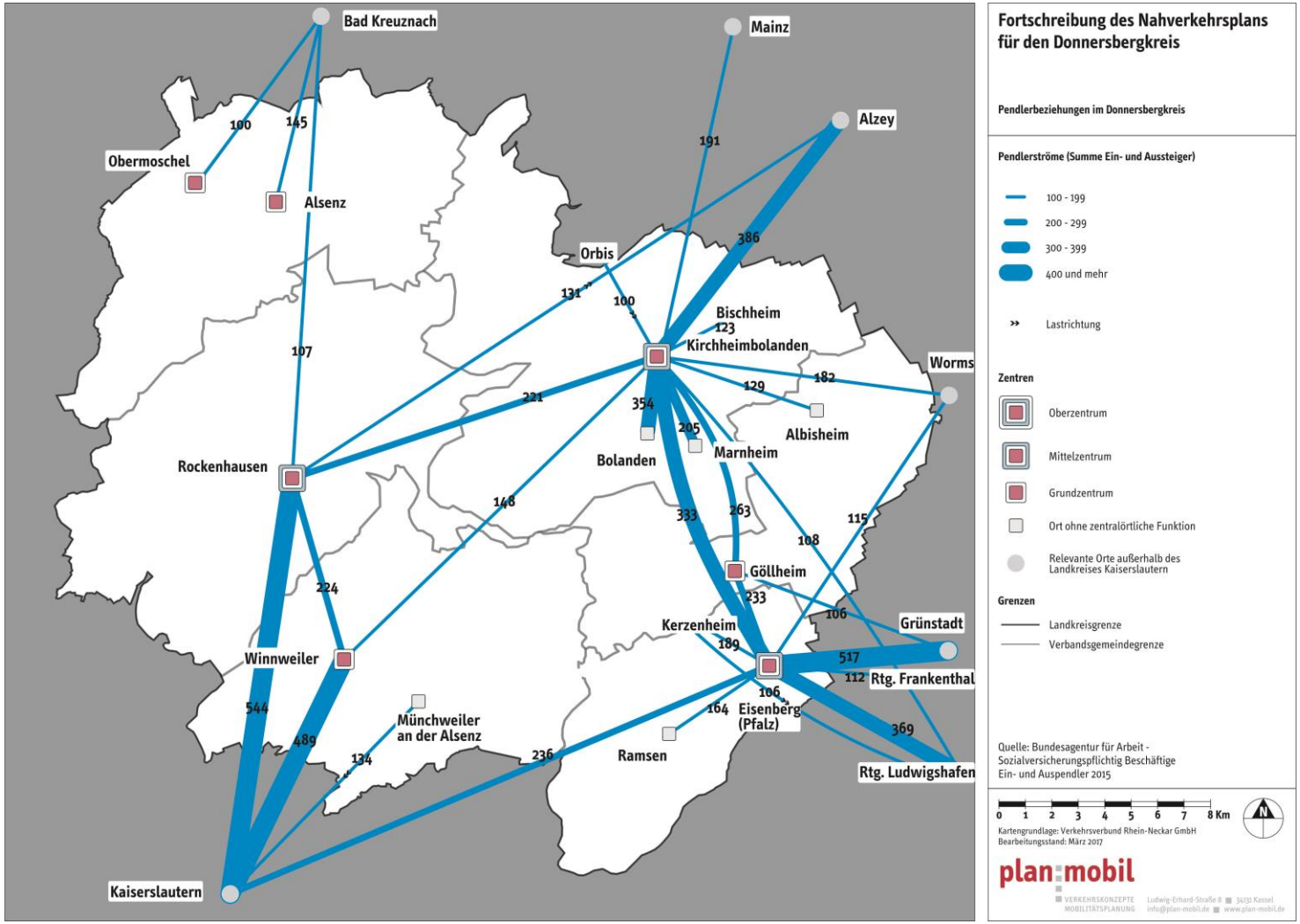


Abbildung 12: Pendlerbeziehungen Donnersbergkreis

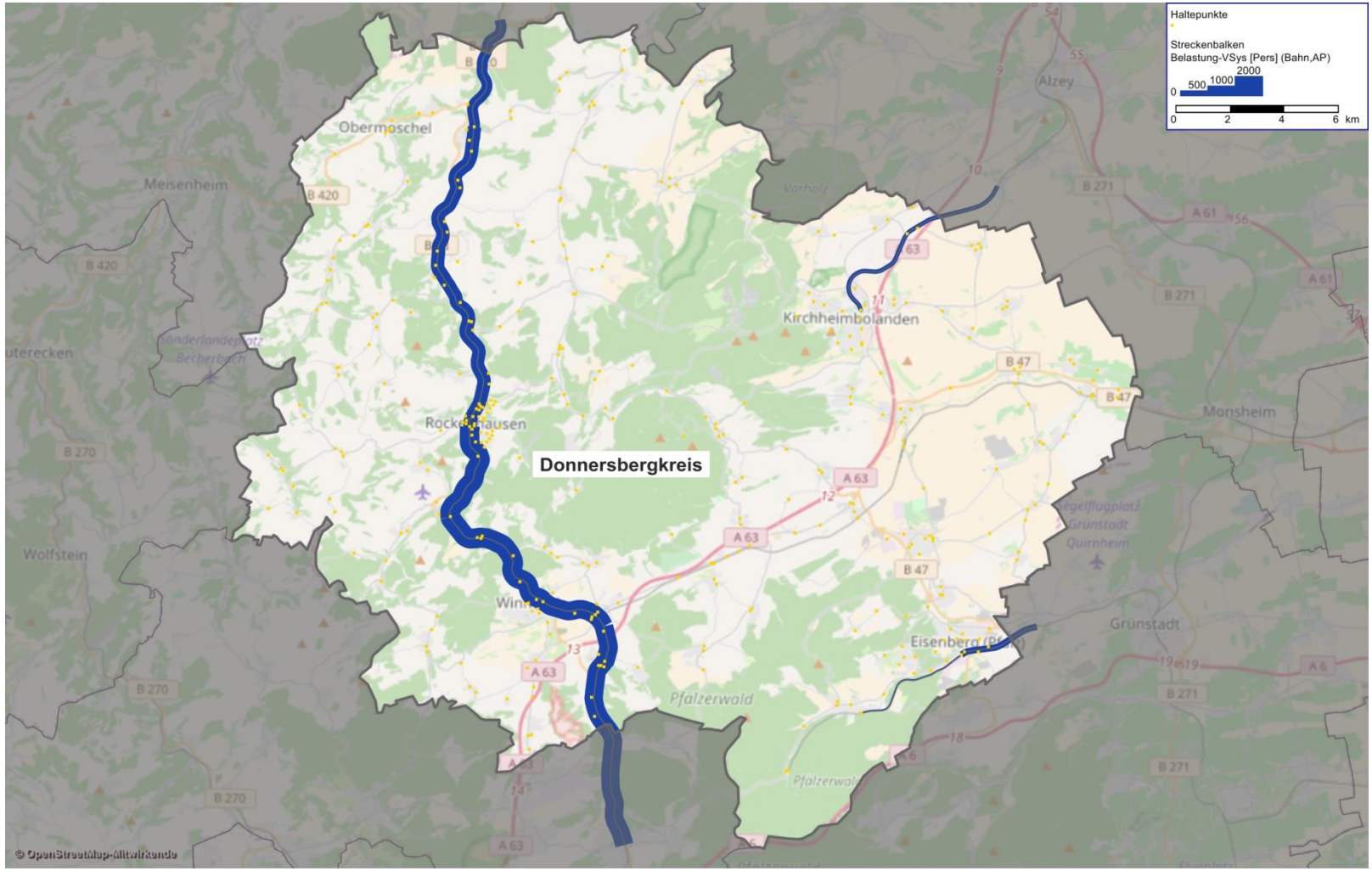


Abbildung 13: Nachfrage Mo-Fr im SPNV im Donnersbergkreis

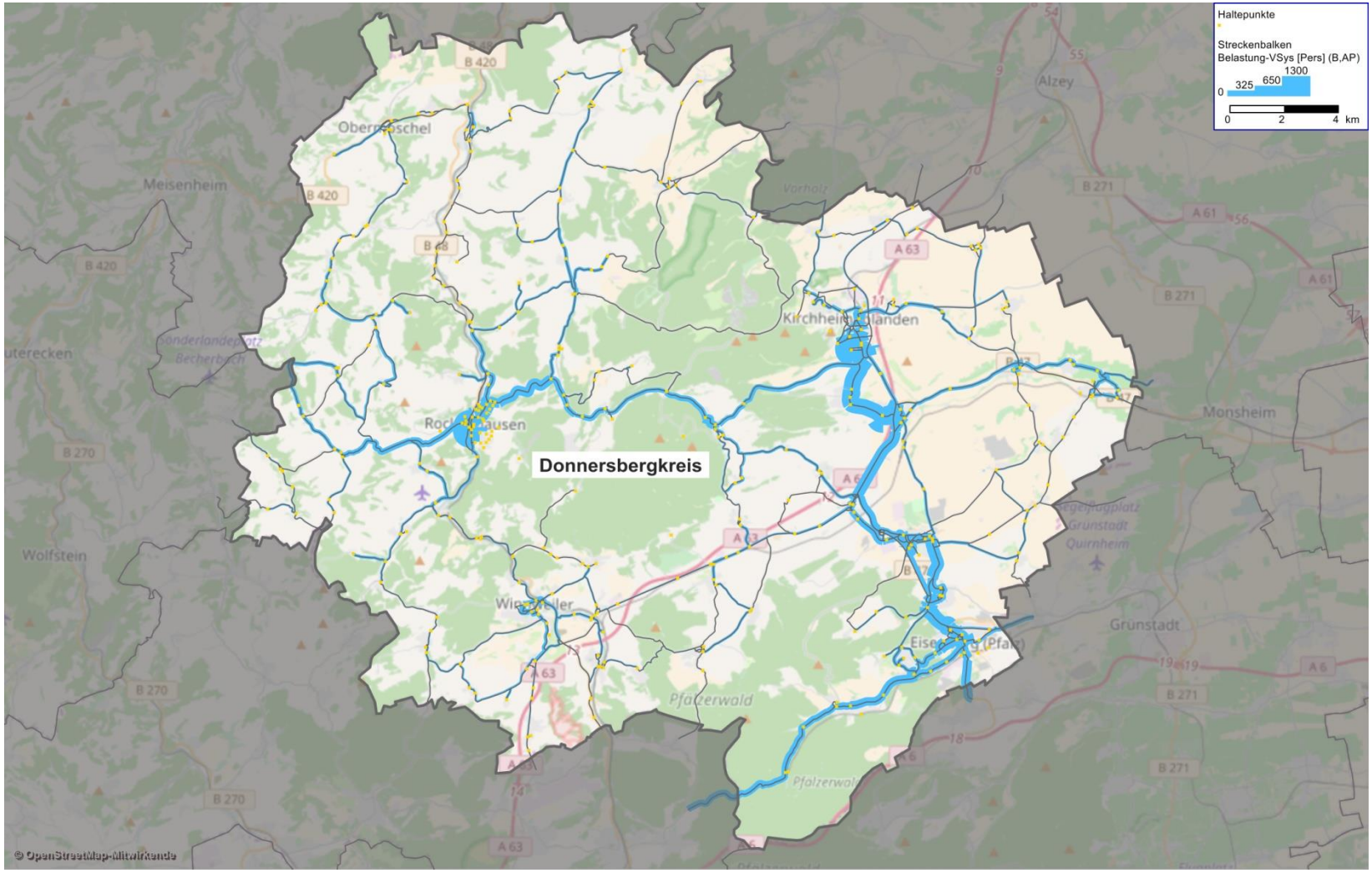


Abbildung 14: Nachfrage Mo-Fr im ÖPNV im Donnersbergkreis

Potentialanalyse

Bei der überwiegenden Zahl der bisherigen Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme 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.

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:

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

Den Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien Rechnung getragen.

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. In dem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt. Denn nur Fahrgäste mit einer grundsätzlichen Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“), lassen sich als neue Nutzer des ÖPNV gewinnen. Das Verkehrsmodell bildet regionale Verkehre ab, weshalb die Potenzialanalyse ausschließlich Ergebnisse zu regionalen Verbindungen liefert.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle- Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quelle-Ziel-Matrix im 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- bzw. 60-Min-Takt eine entsprechende Fahrgastnachfrage benötigt, werden nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 2.000 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 15 dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz zeigt sich, dass im Donnersbergkreis 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 das vorhandene Angebot im Stundentakt rechtfertigen.

Potentiale für die Verdichtung zu einem 30-Minutentakt sind nicht abzuleiten.

Entlang der Zellertalbahn Monsheim bis Kaiserslautern im Streckenabschnitt Münchweiler/Alsenz bis Marnheim bestehen Potentiale im Freizeitverkehr im Bereich ≤ 5 % im Modal-Split. Die ermittelte Nachfrage auf diesem Abschnitt ist aufgrund des geringen Angebots (Bestand: nur sonntags 3,5 Fahrtenpaare) entsprechend gering und unter der Nachfrage auf den regelmäßig bedienten Schienenstrecken, ca. 6.000 Fahrgäste pro Jahr. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Zellertalbahn aus dem Jahr 2016 stellt einen Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens 1,3 (abhängig vom Szenario) bei einer Angebotsausweitung im Freizeitverkehr auf 97 Fahrtage pro Jahr (Sa + So + Fe +Mi sowie Do + Fr in den Sommerferien mit jeweils 5 Fahrtenpaaren).

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 Kirchheimbolanden). Relationen, auf denen der ÖPNV in Richtung eines 30-Min-Taktes verdichtet werden sollte, sind aus Nachfragesicht nicht erkennbar.

