



Nahverkehrsplan 2004 -2008

Landkreis Germersheim

Vorwort

zum Nahverkehrsplan 2004 – 2008 für den Kreis Germersheim

Liebe Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Germersheim,

wir wollen Menschen bewegen. Busse und Bahnen zu füllen und attraktive, ausreichende und sichere Verbindungen zu schaffen, ist das Ziel, das wir uns mit diesem neuen Nahverkehrsplan setzen.



Mobilität bestimmt unser Leben ganz entscheidend. Bus- und Bahnverbindungen tragen maßgeblich dazu bei, was wir machen und ob wir es machen. Kinder nutzen öffentliche Verkehrsmittel, um in die Schule zu kommen, Jugendliche sind damit auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten, Erwachsene erreichen so entspannt ihre Arbeitsplätze oder Einkaufsmöglichkeiten.

Vieles haben wir schon aufgrund des ersten Nahverkehrsplanes von 1998 erreicht. Die Strukturen des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Germersheim konnten nachhaltig verbessert werden. Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr und regionalen Busverkehr wurden zum großen Teil umgesetzt, Haltepunkte wurden um- bzw. neu gebaut.

Doch das ist natürlich längst nicht genug. Es ist unser ausdrückliches Ziel, uns auch vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage für die Verbesserung des ÖPNV zu engagieren. Der Landkreis setzt sich engagiert für die geplanten Schienenprojekte ein. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2008 wollen wir diese auf den Weg bringen. In einem leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr sehen wir einen unverzichtbaren Beitrag zur Lösung der Mobilitätsansprüche.

Ich wünsche mir deshalb, dass wir gemeinsam möglichst viele Vorhaben dieses Nahverkehrsplans, dem Nahverkehrsplan der so genannten 2. Generation, realisieren können.

Dr. Fritz Brechtel
Landrat

Inhaltsverzeichnis

Gliederung	Seite	
1	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998	1
1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	1
1.2	Regionaler Busverkehr	2
1.3	Ruftaxen	4
1.4	ÖPNV-Angebot ab 20:00 Uhr	4
1.5	ÖPNV – Angebot am Wochenende	5
1.6	Infrastruktur	6
2	Mängelanalyse	7
3	Festlegung der Mindeststandards für den Zeitraum 2004 – 2008	8
4	Standards für Haltestellen und Fahrzeuge unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes	10
4.1	Barrierefreiheit	10
4.2	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	12
4.3	B+R und P+R – Anlagen	13
4.4	Fahrzeuge	14
4.5	Standards für Fahrgastinformation	14
4.6	Fahrgastinformation an der Haltestelle	15
4.7	Fahrgastinformation am und im Fahrzeug	16
5	Fahrgastprognose	16
5.1	Fahrgastpotential im Schülerverkehr	16
5.2	Fahrgastpotential im Berufsverkehr	17
5.3	Fahrgastpotential im Gelegenheitsverkehr	18
6	Angebotskonzeption	18
6.1	Tarif	19
6.2	Rückgrat Schienenpersonennahverkehr – Projekte	19
6.2.1	S-Bahn - Rhein – Neckar	20
6.2.2	Stadtbahn Bruchsal – Germersheim	20
6.2.3	Stadtbahn Wörth – Germersheim	22
6.2.4	Stadtbahn Wörth – Winden	25
6.2.5	Weitere Überlegungen	26
6.3	Stärkung der Zu- und Abbringerfunktion im Busnetz	26

Tabellen

- 1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998 - 2003
- 2 SPNV Bedienungsangebot 2003
- 3 Schienenhaltepunkte im Landkreis Germersheim
- 4 ÖPNV Busbedienungsangebot 2003
- 5 Verkehrliche Mindestanforderungen des Aufgabenträgers
- 6 Ausstattungsstandards von Haltestellen
- 7 Liniennetzplan Landkreis Germersheim
- 8 Fahrschüler an Schulstandorten
- 9 Pendlerverflechtungen im Landkreis Germersheim

Anhang

Überlegungen zur Bildung von Linienbündeln

Abkürzungen:

AST	Anrufsammeltaxi, in Germersheim Ruftaxi
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn
DB St&S	Deutsche Bahn Station und Service AG
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
NVP	Nahverkehrsplan
NVEP	Nahverkehrsentwicklungsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
Schwbg	Schwerbehindertengesetz, neuerdings ersetzt durch Sozialgesetzbuch IX (SGB IX)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verbandsgemeinde
VRN	Verkehrsverbund Rhein Neckar
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd


1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998

Mit der Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans Landkreis Germersheim im Dezember 1998 begann auch die Umsetzung der beschlossenen Angebotskonzeption. Für die Teilbereiche Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Regionaler Busverkehr und Stadtverkehr, Verknüpfungspunkte und investive Maßnahmen wurden die Angebotsverbesserungen im Einzelnen geprüft und zum großen Teil umgesetzt (Anlage 1).

1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Maßnahmen des SPNV liegen im Verantwortungsbereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV).

Im SPNV konnten die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Bau eines zweiten Gleises auf der Rheinbrücke Maxau (2000)
- Neubau eines Bahnhaltdepot mit Bahnsteiganlagen und P+R in Steinweiler (2000)
- Einführung einer NeiTech-Verbindung von Mainz über Germersheim und Graben-Neudorf nach Karlsruhe (2000)
- Reaktivierung der Strecke  **R82/VRN R57** Wörth – Lauterbourg für den Personenverkehr (2002)
- Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth bis Wörth-Badepark (2003)

Das Bedienungsangebot der im Landkreis Germersheim relevanten Linien

 R8/VRN R54	Karlsruhe – Wörth – Kandel – Winden – Landau – Edenkoben - Neustadt
 R81/VRN R56	Wörth – Jockgrim – Rheinzabern – Rülzheim – Bellheim – Germersheim – Lingenfeld - Speyer – Schifferstadt – Ludwigshafen
 R82/VRN R57	Wörth – Lauterbourg
 R83/VRN R53	Winden – Wissembourg – Soultz-sous-Forêts – Haguenau – Bischwiller - Strasbourg
 R9/VRN R58	Ludwigshafen - Speyer – Lingenfeld - Germersheim – Rheinsheim – Philippsburg – Huttenheim – Graben-Neudorf - Bruchsal
 S5	Karlsruhe – Maximiliansau – Wörth-Dorschberg – Wörth-Badepark

entspricht der Angebotskonzeption 2003 des Nahverkehrsplans von 1998 (Anlage 2).

1.2 Regionaler Busverkehr

Auch im regionalen Busverkehr konnte die Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans 1998 im Grundnetz 1. und 2. Ordnung weitgehend erfüllt werden.



Die Anforderungen des Busverkehrs im Grundnetz 1. Ordnung lauten:

- Einheitlicher Linienweg, direkte und umwegfreie Verbindung der Nachfrageschwerpunkte, mindestens 60-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten



Die Anforderungen des Busverkehrs im Grundnetz 2. Ordnung lauten:


- Einheitlicher Linienweg, weitgehend vertaktet im 60- bzw. 120-Minuten-Takt + Verstärkerfahrten, an Wochenenden bei geringer Nachfrage bedarfsorientiert

Grundnetz 1. Ordnung


-  573 Neustadt – Freisbach – Weingarten – Schwegenheim – Speyer
Die Linie berührt den Landkreis Germersheim nur peripher. Bedient werden Freisbach, Weingarten und Schwegenheim. Die Nachfrage im Binnenverkehr ist kaum messbar, im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr hat sie eine steigende Bedeutung und wird mit Aufnahme des Betriebs der S-Bahn RheinNeckar bis Speyer noch zunehmen.
-  591 Landau – Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim
Die Linie hat im Mai 1999 als Regiobus den Betrieb aufgenommen und wird zufriedenstellend bei steigender Tendenz in Anspruch genommen.



Grundnetz 2. Ordnung


-  554 Kandel – Herxheim – Kandel
Die Linie konnte im Juni 2000 realisiert werden (Kategorie A).
Ein weiterer Bedarf ist zur Zeit nicht erkennbar.
-  587 Landau – Hochstadt – Zeiskam – Lustadt – Westheim – Lingenfeld – Germersheim (Kategorie C)
Die Linie blieb in ihrem Bestand seit dem ersten Nahverkehrsplan unverändert. Die angestrebte Anbindung des Lingenfelder Bahnhofs konnte nicht umgesetzt werden. Das Ziel wird in diesem Nahverkehrsplan aufrecht erhalten. Eine geänderte Linienführung ist allerdings schwer durchzusetzen.


-  589 Landau – Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim / Hördt - Neupotz (Kategorie B)
Die Linie ist in dieser Form seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 Bestandteil des Angebots.



Auch im bedarfsorientiert strukturierten **Ergänzungsnetz** konnte die Angebotskonzeption 2003 des Nahverkehrsplans 1998 zu großen Teilen umgesetzt werden.