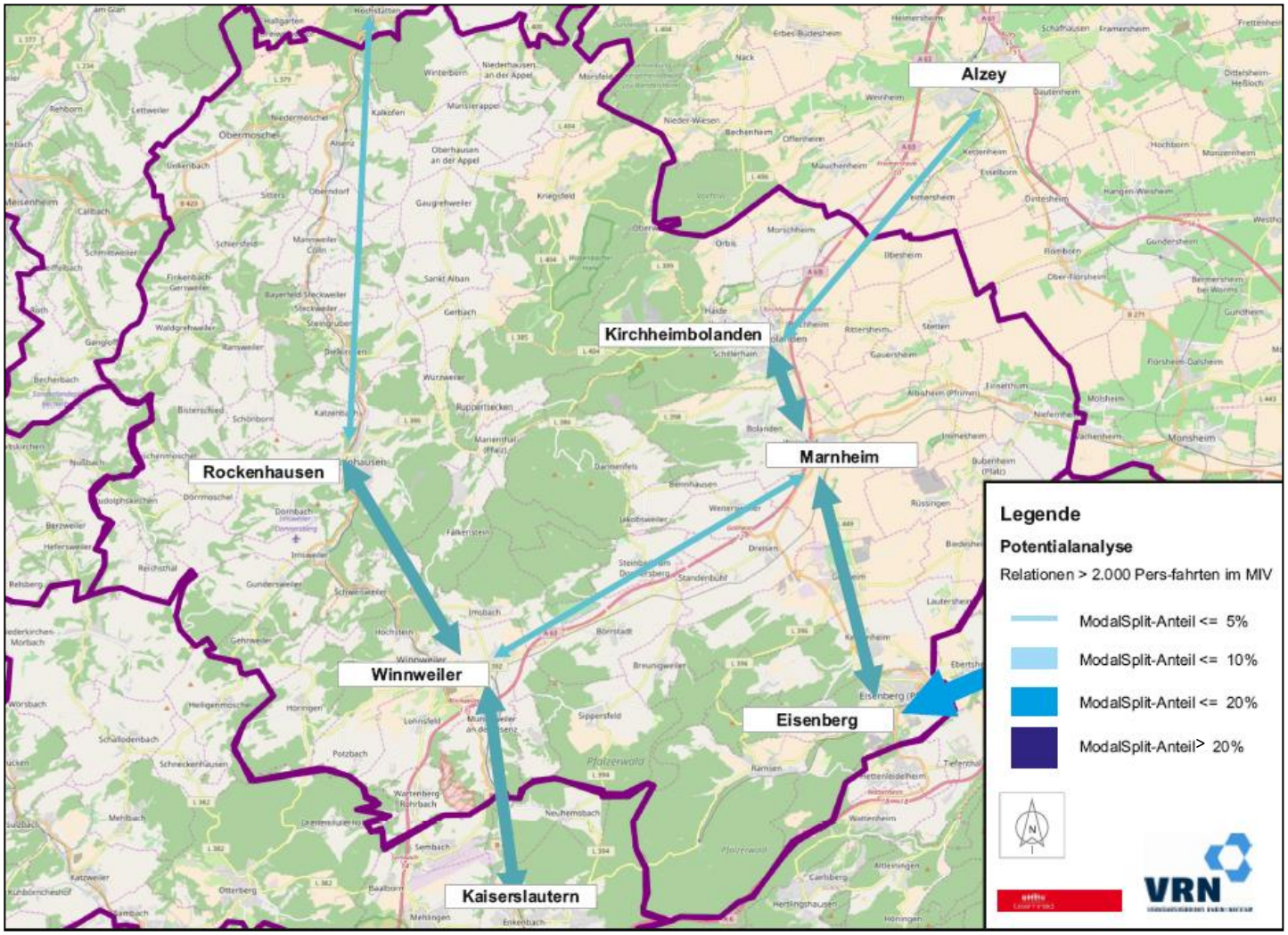


Abbildung 15: Potenzialanalyse – Modal-Split-Anteil

3.7 Achsenkonzept

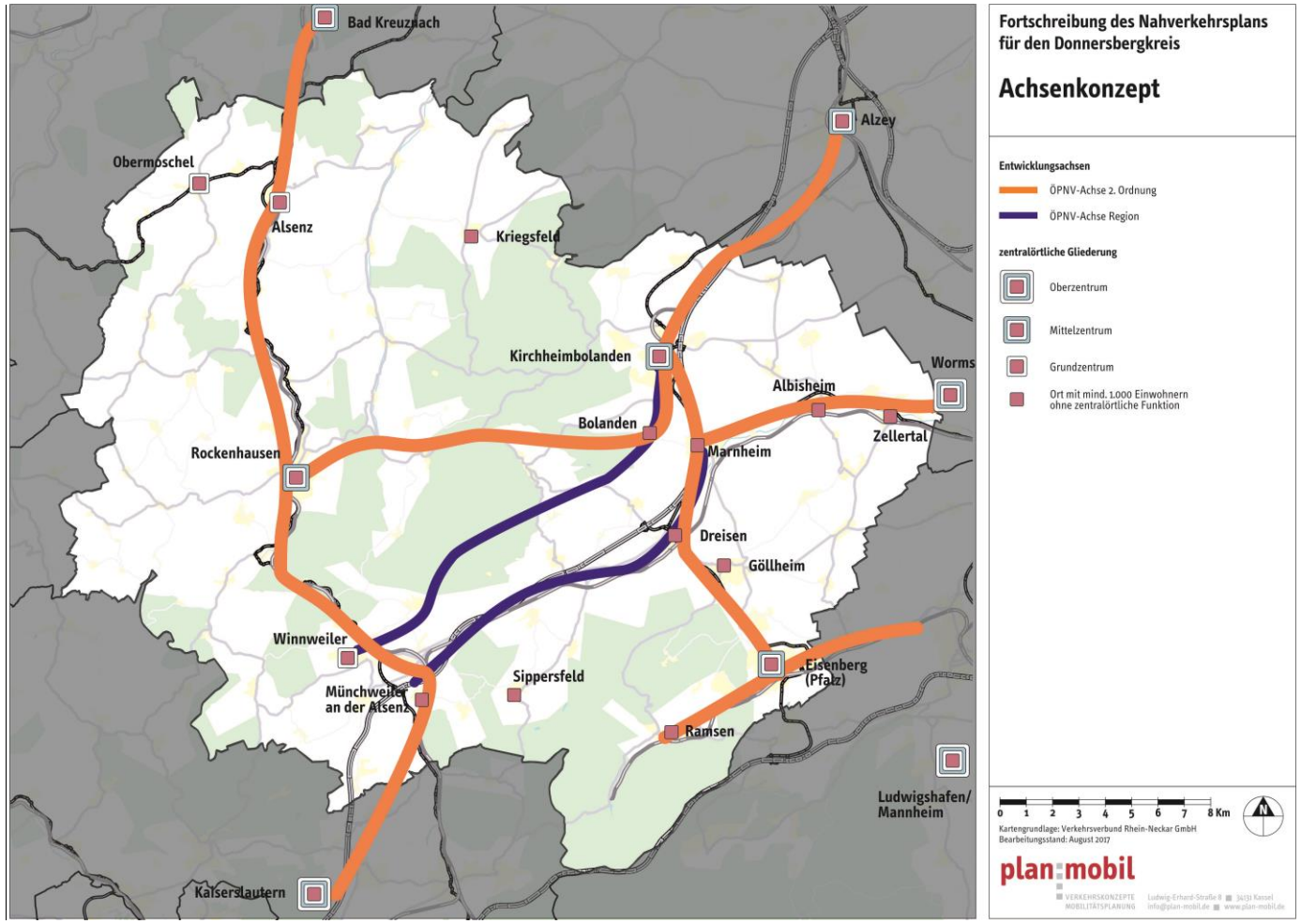


Abbildung 16: Achsenkonzept Donnersbergkreis

Die Nahverkehrsachsen leiten sich aus der Zentralität und der damit einhergehenden Bedeutsamkeit der vorhandenen Städte und Ortsgemeinden sowie unter Berücksichtigung der Potentialanalyse ab. Das Achsenkonzept sieht eine verbundweite Kategorisierung der regionalen Nahverkehrsachsen vor. Es lässt sich in die Kategorien regionaler Hauptachsen 1. Ordnung, regionaler Achsen 2. Ordnung sowie in das Grundnetz Region und das Ergänzungsnetz unterteilen, wobei Im Donnersbergkreis die regionalen Achsen 2. Ordnung die oberste Kategorie bilden (keine Achsen 1. Ordnung vorhanden).

Auf dem Grundnetz 2. Ordnung soll im Busverkehr 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.

Der SPNV sowie die weiteren Busverbindungen 2. Ordnung stellen das Rückgrat des ÖPNV im Donnersbergkreis dar. Achsen 2. Ordnung verbinden bedeutsame Orte mit einer erhöhten Zentralität. Die Verbindungen 2. Ordnung bieten im Vergleich zu anderen Bedienungsangeboten das höchste Fahrtenaufkommen, die günstigste Reisezeit und zeichnen sich durch einen klar strukturierten Takt aus.

Auf dem Grundnetz Region wird ebenfalls ein regelmäßiges Angebot angeboten, das aufgrund einer mittleren bis geringen Nachfrage im Jedermannverkehr etwa im 120-Min-Takt bedient wird. Der Fahrplan berücksichtigt ebenfalls die Belange des Ausbildungsverkehrs und Umsteigebeziehungen

Desweiteren stellt das Ergänzungsnetz die Mindestbedienung zur Daseinsvorsorge und im Schülerverkehr sicher.

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.

Das in Abbildung 16 dargestellte Achsenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Donnersbergkreis.

Die regionalen Achsen 2. Ordnung umfassen:

- Bad Kreuznach – Alsenz – Rockenhausen
- Rockenhausen – Münchweiler – Kaiserslautern
- Rockenhausen – Kirchheimbolanden
- Kirchheimbolanden – Alzey
- Kirchheimbolanden – Albisheim - Monsheim
- Kirchheimbolanden – Marnheim – Göllheim – Eisenberg
- Ramsen – Eisenberg – Ludwigshafen/Mannheim

Die regionalen Achsen Grundnetz Region umfassen:

- Marnheim – Göllheim-Dreisen – Münchweiler (Zellertalbahn)
- Winnweiler – Kirchheimbolanden

4. Angebotskonzeption

4.1 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 unter Kapitel 3.2 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 ÖPNV-Angebot 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. Von den sechs Verbandsgemeinden des Donnersbergkreises sind alle an das SPNV-Netz angeschlossen, wobei die Verbandsgemeinde Göllheim lediglich am Wochenende über ein SPNV-Angebot auf der Zellertalbahn mit dem Bahnhof in Dreisen verfügt. 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, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z.T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet. Aufbauend auf dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzept „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,
- noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt sein,
- sowie im Optimalfall auf den nicht elektrifizierten Strecken in der West- und Südpfalz ab Dezember 2023 Fahrzeuge mit Energiespeicher/Oberleitung verkehren und damit die heutige Dieseltechnologie ersetzen.

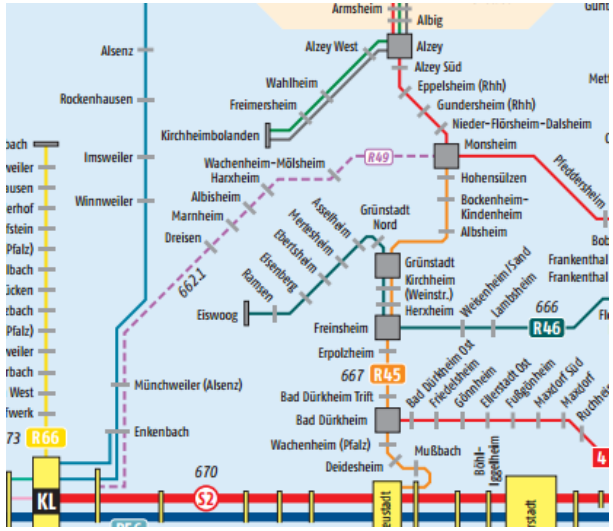


Abbildung 17: SPNV-Strecken im Donnersbergkreis

Der Donnersbergkreis strebt eine Ausweitung des Direktangebots zwischen Kirchheimbolanden und Frankfurt am Main an. Ursprünglich waren drei umsteigefreie Hin- und drei Rückfahrten (=Zielvorgabe) zwischen Kirchheimbolanden und Frankfurt/Main vorgesehen, derzeit (Jahresfahrplan 2016/2017) gibt es allerdings nur zwei Hin- und keine Rückfahrten.
Aus betrieblichen Gründen ist gegenwärtig keine Ausweitung möglich. Die Erreichung der genannten Zielvorgabe ist erst möglich, nachdem im Bahnhof Alzey umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erfolgt sind. Ein Zeithorizont hierfür ist derzeit noch nicht abschätzbar.

Ferner setzt sich der Donnersbergkreis für eine Angebotsausweitung auf der Zellertalbahn entsprechend den Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Freizeitverkehr auf 97 Fahrtage pro Jahr (samstags, sonntags, feiertags, mittwochs sowie in den Sommerferien donnerstags und freitags) mit jeweils fünf Fahrtenpaaren ein.

Auf der Alsenztalstrecke soll eine umsteigefreie Verbindung nach Mainz und Frankfurt mit Halt in Rockenhausen geprüft werden (Prüfauftrag an den ZSPNV Süd).

Ebenfalls wird im Gegenstromprinzip an den Aufgabenträger des SPNV herangetragen, dass die Einrichtung eines Nachtzuges mit Abfahrt gegen 01:00 Uhr zwischen Kaiserslautern und Alsenz gefordert wird.

Linie	Streckenführung	Grundtakt		
		Mo-Fr	Sa	So
R46	(Eiswoog) – Ramsen – Eisenberg – Grünstadt – Freinsheim – Frankenthal – LU – MA	60-Min-Takt (Angebotslücken auf Abschnitten)	60-Min-Takt	60-Min-Takt
RB31	Mainz – Armsheim – Alzey – Kirchheimbolanden morgens bestehen zwei Direktverbindungen nach Frankfurt → Ausweitung Hinfahrten und Einführung Rückfahrten	60-Min-Takt (im Kreis)	60-Min-Takt	60-Min-Takt
R65	Kaiserslautern – Rockenhausen – Bad Kreuznach – Bingen	60-Min-Takt (+Verdichterfahrten)	60-Min-Takt	60-Min-Takt
RE17		120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
R49 Zellertalbahn (Ausflugslinie)	Monsheim – Kaiserslautern	Sa + So/Fe +Mi, in den Sommerferien zusätzlich Do + Fr mit jeweils fünf Fahrtenpaaren		

Tabelle 5: Übernahme SPNV-Strecken-Angebot im Donnersbergkreis

4.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Die Verkehrsleistung im Donnerbergkreis (Bündel 51) wurde zum Januar 2017 für einen Zeitraum von zehn Jahren in eigenwirtschaftlicher Erbringung vergeben. Daher sind größere Anpassungen zunächst nicht möglich, sofern sich diese nicht aus veränderten Rahmenbedingungen ergeben. Ziel der Angebotskonzeption im Donnersbergkreis ist es daher das bestehende Angebote zu sichern und eine Ausrichtung auf den festgestellten Bedarf. Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermann-Verkehr sollen durchgängig im Takt verkehren. Alle übrigen Buslinien sollen bedarfsorientiert verkehren. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz entwickelt worden.

Entsprechend den in Kapitel 3.6 und 1.1 dargestellten Ergebnissen der Potentialanalyse sind für den Donnersbergkreis im Regionalbusverkehr keine Relationen erkennbar, auf denen durch die Einrichtung eines 30-Min-Taktes eine zusätzliche nennenswerte Nachfrage generiert werden könnte. Daher werden keine Regionalbuslinien in das Grundnetz 1. Ordnung aufgenommen. In das ÖPNV-Grundnetz (2.Ordnung) des Donnersbergkreises werden die in der Tabelle 6 aufgeführten Streckenabschnitte aufgenommen, die jeweils durchgehend bedient werden sollen. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden. Entsprechend des Anforderungsprofils sind auf den Achsen der 2.Ordnung folgende Bedienungszeiträume vorgesehen: Mo-Do 5:00-22:00 Uhr, Fr-Sa 6:00-24:00 Uhr, So 8:00-22 Uhr. Entsprechend sind die Taktangebote auf den Linien 920, 921 auszuweiten, dies kann auch über die Nutzung flexibler Angebotsformen organisiert werden. 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 auf den Linien 920 und 921 im 120-Min-Takt zwischen 9 und 19 Uhr im Linienbetrieb, Linie 901 weist am Wochenende lediglich drei Fahrtenpaare am Samstag auf, wird jedoch durch die Ruf-Taxi-Linie 4912 ergänzt.

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 7 enthaltenen Linien zugeordnet.

Neben den Strecken des Grundnetzes existieren Verbindungen in den beiden Ergänzungsnetzen Ausbildungsverkehr und Grundversorgung (s. Tabelle 8). Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr werden in der Regel nur an Schulwerktagen bedient.

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. Mit diesem Angebot wird die Mindestbedienung aller Orte sichergestellt.

Grundnetz 2. Ordnung / Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Alsenz - Rockenhausen	2	RB65, 908
Rockenhausen – Winnweiler	2	RB65
Rockenhausen - Kirchheimbolanden	2	901
Kirchheimbolanden – Marnheim – Göllheim - Eisenberg	2	920, 902
Kirchheimbolanden – Alzey	2	RE 13, RB31
Kirchheimbolanden – Albisheim - Monsheim	2	921
Ramsen – Eisenberg – Grünstadt	2	R46, 457

Tabelle 6: Grundnetz 2.Ordnung

Grundnetz Region / Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Marnheim – Göllheim-Dreisen – Münchweiler	Region	R 49 (Zellertalbahn)
Winnweiler – Kirchheimbolanden	Region	903
Kirchheimb. – Stetten –Harxheim – Bubenheim – Göllheim – Eisenberg	E_A	904

Tabelle 7: Grundnetz Region

Ergänzungsnetz / Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Göllheim - Albisheim	E_G	904
Alsenz – Obermorschel – Ransweiler – Schönborn – Rockenhausen	E_G	913
Alsenz – Obermorschel – Ransweiler – Dielkirchen – Rockenhausen	E_G	915
Mörsfeld – Oberwiesen – Orbis – Kirchheimbolanden	E_G	922
Rockenhausen – Winnweiler – Kirchheimbolanden	E_G	903
Harxheim – Bubenheim – Lauterheim – Göllheim	E_G	904
Winnweiler – Lohnsfeld – Gehrweiler - Rockenhausen	E_G	911
Reipoltskirchen – Dörrmoschel – Rockenhausen	E_G	912
Rockenhausen – Gaugrehweiler – Münsterappel – Alsenz	E_G	914

Ergänzungsnetz / Streckenverlauf	Netzkategorie	Linie
Kirchheimbolanden – Kriegsfeld – Alsenz	E_G	922
Die Ergänzungsverbindungen werden durch die dargestellten Linien bedient. In Zeiten schwacher Nachfrage wird die Bedienung der Orte über RufTaxi-Linien zum jeweiligen Verknüpfungspunkt ergänzt.	E_G	4910-4912, 4914-4928, 4998
Kirchheimbolanden – Ilbesheim	E_A	907
Rockenhausen – Dannenfels – Eisenberg	E_A	906
Winnweiler – Langmeil – Imsbach – Rohrbach	E_A	905

Tabelle 8: Ergänzungsnetz

Stadtverkehr	Linien
Rockenhausen	925, 926
Eisenberg	917, 918
Kirchheimbolanden	927, 928, 929

Tabelle 9: Stadtbusverkehre im Donnersbergkreis

Als besonderes Angebot im Ausflugs- und Freizeitverkehr ist die Linie 900 (Donnersberglinie) auf der Strecke Kirchheimbolanden – Donnersberg – Winnweiler weiter zu betreiben. Ebenso sind die weiteren Angebote im Freizeitverkehr aufrecht zu erhalten. Das bedarfsorientierte, individuelle und flexible Freizeittaxi ist jedoch kein nach dem PBefG genehmigtes Angebot.

Freizeitverkehr	Linien
Donnersberglinie	900
Nachtbus	919
Freizeittaxi	4919

Tabelle 10: Freizeitverkehre im Donnersbergkreis

Die Angebotskonzeption ist detailliert in den Liniensteckbriefen (Anlage 6.2) beschrieben.

Verkehrsnetz im Ausbildungsverkehr

Das Grundnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Netzes ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen jährlich verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr erforderlich. Dies kann nur durch enge Kommunikation zwischen den Schulen, dem Schulträger, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen gelingen.

Für die Beförderung der Schüler gelten folgende Grundsätze:

- Die Erreichbarkeit wichtiger Institutionen und Schulen mit dem ÖPNV ist bei einem ausreichenden Nutzerpotential sicherzustellen. Ebenso sollten die Schulen im Kreis bedarfsorientiert bedient werden. Darunter fällt bei ausreichendem Schüleraufkommen auch die Bedienung der Ganztagsschulen, der Schulendzeiten von den herkömmlichen Zeiten abweiche, Einzelfälle können jedoch nicht berücksichtigt werden.
- Eine Sitzplatzgarantie ist nur für Grundschulkinder zu gewährleisten

Daseinsvorsorge

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch Personen ohne eigenen Pkw die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen gewinnen flexible ÖPNV-Systeme insbesondere in strukturschwachen Räumen an Bedeutung.

Das Anforderungsprofil (siehe S. 49) fordert eine Mindestbedienung von drei Fahrtenpaaren pro Tag für die Verbindung aller Gemeinden zu den jeweiligen Verknüpfungspunkten. Außerdem wird die gleiche Mindestbedienung für die Verbindung von Siedlungseinheiten mit mehr als 50 Einwohnern zum nächsten zentralen Ort in bedarfsorientierter Form und tageszeitlicher Verteilung definiert. Weiterhin ist es für die Daseinsvorsorge bedeutend, bei der Herstellung von fahrplanmäßigen Anschlüssen auf die Belange des Schüler- und Pendlerverkehrs einzugehen.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren und im Hinblick auf Netze, Linienwege, Vertaktung und Bedienungszeiten gilt es, das ÖPNV-Netz zu strukturieren.

Entsprechend des Fahrplans 2016 / 2017 werden die Mindestanforderungen der Daseinsvorsorge erfüllt, alle Siedlungen mit mehr als 50 Einwohnern werden ausreichend bedient. Dabei stellt das Ruftaxi v.a. an Wochenend- und Ferientagen die wichtige Grundangebotsform dar. Das Ruftaxi ergänzt im Donnersbergkreis bereits seit Jahrzehnten auf mehreren Linien den konventionellen ÖPNV.

4.3 Barrierefreiheit

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

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. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen, die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, Personen mit Gepäck, Kranke beispielsweise nach Operationen oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (s. Abbildung 21). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Einschränkung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar zu machen.

Abbildung 18 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung der SPNV-Haltepunkte. Bis auf die Bahnhöfe entlang der Zellertalbahn (Ausflugsverkehr) sind alle Einstiege/Ausstiege zwischen Bahnsteig und Fahrzeug barrierefrei möglich. Auch die Zuwegung zu den Bahnsteigen ist barrierefrei Gestaltet. Lediglich der für den Ausflugsverkehr für (Rad-)Wanderer relevante Bahnsteig Eiswoog ist nicht barrierefrei zugänglich.

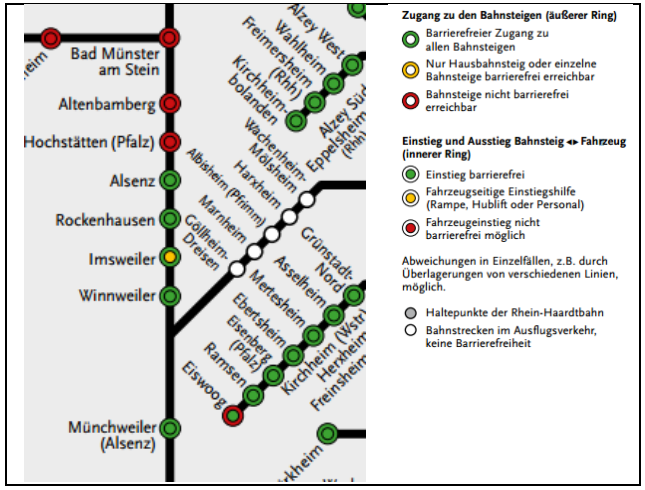


Abbildung 18: Barrierefreiheit an SPNV-Haltepunkten (Quelle: www.der-takt.de)

Mit Betriebsaufnahme des Linienbündels 51 zum 01.01.2017 kommen Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckflächen, Kneeling und Klapprampe sowie optischer Haltestellenanzeige zum Einsatz.

Es ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungsängste abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

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 Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne- Prinzip" ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Zuständig für die Infrastruktur – also auch die Bushaltestellen, deren Betrieb und Unterhaltung - sind in der Regel die Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger. Die Nahverkehrspläne treffen daher keine Aussagen, wie eine barrierefreie Haltestelle konkret auszusehen hat. Der VRN hat als Unterstützung für die Umsetzung von Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar" erarbeitet. Hier 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 muss daher 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.

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn 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 Herstellung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Für Bau und Unterhalt der Haltestellen sind im Donnersbergkreis die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger und damit zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans, verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen. Aus Sicht des Donnersbergkreises sollen im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans die vollständige Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte sowie die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle für alle im Regelverkehr bedienten Ortsteile erreicht werden.

Die geplante Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, beschreibt die nachfolgende Abbildung.

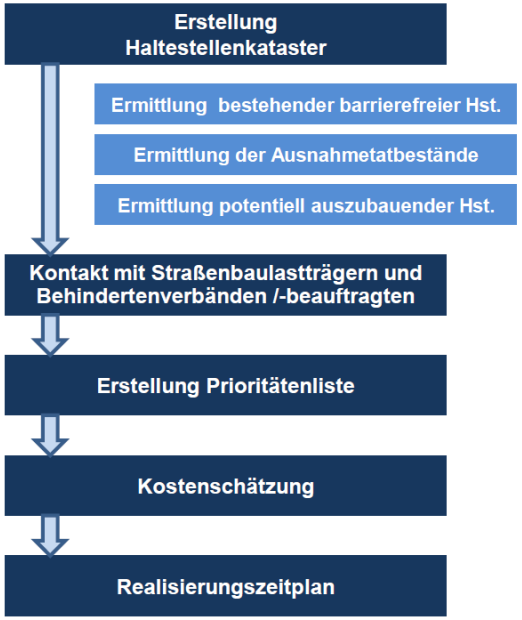


Abbildung 19: Vorgehen barrierefreie Haltestellen

Ziel ist der barrierefreie Ausbau wichtiger und zentraler Haltestellen sowie einzelne Bussteige an Schulstandorten (Inklusion) Hierfür wird eine Kategorisierung aller Haltestellen im Donnersbergkreis, die in einem Haltestellenkataster bereits aufgenommen wurden, durchgeführt.

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik (s. Kapitel 6.4) In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis ein. 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)

Nach der Haltestellenkategorisierung erfolgt eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus. Die Prioritäten werden dabei mit einem groben Zeitplan (Abbildung 21) hinterlegt. Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgt die Priorisierung in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. Da Anträge für Fördermittel i.d.R. ein Jahr vor Baubeginn eingereicht werden müssen, ist hier frühzeitig ein intensiver Austausch mit allen Gemeinden und den Straßenbaulastträgern notwendig.

Eine Priorisierung könnte wie folgt aussehen:

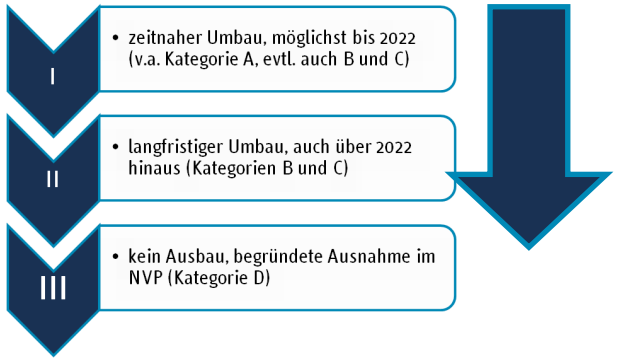


Abbildung 20: Zeitschiene zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Die Umsetzung der Kategorisierung und Priorisierung zum Haltestellenausbau werden in Abstimmung mit verschiedenen Vertretern betroffener Institutionen im Donnersbergkreis in Ergänzung zum Nahverkehrsplan durchgeführt. In diesem Sinne wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die die Entscheidungen zur Priorisierung des Haltestellenausbaus berät und begleitet. Dieser Prozess wird voraussichtlich im Herbst 2018 abgeschlossen sein.

Mit dieser Vorgehensweise vollzieht der Kreis einen weiteren Schritt in Richtung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV. Auch in Zukunft werden jedoch Bereiche innerhalb des Kreisgebietes verbleiben, in denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografisch/ technischen (z. B. Haltestellen in eng bebauten Ortskernen) oder organisatorischen Gründen (z. B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist.

Auch unter diesen Gesichtspunkten soll die zusätzliche Beförderung durch das Behindertentaxi weiter vorgesehen werden. Ein Aussetzen der Betriebspause in der Mittagszeit wird angestrebt und ist zu prüfen.

Aktuelle Situation

Alle Busse (ca. 50 Stück), die im Donnersbergkreis verkehren sind i.d.R. Niederflurfahrzeuge. Einzelnen Ausnahmen kann es in den Ferienzeiten geben oder wenn Ersatzfahrzeuge bzw. Verstärker eingesetzt werden müssen. Ebenso bei Schulfahrten.

Im gesamten Landkreis gibt es rund 530 Haltestellen. Davon sind derzeit ca. 250 Haltestellen barrierefrei zugänglich. Davon haben nur rund 30 Haltestellen ein taktiles Leitsystem.

In naher Zukunft sollen aber weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut bzw. gestaltet werden. Hierzu soll eine Arbeitsgruppe gebildet werden, die eine Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen vornimmt und somit letztendlich aufzeigt, für welche Haltestellen in jedem Fall eine Barrierefreiheit zu erreichen ist.

mobilitätseingeschränkte Menschen				
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		**mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne**		
körperbehinderte Menschen	gehbehinderte Menschen	**reise-bedingt**	Fahrgäste mit Gepäck	
	rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen	
	arm- und hand-behinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/ Gepäckwagen	
sinneseinge-schränkte Menschen	blinde- und sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Hunden	
	schwerhörige und gehörlose Menschen		werdende Mütter	
sprachbehinderte Menschen			übergewichtige Menschen	
Menschen mit kogni-tiven Entwicklungs-beeinträchtigungen	lernbehinderte Menschen		ortsunkundige Menschen	
	geistig behinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschrän-kungen	
psychisch behinderte Menschen			Menschen mit Allergien	
			sprachunkundige Menschen	
		alters-bedingt	ältere Menschen	
			Kleinkinder	

Abbildung 21: Formen der Mobilitätseinschränkung

4.4 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 und 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 ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten und der dortigen Infrastruktur (überdachte Abstellanlagen, Ladestationen, Wegweisung) in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann.

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 Fußwegenetz 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.

Innerhalb des ÖPNV/SPNV sollen an wichtigen Knoten optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (ITF-Konzept) hergestellt werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

Wesentliche Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet:

- Kirchheimbolanden, Bf. (Bus-Bus-Anbindung)
- Kirchheimbolanden, Kreisverwaltung
- Kirchheimbolanden, Schlossgarten (Zuganbindung)
- Rockenhausen, Bf.
- Winnweiler, Bf.
- Alsenz, Bf.
- Eisenberg, Bf.
- Eisenberg, Marktplatz
- Göllheim, Uhl´sches Haus.

Des Weiteren kommt auch den SPNV-Stationen eine entsprechende Bedeutung, auch hinsichtlich der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr (Park+Ride) und dem Radverkehr (Bike+Ride) zu.

Beispiel Verknüpfungspunkt *Kirchheimbolanden*

Der Bahnhof Kirchheimbolanden (Schlossgarten) liegt im nördlichen Teil des Stadtgebietes und ist einer der bedeutsamsten Verknüpfungspunkte im Landkreis. Von hier besteht im SPNV Anbindung an das Oberzentrum Mainz (Einzelfahrten nach Frankfurt) über das Mittelzentrum Alzey.

Produkt	Linie(n)
Buslinien	426, 901, 902, 903, 904, 906, 907, 920, 921
Ruftaxi	4910, 4911, 4912
SPNV	RB47

Folgende Produkte des öffentlichen Verkehrs miteinander verknüpft:

- Bus / Bus
- Bus / Bahn
- Ruftaxi / Bahn
- Ruftaxi / Bus

Am Bahnhof Kirchheimbolanden sind überdachte Abstellmöglichkeiten für insgesamt zehn Fahrräder vorhanden. Diese sind sicher und ohne Umweg zu erreichen und befinden sich in kurzer Distanz zum Bahnsteig.

Abbildung 22: Kurze Umstiegswege zwischen Bus und Bahn

Abbildung 23: Überdachte Fahrradabstellanlage

Park+Ride und Bike+Ride im Donnersbergkreis

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

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 werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. 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 ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen.

Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Gute Einsehbarkeit der Anlage
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.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Abbildung 24: Anforderungen an P+R/B+R

Die im Donnersbergkreis vorhandenen P+R- und B+R-Anlagen wurden hinsichtlich ihrer Auslastung an Werktagen sowie ihrer Ausbaupotentiale untersucht.

Die Anzahl der verfügbaren Pkw-Stellplätze der P+R-Anlagen an den Bahnhöfen und –haltepunkten Münchweiler, Winnweiler, Rockenhausen, Alsenz und Kirchheimbolanden liegt im Schnitt bei rund 27. Am Tag der Erhebung (März 2017, sonnig) war der Großteil der Anlagen gut ausgelastet. Lediglich die P+R-Anlage in Rockenhausen verzeichnete eine Überlastung, sodass neben den ausgewiesenen Bereichen „wild geparkte“ Fahrzeuge vorzufinden waren. In Eisenberg wurde in jüngster Vergangenheit eine P+R-Anlage eingerichtet und bietet Platz für 18 PKW’s.

Die B+R-Anlagen in Münchweiler, Winnweiler, Imsweiler, Rockenhausen, Alsenz und Kirchheimbolanden stellen durchschnittlich eine Abstellfläche für etwa 20 Fahrräder bereit. Diese sind meist zu einem Drittel ausgelastet. In Winnweiler liegt der Wert bei 75%.

Maßnahmen

Die Untersuchung hat ergeben, dass die Potentiale der P+R- und B+R-Anlagen im Donnersbergkreis noch nicht vollends ausgeschöpft sind.

Entsprechend der Auslastung fallen die P+R-Anlangen in Winnweiler und Rockenhausen in Kategorie P2, für sie besteht ein Handlungsbedarf zur Ausweitung der Kapazitäten. Dies gilt ebenso für den Bahnhof Eisenberg, der in Kategorie 5 fällt. Für die B+R-Anlagen betrifft dies lediglich Winnweiler (Kategorie B2). Generell gilt, fortlaufend Untersuchungen zur Auslastung vorzunehmen, um rechtzeitig Handlungsbedarfe feststellen zu können.