Lediglich auf der Linie  546 Blankenborn – Böllenborn – Bad Bergzabern – Winden konnte das angestrebte Angebot von vier zusätzlichen Fahrten nicht erreicht werden. Die Buslinie liegt im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Südliche Weinstraße. Ein Bedarf an diesen zusätzlichen Fahrten ist momentan nicht erkennbar.

Durch Reaktivierung der Bahnstrecke Wörth – Lauterbourg wurde auch die Linie  551 Kandel – Scheibenhart – Hagenbach – Wörth neu geordnet und auf den Bahnverkehr abgestimmt. Das Verkehrsangebot von Bahn und Bus entspricht mit den weitestgehend vertakteten Fahrten der Grundnetzfunktion. Bei weiterem Bedarf sollte zunächst die Bahnverbindung  **R82** /VRN **R57** Wörth – Lauterbourg verdichtet werden.

Auf der Linie  553 Rülzheim – Herxheim – Rülzheim konnte der angestrebte Mehrverkehr nahezu umgesetzt werden. Mit sechs Fahrtenpaaren und zwei zusätzlichen Verbindungen Herxheim – Rülzheim entspricht das Angebot dem Bedarf.

Die Linie  579 Speyer – Landau, die im Kreisgebiet Germersheim die Orte Weingarten und Schwegenheim bediente, konnte in den letzten Jahren als eigenwirtschaftliche Linie nie betriebswirtschaftlich auskömmlich betrieben werden. Der Konzessionär hat daher mit Zustimmung der Konzessionsbehörde den Verkehr zum 15. Juni 2003 eingestellt.

Zum 15. Dezember 2002 wurde der Betrieb auf der Linie  586 Bellheim – Zeiskam eingerichtet. Mit 14 Fahrten Mo-Fr (beide Richtungen) ist das Fahrplanangebot sehr gut. Das neu eingerichtete Haltestellennetz mit je 23 Haltestellen pro Richtung ist ungewöhnlich üppig und entspricht in Bezug auf die Erreichbarkeit (Haltestelleneinzugsgebiet) sehr guten Stadtverkehren. Leider wird das Fahrplanangebot so gut wie gar nicht genutzt. Die durchschnittliche Besetzung liegt deutlich unter einem Fahrgast pro Fahrt. Sollte hier keine deutliche Nachfragesteigerung eintreten, kann dieser bedarfsorientierte Busverkehr in dieser Form nicht aufrecht erhalten werden. Aus ökonomischen und verkehrlichen Gesichtspunkten ist es vernünftiger, die Busleistung neu zu strukturieren (Anbindung an den Bahnhof) oder in Linien zu integrieren, die einen erkennbaren Bedarf aufweisen (evtl.  589 Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim / Hördt – Neupotz).

Nicht verwirklicht wurde die Angebotskonzeption zwischen Neupotz und Rheinzaubern/Jockgrim mit zehn Fahrten an schulfreien Werktagen ( 588 Kandel – Hayna – Hatzenbühl – Rheinzaubern – Rülzheim – Bellheim – Germersheim). Dagegen ist Neupotz über Linie  589 Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim / Hördt – Neupotz mit über zwanzig Fahrten im Grundnetz an Bellheim und Germersheim angeschlossen, da diese direkte Anbindung an das Kleinzentrum Bellheim und das Mittelzentrum Germersheim ein größeres Fahrgastpotential erschließt.

Einen Schwerpunkt in den letzten Jahren bildete die Integration von Schülerverkehren in bestehende Linien bzw. die Umwandlung von freigestellten Verkehren in Linienverkehre. Eine

Vielzahl von freigestellten Schülerverkehren konnte in Linienverkehre oder Sonderlinienverkehre des ÖPNV übernommen bzw. umgewandelt werden. Für alle Regelschulen besteht damit ein ausreichender Anschluss an den ÖPNV. Mehr als 1.000 Schüler zusätzlich erhalten dafür Jahreskarten des KVV bzw. des VRN (ScoolCard/Maxx Ticket), die jeweils im Gesamtnetz gelten und auch außerhalb der Schulzeiten für ÖPNV-Fahrten genutzt werden können.

Bei den verbleibenden freigestellten Schülerverkehren handelt es sich um spezielle Fahrten zu besonderen Schulen, die sich wegen des besonderen Personenkreises und der Fahrlagen und –routen nicht zur Integration in den ÖPNV eignen.

Das Angebot im Busnetz zeigt Anlage 4.

1.3 Ruftaxi

Für die Zeiten bzw. Orte schwacher Nachfrage bietet sich grundsätzlich die Möglichkeit, einen bedarfsgesteuerten Verkehr mit Ruftaxen durchzuführen. Im Landkreis Germersheim gibt es einen Ruftaxiverkehr in der Stadt Germersheim (BUS 597 Germersheim – Sondernheim), der auf die Schienenverbindungen abgestimmt ist. Bei diesem Verkehrsangebot werden Jahres- und Halbjahreskarten des VRN anerkannt, ansonsten gilt ein Fahrpreis von 1,50 €. Eine der VRN-Tarifierkennung entsprechende Regelung wird auch mit dem KVV angestrebt.

Ein bedarfsgesteuerter Verkehr auf der Relation Herxheim – Hatzenbühl (Kategorie C) konnte wegen fehlender Finanzierung nicht realisiert werden.

1.4 ÖPNV-Angebot ab 20:00 Uhr

Außerhalb des SPNV ist ein Verkehrsangebot nach 20:00 Uhr nur punktuell vorhanden. Die in der Angebotskonzeption vorgesehenen 2 Fahrten auf der Relation Germersheim – Bellheim – Knittelsheim – Ottersheim – Offenbach – Landau (BUS 591) konnten wegen fehlender Finanzierung nicht umgesetzt werden, gleiches gilt für die zusätzliche Fahrt auf der Linie Germersheim – Lingenfeld – Westheim – Lustadt – Zeiskam – Hochstadt – Essingen – Bornheim – Dammheim – Landau (BUS 587).

Auf der Linie Speyer – Schwegenheim – Weingarten – Freisbach – Neustadt (BUS 573) verkehrt ein Bus nach 20:00 Uhr lediglich in einer Richtung (Speyer – Neustadt).

Auf der Linie Kandel – Minderslachen – Erlenbach (- Hayna – Herxheim) (BUS 554) gibt es an schulfreien Werktagen nur eine Verbindung nach 20:00 Uhr. Mit der Abfahrt 20:04 in Kandel und Ankunft um 20:36 Uhr in Herxheim kann diese Verbindung nur dem Namen nach als Spätverkehr bezeichnet werden. Eine Umsetzung des Ziels der Angebotskonzeption 2003 (zwei zusätzliche Fahrten ab 20:00 Uhr) konnte aus finanziellen Gründen nicht erreicht werden.

Weitergehende Planungen bestehen wegen der finanziellen Rahmenbedingungen und der unzureichenden Nachfrage nicht.

1.5 ÖPNV – Angebot am Wochenende

Von den in der Angebotskonzeption 2003 des Nahverkehrsplans 1998 geplanten Fahrten an Sonntagen konnten folgende zusätzliche Fahrten umgesetzt werden:

- 573 Auf der Linie Neustadt – Freisbach – Weingarten – Schwegenheim - Speyer konnte das Angebot von acht Fahrten auf zehn Fahrten erhöht werden.
- 589 Landau – Queichheim - Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Hördt – Rülzheim – Kuhardt - Neupotz: vier zusätzliche Fahrten.
- 591 Landau – Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim: dreizehn zusätzliche Fahrten.

Nicht umgesetzt wurde die Angebotskonzeption auf den Linien

- 587 Landau – Hochstadt – Zeiskam – Lustadt – Westheim – Lingenfeld – Germersheim und
- 588 Kandel – Hayna – Hatzenbühl – Rheinzabern – Rülzheim – Bellheim – Germersheim.

Nach Erfahrungen des Verkehrsunternehmens steht diesem Zusatzangebot auch kein entsprechender Bedarf gegenüber.

1.6 Infrastruktur

Im Nahverkehrsplan 1998 stand bei den zu realisierenden Infrastruktureinrichtungen der Bahnhofpunkt Steinweiler an vorderer Stelle. Er konnte im Jahr 2000 inclusive einer P+R-Anlage realisiert und in Betrieb genommen werden.

Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke  **R82/VRN R57** Wörth – Lauterbourg für den Personenverkehr wurden folgende Haltepunkte ertüchtigt bzw. neu gebaut:

- Maximiliansau Im Rüsten (Dezember 2002)
- Hagenbach Bahnhof (Dezember 2002)
- Neuburg Bahnhof (Dezember 2002)
- Berg Bahnhof (Dezember 2002)

Die Bahnsteige dieser Haltepunkte haben eine Höhe von 76 cm Höhe über Schienenoberkante und besitzen u.a. Blindenleitstreifen. In Verbindung mit den eingesetzten Zügen der Deutschen Bahn sind diese Haltepunkte somit barrierefrei ausgebaut.