P+R und B+R werden sowohl in der Zuwegung als auch direkt vor Ort nicht ausreichend beschildert (Zuordnung Flächen unklar). Folge dieser Situation ist das Wildparken auf Flächen, die nicht explizit für den Zweck des schnellen Umstiegs bereitgestellt werden. So kommt es dazu, dass auch Parkflächen von Sportanlagen oder Straßenbegleitgrün als Ersatz genutzt werden. Eine deutlichere Ausweisung der Flächen an allen Haltepunkten im Donnersbergkreis kann deren Bahnhofsumfeld entlasten und die Zeit der Fahrgäste für die Suche nach Abstellmöglichkeiten von Pkw oder Rad reduzieren.

Die Qualität der P+R-Anlagen kann weiterhin erhöht werden, indem die Zuwegung zwischen Abstellfläche und Bahngleis verbessert wird. Um einen schnellen und komfortablen Umstieg gewährleiten zu können, bedarf es einer barrierefreien und möglichst direkten Wegführung zu allen Gleisen, in diesem Sinne sind auch befestigte und steigungsfreie bzw. –arme Wege auszubauen. Dies betrifft insbesondere die Haltepunkte Münchweiler, Winnweiler und Imsweiler.

Insbesondere die Infrastruktur der B+R-Anlagen bietet neben der o.g. Optimierung der Beschilderung und Ausweisung Potentiale zur Steigerung der Nachfrage:

Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen ist an allen B+R-Anlagen gegeben. Für weitere (Aus-) Baumaßnahmen entlang der Haltepunkte ist dies weiter zu verfolgen.

Neben dem Schutz vor Witterungen sind auch die Standsicherheit und der Schutz vor Diebstahl Voraussetzungen für die Annahme der Anlagen. Aufgrund dessen ist zum einen die gut einsehbare Positionierung der Anlagen und zum anderen die Umstellung von Vorderradhaltern auf Anlehnbügeln vorzusehen, dies betrifft insbesondere die Anlage in Münchweiler.

Entsprechend der Nachfrage ist zu prüfen, ob ein erhöhter Bedarf an Fahrradboxen besteht, diese sind momentan nur in Rockenhausen vorhanden. Im Zuge der Ergänzung und Verknüpfung des ÖPNV mit E-Bikes und Pedelecs ist insbesondere für Rockenhausen, Alsenz und Eisenberg ein Ausbau der entsprechenden Infrastruktur wie Aufladevorrichtungen und sichere Abstellmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Neben Erhalt und Ausbau bestehender P+R- und B+R-Anlagen an Bahnhaltepunkten ist zu prüfen, ob und inwieweit zusätzliche wesentliche (Bus-Bus-) Verknüpfungspunkte mit Anlagen ausgestattet werden können.

Die Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV an Haltestellen der ÖPNV-Achsen 2. Ordnung kann deutlich zur Optimierung der Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten im Umkreis der Verknüpfungspunkte führen. Dabei liegen nicht nur die direkt an die Haltestellen angebundenen Orte, sondern auch benachbarte Ortsteile noch in einem Einzugsbereich, der eine gute Erschließung mit dem Fahrrad oder E-Bike ermöglicht.

Verknüpfungspunkt	P+R			B+R		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebot	Auslastung		Angebot	Auslastung	
Münchweiler Bf.	42	26%	P3	14	7%	B1
Winnweiler Bf.	30	70%	P2	16	75%	B2
Imsweiler Bf.	-	-	P3	10	10%	B1
Rockenhausen Bf.	24	100%	P2	27	18%	B1
Alsenz Bf.	20	40%	P3	40	35%	B1
Kirchheimbolanden Bf.	18	44%	P3	10	30%	B1
Eisenberg Bf.	18	*	P5	24	5%	B1

Tabelle 12: Bewertung der P+R und B+R Anlagen an den SPNV-Haltepunkten im Donnersbergkreis

* Die P+R-Anlage befand sich während der Erstellung des Nahverkehrsplans im Ausbau, deshalb liegen derzeit noch keine Aussagen über die Auslastung vor.

P1	P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P2	P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	Kein Handlungsbedarf
P4	Keine P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P5	Keine P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Akuter Handlungsbedarf

Tabelle 13: Wertung P+R-Anlagen

B1	B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
B2	B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
B3	B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	Kein Handlungsbedarf
B4	Keine B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
B5	Keine B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Akuter Handlungsbedarf

Tabelle 14: Wertung B+R-Anlagen

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform 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 Fahrradfahrer vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen.

Unter Berücksichtigung der Topographie möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrer, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden. Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geführt werden.

Abbildung 25: barrierefreie Verknüpfung zwischen Bus und Bahn

Abbildung 26: B+R mit direktem Zugang zum Bahnsteig

4.5 Mobilitätsmanagement und Marketing

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

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.

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 (Carsharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften und das örtliche Parkraummanagement in Betracht. Gleichsam kann die Fahrradvermietung ein Ansatz sein.

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

Mobilitätsmanagement im Donnersbergkreis:

Mobilitätstraining im Alter

Verbundweit wird mit finanzieller Unterstützung des VRN ein Mobilitätstraining für Senioren angeboten. Dieses ist auf die Bedürfnisse älterer Nutzer im Allgemeinen ausgerichtet, behandelt aber auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Senioren. Unter dem Motto „Gut planen, sicher fahren und den VRN entdecken“ werden neben dem kostenlosen Training mit speziell ausgebildetem Personal auch seniorengerecht gestaltete Broschüren ausgegeben, sodass auch im Nachhinein Bestandteile des Trainings selbstständig wiederholt oder nachgelesen werden können.

Ziel des Trainings ist die Sicherung der Mobilität im Alter – auch ohne Pkw. Unsicherheiten und Berührungsängste mit dem für einige Nutzer fremden ÖPNV sollen dadurch abgebaut und gleichzeitig Lust auf Entdeckungsfahrten in der Region gemacht werden. Als Multiplikator und Kooperationspartner werden u.a. Seniorenbeiräte mit einbezogen. Für den Donnersbergkreis wurde bereits die Ausweitung der Seniorenbusschule beschlossen.

Weitere mögliche Bestandteile des Kommunalen Mobilitätsmanagements könnten im Donnersbergkreis angewandt werden:

Schulisches / zielgruppenorientiertes Mobilitätstraining

Neben den bereits unterstützten Senioren gelten Schüler als für den ÖPNV relevante Zielgruppe. Neben dem Fahrrad und dem zu Fuß gehen können sie v.a. für weite Strecken nur den ÖPNV ohne fremde Hilfe nutzen. Es ist notwendig, ihnen frühzeitig ein selbstständiges und sicheres Nutzen der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV beizubringen, um den benötigten Grad an Mobilität zu ermöglichen.

Verschiedene Trainingsstufen, die dem Alter und dem Verkehrsmittel angepasst sind, können dazu beitragen, die Schüler als souveräne Nutzer des Umweltverbundes heranwachsen zu lassen.

Bei erfolgreicher Umsetzung entsteht auf diese Weise auch langfristig betrachtet eine erwachsene Nutzergruppe, die die Vorteile der ÖPNV- und Fahrradnutzung verinnerlicht hat und auch zukünftig nicht zwangsläufig auf einen eigenen Pkw angewiesen sein wird. Um dieses Ziel erreichen zu können, bedarf es auch bei den älteren Zielgruppen entsprechende Angebote wie Ferienpässe, attraktive Ausbildungs- und Semestertickets.

Multiplikatoren für schulische Mobilitätsgruppen können neben den Schulen auch Vereine und jugendorientierte Institutionen sein.

Als Beispiel für den Donnersbergkreis ist die Busschule zu nennen, die aktuell vom Reisedienst Krauss und Wolff Reisen angeboten wird. Grundschulkindern wird über theoretische und praktische Lehrinhalte die Nutzung des ÖPNV, das Verhalten an den Haltestellen sowie die Gefahren im Straßenverkehr beigebracht. Im Rahmen des Programms wurde zudem vom Kreis die Sitzlatzgarantie für Grundschüler in den Bussen auf dem Schulweg beschlossen. Im Rahmen der Straßenverkehrserziehung findet in regelmäßigen Abständen die Jugendverkehrsschule in Zusammenarbeit mit der Polizei statt.

Ein weiterer Bestandteil des schulischen Mobilitätstrainings ist die Ausbildung von Schülern der achten und neunten Klassen zu Schulbegleitern. Sie haben die Aufgabe, ihre Mitschüler im Bus und an den Haltestellen auf Fehlverhalten hinzuweisen und ihnen die korrekte Nutzung des ÖPNV zu vermitteln.

Umfassende Information der Bürgerinnen und Bürger

Um (potentiellen) Nutzer an ein vorhandenes Angebot heranzuführen, ist es notwendig, dieses auch hinreichend zu bewerben und dessen Vorteile zu vermitteln.

Dabei liegt die Aufgabe darin, die Vorteile des Angebotes hervorzuheben und insbesondere im Vergleich mit dem Pkw die eigenen Vorteile herauszustellen, sodass jeder Nutzer nicht nur den gesellschaftlichen oder ökologischen Mehrwert sondern im speziellen auch seine eigenen Vorteile erkennen kann.

Über die herkömmlichen Werbeträger wie Flyer, Plakat- oder Rundfunkwerbung hinaus, muss ein Informationsangebot geschaffen werden, das auch die möglichen Nutzer in ihrem Lebensumfeld abholt, ohne dass sie sich selbst allzu große Mühe bei der Beschaffung der Informationen machen müssen.

Um neu gewonnene Kunden weiterhin zu halten, bedarf es zudem die Möglichkeit des anhaltenden Kontaktes, um sie über Veränderungen im Angebot frühzeitig informieren zu können oder sie im Vorlauf sogar mit in die Planung einbeziehen zu können. Informationszentralen oder „Mobilitätsberater" können diese Aufgaben als Anlaufstelle für Interessierte übernehmen, wie z.B. die Mobilitätszentrale als gemeinsames Starterprojekt des Donnersbergkreises und des Landkreises Kaiserslautern aufzeigt(siehe S. 46).

Ein weiteres beispielhaftes Projekt zur frühen Kundeninformation und -bindung ist das Angebot von „Schnuppertickets" für Neubürger. Mit umfassenden Informationsmaterial und einer persönliche Beratung zur optimalen ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg, wird ihnen somit der Einstieg am neuen Wohnort erleichtert.

Mögliche zuständige Akteure für dieses Aufgabenfeld sind neben dem Kreis, die Kommunen und der Verkehrsverbund, aber auch Vereine und Initiativen vor Ort.

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

Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen" wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck, 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, die Einrichtung vom Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Ein Handlungsfeld ist das 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. 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 Alternativen 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.

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.

Im Donnersbergkreis ist die Anzahl deutlich großer Betriebe gering, für die ein speziell zugeschnittenes betriebliches Mobilitätsmanagement ratsam wäre. Dagegen lässt sich vielmehr ein gemeinsamer Schwerpunkt für räumlich oder thematisch zusammenliegende Betriebe entwickeln. Beispielsweise kann die Vernetzung der Betriebe in den Gewerbegebieten in Kirchheimbolanden, Rockenhausen oder Eisenberg genutzt und verstärkt werden, um Fahrgemeinschaften zu entwickeln oder in bestehende Netzwerke wie flinc einzubinden.

Für die Betriebe und Unternehmen in Kirchheimbolanden und Eisenberg besteht zudem ein hohes Potential der Fahrrad- oder Pedelec-Nutzung. Trotz Ortsrandlage befinden sie sich im Einzugsbereich für die Radnutzung. Durch eine optimierte Bahn-Fahrradverknüpfung an den Bahnhaltepunkten lässt sich zudem das Potential weiter ausschöpfen. Grundlage für die Akzeptanz der Mitarbeiter muss hierfür eine ausreichend ausgebaute Infrastruktur wie überdachte Abstellanlagen oder Duschräume am Arbeitsplatz sein. Auch die Kliniken in Kirchheimbolanden und Rockenhausen können durch ein angepasstes betriebliches Mobilitätsmanagement profitieren. Hier ist beispielsweise auch ein an die Schichtzeiten angepasstes Mitfahrnetzwerk eine mögliche Lösung.

4.6 Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich. Der Anteil der Menschen, die für einen Weg am Tag mehr als ein Verkehrsmittel nutzen, steigt ständig. Die Wege werden zudem immer mehr mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt. Im Vordergrund steht nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Autos als eines von vielen Verkehrsmitteln. Vor diesem Hintergrund bringt der Verkehrsmarkt derzeit eine Vielzahl neuer Angebote hervor (hauptsächlich in Ballungsräumen). Neben dem inzwischen seit Jahren etablierten klassischen Carsharing 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. Sie sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes dem Kunden als Service anzubieten.

Carsharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch Carsharing-Angebote 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.

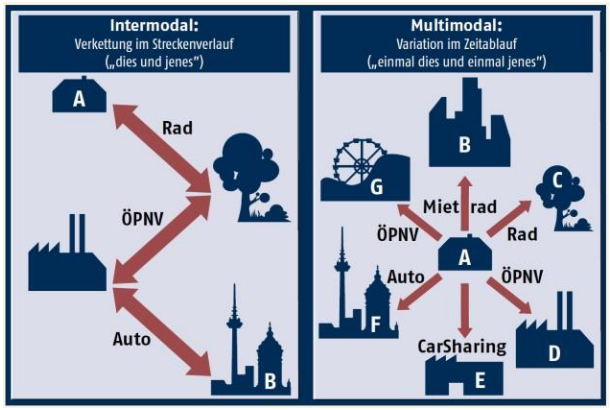


Abbildung 27: Intermodalität / Multimodalität

In der Region sind u.a. die beiden privaten Carsharing-Anbieter drivy und tamyca vertreten. Sie dienen als Plattform, über die die Nutzer als Mieter und Vermieter von Fahrzeugen zusammenfinden können. So werden größtenteils Privatfahrzeuge für persönliche Zwecke vermietet. Das Angebot an Fahrzeugen, die im Donnersbergkreis zur Verfügung stehen, ist jedoch sehr rudimentär.

Im Rahmen von Projekten zur Förderung ergänzender Mobilitätsformen ist gemeinsam mit den bereits vorhandenen Carsharing-Anbietern bzw. –Plattformen zu prüfen, ob und wie im Donnersbergkreis weitere Standorte oder eine größere Nutzergemeinschaft entwickelt werden können. In weiten Teilgebieten des Donnersbergkreises, in denen eine Ausweitung durch kommerzielle Anbieter aus wirtschaftlichen Gründen nicht getragen werden kann, sind die Möglichkeiten eines kommunal getragenen Carsharings zu prüfen.

Insbesondere in Form des kommunalen Carsharings besteht in Zusammenhang mit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements die Chance, die Auslastung der Dienstfahrzeuge zu erhöhen, indem sie außerhalb der Dienstzeiten auch für Privatnutzer freigegeben werden.

Ein weiteres Carsharing-Modell sind sogenannte Dorfautos, die ein hohes Engagement von ehrenamtlichen Unterstützern voraussetzen. Bei diesem Modell steht ein Auto (häufig über Werbung finanziert) allen Bewohnern eines Ortes mit Führerschein zur Verfügung. Die Unterhaltungskosten werden i.d.R. durch einen monatlichen Beitrag abgedeckt.

Sowohl kommunale als auch private oder kommerzielle Carsharing-Angebote sind als Ergänzungen zum ÖPNV zu vermitteln und aufgrund dessen u.a. auch in die Informations- und Kommunikationskanäle der Kommunen und des Verkehrsverbundes zu integrieren, sodass den Nutzern ein System bereitstellt, das ihnen die Abwägung zwischen allen vorhandenen Optionen auf Mobilität ermöglicht.

Fahrradvermietsysteme / Fahrradverleih

Als ergänzendes Angebot in Form der Erschließungsmöglichkeit für die erste oder letzte Meile stellen Fahrradvermietsysteme auch in weniger verdichteten Räumen ein nützliches Angebot dar. V.a. in den modernen Formen der E-Bikes und Pedelecs können auch Nutzergruppen angesprochen werden, die aufgrund ihres Alters oder ihrer Kondition nicht für das Fahrradfahren zugänglich waren.

Neben der Nutzung für Pendel- oder Gelegenheitsfahrten, stellen Freizeit und Tourismus bedeutende Nutzergruppen dar. Längere touristische Routen im ganzen Kreisgebiet können auf diese Weise ohne große Mühen befahren und erkundet werden.

In den VG Alsenz-Obermoschel und Rockenhausen sowie Göllheim und Eisenberg wird dieses Potential bereits wahrgenommen: Für Urlauber und Touristen, aber auch für interessierte Bürger werden E-Bikes bereitgestellt, die auch für Dienstfahrten der Verwaltungsmitarbeiter eingesetzt werden.