Ebenfalls behindertengerecht ausgebaut sind auch die neuen Haltepunkte der Stadtbahnstrecke **S5**

- Wörth – Rathaus (Juni 2003)
- Wörth – Badallee (Juni 2003) und
- Wörth – Badepark (Juni 2003),

die bei einer auf die Erfordernisse der Stadtbahnfahrzeuge abgestimmten Höhe der Bahnsteige von 55 cm über Schienenoberkante einen ebenerdigen Einstieg gewährleisten. Die Zusammenstellung aller Bahnhofpunkte zeigt Anlage 3.

Im Busbereich konnte der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Germersheim in der Theobaldstraße im Jahre 2000 eröffnet werden, in Neulauterburg wurde eine Wartehalle zur Verbesserung des Haltestellenstandards errichtet.

Nicht realisiert werden konnten die Maßnahmen

- Installation von zwei Busampeln am Ortsausgang Hagenbach,
- Einrichtung einer Bushaltestelle an der Einmündung beim Industriegebiet Hagenbach (durch Bahnverbindung Wörth – Lauterbourg und Neukonzeption der Linie  551 nicht mehr erforderlich),
- Einrichtung einer Wartehalle in Neuburg – Am Dorfplatz (durch Bahnverbindung Wörth – Lauterbourg und Neukonzeption der Linie  551 nicht mehr erforderlich; bedient wird die Haltestelle Bürgerhaus, eine Wartehalle ist vorhanden),
- Einrichtung einer Bushaltestelle in Weingarten Einmündung Neugasse.

Bedingt durch den Wegfall der Busförderung in Rheinland-Pfalz wurde auch die Ersatzbeschaffung von niederflurigen Fahrzeugen vorerst zurückgestellt.

Die zur Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus erforderlichen Kommunikationseinrichtungen (optische Anzeige) an den Verknüpfungspunkten konnten ebenfalls noch nicht realisiert werden. Seitens der Deutschen Bahn als Betreiber der Streckeninfrastruktur fehlen noch die technischen und finanziellen Voraussetzungen.

2 Mängelanalyse

Das Verkehrsangebot im Landkreis Germersheim entspricht im Wesentlichen den verkehrlichen Mindestanforderungen des Aufgabenträgers, wie sie im Nahverkehrsplan 1998 festgelegt wurden.

Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Mindestanforderungen vor allem in Bezug auf den Bedienungsstandard sehr niedrig angesetzt sind.

Im Schienenpersonennahverkehr werden die Vorgaben und Ziele des zuständigen Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz -Süd (ZSPNV) erreicht. Der 60-Minuten-Takt in der Kernzeit Mo – Fr von 8:00 Uhr – 20:00 Uhr mit Verstärkungsleistungen kann als ausreichend angesehen werden.

Dies gilt auch für die Anschlusssituation Bahn – Bahn an den Verknüpfungspunkten Wörth, Germersheim und Winden.

Ungelöst ist noch das Problem, die Linie 587 mit dem Bahnhof in Lingenfeld geeignet zu verknüpfen.

Nach 20:00 Uhr und an den Wochenenden entspricht das Angebot auf den Bahnstrecken zwar der Konzeption des ZSPNV, kann jedoch auf Grund der wenigen Fahrgelegenheiten nicht als ausreichend angesehen werden, um neue Fahrgastpotentiale zu erschließen.


Im Busbereich ist die Angebotskonzeption und das realisierte Verkehrsangebot für einen verdichteten Raum (gemäß Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz 1995) unzureichend. Das Niveau liegt deutlich unter den Standards der anderen Aufgabenträger im KVV.

Auffallend ist insbesondere

- die eingeschränkte Bedienungsqualität am Abend auch im Grundnetz!
- die starke Betonung der Bedarfsausrichtung im Ergänzungsnetz. Dies führt konkret zu Fahrplänen, die zu großen Teilen von Fahrten für Schülerbedürfnisse bestimmt sind.
- die vor diesem Hintergrund verbesserungswürdige Verknüpfung Bahn – Bus und damit die flächenhafte Erschließung durch den ÖPNV (Anbindung aller Gemeinden und Gemeindeteile an das Schienennetz).

Bedarfsorientierung heißt auch, dass nur auf den drei Buslinien

-  573 Neustadt – Freisbach – Weingarten – Schwegenheim – Speyer
-  589 Landau – Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim / Hördt – Neupotz

-  591 Landau – Offenbach – Ottersheim – Knittelsheim – Bellheim – Germersheim

auch sonntags ein Verkehrsangebot besteht.

Im Ergebnis findet sich ein ÖPNV – Angebot, das auf Schulbedürfnisse ausgerichtet ist, damit häufig uneinheitliche Linienwege aufweist und nach 20:00 Uhr und am Wochenende kaum wahrnehmbar ist. Wegen der Ausrichtung auf Schülerströme ist auch der Fahrzeugeinsatz auf dieses Hauptziel orientiert und nicht in erster Linie auf bequemen Einstieg (z.B. Niederflrbusse).

3 Festlegung der Mindeststandards für den Zeitraum 2004 – 2008

Die Mindeststandards für Haltestelleneinzugsbereiche, Fahrplanangebot und Bedienungszeiträume sowie für Fahrzeuge und Haltestellenausstattung wurden bereits im Nahverkehrsplan 1998 festgelegt (Anlage 5).

Eine wünschenswerte Anhebung dieser Standards vor allem in den Bereichen „Bedienungszeiträume“ und „Fahrplanangebot“ bzw. die Umsetzung erhöhter Standards setzt eine angemessene finanzielle Ausstattung des ÖPNV voraus. Die wichtigsten Finanzierungsquellen sind:

- **Fahrgeldeinnahmen**

Grundsätzlich korrelieren die Fahrgeldeinnahmen mit der Zahl der Beförderungsfälle. Beide konnten in den Verbänden KVV und VRN seit der Gründung kontinuierlich gesteigert werden.

Die Tarifpolitik wird in den Aufsichtsräten des KVV und des VRN bestimmt. Die Beförderungstarife werden jährlich den allgemeinen Kostensteigerungen angepasst, u.a. mit dem Ziel einer optimalen Ausschöpfung der Fahrgastpotentiale. Berücksichtigt man die große Konkurrenz des Individualverkehrs, der im Bewusstsein der Bevölkerung trotz steigender Treibstoffkosten im Vergleich zum ÖPNV als preiswert eingestuft wird, besteht bei den Tarifen nur ein sehr enger Spielraum zur Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen, wenn nicht gleichzeitig Einbrüche bei den Fahrgastzahlen in Kauf genommen werden sollen. Die bisherige Strategie der Verbände, über ein gutes Verkehrsangebot und eine attraktive Tarifpolitik (z.B. Karte ab 60, Schülerjahreskarte) die Fahrgastzahlen zu steigern und dadurch auch zu Fahrgeldmehreinnahmen zu kommen, hat sich bewährt und soll fortgeführt werden.

Es kann jedoch nach allen vorliegenden Erfahrungen nicht davon ausgegangen werden, dass durch wesentliche Angebotserhöhungen im Busbereich die Fahrgeldeinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste ausreichen, um die Sprungkosten durch zusätzliche Fahrzeuge aufzufangen.

- **Zuschüsse zu den verbundbedingten Kosten und zum Schülerverkehr**

Für den rheinland-pfälzischen Teil des KVV gewährt das Land Rheinland- Pfalz Zuschüsse zu den verbundbedingten Kosten (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste sowie Verbundorganisation). Die geltende Regelung zwischen KVV und Land Rheinland-Pfalz beinhaltet jährliche Zuschüsse in Höhe von ca. 717.000 € einschließlich eines Anteils von 85.000 € für den Überlappungsbereich zwischen KVV und VRN . Befristet ist diese Vereinbarung bis zum Jahresende 2003.

Auf Grund der finanziellen Lage des Landes ist nicht davon auszugehen, dass diese Zuschüsse erhöht werden können, zumal mit der Gewährung der Zuschüsse die Erwartung des Landes verbunden war, dass die Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste mittelfristig reduziert werden.

Als Ausgleich von Beförderungskosten für Schüler werden den Stadt- und Landkreisen vom Land Rheinland-Pfalz jährliche Zuweisungen gewährt. Diese betragen für das Jahr 2002 insgesamt 1.585.456 € Bei der Haushaltslage des Landes kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Mittelzuweisungen erhöht werden. Es ist eher damit zu rechnen, dass die Mittel für die Schülerbeförderung eingefroren bzw. mittelfristig gesenkt werden.

- **Gesetzliche Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten**


Gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) haben die Verkehrsunternehmen Anspruch auf Ausgleich eines Teils ihrer Mindereinnahmen durch die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs. Diese Ausgleichsleistungen sind eine wichtige Säule der ÖPNV-Finanzierung. Sie machen einen erheblichen Anteil am Gesamtanspruch der Unternehmen aus, zumal in ländlich strukturierten Räumen wie dem Landkreis Germersheim bis zu 70 % der Fahrgäste Schüler sind. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass die bisherige Regelung des § 45 a PBefG langfristig erhalten bleibt und in ihrer Substanz nicht ausgezehrt wird.

Die Bundesländer sind miteinander in eine Diskussion eingetreten, die in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Ausgaben gemäß § 45a PBefG zu begrenzen oder zu senken. Eine entscheidende Größe, über die dabei diskutiert wird, ist die Reduzierung der Fahrtage von 26 Tagen im Monat bzw. 240 Tagen im Jahr. Damit verbunden wären deutliche Einbußen bei den Verkehrsunternehmen.

Für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich nach dem Schwerbehindertengesetz (SchwbG) bzw. nach dem Sozialgesetzbuch IX (SGB IX). Für diesen Ausgleich kann das Verkehrsunternehmen entweder einen pauschalen Prozentsatz Schwerbehinderter an den Fahrgästen geltend machen oder einen durch Zählungen nachgewiesenen höheren Prozentwert beanspruchen.

- **Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger**

Die verbleibenden Kostenunterdeckungen der Betreiber – insbesondere für nicht kostendeckende Zusatzleistungen – gleichen die Aufgabenträger jeweils auf ihrem Gebiet aus. Maßgebend für deren Umfang ist die Angebotsqualität bzw. die Höhe des Gesamtanspruchs der Unternehmen und der erzielten Einnahmen. Im Landkreis Germersheim wird das gegenwärtige ÖPNV – Angebot „eigenwirtschaftlich“ erbracht. Der Verkehrsvertrag zwischen KVV und dem Betreiber der Busverkehre basiert auf den Alteinnahmen vor Verbundstart. Direkte Betriebskostenzuschüsse wurden ledig-

lich für eine Angebotserhöhung auf der Linie  551 Kandel – Scheibenhardt – Hagenbach – Wörth geleistet. Mit Wiedereröffnung des Bahnverkehrs auf der Strecke Wörth – Lauterbourg und der damit verbundenen Umstrukturierung und Reduzierung des Busverkehrs im Dezember 2002 sind diese Betriebskostenzuschüsse entfallen.

Die finanzielle Lage des Aufgabenträgers Landkreis Germersheim und der Städte und Gemeinden lässt für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans (2004 – 2008) nicht erwarten, dass Betriebskostenzuschüsse in nennenswertem Umfang aufgebracht werden können.

Im Ergebnis muss davon ausgegangen werden, dass die Mittelausstattung des ÖPNV mit größeren Risiken behaftet ist. Auf Grund der schlechten Rahmenbedingungen wäre es bereits ein Erfolg, wenn die heutige finanzielle Absicherung des ÖPNV-Angebots gehalten werden kann.

Für eine Anhebung der Standards Bedienungszeiträume und Fahrplanangebot fehlt im überschaubaren Zeitraum der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans (2004 – 2008) beim Aufgabenträger Landkreis Germersheim und den Städten und Gemeinden der notwendige finanzielle Spielraum.

Die Mindeststandards für Verbindungsqualität, Haltestelleneinzugsbereiche, Fahrplanangebot und Bedienungszeitraum (Anlage 5) behalten daher für die Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans (2004 – 2008) ihre Gültigkeit.

4 Standards für Haltestellen und Fahrzeuge unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes

4.1 Barrierefreiheit

Für viele behinderte Menschen, die über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, ist die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine wichtige Grundlage, um am öffentlichen Leben teilhaben zu können. Das Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2002 (BGG) hat diesen Anforderungen Rechnung getragen, indem es Aussagen zum ÖPNV, zum Schienenverkehr und zum Luftverkehr trifft.

Ein Schwerpunkt des Gesetzeswerkes besteht in Regelungen, die den öffentlichen Personennahverkehr (PBefG, GVFG, BOStrab, EBO) direkt betreffen. Wichtigste Auswirkung ist dabei das Ziel einer Schaffung weitgehender Barrierefreiheit für behinderte Menschen. Detaillierte technische Bestimmungen enthält das Gesetz nicht. Der Begriff der Barrierefreiheit wird in Artikel 1 § 4 BGG sehr weit gefasst: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Gesetzgebungsverfahren hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stets darauf hingewiesen, dass eine so umfassend definierte Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr für alle Behinderten insbesondere im Hinblick auf das Merkmal „ohne fremde Hilfe“ nicht erreichbar ist. Im Rundschreiben 20/2002 des VDV wird ausgeführt: „Mit dem

Zusatz „grundsätzlich“ wird im Gesetz zumindest anerkannt, dass es Ausnahmefälle gibt. Durch die Formulierung „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ in den spezialgesetzlichen Bestimmungen wird deutlich, dass es immer nur um eine möglichst weitgehende Annäherung an den angestrebten Idealzustand gehen kann. Die Vielzahl der verschiedenen Behinderungen führt sogar zu teilweise gegensätzlichen Anforderungen, die zu Kompromissen zwingen. Es können auch tatsächliche Hindernisse entgegenstehen, wie z.B. bei einer Haltestelle, die wegen nicht durchsetzbaren Grunderwerbs nicht verbreitert werden kann. Darüber hinaus ist die Frage der „möglichst weitgehenden“ Barrierefreiheit auch unter dem allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu bewerten.“

Von zentraler Bedeutung für den ÖPNV ist Artikel 1 § 8 Abs. 2 BGG, in dem es heißt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr *nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes* barrierefrei zu gestalten sind. Durch diese Formulierung wird klargestellt, dass hinsichtlich der Höhe der Anforderungen an die Barrierefreiheit der jeweilige Wortlaut in den (geänderten) Rechtsvorschriften des Bundes (GVFG, PBefG, EBO und BOStrab) maßgeblich ist.

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gewährleisten zu können, muss der ÖPNV als Gesamtsystem betrachtet werden. Die einzelnen Teile des Gesamtsystems wie Fahrzeuge, Haltestellen und Zugang zu den Haltestellen müssen dabei wiederum den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen. Nur so kann das in Artikel 1 §1 BGG formulierte Gesetzesziel der gleichberechtigten Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft sichergestellt werden. In den Standards für Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Fahrzeuge sind die Elemente enthalten, die realistischere Weise die Bedingungen der möglichst weitgehenden Barrierefreiheit Rechnung tragen.

4.2 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzer und potentielle Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein.

Haltestellen sollen gut erreichbar, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Wichtig ist eine gute Lage zum Siedlungsschwerpunkt, eine zweckmäßige Ausstattung und ein ansprechendes Umfeld. Haltestellen sind so zu gestalten, dass der Betrieb reibungslos abgewickelt werden kann und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering ist.

Auf der Grundlage dieser Forderungen wurden die Haltestellen und Verknüpfungspunkte kategorisiert. Entsprechend den unterschiedlichen Verkehrssystemen wurden die Ausstattungsmerkmale gemäß Anlage 6 differenziert. Bei Verknüpfungspunkten sind die Haltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das in der höchsten Kategorie auszustatten ist.

Bei Haltepunkten der DB-Regionalbahnen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. RegionalBahn-Halte sollen dabei als Grundausstattung einen Standard erhalten, der den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei RegionalExpress-Halten wird dieser Standard aufgrund des erhöhten Bedienungsangebots erweitert.

Bei Stadtbahnhaltepunkten wird der KVV-Ausstattungsstandard zugrunde gelegt, der bei neuen Stadtbahnstrecken angewandt wird und bei den älteren Haltepunkten sukzessive im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt wird.

Bezüglich des Schienennetzes wird angestrebt, alle Haltepunkte behindertengerecht auszubauen. Dabei ist als Zielzustand vorgesehen, die Stadtbahnhaltepunkte auf 55 cm anzuheben, sodass in die mittelflurigen Zweisystem-Stadtbahnen jeweils ebenerdig eingestiegen werden kann. Haltepunkte der Rhein-Neckar S-Bahn und für lokbespannte Züge werden mit einer Höhe von 76 cm ausgeführt, um auch hier den ebenerdigen Einstieg zu erreichen. Bei Haltepunkten, bei denen Fahrzeuge verschiedener Systeme und unterschiedlicher Einstiegshöhen halten, müssen jeweils Sonderlösungen gefunden werden.

Der behindertengerechte Ausbau beinhaltet neben der Anpassung der Bahnsteighöhen an die Einstiegshöhen der Fahrzeuge u.a. auch den rollstuhlgeeigneten Zugang zu den Haltestellen und die Anlage von Blindenleitstreifen. Diese Maßnahmen werden an allen neuen Haltepunkten grundsätzlich sowie an den bestehenden Haltepunkten im Rahmen von Modernisierungsvorhaben sukzessive umgesetzt. Grundsätzlich sollen alle Haltepunkte stufenfrei über behindertengerechte Rampen erreichbar sein, sofern dies topographisch machbar ist. An stärker frequentierten Haltestellen, an denen eine ausreichende soziale Kontrolle gewährleistet ist, kann auch der Einbau von Aufzügen in Frage kommen.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gewählt. Neben der normalen Ein- und Ausstiegshaltestelle, für die eine Grundausstattung gelten soll, werden die Standards bei wesentlichen Verknüpfungspunkten um weitere Einrichtungen ergänzt. Darüber hinaus ist für den schwach frequentierten Bereich ein Standard mit minimaler Ausstattung zu gewährleisten, bei dem Anforderungen der Aufenthaltsfunktion vernachlässigt werden können.