Aktuell umfasst der Fuhrpark noch wenige E-Bikes. Durch entsprechende Bewerbung des Angebotes lassen sich Nutzerzahl und Frequentierung erhöhen. Inwieweit ein breiteres Angebot von Fahrradvermietsystemen mit touristischem Schwerpunkt realisiert werden kann, ist zu prüfen.

Mitfahrzentralen / Carpooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten und vom ÖPNV nicht ausreichend bedienten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge. Vor allem Menschen, die keine Möglichkeit zur Nutzung eines eigenen Pkw haben, können auf diese Weise ergänzend zur Nutzung des ÖPNV mobil bleiben.

Beispiel Mitfahrnetzwerk flinc

Das Mobilitätsnetzwerk Donnersberger Land, das über das Portal flinc angeboten wird, stellt im Landkreis bereits eine Erweiterung der bestehenden Mobilitätsangebote mit Bus, Bahn und Ruftaxis dar.

Abbildung 28: Flyer flinc im Donnerbergkreis

Über nachbarschaftliche sowie gemeindeübergreifende Netzwerke lassen sich gemeinsame Fahrten organisieren, die die ÖPNV-Nutzung ergänzen können. Zum einen kann so eine Mobilität gewährleistet werden zu Zeiten und in Gebieten, die nicht ausreichend vom ÖPNV bedient werden und zum anderen kann insbesondere für mobilitäts-

eingeschränkte Menschen eine Verbindung von Tür zu Tür (beispielweise für Arzttermine) gewährleistet werden.

Aufgrund dieser Vorteile und der Funktion als Ergänzung zum ÖPNV gilt es, dieses Angebot verstärkt zu fördern. Dafür ist eine Einbindung in das Informations- und Kommunikationssystem des Verbundes sowie eine Information der Bürger durch die Kommunen und den Kreis wichtig. Um den Bürgern ein optimales Mobilitätsangebot zu ermöglichen, ist beispielweise eine gemeinsame Darstellung der ÖPNV- und flinc-Fahrten notwendig, sodass jeder Nutzer im speziellen seine persönlich beste Verbindung wählen kann.

Beispiel Mitfahrerparkplatz

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz legt unter anderem im Donnerbergkreis Mitfahrerparkplätze an. Die Standorte dieser Parkplätze liegen dort, wo eine Bildung von Fahrgemeinschaften Potential bietet, nämlich an den Auffahrten zu den Autobahnen oder an wichtigen Kreuzungen von Bundesstraßen. Zum Teil liegen sie direkt am Stadtrand, andere etwas außerhalb. Die Mitfahrerparkplätze weisen Unterschiede in Ihrer Größe und Ausstattung auf. Auf jeden Fall können Autos an den ausgewiesenen Plätzen problemlos und gebührenfrei abgestellt werden.

Abbildung 29: Beschilderung Mitfahrerparkplatz

Bürgerbus

Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Hierzu gehört auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards. Insbesondere in ländlich strukturierten Gebieten gibt es bundesweit zahlreiche Beispiele, wie ehrenamtlich betriebene Fahrdienste eine Ergänzung des ÖPNV-Mindestangebotes bereitstellen und im Rahmen der Daseinsvorsorge zu einer weiteren Sicherstellung der Mobilität über die Einrichtung von Bürgerbussen führen. Der Begriff „Bürgerbus“ ist jedoch nirgendwo klar definiert. Dahinter können sich vielfältige Angebote verbergen. Im Regelfall lassen sich Bürgerbusse 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.

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, sind 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 bestimmten Wochentagen statt. Sie kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und Haustürbedienung erfolgen. Weitere örtliche Rahmenbedingungen sind neben der Nachfrage die finanzielle Ausstattung und die Zahl der Fahrer.

Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse entweder als nach dem PBefG genehmigter Linienverkehr oder als genehmigungsfreier Verkehr betreiben. In letzterem Falle gelten die Regelungen des PBefG nicht (s.a. § 1 Abs. 2 PBefG).

Ein nach PBefG genehmigter Verkehr stellt hohe Anforderungen an den Betreiber. Es herrscht eine für den Genehmigungszeitraum geltende Betriebs- und Tarifpflicht. Für den Fahrgast, die Kommune und den Aufgabenträger ist damit jedoch eine hohe Verlässlichkeit sichergestellt. Außerdem muss der VRN-Tarif zwingend angewendet werden.

Damit Bürgerbusse als genehmigungsfreie Verkehre betrieben werden können, sind einige Punkte zu beachten. So dürfen die Einnahmen die Betriebskosten nicht übersteigen. In der Praxis werden die Fahrzeuge häufig finanziert – sei es durch die Gemeinden und/oder ortsansässige Betriebe. Auch das Land beteiligt sich unter bestimmten Voraussetzungen an der Fahrzeugbeschaffung.

Der VRN sieht Bürgerbusse als Ergänzungsmöglichkeiten zum bestehenden ÖPNV-Angebot, die aber keinesfalls eine Konkurrenz für diesen bilden sollten, sondern einen integrierten Bestandteil. Daher vertritt der VRN auch die Ansicht, dass Bürgerbusse nicht zum Nulltarif verkehren sollten, sondern entgeltlich und genehmigungspflichtig.

Das Land Rheinland-Pfalz engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (http://www.buergerbus-rlp.de).

4.7 Fahrgastinformation

Echtzeitinformation

Im Rahmen der Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie wird auch die Echtzeit-Information für viele Fahrgäste bedeutsamer. Nicht nur über PC und Smartphone, sondern auch direkt vor Ort an den Haltestellen möchten die Fahrgäste über eventuelle Veränderungen, wie Verspätungen oder Fahrtausfälle informiert werden, um rechtzeitig ihre Fahrt anpassen zu können. Aufgrund dessen sind neben der Ausstattung der Fahrzeuge mit entsprechender Technik auch die Prüfung und Priorisierung von Standpunkten für Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sowie Smartphone gestützten Apps mit Echtzeitinformationen zu speisen und zu pflegen bedeutende Maßnahmen der Fahrgastinformation. Zunächst ist eine Ausweitung der DFIs an den Verknüpfungspunkten vorzusehen, diese sollten sowohl das Angebot des SPNV wie auch des Busverkehrs darstellen.

Kommunikation

Neben der Bereitstellung von (Echtzeit-) Informationen stellt die direkte Kommunikation mit den Bürgern und Fahrgästen ein bedeutendes Aufgabenfeld dar. Auf diesem Wege können die Anfragen und Bedürfnisse der Menschen individuell behandelt werden. Dabei ist nicht nur die Information über mögliche Verbindungen ein Schwerpunkt, sondern beispielsweise auch die Auskunft über Tarife oder spezielle Angebote.

An dieser Stelle ist im Donnersbergkreis der Einsatz des Starterprojektes Mobilitätszentrale möglich. In dem Lokalen Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept (LILE) 2014-2020 der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Donnersberger und Lauterer Land wird diese Kommunikationsplattform vorgeschlagen, um sowohl Bürgern als auch Touristen einen zentralen Ansprechpartner zur Verfügung zu stellen.

Auch bei der Beteiligung wurde die Bedeutung der Öffentlichkeit herausgestellt. „Wissenslücken schließen“ und „Berührungsängste nehmen“ sind hier die Stichworte, die der Kreis als übergeordneter Ansprechpartner in Kooperation mit dem Verkehrsverbund sowie den Verbandsgemeinden und weiteren Beteiligten (beispielsweise Seniorenbeiräte) in Form von Informationsveranstaltungen, Werbung in Form von Flyern und Plakaten, Mobilitätstraining und weiteren als Aufgabe wahrnimmt.

4.8 Tarif

Neben der landkreisweiten Einbindung in den VRN-Tarif ist seit dem 01. April 2018 zusätzlich die Einführung einer Pfalzcard gestartet. Mit diesem an die Zielgruppe der Urlauber und Touristen orientierten Angebot soll u.a. die ÖPNV-Nutzung im Ausflugsverkehr gestärkt werden.

Mit über 100 Übernachtungsbetrieben und weiteren Leistungspartnern im Freizeitbereich soll die Pfalzcard nahezu flächendeckend in der Region Pfalz eingesetzt werden können.

Im ÖPNV wird den Urlaubern und Übernachtungsgästen über die Karte eine freie Fahrt in Bus und Bahn innerhalb des VRN-Gebietes ermöglicht werden.

Für den Donnersbergkreis ist des Weiteren die Ausdehnung des Gültigkeitsbereichs des RNN-Semestertickets zu prüfen. Das Semesterticket ermöglicht bereits die Nutzung von Bus und Bahn im Übergangsbereich „Alzey / Worms“, in dem u.a. auch Kirchheimbolanden und Zellertal liegen. Für Studierende mit Wohnbereich im VRN-Gebiet wird zusätzlich der Kauf eines VRN-Anschluss-Semestertickets ermöglicht.

5. Umsetzung

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

Die Kreisgremien sind im weiteren Verlauf regelmäßig über den Stand der Umsetzung zu informieren.

5.1 Angebotsseitige Maßnahmen

Die folgende Tabelle 15 enthält die zur Umsetzung vorgesehenen angebotsseitigen Maßnahmen. Hierbei wird im Besonderen die Stärkung bzw. Ausschöpfung der Potenziale im Grundnetz der 2. Ordnung im Grundnetz Region verfolgt.

Linie	Betriebsleistung in km/Jahr		
	Mo-Fr	Sa	So
920	50.000	6.000	8.000
921	25.000	10.000	9.000

Tabelle 15: konzeptionelle Veränderung der Busleistungen

Mit der Umsetzung der Maßnahmen im ÖPNV erhöht sich die Betriebsleitung um rund 108.000 km pro Jahr. Die entstehenden Umsetzungskosten sind abhängig von der Ausgestaltung der Leistung (Nachbestellung im Regelbusbetrieb oder Integration von Fahrten in RufTaxi-Angebot).

Für die Umsetzung der Angebotsausweitung auf der Zellertalbahn entstehen Mehrkosten in Höhe von rund 50.000 Euro pro Jahr (inkl. Anpassung des ÖPNV, exklusive Kosten für jährlichen Kapitaldienst). Bei Nicht-Umsetzung der Zellertalbahn, ist eine entsprechende Bedienung über ein Busangebot zu prüfen.

5.2 Investive Maßnahmen

Im Fortschreibungszeitraum sind Investitionsmaßnahmen insbesondere im barrierefreien Ausbau von Haltestelen geplant. Für die Grundausstattung einer barrierefreien Haltestelle sind abschätzungsweise Kosten in einer Höhe von 15.000 Euro pro Haltestellenposition zu veranschlagen. Für die Kommunen Bolanden, Eisenberg sowie Sippersfeld liegen Förderanträge vor. Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird wie für zahlreiche weitere Infrastrukturmaßnahmen ein Kostenanteil über eine GVFG-Förderung übernommen, weshalb die Kommunen nur anteilig den barrierefreien Ausbau finanzieren müssen. Für die jeweiligen Maßnahmen sind detaillierte Zeitpläne zu entwickeln und die notwendigen Schritte zu deren Umsetzung zu formulieren.

Der Donnersbergkreis sowie der VRN stehen den Kommunen in Fragen der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen beratend zur Seite.

Für die Angebotsausweitung der Zellertalbahn sind verschiedene Erneuerungsmaßnahmen und Instandsetzungen notwendig. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 7 Mio. €. Ein entsprechender Förderantrag ist beim Land gestellt.

5.3 Vergabe / Linienbündelung

Die Buslinien im Donnerbergkreis sind flächendeckend zu Linienbündeln zusammengefasst (s. Tabelle 16). Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Sicherstellung eines linienübergreifenden Betriebes. Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG. Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept bildet die planerische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Donnerbergkreis, welches aktuelle eigenwirtschaftlich betrieben wird.

Linienbündel	Aufgabenträger	Vergabetermin
Donnersbergk.	**DBK, A-W, LK KL, KUS**	**31.12.2026**
Grünstadt	DÜW, A-W, WO, FT, RPK, LU, DBK, LKL	10.12.2023
Alzey-Worms	A-W, DBK, LK MZ-BIN	01.08.2019
Pfälzer Bergland	KUS, LK KL, DBK, BIR, NK, KH, Saarpfalzkreis, WND,	14.06.2025
Kaiserslautern Nord	LKL, KL, DBK, KUS, KH	15.08.2023

Tabelle 16: Linienbündel im Donnersbergkreis

5.4 Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr 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 Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- Fahrzeugqualität
- 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“ zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan 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.

6. Anhang

6.1 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 Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Donnersbergkreis 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.

Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile einzuhalten. Die Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung) sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im SPNV benutzen zahlreiche Fahrgäste auch das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hier können Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potentiell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt dabei etwa das 10-fache im Vergleich zum Fußgängerverkehr. Damit B+R von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind jedoch hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich.

Fußläufiger Einzugsbereich	
SPNV	1.000 m (3.000 m*)
Bus	600 m
Stadtverkehre und Angebote der Daseinsvorsorge	300 m / 200 m**

Tabelle 17: Erschließungsstandards (Radverkehr; ** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten)*

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei den Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z. B. Supermärkten oder Ärztehäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

Busverkehre des Grundnetzes sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum 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.

Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten. Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle 18 dargestellt.

	Mo - Fr					Sa		So/Fe	
	Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 - 22:00	08:30 - 20:00	120-Min-Takt	06:00 - 24:00*	120-Min-Takt	08:00 - 22:00
Grundnetz Region	ca. 120-Min-Takt	ca. 120-Min-Takt[1)]	-	06:00 –19:00	08:30 – 19:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	3 Fahrtenpaare / Tag	---	---	08:00 - 20:00	08:00 - 18:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	06:00 - 20:00	06:00 - 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Schülerverkehr	bedarfsorientiert	---	---	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	---	---	---	---

*Tabelle 18: Bedienungsstandards(*auch in der Nacht von Freitag aus Samstag; HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo - Fr), NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo - Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten), SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten))*

Auf den Achsen des Grundnetzes soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen – auch an Wochenenden und im Spätverkehr.

In der Schwachverkehrszeit (sonntags und nach 20 Uhr) können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass eine ausreichende Beförderungskapazität stets zur Verfügung steht.

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Entsprechende Angebote fallen bezüglich Planung und Finanzierung in die Zuständigkeit der betroffenen Kommunen. Sofern damit ein Angebot geschaffen wird, das über die Mindestbedienung hinausgeht, ist dies aus Sicht der Fahrgäste und des Kreises zu begrüßen.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert. Die entsprechenden Vorgaben sind in Kapitel 4.2 dargestellt.

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 6.2) legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen 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 wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle 18.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Halte sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

Im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen (Meterspur-Eisenbahnen) wird die Haltestellenausstattung vor allem durch den räumlichen Einsatzbereich bestimmt. Hier werden Standards getrennt für Stadt und Region formuliert, die bei Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen zu anderen Verkehrssystemen erweitert werden können.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausstattung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausstattung zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

- Wechselsystem mit Einzelelementen für:
  - Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
  - Haltestellenbezeichnung
  - Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
  - Aktuelles VRN-Logo rechts unterhalb des H-Zeichens
- Aushangmöglichkeit für einen Liniennetz- plan DIN A4/DIN A3
- Für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- Bodenmontage durch Bodenhülse

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen samt einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 6.3.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Um dauerhaft attraktive, sichere und saubere Haltestellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Merkmal	Station / Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn / Meterspureisenbahn			Bus				
						mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	flexible Bedienungsformen
	Regional-Express	Regional- / S-Bahn / Stadtbahn*	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	Bus / SPNV	Bus / Bus (hohe Umsteigerwerte)	Bus / Bus (geringe Umsteigerwerte)		
Aufenthalt / Warten										
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Witterungsschutz	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
geschlossener Warteraum	X	(X)				(X)	(X)			
Mülleimer / Ascher	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Information										
Stationsschild (SPNV)	X	X								
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			X	X	X	X	X	X	X	X
dynamische Fahrgastinformation	X	X	(X)	(X)	X	X	X	(X)	(X)	
Lautsprecher	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			
Uhr	X	(X)			(X)		(X)			
Aushangfahrplan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)
Liniennetzplan	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Tarifinformation	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	
Umgebungs- / Ortsplan	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	
Wegeleitsystem	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle / Station	X	X		(X)	(X)	X	(X)			
Sicherheit										
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Videoüberwachung	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
Barrierefreiheit										
niveaugleicher Einstieg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	30	30	30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Service										
Toiletten (barrierefrei)	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
Gepäckschließfächer	X									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter / Verkaufskiosk	X	(X)			(X)	(X)	(X)			
am Automat	X	X	X	X	X	X	(X)			
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	X	(X)		(X)	(X)	(X)				
B+R-Anlage	X	X	(X)	X	(X)	X	(X)	(X)	(X)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(X)	(X)		(X)	(X)	(X)	(X)			
Car-Sharing-Station	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)				
Fahrradvermietsystem	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)			

*Tabelle 19: Standards Haltestellenausstattung („X“: erforderlich / in der Regel; „(X)“: nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen; *Stadtbahn Karlsruhe im Kreis Germersheim)*

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. 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 zu entsprechen. Die Fahrzeuge müssen 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 Streckenuneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B dienen als Verstärkerleistung im Ausbildungsverkehr. Fahrzeuge der Kategorie A müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z.B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige, u.a.). Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Die jeweils aktuelle Version findet sich unter www.vrn.de.