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

Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds durch die Verkehrsunternehmen bzw. die Gemeinden notwendig.

4.3 B+R und P+R – Anlagen

Eine besondere Form der Haltepunkt-Ausstattung stellen Park-and-Ride- (P+R) sowie Bike-and-Ride-Plätze (B+R) dar. Auch bei gut aufeinander abgestimmten Fahrplänen zwischen den Schienenverkehrsangeboten (Regionalbahn, S-Bahn) und der für die Flächenerschließung und Feinverteilung vorgesehenen Buslinien gibt es einen nicht zu vernachlässigenden Anteil von Fahrgästen, der für einen Teil des gesamten Weges - in der Regel von der Wohnung zum nächsten Bahnhof - das Fahrrad oder das Auto benutzt. Der KVV hat frühzeitig diese Entwicklung beim Ausbau des Stadtbahnnetzes unterstützt und an allen neuen Bahnhalt punkten nach den örtlichen Gegebenheiten Fahrradabstellplätze und Parkplätze vorgesehen.

Für die Akzeptanz von B+R-Anlagen spielt die Sicherheit und zunehmend der Komfort eine große Rolle. Fahrradabstellhallen sind daher mit geeigneten Fahrradabstellrichtungen auszustatten. Je nach Bauart werden in der Regel mindestens 15 – nach Möglichkeit überdachte - Fahrradplätze vorgesehen, wobei je nach Standort und Platzverhältnissen eine ein- oder beidseitige Nutzung möglich ist. Zur Erhöhung der Sicherheit sollen die Fahrradabstellhallen über

eine Beleuchtung verfügen. Sie werden baulich so gestaltet, dass sie zur Warthalle passen. An den meisten Standorten sind daher Stahl-Glas-Konstruktionen zu berücksichtigen.

Als Ergänzung zu den offen zugänglichen Fahrradabstellhallen, die – bei allen Vorteilen - keinen absoluten Schutz gegen Diebstahl und vor allem gegen – beabsichtigte oder unbeabsichtigte - Beschädigungen der Fahrräder bieten, befürwortet der KVV auch abschließbare Fahrradboxen. Diese Systeme, bei denen die Boxen entweder gegen ein Entgelt vermietet oder Schlüssel gegen einen Pfandbetrag vergeben werden, sind derzeit die sicherste Möglichkeit, ein Fahrrad abzustellen. Fahrradboxen sind vorzugsweise dort anzubieten, wo Berufspendler den Bahnhofstempel mit dem Fahrrad erreichen.

Bei der Anlage von P+R-Plätzen muss berücksichtigt werden, dass die Verknüpfungspunkte für Autofahrer gewissermaßen das Entrée zum ÖPNV darstellen. Ein übersichtlich gestalteter, klar abgegrenzter P+R-Platz mit entsprechender Beschilderung ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Motivation eines Autofahrers, einen Teil seines Weges mit dem ÖPNV zurückzulegen.

Dazu zählt neben der ausreichenden Dimensionierung, dass sich der P+R-Platz in unmittelbarer Nähe des Bahnhofstempels, möglichst in gleicher Entfernung zu beiden Richtungsbahnsteigen befindet. Grundsätzlich sollte mindestens ein Parkplatz für Behinderte ausgewiesen werden. Während sich für die Abstellflächen auch Rasengitter anbietet, sind für die Fahrstraßen und die erforderlichen Fußwege feste, wasserundurchlässige Materialien vorzuziehen.

4.4 Fahrzeuge

Für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit Mobilitätsbehinderten oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen verstärkt auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten. Dazu zählen beispielsweise die Rollstuhlkennzeichnung im Fahrplan, die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einstieghilfen und Mehrzweckfläche sowie Haltegriffe im Fahrzeug. Diese Anforderungen sollen bei den Linien des ÖPNV-Grundnetzes nach Möglichkeit eingehalten werden.

Das Ergänzungsnetz ist wesentlich geprägt durch den bedarfsorientierten Verkehr, ausgerichtet auf die Belange der Schulen. Hier stellen sich zu den Anfangs- und Endzeiten der Schulen spezifische Probleme besonders in Hinblick auf die Beförderungskapazität. Daher werden hier häufig auch ältere Fahrzeuge, Kombifahrzeuge oder Reisebusse eingesetzt, um diese Verkehrsspitzen zu bewältigen. Aus wirtschaftlichen Erwägungen ist es unrealistisch, hier einen erhöhten Anteil an Niederflurfahrzeugen zu erwarten, zumal moderne Niederflurfahrzeuge eine deutlich geringere Fahrgastkapazität und im Regionalverkehr gegenüber modernen mittel- oder hochflurigen Fahrzeugen einen geringeren Fahrkomfort und eine höhere Geräuschbelastung aufweisen.

Innovationen und Entwicklungen im Fahrzeugbereich sind bei Schienenfahrzeugen und Bussen gleichermaßen zu beobachten. Es bleibt eine ständige Aufgabe des KVV und der Verkehrsunternehmen, die aktuellen Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt zu beobachten und bei Neu- oder Ersatzbeschaffungen zu berücksichtigen.

4.5 Standards für Fahrgastinformation

Jedes Verkehrsunternehmen präsentiert sich üblicherweise mit eigenem, unverwechselbarem Erscheinungsbild. Die Verkehrsverbünde KVV und VRN haben die Vielfalt der Darstellungsformen ihrer Unternehmen ergänzt durch einheitliche Corporate-Identity-Konzepte im Bereich Fahrkarten, Information, Werbemittel u.a.

Fahrgastinformationen werden benötigt an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.

Damit sich die Kunden bereits vor Fahrtantritt einen Überblick über Fahrplan und Tarif verschaffen können, sind geeignete und verständliche zusätzliche Informationen erforderlich. Der 2002 erstmals erstellte Liniennetzplan für den Landkreis Germersheim ist dabei eine wichtige Informationsquelle für den Fahrgast und wird als Bestandteil der Kundeninformation beibehalten (Anlage 7). Neben den herkömmlichen Druckerzeugnissen sind auch die neuen Medien sowie persönliche bzw. telefonische Auskunftsmöglichkeiten verstärkt zu beachten.

Zur Information der Fahrgäste bietet der KVV und der VRN neben den herkömmlichen Druckerzeugnissen wie Kursbuch, Taschenfahrplänen und Tarifbroschüren die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft am PC. Eine persönliche Beratung erhalten die Fahrgäste am Servicetelefon oder in den Kundenzentren. Weitere Informationen und Wissenswertes sind über das Internet oder die interaktive KVV-CD abrufbar.

4.6 Fahrgastinformation an der Haltestelle

Zur Mindestausstattung einer Haltestelle mit Fahrgastinformationen zählen das Haltestellenschild sowie ein Fahrplan mit der Nummer und dem Endziel der Linie. Dieser Standard muss bei allen Bushaltestellen in der Fläche vorhanden sein.

An Haltestellen mit höherwertigen Funktionen sind weitere Informationen notwendig. An Verknüpfungspunkten erleichtern Liniennetzpläne die Orientierung. Zu Fahrkartenautomaten gehören Tarifbeschreibungen, Tarifzonenpläne sowie Bedienungsanleitungen. Stadt- und Regionalpläne sowie Umgebungspläne der Haltestelle erleichtern die Orientierung vor allem ortsfremder Fahrgäste. Zur idealen Ausstattung von bedeutenden Haltepunkten zählen ferner optische Anzeigen bzw. akustische Ansagen, die über Ist-Fahrpläne und Anschlussmöglichkeiten informieren.

Dem Wunsch zahlreicher Fahrgäste nach haltestellenbezogenen Aushangfahrplänen mit Angabe aller folgenden Haltestellen (Perlenketten) sowie den zugehörigen Fahrzeiten ab der Einstiegshaltestelle konnte überwiegend noch nicht entsprochen werden. Häufig fehlen an wichtigen Haltestellen noch die Stadt-Orts- und Regionalpläne. Der KVV ist bemüht, diese Mängel zu beheben und die Informationssysteme weiter zu entwickeln und anzupassen.

4.7 Fahrgastinformation am und im Fahrzeug

An jedem Fahrzeug muss von außen die Linien-Nummer und das Endziel erkennbar sein. Innerhalb des Fahrzeugs ist eine Haltestellen-Ansage und/oder -Anzeige notwendig. Hilfreiche Ergänzungen sind Liniennetzpläne und Perlenketten mit Angabe der einzelnen Haltestel-

len auf der Linie. Die Stadtbahnen sind bereits mit Liniennetzplänen und Laufweg des Fahrzeugs (Perlenketten) ausgestattet. Dies lässt sich bei den Schienenfahrzeugen der DB sowie bei den (Reise-)Bussen allerdings nicht umsetzen.

Zusatzinformationen wie günstige Umsteigestellen, Anschlussmöglichkeiten und Alternativempfehlungen im Falle von Störungen ergänzen die ideale Fahrzeugausstattung.

In zwei Bereichen sind in den nächsten Jahren noch deutliche Verbesserungen anzustreben:

- Die Fahrgastinformation auf den regionalen Buslinien ist noch unbefriedigend. Ein Liniennetzplan des Bereichs, in dem der Bus vorwiegend eingesetzt wird, sollte als Mindestanforderung aufgenommen werden. Darüber hinaus ist eine (automatische) Haltestellenansage anzustreben.
- Die Kommunikation zwischen Bus und Schienenfahrzeug muss verbessert werden. Gegenwärtig haben zwar die Busunternehmen interne Funknetze, doch ist die Kommunikation weder zwischen den Unternehmen noch zwischen der Zugleitung und dem Bus möglich. Langfristig sollte eine einheitliche Lösung für alle Unternehmen angestrebt werden.

5 Fahrgastprognose

5.1 Fahrgastpotential im Schülerverkehr

Schüler und Auszubildende bilden das wichtigste Nachfragepotential für den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum. Im Landkreis Germersheim baut das Busverkehrsangebot, wie bereits im ersten Nahverkehrsplan dargelegt, weitgehend auf dem Schülerverkehr auf, welcher vor allem in den letzten Jahren fast vollständig in den Linienverkehr integriert werden konnte.

Eine Übersicht über die Schüler an den Schulstandorten, die außerhalb des Schulstandortes wohnen und auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind, ergibt sich aus Anlage 8. Nach wie vor gilt die Aussage des Nahverkehrsplans 1998, dass sowohl zwischen verschiedenen Gemeinden als auch im Binnenverkehr einzelner Gemeinden starke Schülerströme zu verzeichnen sind.

Im nördlichen Landkreis ist die Ausrichtung naturgemäß auf das Mittelzentrum Germersheim konzentriert, im südlichen Landkreis auf die Stadt Wörth, doch auch die Gemeinden Kandel, Bellheim, Rülzheim und Rheinzabern sind Schulstandorte mit vielen Schülern aus anderen Gemeinden und entsprechend bedeutenden Schülerverkehren.

Innerhalb des Prognosezeitraums wird davon ausgegangen, dass die Schülerzahlen in etwa gleich bleiben. Zwar zeichnet sich ein leichter Rückgang im Grundschulbereich bereits ab, doch hat dies zunächst keine Auswirkung auf den Anteil an Fahrschülern, die hauptsächlich auf weiterführende Schulen orientiert sind. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans (2004 – 2008) bleibt daher die Bedeutung von Schülern und Auszubildenden im ÖPNV im Wesentlichen gleich hoch, auch wenn in Einzelfällen durchaus Verschiebungen bei der Gewichtung der Schulstandorte vorkommen können, z.B. durch spezielle Ausbildungsangebote oder Ganztageschulen.

Auch bei tendenziell gleichbleibender Schülerzahl wird die Anzahl von Schülern als Fahrgäste des ÖPNV steigen, da mit der Integration der freigestellten Schülerverkehre in den Linienverkehr und damit verbunden der Ausgabe von Zeitkarten der Verbände ÖPNV-Angebote auch außerhalb der Schulzeiten wahr- und angenommen werden.

5.2 Fahrgastpotential im Berufsverkehr

Neben Schülern und Auszubildenden bilden die Berufspendler in der Hauptverkehrszeit die wichtigste Fahrgastgruppe des öffentlichen Personennahverkehrs. Ihr Anteil liegt aber im Landkreis Germersheim deutlich niedriger. Am 30.06 2003 waren im Landkreis Germersheim rund 36.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort und rund 45.000 am Wohnort gemeldet.

Etwa 23.000 Arbeitskräfte suchen ihren Arbeitsplatz außerhalb ihres Wohnortes in den angrenzenden Stadt- und Landkreisen auf, dazu müssen noch die ca. 12.000 Einpendler aus diesen Stadt- und Landkreisen (Südliche Weinstraße, Südwestpfalz, Ludwigshafen, Landau, Speyer, Karlsruhe) gerechnet werden.


Zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises Germersheim kommen noch einmal ca. 27.000 Berufspendler hinzu, deren Wohnort nicht der Arbeitsort ist. Die wichtigsten Pendlerverflechtungen sind in Anlage 9 wiedergegeben.

Die höchsten Pendlerzahlen im Landkreis weisen die Städte Wörth und Germersheim, gefolgt von den Verbandsgemeinden Jockgrim, Rülzheim und Kandel. Allein in den an der Bahnstrecke Wörth - Germersheim gelegenen Städte und Gemeinden wohnen ca. 11.600 Auspendler mit Arbeitsplätzen im Landkreis Germersheim oder in Karlsruhe.

Dieses relativ große Potential legt nahe, hier eine Fokussierung auf den weiteren Ausbau der Bahnstrecke zu legen.

5.3 Fahrgastpotential im Gelegenheitsverkehr

Einkaufs- und Erledigungsverkehr


Ein nicht unwesentliches Fahrgastpotential bildet auch der Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr. Dieses Potential kann jedoch nur bei einem guten Fahrplanangebot zu den relevanten Bedienungszeiten zu den Orten mit der entsprechenden Infrastruktur erreicht werden. Für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr sind dafür Angebote im Stundentakt auch im Ergänzungsnetz erforderlich. Zudem sollte die Ausrichtung auf das nächste Mittelzentrum ausgelegt sein. Die Erfahrung mit der Linie  586 Bellheim – Zeiskam zeigt, dass auch ein dichtes Fahrplanangebot zwischen Teilort und Zentralort (Kleinzentrum) nicht ausreicht, um eine akzeptable Fahrgastzahl für Einkaufs- und Erledigungsfahrten zu gewinnen.

Auf Grund der räumlichen Struktur und dem für diese Zwecke unzureichenden Angebot im ÖPNV (Grundnetz und Ergänzungsnetz) wird davon ausgegangen, dass im Einkaufs- und Erledigungsverkehr nur geringfügig steigende Fahrgastzahlen zu erwarten sind.

Freizeitverkehr

Für den Freizeitverkehr kommt eher ein verstärktes Angebot in den Abendstunden in Betracht. Auf den Linien des SPNV und des Busgrundnetzes sind die freizeitrelevanten Fahrten ausreichend ausgelastet, eine größere Steigerung des Fahrgastpotentials setzt aber deutliche Angebotsverbesserungen vor allem in den Abendstunden voraus. Das Ergänzungsnetz ist für dieses Fahrgastpotential nicht geeignet.

Perspektiven

Eine Spezialität des Landkreises Germersheim stellt die im Februar 1999 eingerichtete Linie  599 dar. Dieser ausschließlich auf Freizeitaktivitäten ausgerichtete Verkehr bietet die Möglichkeit vor allem für Jugendliche, interessante Veranstaltungen ohne den Individualverkehr erreichen zu können und leistet damit auch einen nicht unerheblichen Beitrag zur Sicherheit. Das Angebot wurde in der letzten Zeit allerdings nur unzureichend in Anspruch genommen. Der Aufgabenträger hat daher beschlossen, das Verkehrskonzept zu überdenken und zu verkehrlich und finanziell tragbaren Lösungen zu gelangen. Sollte dies nicht gelingen, muss dieses Freizeitverkehrsangebot wegen eines unververtretbaren Kosten-Nutzen-Aufwandes eingestellt werden.

6 Angebotskonzeption

Das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz von 1995 führt in § 3 als allgemeine Leitlinien der Planung unter anderem aus:

- Integriertes Gesamtbedienungsangebot mit abgestimmten Fahrplänen und Tarifen,
- Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat des ÖPNV,
- Ausrichtung des übrigen ÖPNV auf den SPNV und deren Verknüpfung.

Diese Leitlinien sind auch die Grundsätze für die Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes 2004.

6.1 Tarif

Mit der Integration des Landkreises Germersheim in den Tarif des KVV wurde 1996 bereits ein wesentlicher Impuls für die Stärkung des ÖPNV geleistet. Auf Grund der räumlichen Struktur und enger Pendlerverflechtungen auch in den Bereich Speyer/Ludwigshafen/Mannheim ist der Landkreis Germersheim gleichzeitig Gesellschafter des VRN und mit seinen nördlichen Gemeinden bereits seit 1996 auch in den Tarif des VRN integriert. Zum 15. 6. 2002 wurde zwischen KVV und VRN vereinbart, dass Fahrgäste aus dem gesamten Landkreis Germersheim für Fahrten in das VRN-Gebiet eine VRN-Fahrkarte erwerben können. Bei Binnenfahrten im Landkreis Germersheim gilt der KVV-Tarif, bei kreisgrenzüberschreitenden Fahrten ist nur noch eine Fahrkarte erforderlich und zwar innerhalb des KVV eine KVV-Fahrkarte, in den Bereich des VRN eine VRN-Fahrkarte. Diese Regelung gilt auch für Schüler, die sich mit der Schülerjahreskarte außerhalb der Schulzeiten eher in Richtung Speyer/Ludwigshafen orientieren.