Weitere Anforderungen

ÖPNV-relevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz mit. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein.
- Fahrbahnbreiten und Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze …) müssen busverträglich gestaltet werden.
- Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV- Kunden. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV- Bevorrechtigung zu verankern.

6.2 Liniensteckbriefe

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***133***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***15.08.2023***					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterberg - Drehenthalerhof - Gundersweiler					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:47-20:35	04:53-20:11	6:35-18:35	06:23-16:32	8:35 - 13:35	8:23 - 13:23
Takt	Einzelfahrten	T60	T60/T120	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrtenanzahl an Schultagen	15	19	7	5	2	2
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8	11				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kaiserslautern Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten	**Teilweise Ruftaxi/Rufbus**		**Ruftaxi/Rufbus**		**Ruftaxi/Rufbus**	

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***136***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***15.08.2023***					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Enkenbach - Alsenborn - Winnweiler/Börrstadt					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	9:00-18:10	5:28-17:42	13:10	08:38	-	-
Takt	T60/T120	T60/T120	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	24	25	1	1	-	-
Fahrtenanzahl an Ferientagen	9	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Enkenbach Bf., Katzweiler Bf., Frankenstein Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten			**AST Verkehr**			

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***137***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***15.08.2023***					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Sembach -Winnweiler - Falkenstein					
Kategorisierung	Linie 2.Ordnung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:20-19:40	5:22-20:14	6:25-20:10	6:59-20:44	9:40 - 14:10	10:14 - 14:44
Takt	T60	T60	T120	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrte
Fahrtenanzahl an Schultagen	17	23	7	8	3	3
Fahrtenanzahl an Ferientagen	15	18				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kaiserslautern Bf., Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten			**Ruftaxi**		**Ruftaxi**	

Linienbündel **Linien-Nr.**			**Grünstadt** ***455***			
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis			***10.12.2023***			
Linienverlauf	Grünstadt - Obrigheim - Bockenheim - Quirnheim - Eisenberg					
Kategorisierung	Ergänzungslinie					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:22 - 18:05	4:45 - 18:10	-	-	-	-
Takt	T60/T120	T60	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	19	24	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	15	15				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Grünstadt Bf., Heidesheim Bf., Obrigheim Bf., Bockenheim Bf.,**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten						

Linienbündel **Linien-Nr.**	**Grünstadt** ***457***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***10.12.2023***					
Linienverlauf	Grünstadt - Hettenleidelheim - Eisenberg - Ramsen - Enkenbach					
Kategorisierung	Linie 2. Ordnung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:35 - 19:05	4:36 - 19:00	7:35 - 17:05	8:00 - 18:00	-	-
Takt	T60	T60	T120	T120	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	21	24	6	6	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	16	16				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Grünstadt Bf., Enkenbach Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Grünstadt**					
Linien-Nr.	***458***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***10.12.2023***					
Linienverlauf	Höningen - Altleiningen - Carlsberg - Hettenleidelheim - Eisenberg					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Ausbildung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:34 - 8:06	7:15 - 16:40	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrte	Einzelfahrte	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	5	9	0	0	0	0
Fahrtenanazahl an Ferientagen	1	2				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Eisenberg Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Grünstadt**					
Linien-Nr.	***476***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***10.12.2023***					
Linienverlauf	LU BASF - Grünstadt - Eisenberg - Kirchheimbolanden (Schnellbus)					
Kategorisierung	Schnellbus					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	14:50 - 17:30	5:25 - 6:47	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	7	4	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Grünstadt Bf., Kirchheimbolanden Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**k.A.**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***900***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Donnersberg - Winnweiler					
Kategorisierung	**Freizeitlinie**					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	09:55	17:05	10:55 - 15:10	11:20 - 15:35	8:50 - 13:55	9:15 - 15:05
Takt						
Fahrtenanzahl	1	1	2	2	4	3
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Schlossg.,Kirchheimbolanden Bf., Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard	**Rad-Wanderbus (Mitnahme von bis zu 8 Fahrrädern) oder Cabrio-Doppeldecker mit Fahrradbeförderung**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**33.000**					
Besonderheiten	**Saisonale Linie, 01.05.2017 - 31.10.2017**					

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***901***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Dannenfels - Kirchheimbolanden					
Kategorisierung	Linie 2. Ordnung - Regiolinie					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:00 - 18:10	5:14 - 18:05	7:05 - 14:05	7:52 - 15:05	-	-
Takt	T60	T60	Einzelfahrte	Einzelfahrte	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	14	15	3	3	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	11	12				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Kirchheimbolanden Bf., Kirchheimbolanden Schlossg.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**218.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***902***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Gaugrehweiler - Kriegsfeld - Kirchheimbolanden - Eisenberg					
Kategorisierung	Linie 2.Ordnung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	4:51 - 16:50	5:21 - 19:02	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	36	38	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	12	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kircheimbol. Bf, Schlossgarten, Kreisverwaltung., Göllheim Uhl´sches Haus, Eisenberg Bf., Marktplatz**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**266.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***903***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Winnweiler - Kirchheimbolanden - Eisenberg					
Kategorisierung	Linie Region					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:39 - 18:14	5:20 - 16:57	-	-	-	-
Takt	T60/T120	T60/T120	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	23	26	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	13	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf., Göllheim Uhlsches Haus., Eisenberg Bf., Marktplatz, Kirchheimbolanden Schlossgarten**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**282.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***904***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Zellertal - Göllheim - Eisenberg					
Kategorisierung	Ergänzung_Grundnetz					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:40 - 18:25	5:58 - 18:25	10:05	12:10 - 15:38	-	-
Takt	Einzelfahrter	T60	Einzelfahrter	Einzelfahrter	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	27	21	1	2	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8	7				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Bf., Kreisverwaltung, Göllheim Uhl´sches Haus, Eisenberg Mrktplatz**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**205.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***905***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Alsenbrück - Münchweiler - Winnweiler					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Ausbildung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	07:22 - 13:57	11:35 - 17:07	keine	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	4	12	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	2	2				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**38.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***906***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Eisenberg - Kirchheimbolanden - Dannenfeld - Rockenhausen					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Ausbildung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:55 - 16:28	6:50 - 15:30	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	4	9	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Eisenberg Marktplatz, Göllheim Uhl´sches Haus, Kirchheimbolanden Bf**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**59.000**					
Besonderheiten	**-**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***907***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Morschheim - Ilbesheim - Gauersheim					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Ausbildung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	11:43 - 16:05	6:20 - 7:55	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	6	4	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	1	2				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Bf., Morschheim Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**32.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***908***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Alsenz - Rockenhausen - Winnweiler					
Kategorisierung	Linie 2. Ordnung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:15 - 18:50	6:09 - 18:06	9:29 - 13:29	9:04 - 13:04	-	-
Takt	T60/T120	T60/T120	Einzelfahrte	Einzelfahrte	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	19	14	2	2	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	10	6				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Alsenz Bf., Rockenhausen Bf., Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**119.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***911***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Winnweiler - Lohnsfeld - Gehrweiler - Rockenhausen					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	7:35 - 17:32	6:12 - 18:27	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	13	11	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	4	5				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winweiler Bf., Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**99.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***912***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Dörrmoschel - Nußbach					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	8:00 - 18:25	5:59 - 19:02	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	5	5	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	3	4				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**45.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***913***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Dörrmoschel - Waldgrehweiler - Alsenz					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:45 - 18:25	5:47 - 13:15	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	8	7	0	0	0	0
	3	3				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Alsenz Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**106.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***914***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Gaugrehweiler - Münsterappel - Alsenz					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:10 - 18:22	5:55 - 15:45	-	-	-	-
Takt	T60/T120	T60/T120	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	18	15	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	4	4				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Alsenz Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**151.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***915***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Waldgreweiler - Obermoschel - Alsenz					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:25 - 17:08	6:49 - 17:30	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrte	Einzelfahrte	-	-	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	7	9	0	0	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	4	4				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Alsenz Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**74.000**					
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***917***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Eisenberg - Steinborn - Stauf - Steinborn - Eisenberg (Eisenberger Flitzer)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	8:47 - 17:47	-	8:47 - 12:47	-	-	-
Takt	T60	-	T120	-	-	-
Fahrtenanzahl	7	0	3	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Eisenberg Bf., Marktplatz**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**22.000**					
Besonderheiten	**8 - 10 Uhr T60 und 14 - 17 Uhr T60**					

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***918***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Eisenberg - Rosenthal (Eisenberger Flitzer)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	8:09 - 17:09	8:25 - 17:33	9:09 - 13:09	9:25 - 13:25	-	-
Takt	T60	T60	T120	T120	-	-
Fahrtenanzahl	7	0	3	3	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Eisenberg Bf., Marktplatz**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**28.000**					
Besonderheiten	**8 - 11 Uhr T60 und 15 - 17 Uhr T60**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***919***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Münchweiler - Kirchheimbolanden - Dannenfels - Oberwiesen					
Kategorisierung	Freizeitverkehr (Nachtbus Donnersberg)					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	-	-	0:55 - 1:25	-	-	-
Takt	-	-	Einzelfahrten	-	-	-
Fahrtenanzahl	0	0	2	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt						
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**12.000**					
Besonderheiten	**Nur Nächte Samstag/Sonntag, Hält nur zum Aussteigen**					

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***920***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Göllheim - Eisenberg					
Kategorisierung	Linie 2. Ordnung - Regiolinie					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	8:00 - 18:15	8:00 - 18:05	7:00 - 17:10	6:55 - 16:05	9:00 - 17:10	9:53 - 18:00
Takt	T60	T60	T60/T120	T60/T120	T120	T120
Fahrtenanzahl	9	9	7	6	5	5
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Bf., Schlossgarten, Kreisverwaltung, Eisenberg Bf. , Marktplatz, Göllheim Uhk´sches Haus**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**140.000**					
Besonderheiten						
geplante Änderungen	**Ausweitung des Bedienungszeitraums von 7- 20 Uhr mit durchgehendem Stunden- bzw. Zweistundentakt (zusätzliche Fahrten jeweils Hin- und Rückfahrten: Mo-Fr 5, Sa 3, So3) entsprechend Anforderungen Netzkategorie 2.Ordnung**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***921***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Monsheim - Zellertal - Kirchheimbolanden					
Kategorisierung	Linie 2.Ordnung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:33 - 20:05	4:40 - 19:10	8:05 - 18:05	7:10 - 17:10	10:00 - 18:05	08:50 - 17:10
Takt	T60	T60	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrtenanzahl an Schultagen	17	17	4	4	4	4
Fahrtenanzahl an Ferientagen	14	14				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Monsheim Bf., Kirchheimbolanden Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**193.000**					
Besonderheiten						
geplante Änderungen	**Ausweitung des Bedienungszeitraums von 7- 20 Uhr mit durchgehendem Stunden- bzw. Zweistundentakt (zusätzliche Fahrten jeweils Hin- und Rückfahrten: Mo-Fr 2, Sa 4, So3) entsprechend Anforderungen Netzkategorie 2.Ordnung**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***922***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Kriegsfeld - Alsenz					
Kategorisierung	Ergänzungslinie Grundversorgung					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	8:57 - 13:57	6:25 - 19:33	7:47 - 13:56	8:16 - 14:26	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T120	T120	-	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	5	8	4	4	0	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	4	4				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Bf., Alsenz Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**74.000**					
Besonderheiten	**in bestimmten Zeitenräumen als Taktangebot**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***924***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof (RockiBus Rockenhausen)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:14 - 18:04	-	8:34 - 14:09	-	-	-
Takt	T60	-	Einzelfahrten	-	-	-
Fahrtenanzahl	9	0	3	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**15.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***925***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof - Krankenhaus/Zoar - Bahnhof (RockiBus Rockenhausen)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:53 - 17:22	-	8:32 - 10:32	-	-	-
Takt	T60	-	Einzelfahrter	-	-	-
Fahrtenanzahl	9	0	2	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**13.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***926***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof - Krankenhaus/Zoar - Bahnhof (RockiBus Rockenhausen)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:36 - 17:47	-	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	-	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	7	0	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**12.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***927***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof - Haide -Bahnhof (ResidenzRenner Kirchheimbolanden)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:30 - 18:02	-	9:24 - 16:24	-	-	-
Takt	T60	-	Einzelfahrten	-	-	-
Fahrtenanzahl	10	0	3	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden, Bf., Schlossgarten, Kreisverwaltung**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**21.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***928***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof - Rittersheim - Ilbesheim - Bahnhof (ResidenzRenner Kirchheimbolanden)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	5:53 - 17:25	-	8:48 - 12:48	-	-	-
Takt	T60	-	T120	-	-	-
Fahrtenanzahl	7	0	3	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden, Bf., Kreisverwaltung**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**29.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***929***					
gültig ab	***01.01.2017***					
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2026***					
Linienverlauf	Bahnhof - Krankenhaus - Michaelishof - Bahnhof (ResidenzRenner Kirchheimbolanden)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	6:15 - 17:47	-	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	-	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	5	0	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden, Bf.**					
Fahrzeugstandard	**k.A.**					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	**6.000**					
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4910***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Orbis - Kriegsfeld - Mörsfeld					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	15:04 - 00:14	05:15 - 19:35	06:59 - 01:14	05:20 - 19:35	06:59 - 21:04	05:20 - 19:35
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	3	5	7	5	8	8
Fahrtenanzahl an Ferientagen	5	5				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Schlossg.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4911***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Bischheim - Ilbesheim - Morschheim					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	06:40 - 01:15	06:38 - 20:37	06:40 - 01:15	06:22 - 20:37	06:40 - 22:10	06:32 - 20:37
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	6	6	9	5	9	8
Fahrtenanzahl an Ferientagen	7	6				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Schlossg.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4912***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	enhausen - Donnersberg - Falkenstein - Imsbach - Steinbach - Dannenfels - Kirchheimbola					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	05:19 - 01:10	08:02 - 01:15	07:00 - 01:10	05:44 - 01:15	06:57 - 21:05	08:02 - 22:10
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T60/T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	9	8	11	8	11	8
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8	8				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf., Börrstadt Bf., Kirchheimbolanden Bf., Kirchheimbolanden Schlossg.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4914***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	(Eisenberg -) Göllheim - Ottersheim - Albisheim (Pfrimm) - Zellertal					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	06:08 - 19:19	05:29 - 20.22	07:03 - 20:19	5:54 - 18:22	08:27 - 20:19	07:43 - 19:21
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T60/T120	T60
Fahrtenanzahl an Schultagen	4	4	8	8	10	11
Fahrtenanzahl an Ferientagen	6	7				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Harxheim/Pfr Bahnhofstraße, Eisenberg Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg; So/Ft: teilweise Saisonverkehr**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4915***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Eisenberg - Steinborn - Stauf - Kerzenheim - Göllheim - Dreisen - Weitersweiler - Standenbühl - Steinbach am Donnersberg					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	06:20 - 20:50	05:19 - 20:35	08:26 - 20:50	06:31 - 19:05	08:05 - 20:50	07:43 - 19:05
Takt	Einzelfahrten	T60/T120	T60/T120	T60/T120	T60/T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	10	9	11	12	13	12
Fahrtenanzahl an Ferientagen	12	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Eisenberg Bf., Dreisen, Bahnhofstraße**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg; Sa und So/Ft: teilweise Saisonverkehr**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4916***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Eisenberg - Kerzenheim - Göllheim - Rosenthal - Eisenberg					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	-	-	-	-	09:25 - 11:25	13:40 - 15:40
Takt	-	-	-	-	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrtenanzahl	0	0	0	0	2	2
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Eisenberg Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4917***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Biedesheim - Lautersheim - Ebertsheim (- Grünstadt)					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	08:18 - 13:18	11:41 - 16:45	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	4	4	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Ebertsheim Bf., Ebertsheim Kreuzung**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4918***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Dörnbach - Rockenhausen					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	07:45 - 20:05	10:15 - 13:15	-	-	-	-
Takt	Einzelfahrten	T60	-	-	-	-
Fahrtenanzahl	4	3	0	0	0	0
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten						