6.2 Rückgrat Schienenpersonennahverkehr - Projekte

Die große Bedeutung des SPNV gilt auch im Landkreis Germersheim uneingeschränkt. Die Ausrichtung der Angebotskonzeption auf den SPNV wird im Landkreis Germersheim bereits seit langem konsequent verfolgt. Deutlichstes Zeichen für diese Politik ist die Stadtbahnlinie **S5** Wörth – Karlsruhe. Auf Grund der betrieblichen und finanziellen Vorteile der Stadtbahn gegenüber lokbespannten Zügen konnte die Fahrtenzahl wesentlich gesteigert werden. Dies liegt vor allem an der umsteigefreien Verbindung von (Pforzheim -) Karlsruhe bis in das Zentrum von Wörth und seit Juni 2003 bis zum Badepark Wörth sowie einem angebotsorientierten Fahrplan, der auch in den Abendstunden und am Wochenende ein gutes Fahrplanangebot bietet.

In der Südpfalz nimmt der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr – Süd die Aufgabe der Gestaltung des SPNV für die Aufgabenträger (Landkreise und Städte) wahr. Der ZSPNV verfolgt mit der konsequenten Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes und dem Ausbau des Bahnverkehrs die Stärkung des ÖPNV.

Zur weiteren Stärkung des „Rückgrats“ Schienenpersonennahverkehr werden folgende Projekte verfolgt:

6.2.1 S-Bahn Rhein – Neckar

Der Betrieb auf den Kernstrecken der S-Bahn Rhein – Neckar wird im Dezember 2003 aufgenommen. Parallel laufen die Planungen für die Ergänzungsstrecken. In diesem Gesamtpaket ist auch die Verlängerung der S-Bahn Rhein – Neckar über Speyer hinaus bis Germersheim vorgesehen. Nach dem gegenwärtigen Stand des Projektes wird der Betrieb im Jahr 2006 aufgenommen. Damit wird die Achse Germersheim – Speyer - Ludwigshafen/Mannheim erheblich gestärkt. Dies kommt vor allem der engen Pendlerverflechtung des Mittelzentrums Germersheim in den Raum Speyer/Ludwigshafen zu Gute.

6.2.2 Stadtbahn Bruchsal – Germersheim

Der Bahnstrecke zwischen Bruchsal und Germersheim kommt als untrennbarem Teil der gesamten Verkehrsinfrastruktur neben den Straßen eine für die Entwicklung des Raumes bedeutende Rolle zu. Im Zuge der S-Bahn Rhein-Neckar, die von Norden bis Bruchsal bzw. Germersheim verkehrt, sind betriebliche Änderungen notwendig. Eine Bedienung mit Diesellokomotiven oder lokbespannten Zügen im bisherigen Rahmen ist nicht mehr möglich. Die insgesamt 26 km lange Bahnstrecke ist im Abschnitt Bruchsal – Graben-Neudorf zweigleisig ausgebaut und bereits elektrifiziert. Im Bahnhof Graben-Neudorf besteht eine Verknüpfung mit der DB-Strecke Mannheim - Karlsruhe. Ab Graben-Neudorf verläuft die nichtelektrifizierte Strecke eingleisig bis nach Germersheim. Folgende Haltepunkte werden an der Strecke bedient:

- Bahnhof Bruchsal
- Karlsdorf
- Bahnhof Graben-Neudorf
- Graben-Neudorf Nord
- Huttenheim
- Bahnhof Philippsburg
- Rheinsheim
- Bahnhof Germersheim

Zur Zeit wird die Strecke werktags zwischen 5:30 Uhr und 24:00 Uhr mit 18 Fahrtenpaaren tagsüber im Stundentakt betrieben. Samstags und sonntags ist das Fahrtenangebot auf 16 Fahrtenpaare reduziert. Alle Züge verkehren als Regionalbahnen und bedienen alle Halte entlang der Strecke.

Die reine Fahrzeit zwischen den Mittelzentren Bruchsal und Germersheim beträgt zwischen 31 und 34 Minuten.

Überlagert wird das Angebot im Abschnitt Germersheim – Graben-Neudorf durch die montags bis freitags verkehrende zweistündliche REVerbindung mit Nei-Tech-Fahrzeugen Mainz – Speyer – Germersheim – Graben-Neudorf - Karlsruhe.

Zur Verknüpfung mit den S-Bahn-Strecken auf den Nord-Süd-Achsen (links- und rechtsrheinisch) ist eine Bedienung mit leichten Stadtbahn-Triebwagen sinnvoll. Die geplante Einführung des Stadtbahnbetriebs zwischen Bruchsal und Germersheim deckt sich mit den Zielen des Landes Rheinland-Pfalz, die Bahnstrecken als Rückgrat des ÖPNV zu stärken. Das Projekt wurde bereits im Nahverkehrsplan 1998 berücksichtigt.

Der stadtbahnmäßige Ausbau umfasst im Wesentlichen folgende baulichen Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken- und Bahnhofsgleise im Abschnitt Graben-Neudorf und Germersheim
- Neubau der Haltepunkte
 - Bruchsal – Sportzentrum
 - Bruchsal – Am Mantel
 - Philippsburg Süd
 - Germersheim Ost
- stadtbahnmäßiger Ausbau der bestehenden Haltepunkte und Bahnhöfe
- zweigleisiger Ausbau zwischen Bahnhof Philippsburg und dem neuen Haltepunkt Philippsburg Süd

Neue und bestehende Haltepunkte und Bahnhöfe werden grundsätzlich behindertengerecht gebaut. Dies beinhaltet vor allem einen niveaugleichen, stufenlosen Zugang zu den Bahnsteigen sowie den Neu- bzw. Umbau aller Bahnsteige auf eine Höhe von 55 cm über Gleisoberkante. Damit ist künftig ein stufenloser Zugang in die Zweisystem-Fahrzeuge der neuesten Bauart (Mittelflurfahrzeuge) möglich, die auf der Strecke vorrangig zum Einsatz kommen.

Der Haltepunkt Germersheim Ost wird über die Rudolf-von-Habsburg-Straße direkt an die Kernstadt angeschlossen. Planerisch ist bereits berücksichtigt, dass der Haltepunkt auch für die Strecke Wörth – Germersheim als stadtnaher Umsteigepunkt zwischen den beiden Strecken ausgebaut werden kann. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Projektes.

Betrieblich ist vorgesehen, die Stadtbahn Bruchsal – Germersheim ganztags mindestens tagsüber im Stundentakt mit einer Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zu bedienen.

Die Standardisierte Bewertung für das Projekt wird gegenwärtig erarbeitet. Eine Planungs- Bau- und Betriebsvereinbarung ist zwischen den Projektbeteiligten verhandelt worden und kann in Kürze abgeschlossen werden.

Der Baubeginn ist für das Jahr 2004 vorgesehen, die Inbetriebnahme ist für den Fahrplanwechsel 2005 geplant.

6.2.3 Stadtbahn Wörth – Germersheim

Die Bahnstrecke Wörth – Germersheim ist Bestandteil der Nord-Süd-Achse Koblenz – Ludwigshafen – Karlsruhe und verbindet die Städte und Gemeinden Wörth, Jockgrim, Rheinzaubern, Rülzheim, Bellheim, Germersheim-Sondernheim und Germersheim.

Vor allem die Pendlerverflechtungen dieser Städte und Gemeinden untereinander und zu den anschließenden Zentren Karlsruhe, Speyer und Ludwigshafen/Mannheim machen deutlich, dass diese Bahnstrecke ein Potential aufweist, das einen stadtbahnmäßigen Betrieb mit einer deutlichen Erhöhung des Fahrtenangebotes nahe legt (vgl. Abschnitt 5.2).

Eine Standardisierte Bewertung, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes analysiert, wird derzeit erarbeitet. Parallel dazu arbeiten die projektbeteiligten Gebietskörperschaften mit der AVG an einer Planungs-, Bau- und Betriebsvereinbarung.

Die Grundvoraussetzung für die Einrichtung der Stadtbahn von Germersheim nach Wörth mit der Weiterführung in die Karlsruher Innenstadt ist die Elektrifizierung der 27 km langen zweigleisigen Strecke zwischen Wörth und Germersheim. Die Strecke wird mit dem Regelstromsystem der DB mit 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom elektrifiziert. Darüber hinaus sind nur noch in geringem Umfang allgemeine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Einen großen Umfang nimmt dagegen die Einrichtung zusätzlicher und der behindertengerechte Ausbau der bestehenden Haltepunkte ein; diese sind im Folgenden näher erläutert. Alle Haltepunkte erhalten prinzipiell die gleiche Ausstattung nach AVG-Standard und eine Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante. Damit entsprechen die Haltepunkte in Verbindung mit dem Einsatz moderner Mittelflurstadtbahnwagen dem Begriff der Barrierefreiheit gemäß BGG.