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	*4919*					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis						
Linienverlauf	DonnersbergMobil (Freizeit- und Behindertentaxi)					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Do**		**Fr**	**Sa**	**So/Feiertage**	
Freizeittaxi	19:00-24:00 Uhr		19:00-2:00 Uhr	6:30-9:30 und 19:00-2:00 Uhr	19:00-24:00 Uhr	
Behindertentxi	9:30-14:00 und 18:00-22:00 Uhr		9:30-14:00 und 18:00-22:00 Uhr	10:00-22:00 Uhr	10:00-22:00 Uhr	
Takt						
Fahrtenanzahl						
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt						
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten						

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4920***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Dörrmoschel - Seelen - Rudolphskirchen					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	06:45 - 01:10	06:07 - 20:27	06:45 - 01:10	06:07 - 20:27	08:15 - 20:05	08:27 - 20:27
Takt	T120	Einzelfahrten	T120	T120	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	6	7	10	8	7	7
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4921***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Bayerfeld-Steckweiler - St. Alban - Gerbach - Ruppertsecken - Rockenhausen					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	04:45 - 01:10	-	06:53 - 01:10	-	06:53 - 21:05	-
Takt	Einzelfahrten	-	T120	-	T120	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	10	0	10	0	8	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	10					
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa, Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4922***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Rockenhausen - Schönborn - Ransweiler - Stahlberg					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	07:05 - 01:10	09:30 - 19:30	06:45 - 01:10	07:30 - 19:30	09:05 - 21:05	09:30 - 19:30
Takt	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	7	5	10	7	7	6
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8					
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Rockenhausen Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4923***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Winnweiler - Münchweiler - Breunigweiler - Steinbach					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	08:05 - 01:00	05:15 - 20:25	06:52 - 01:00	05:15 - 20:25	08:05 - 21:05	07:20 - 20:25
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T60/T120	T120	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	9	6	11	9	8	8
Fahrtenanzahl an Ferientagen	9	7				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf., Münchweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa, Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4924***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Winnweiler - Alsenbrück - Langmeil - Imsbach - Falkenstein - Hochstein - Winnweiler					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	05:09 - 01:00	-	05:12 - 01:00	-	07:15 - 20:03	-
Takt	Einzelfahrten	-	T120	-	T120	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	11	0	11	0	8	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	12					
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**18 - 20 Uhr T60**	**Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa, Teilweise nur Ein-/Ausstieg**				

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4926***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Alsenz - Niedermoschel - Unkenbach - Obermoschel - Finkenbach-Gersweiler - Waldgrehweiler					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	08:50 - 21:13	09:15 - 20:15	06:50 - 21:13	06:00 - 19:15	08:50 - 21:13	09:15 - 19:15
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T120	T120	T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	8	4	8	7	7	6
Fahrtenanzahl an Ferientagen	8	6				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Alsenz Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten		**9-12 Uhr T60 und 12-16 Uhr T120**				

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4925***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Alsenz - Niederhausen - Münsterappel - Gaugrehweiler - Mannweiler - Oberndorf - Alsenz					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	05:51 - 21:13	-	05:58 - 21:13	-	08:13 - 21:13	-
Takt	T120	-	T120	-	T120	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	5	0	9	0	8	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	9					
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Alsenz Bf., Cölln Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg**					

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4927***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Winnweiler - Leithöfe - Höringen - Gehrweiler - Gundersweiler - Imsweiler - Schweisweiler - Winnweiler					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	05:07 - 01:00	-	05:07 - 01:00	-	07:12 - 21:05	-
Takt	T60/T120	-	T120	-	T120	-
Fahrtenanzahl an Schultagen	11	0	11	0	8	0
Fahrtenanzahl an Ferientagen	16					
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf., Imsweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg, Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa, Haltestellen werden teilweise in anderer Reihenfolge bedient**					

Linienbündel	Donnersbergkreis					
Linien-Nr.	***4928***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Wartenberg-Rohrbach - Potzbach - Schmitterhof - Lohnsfeld - Winnweiler					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	05:49 - 01:00	05:20 - 19:44	05:49 - 01:00	06:25 - 19:36	08:05 - 19:56	07:36 - 19:36
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	T120	T120	T120	T120
Fahrtenanzahl	9	7	10	8	7	7
Fahrtenanzahl an Ferientagen	10	9				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten	**9 - 15 Uhr T120**	**Teilweise nur Ein-/Ausstieg, Teilweise nur in der Nacht Fr/Sa**				

Linienbündel	**Donnersbergkreis**					
Linien-Nr.	***4998***					
gültig ab						
konzessionierte Laufzeit bis	***31.12.2020***					
Linienverlauf	Kirchheimbolanden - Dreisen - Steinbach - Börrstadt - Winnweiler					
Kategorisierung	Ruftaxi					
Mindestbedienungsstandard	**Mo-Fr**		**Sa**		**So/Feiertage**	
	hin	*zurück*	*hin*	*zurück*	*hin*	*zurück*
Bedienungszeitraum	10:07 - 19:07	09:05 - 19:05	11:07 - 18:07	09:05 - 17:05	11:07 - 18:07	09:05 - 17:05
Takt	T120	T120	T60/T120	T120	T60/T120	T120
Fahrtenanzahl an Schultagen	4	3	5	5	5	5
Fahrtenanzahl an Ferientagen	5	5				
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	**Kirchheimbolanden Schlossg., Kirchheimbolanden Bf., Winnweiler Bf.**					
Fahrzeugstandard						
Bus-km-Aufwand pro Jahr						
Besonderheiten						

6.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN

Ziele

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

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.

- Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 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.
- Aktuelles Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. 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.

- 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 60mm hoch sein.
- 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.
- 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.
- Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxilogo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 werden 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.

Optionale Elemente

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

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

- Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um der Verblassen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.

- 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.
- 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 3.4 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.

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.

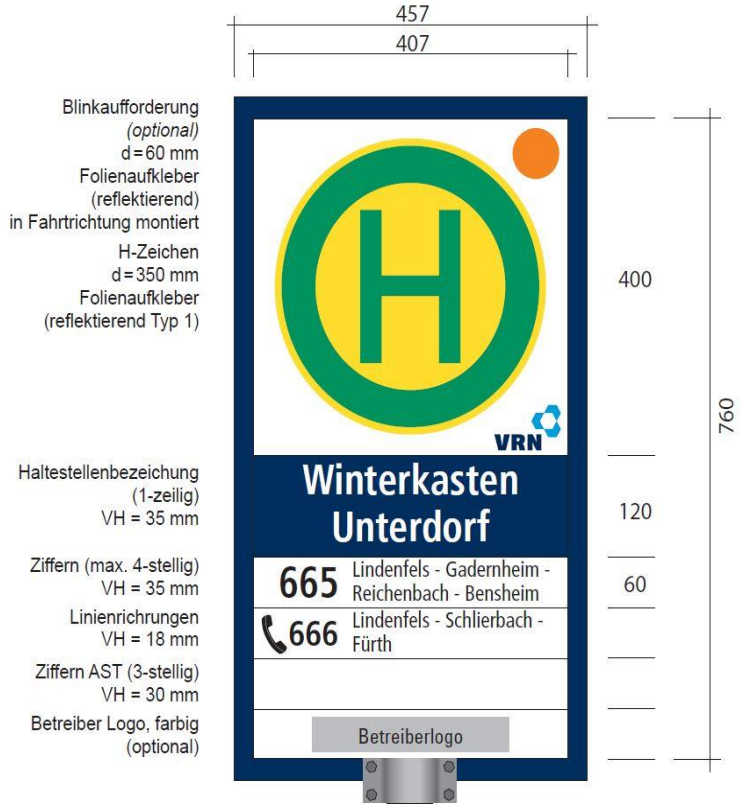
Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

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

Die folgende Liste erhält 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.

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

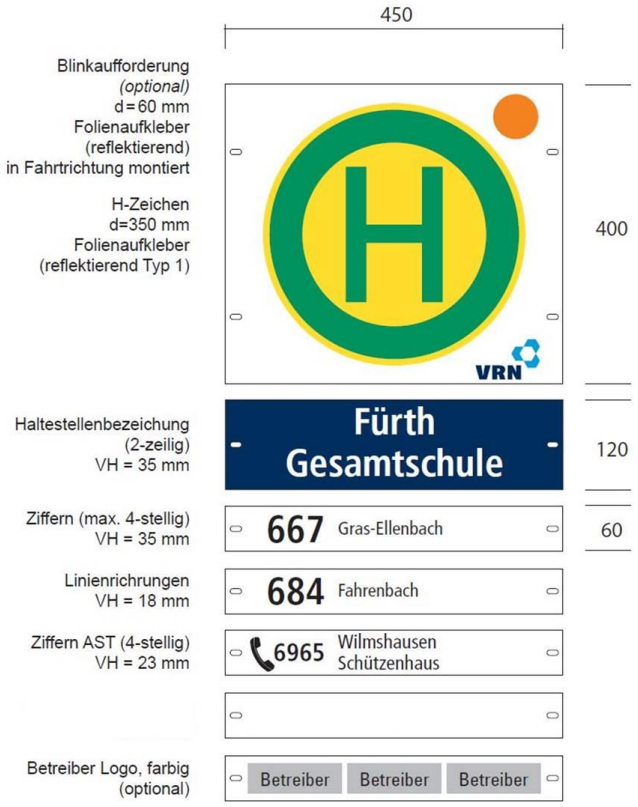
BESCHRIFTUNG
Siebdruck

MASSSTAB
1:10 in DIN A4

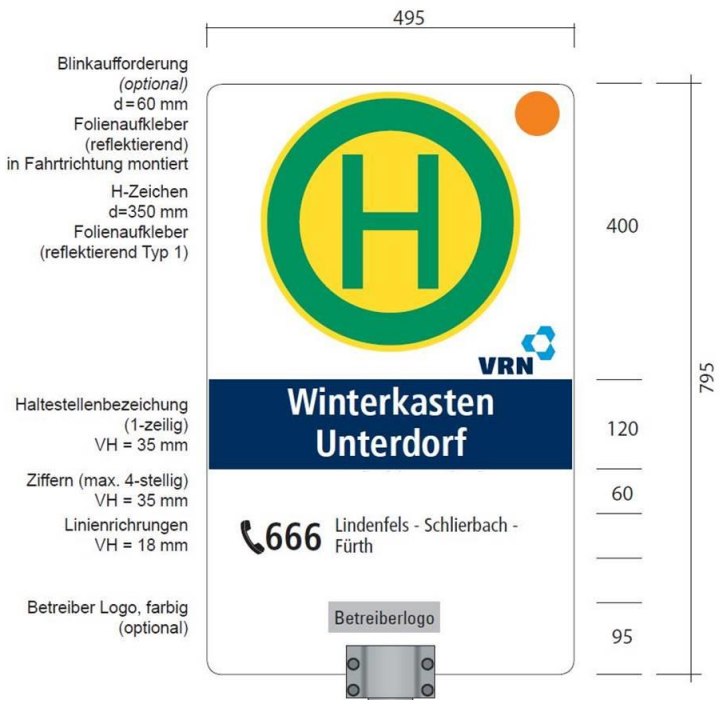
Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichungen:

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

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)

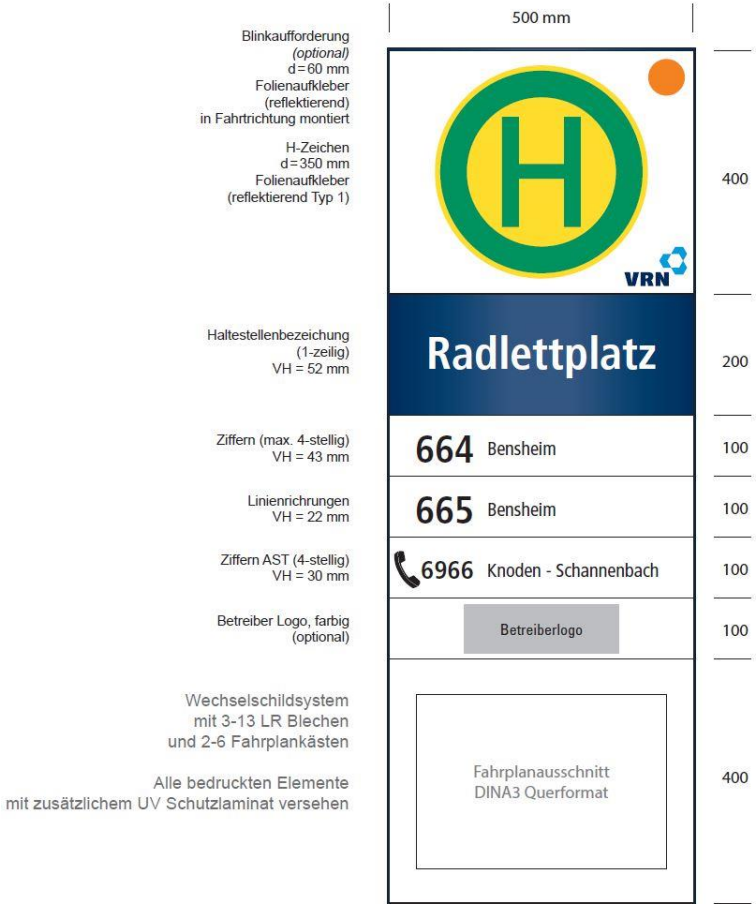


Kompaktschild (Ausnahme)



Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)

Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)



6.4 Kurzerläuterung zur Haltestellenkategorisierung und -priorisierung

Haltestellenkategorisierung

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen ein. Diese Vorschläge werden mit den jeweils Verantwortlichen abgestimmt. Die Parameter sind im Folgenden kurz dargestellt.

Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr (Ein- und Aussteiger pro Tag):

- Klasse 1: > 500
- Klasse 2: > 100 bis 500
- Klasse 3: > 50 bis 100
- Klasse 4: > 20 bis 50
- Klasse 5: bis 20

Die Fahrgastzahlen sind das wichtigste Kriterium für eine Haltestellenkategorisierung. Je höher die Anzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Haltestelle im ÖPNV-Netz. Hohe Fahrgastzahlen werden auch an großen Umsteigeknoten (Bahnhöfe) erreicht.
Zu beachten ist, dass Fahrgäste im Ausbildungsverkehr (an Schultagen) nicht berücksichtigt werden, da für die Kategorisierung in etwa gleichmäßig hohe Ein- und Aussteigerzahlen über das gesamte Jahr hinweg relevant sind (Jedermannverkehr).

Lage im Ort:

- Klasse 1: dicht bebauter Ortskern bzw. einzige Haltestelle im Ort(steil)
- Klasse 2: innerhalb geschlossener Ortschaft, außerhalb dicht bebauten Ortskern
- Klasse 3: Gewerbe-/Industriegebiet
- Klasse 4: Ortsrandlage (Haltestelle mit nur teilweise bebautem Einzugsradius)
- Klasse 5: außerhalb geschlossener Ortschaften, Einzelhöfe/-häuser

Durch die Einstufung der Lage einer Haltestelle wird den im Einzugsradius potentiellen ÖPNV-Nutzern Rechnung getragen. Je höher die Klasse, desto höher ist im Regelfall die mögliche Nutzung sowie die Bedeutung der Haltestelle.

Netzhierarchie:

- Klasse 1: Grundnetz 1. Ordnung
- Klasse 2: Grundnetz 2. Ordnung
- Klasse S: Stadtverkehr
- Klasse E_A: nachfrageorientiertes Angebot
- Klasse E_G: Ergänzungsnetz Grundversorgung
- Klasse E_S: Ergänzungsverkehr Schiene

Die Netzklassen werden größtenteils durch den jeweils aktuellen Nahverkehrsplan festgelegt. Haltestellen höherer Netzklassen werden regelmäßig bzw. häufiger bedient als Haltestellen niedrigerer Klassen. Je höherwertiger das ÖPNV-Angebot an einer Haltestelle, desto sinnvoller ist im Regelfall der barrierefreie Ausbau.
Die Klasse E_S (Ergänzungsverkehr Schiene) umfasst diejenigen Buslinien, die zu Tagesrandlagen bzw. am Wochenende eine SPNV-Linie ersetzen.

Umsteigemöglichkeiten:

- Bus <> Schienenpersonenfernverkehr
- Bus <> Schienenpersonennahverkehr
- Bus <> Bus

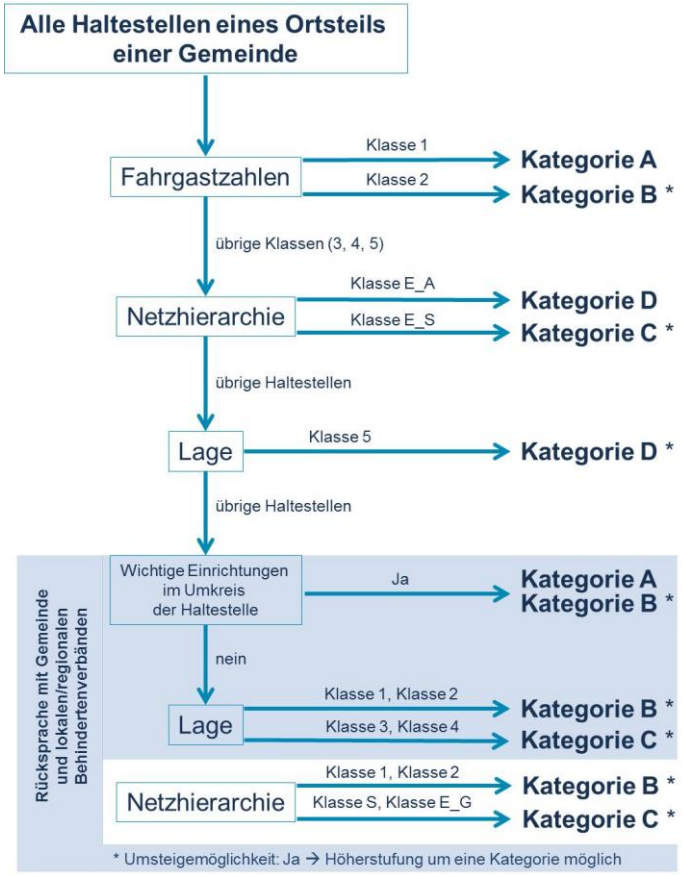
Je höher die Wertigkeit des Umsteigeknotens, desto eher sollte ein barrierefreier Ausbau in Betracht gezogen werden.

Relevante Einrichtungen im Umkreis von 200 m der Haltestelle:
Krankenhäuser, Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztehäuser, Verwaltungen, zentrenrelevanter Einzelhandel, touristische Ziele, Friedhöfe usw.

Besucherstarke Einrichtungen im Umfeld einer Haltestelle erhöhen im Regelfall die Nutzung und somit die Bedeutung einer Haltestelle. Bei bestimmten Einrichtungen ist ein barrierefreier Ausbau sinnvoll.

Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sollten vier Kategorien sein:

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



Zu den Ausnahmetatbeständen zählen nicht nur Haltestellen, die nur im Schülerverkehr bedient werden sowie in Lage 5 liegen. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss. Hierzu zählen beispielsweise Haltestellen in engen (Seiten-/Wohn-)Straßen, die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß der Richtlinien oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Haltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6 % aufweisen. Diese Haltestellen sind unabhängig von ihrem jeweiligen Kategorisierungsergebnis in die Kategorie D einzugruppieren. Sollte ein langfristiger Bestand der Haltestelle, z.B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Liniennetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden.

Ergibt sich bei Prüfung der einzelnen Parameter, dass eine eindeutige Zuordnung in genau eine Kategorie nicht möglich ist, ist eine Abwägung unter Berücksichtigung von Lage und Netzkategorie zu empfehlen.

> *Beispiel:* Die Haltestelle liegt bei Fahrgastzahlen in Klasse 4, bei Lage in Klasse 3 und bei der Netzhierarchie in Klasse 1, eine Umsteigemöglichkeit ist nicht gegeben und es sind auch keine wichtigen Einrichtungen im Umfeld vorhanden. Demzufolge wäre sowohl eine Zuordnung in Kategorie B als auch in Kategorie C denkbar. In diesem Fall erfolgt die Einstufung in Kategorie C. Die Dringlichkeit des Ausbaus wird über die anschließende Priorisierung in Abhängigkeit der anderen Haltestellen im Ortsteil bestimmt.

Haltestellenpriorisierung

Nach der Haltestellenkategorisierung muss eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus festgelegt werden die mit einem groben Zeitplan zu hinterlegen ist. Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgt die Priorisierung in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. Da Anträge für Fördermittel i.d.R. ein Jahr vor Baubeginn eingereicht werden müssen, ist hier frühzeitig ein intensiver Austausch mit allen Gemeinden und den Straßenbaulastträgern notwendig. Bei den Landkreisen ergibt sich die Schwierigkeit, dass ÖPNV-Aufgabenträger und Straßenbaulastträger zumeist nicht identisch sind. Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV sind daher in hohem Maße abhängig von der Kassenlage und dem Umsetzungswillen der Beteiligten.

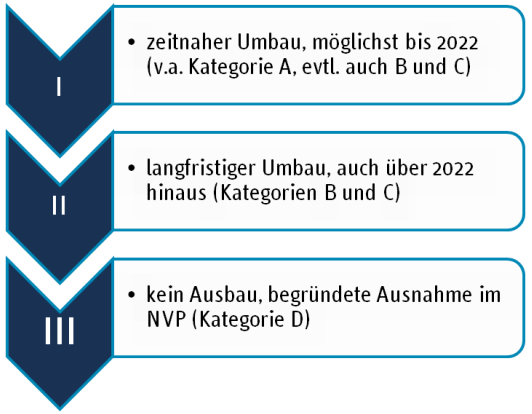
Höchste Priorität haben in der Regel Haltestellen der Kategorie A. Diese müssen bis 1. Januar 2022 barrierefrei umgebaut werden. Wo möglich, sind diese Maßnahmen parallel zu Straßenbaumaßnahmen umzusetzen, um entsprechende Synergieeffekte zu nutzen. Dies gilt auch für Haltestellen der Kategorien B und 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. Eine solche Haltestelle ist daher mit Prioritätsstufe I oder II zu versehen. Existieren in einem Ortsteil mehrere Haltestellen der gleichen Kategorie (z.B. C), so sind die zentral gelegenen Haltestellen oder Haltstellen mit wichtigen Einrichtungen höher einzustufen als andere.

Wichtig ist, dass Haltestellen nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Eine barrierefreie Haltestelle setzt ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld voraus, damit Betroffene sie überhaupt erreichen können.

Eine Priorisierung könnte wie folgt aussehen:

- Prioritätsstufe 0: Haltestelle bereits barrierefrei, kein Umbau erforderlich
- Prioritätsstufe I: Umbau, möglichst bis 2022
- Prioritätsstufe II: langfristiger Umbau, auch über 2022 hinaus
- Prioritätsstufe III: kein Ausbau



6.5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Sinne bürgerschaftlicher Partizipation wurden Überlegungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in zwei Veranstaltungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten dort die Gelegenheit, Fragen, Anregungen und Vorschläge zu äußern. Die Bürgerworkshops wurden im Mai 2018 in Kirchheimbolanden und Rockenhausen veranstaltet. Die Einladung erfolgte über die Presse sowie Online-Veröffentlichungen.

Die Beiträge wurden protokolliert und bereits während den Veranstaltungen beantwortet. Zahlreiche Anmerkungen bezogen sich auf Fragen und Hinweise im Tagesgeschäft, die an die entsprechenden Stellen weitergeleitet werden. Für den Nahverkehrsplan relevante Beiträge wurden geprüft, bewertet und sind bei positivem Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.

6.6 Synopse zur Anhörung des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Donnersbergkreis

Nahverkehrsplan Donnersbergkreis
Anhörung zum Entwurf (Juni/Juli 2018)
Stellungnahmen (Stand: 16.07.2018)

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Vlexx GmbH	Tabelle 5	Linie R31 muss RB31 heißen Linie RE7 muss RE17 heißen	Berücksichtigung	-
Landesverband RLP d. Dt. Wanderverbandes	-	nach Durchsicht der Pläne im Internet haben wir gegen das Vorhaben keine Bedenken und sehen unsere Belange nicht berührt.	Kenntnisnahme	-
Kreisverwaltung Bad Dürkheim	Tabelle 16	Linienbündel Kaiserslautern Nord: eine Beteiligung des Landkreises Bad Dürkheim gibt es nicht.	Berücksichtigung	-
	S. 57 - 60	Die Linien 455, 457, 458 und 476 sind Bestandteil des Linienbündels Grünstadt, nicht des Bündels Donnersbergkreis.	Berücksichtigung	-
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald		Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. – hat keine Einwände gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.	Kenntnisnahme	-

Ortsgemeinde Gehrweiler		Die Ortsgemeinde Gehweiler liegt im südlichen Teil des Donnersbergkreises als „Randgemeinde“ zum Landkreis Kaiserslautern. Seit Jahren wird in der Bevölkerung beklagt, dass es zum Zentrum Kaiserslautern keinerlei Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. Die Nachbargemeinde Heiligenmoschel (VG Otterberg, LK Kaiserslautern) ist lediglich ca. 3 km von Gehweiler entfernt. Dort verkehren regelmäßig Linienbusse nach Kaiserslautern. Beispiele: Ein Kind aus Gehweiler wird ab dem kommenden Schuljahr ein Gymnasium in Kaiserslautern besuchen. Die Eltern müssen dafür sorgen, dass die Schülerin mit einem PKW täglich pünktlich zur Bushaltestelle in Heiligenmoschel gebracht wird, damit eine Weiterfahrt von Heiligenrnoschel nach Kaiserslautern erfolgen kann. Ein Beschäftigter aus Gehweiler mit seiner Arbeitsstelle in Kaiserslautern wird täglich mit dem Ruftaxi aus Gehrweiler abgeholt, nach Otterberg gefahren, um dann von dort mit dem Linienbus nach Kaiserslautern zu kommen. (abends das gleiche Prozedere umgekehrt) Ein Arztbesuch in Kaiserslautern (insbesondere die Fachärzte sind Oberwiegend in Kaiserslautern ansässig) ist für ältere Menschen ohne Familienangehörige mit PKW unmöglich. Ebenso kann dieser Personenkreis Einkaufsmöglichkeiten in Kaiserslautern nicht nutzen. Diese Liste lässt sich weiterführen. Sehr geehrte Damen und Herren, ich bitte im Rahmen der Planungen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Donnersbergkreis um Prüfung, ob eine kreisübergreifende Losung dergestalt machbar ist, dass zumindest eingeschränkt eine regelmäßige Anbindung von Gehweiler an das öffentliche Verkehrsnetz von und nach Kaiserslautern ermöglicht wird.	Kenntnisnahme	**Der Donnerbergkreis tritt in Gespräche mit dem benachbarten Aufgabenträger und prüft Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Verbindungen zwischen Gehrweiler und Kaiserslautern.**
Planungsgemeinschaft Westpfalz	Einleitung	Nach dem ersten Satz im 2. Absatz ist zu ergänzen: „... stellen daher regelmäßig Nahverkehrspläne auf (§8 Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) Rheinland-Pfalz). Am Ende des zweiten Absatzes ist zu ergänzen: Die Aufstellung erfolgt im Benehmen mit der Planungsgemeinschaft Westpfalz. (§8 Abs. 3 Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) Rheinland-Pfalz).	Berücksichtigung	-

Sach-stands-bericht zur Maß-nah-menums etzung des letz-ten NVP	Streckenreaktivierung Monshelm - Langmeil Teilweise umgesetzt Seit 2001 Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen zw. 10.00 und 19.00 Uhr zw. Monsheim und Enkenbach Auch wenn die Zellertalbahn erst im August wieder den Betrieb bis zum 28.10.2018 aufnimmt: Die Linie R 49/662.1 Zellertalbahn umfasst über Enkenbach hinaus die Strecke Monsheim-Kaiserslautern und zurück.	Berücksichtigung	-
Ziele des Aufga-benträ-gers	Es fehlt das Ziel, eine umsteigefreie Verbindung auf der Alsenztalstrecke nach Mainz und Frankfurt mit Halt in Rockenhausen und eventuell Alsenz zu realisieren (Prüfauftrag an den ZSPNV Süd/ Beschluss des Kreistags).	Berücksichtigung	-
Netzhie-rarchie	Im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz ist das Funktionale Netz des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Die großräumigen und überregionalen Schienenverbindungen wurden aus dem Landesentwicklungsprogramm nachrichtlich übernommen; die regionalen Schienenverbindungen im Raumordnungsplan festgelegt. Im Donnersbergkreis ist auch die RegioLinie 920Kirchheimbolanden - Göllheim - Eisenberg Bestandteil des funktionalen Netzes. Die regionalen Schienenverbindungen bilden das Grundnetz 1. Ordnung bzw. 2. Ordnung. Die Begriffe „Grundnetz Region" bzw. „ÖPNV-Achse Region" sind in diesem Zusammenhang irreführend, da sie eine flächenerschließende Funktion haben und keine Regionalbedeutsamkeit.	Kenntnisnahme	**Die Begrifflichkeiten der Netzhierarchie sind verbundweit einheitlich entwickelt worden, sodass hier keine Anpassung stattfinden wird, um die Netzhierarchie über die Kreisgrenzen hinweg einheitlich strukturieren und beschreiben zu können.**
Raum-struktur	Alsenz und Obermoschel sind als ein Grundzentrum im verbindlichen Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz IV mit Teilfortschreibung 2014 ausgewiesen: Grundzentrum Alsenz-Obermoschel (in Funktionsteilung). Die bedeutsamen Zentren außerhalb des Donnersbergkreises sind entgegen der Fußnote nicht mit eckigen Klammern gekennzeichnet.	Berücksichtigung	-
Abbil-dung 8	Die Bevölkerungszahlen 2014, 2015 und 2016 (aktuell Stand 30.06.2016) liegen vor und sind in Abb. 8 nachzutragen.	Berücksichtigung	-
	Der Verband Region Rhein-Neckar ... ist zu streichen. Der Donnersbergkreis ist nicht Teil der Metropolregion Rhein-Neckar, sondern eine der 7 Gebietskörperschaften der Region Westpfalz.	Berücksichtigung	-

	Abbil-dung 9	Für Abb. 9 wurde auf eine Bevölkerungsprognose des BBSR zurückgegriffen. In Rheinland-Pfalz soll die Bevölkerungsvorausberechnung des Stat. Landesamtes verwendet werden. Nach der vierten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013) wird die Bevölkerung im Donnersbergkreis 69.794 im Jahr 2030 betragen (Mittlere Variante). Die entsprechenden Anteile der Altersgruppen lassen sich unter wvvv.statistik.rlp.de abrufen. Die Überlagerung von Textteilen in der Abbildung 9 ist zu löschen.	Kenntnisnahme	**In Abstimmung mit der Kreisverwaltung und des VRN wurde als Daten-grundlage die Prognose des BBSR ausgewählt.**
		Die Pendlerverflechtungen bestehen nicht nur mit Städten, sondern auch mit Ge-meinden aus dem Donnersbergkreis.	Berücksichtigung	-
	Text zu Abbil-dung 13	weist auf (nicht: weißt auf)	Berücksichtigung	-
	Abbil-dung 12 und 16	In der Abbildung 12 ist die Legende zu ändern. Die Zentralen Orte sind entspre-chend der Legende im Regionalen Raumordnungsplan darzustellen.	Kenntnisnahme	-
	S.27	Die Zellertalbahn von Monsheim bis Kaiserslautern im Streckenabschnitt Münchweiler/Alsenz bis Marnheim ...	Berücksichtigung	-
	Ange-botskon-zept	Es fehlt das Ziel, eine umsteigefreie Verbindung auf der Alsenztalstrecke nach Mainz und Frankfurt mit Halt in Rockenhausen und eventuell Alsenz zu realisieren (Prüfauftrag an den ZSPNV Süd/Beschluss des Kreistags Donnersbergkreis).	Berücksichtigung	-
		Für eine Kreisstadt wie Kirchheimbolanden sind 10 überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eigentlich wenig. Die schlechte Auslastung ist ein Indiz für die fehlende Attraktivität. Der Ausbau der Infrastruktur für E-Bikes und Pedelecs (Fahrradboxen, Lademög-lichkeiten) sollte auch in Kirchheimbolanden berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	-
		Die PfalzCard ist am 01. April 2018 gestartet.	Berücksichtigung	-
		Liniensteckbriefe S. 67, 68, 69, 71, 74, 80, 81, 82, 91, 95, 97, 103, 104 korrigieren	Berücksichtigung	-