Folgende dreizehn Haltepunkte zwischen Wörth und Germersheim sind vorgesehen (davon acht neu):

- Haltepunkt Wörth-Nord (neu)

Im Norden von Wörth ist ein zusätzlicher Haltepunkt an der Strecke nach Germersheim geplant. Dieser dient der Erschließung der nördlichen Bereiche von Altwörth und insbesondere der vorgesehenen Erweiterungsflächen „Abtswald“ für Wohnbebauung westlich und „Niederwiesen“ für Gewerbe östlich der Bahnlinie.

- Haltepunkt Jockgrim-Süd (neu)

Am Bahnübergang Ziegelbergstraße/Karlsruher Straße in Jockgrim ist ein weiterer Haltepunkt vorgesehen, der das im Südwesten Jockgrims liegende Neubaugebiet besser anbindet. Die Errichtung einer B+R-Anlage wird empfohlen. P+R ist dagegen mit Rücksicht auf die unmittelbar angrenzende Bebauung nicht vorgesehen.

- Haltepunkt Jockgrim (Bestand)

In Jockgrim befindet sich in zentraler Lage am Bahnübergang Bahnhofstraße bereits ein recht gut ausgestatteter Haltepunkt. P+R- sowie überdachte B+R-Anlagen sind in ausreichendem Umfang vorhanden.

- Haltepunkt Rheinzabern-Süd (neu)

Im Süden des Ortes Rheinzabern ist ein zusätzlicher Haltepunkt vorgesehen, der das Baugebiet „An den Tongruben“ mit den Sportanlagen und der restlichen Bebauung verbindet. P+R ist im Hinblick auf die Wohngebiete nicht

möglich, sollte jedoch im Rahmen der zukünftigen Entwicklung optional berücksichtigt werden.

- Haltepunkt Rheinzabern-Mitte (neu)

In Rheinzabern wird am Bahnübergang Rappengasse ein neuer Haltepunkt vorgesehen. Dieser liegt zentral zwischen dem alten Ortskern im Osten und der neueren Wohnbebauung sowie der Sportanlage im Westen. Die Anlage einer P+R-Stellfläche ist nicht möglich und in diesem Wohngebiet auch nicht empfehlenswert.

- Haltepunkt Rheinzabern (Bestand)

Der bestehende Haltepunkt liegt im Norden von Rheinzabern am Bahnübergang Mühlgasse. Eine P+R-Anlage ist vorhanden.

- Haltepunkt Rülzheim-Süd (neu)

Zur besseren schienenseitigen Anbindung der südlichen Ortsteile von Rülzheim wird die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes am Bahnübergang Alte Mühlgasse empfohlen. Dieser liegt verkehrsgünstig zu den Sport- und Freizeitanlagen im Westen der Ortschaft, östlich grenzt die bestehende Bebauung an die Gleise an. Darüber hinaus sind gerade in diesem Bereich umfangreiche Erweiterungen der Siedlungsfläche beidseits der Bahn geplant. Die Ausweisung von P+R-Flächen ist zunächst nicht erforderlich, sie sollte jedoch optional vorgesehen werden.

- Haltepunkt Rülzheim (Bestand)

Der Haltepunkt im Norden von Rülzheim wird komplett modernisiert. P+R-Plätze sind vorhanden.

- Bahnhof Bellheim (Bestand)

Die Bahnlinie nach Germersheim verschwenkt in Bellheim von Süden kommend nach Osten, so dass sie den Ort nur punktuell tangiert. An dieser Stelle befindet sich der Bahnhof Bellheim, der komplett modernisiert wird. P+R-Anlagen sind vorhanden.

- Haltepunkt Bellheim – Nord (neu)

Zur besseren Erschließung des nördlichen Teils von Bellheim wird ein zusätzlicher Haltepunkt in Höhe der Gemeindestraße Am Mühlbuckel in Erwägung gezogen.

- Haltepunkt Sondernheim-Süd (optional)

Die Siedlungsentwicklung von Sondernheim setzt sich schwerpunktmäßig im Süden bzw. Südwesten der bestehenden Bebauung fort. Hier wäre in der Zu-

kunft die Anlage eines neuen Haltepunktes Sondernheim–Süd an der Unterführung der Sondernheimer Straße sinnvoll. Der Bahnsteigzugang ist wegen der steilen Böschung problematisch. B+R- und P+R-Anlagen sind nicht möglich.

- Haltepunkt Sondernheim (Bestand)

Der Haltepunkt Sondernheim befindet sich nördlich der Unterführung der Gottfried-Tulla-Straße. Eine komplette Erneuerung ist erforderlich.

- Haltepunkt Germersheim-Süd (neu)

Im Südosten der Stadt ist die Errichtung eines Haltepunktes an der Straßenüberführung der Hans-Mayer-Straße vorgesehen, von dem aus insbesondere die östliche Bebauung der Stadt erreicht wird. Einige Schulen und die Wohngebiete im Südosten liegen innerhalb des Einzugsbereiches dieses Haltepunktes. Ob Flächen für B+R und P+R zur Verfügung stehen, ist im Rahmen der Detailplanung zu überprüfen.

- Haltepunkt Germersheim-Ost (neu)

Der Haltepunkt Germersheim-Ost an der Strecke Wörth - Germersheim wird in Höhe des Bahnübergangs Rudolf-von-Habsbur-Str. angelegt und erschließt die Kernstadt von Germersheim optimal. Auf gleicher Höhe befindet sich der neue Haltepunkt auf der Strecke Bruchsal- Germersheim.

Das Bedienungskonzept sieht einen Stadtbahnbetrieb auf der Strecke Wörth – Germersheim mit einer Fortsetzung über die bestehende DB-Strecke Wörth – Karlsruhe und der Einschleifung in das innerstädtische Straßenbahnnetz am Albtalbahnhof bis zum Karlsruher Marktplatz vor. Dabei kommen die im Raum Karlsruhe bewährten Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge zum Einsatz, da nur diese Fahrzeuge durchgängig sowohl im Eisenbahn- als auch im Straßenbahnbereich fahren können. Voraussetzung für den Stadtbahnbetrieb ist die Elektrifizierung der Strecke Wörth – Germersheim; der Abschnitt Wörth – Karlsruhe ist bereits elektrifiziert.

Das Betriebsprogramm sieht für den Stadtbahnbetrieb Germersheim – Wörth – Karlsruhe/Albtalbahnhof – Karlsruhe/Marktplatz tagsüber einen 30-Minuten-Takt vor; am Abend erfolgt die Bedienung im 60-Minuten-Takt, wobei der Nachtverkehr bis 24:00 Uhr ausgedehnt wird.

Auf Grund ihrer günstigen Beschleunigungswerte kann die Stadtbahn die neuen Haltepunkte zwischen Wörth und Germersheim ohne nennenswerten Fahrzeitverlust gegenüber dem heutigen Dieselbetrieb bedienen.

Bei positiver Standardisierter Bewertung ist zur Umsetzung des Projektes eine Bestellung der Betriebsleistungen durch den ZSPNV erforderlich.

Der Landkreis Germersheim beteiligt sich an den Infrastrukturkosten und der Fahrzeugfinanzierung, der Neubau bzw. der Ausbau der Haltepunkte liegt ausschließlich bei der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde. Abschließende Aussagen über die Höhe der

finanziellen Belastung können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Nach Vorliegen aller Voraussetzungen einschließlich Baurecht kann der Baubeginn im Jahr 2006 erfolgen. Betriebsaufnahme wäre dann im Jahr 2008.

6.2.4 Stadtbahn Wörth - Winden

Nachdem die Stadtbahn **S5** im Juni 2003 bis Wörth-Badepark verlängert wurde und damit direkt an der Bahnstrecke Wörth – Winden endet, bietet sich die Verlängerung des Stadtbahnbetriebs bis Winden an. Dieser Streckenabschnitt wird heute mit lokbespannten Zügen der DB-AG bedient, die allerdings die Stadtbahnhaltepunkte in Wörth und Karlsruhe nicht bedienen können und am Hauptbahnhof Karlsruhe enden.

Die bauliche und betriebliche Machbarkeit ist gegeben, da die Strecke lediglich elektrifiziert werden müsste.

Die betrieblichen Auswirkungen des möglichen Stadtbahnverkehrs auf den Regionalbahnverkehr und die volkswirtschaftlichen Effekte des Projektes werden zur Zeit (2003) in einer Standardisierten Bewertung untersucht. Bei positiver Bewertung soll das Projekt weiter betrieben werden. Gesicherte Aussagen zu den Kosten des Projektes können gegenwärtig noch nicht getroffen werden. Eine Realisierung ist bei Vorliegen aller Voraussetzungen innerhalb des Geltungszeitraums dieses Nahverkehrsplans bis 2008 möglich.

Als Option soll dieses Projekt auch eine Verlängerung des Stadtbahnbetriebs nach Bad-Bergzabern bzw. Landau beinhalten.

6.2.5 Weitere Überlegungen

Innerhalb der umfassenden Standardisierten Bewertung, die alle erfolgversprechenden möglichen Bahnprojekte der Region untersucht, wird auch eine Reaktivierung der Bahnstrecke Landau – Herxheim einschließlich einer Verlängerung bis Rülzheim bzw. Rheinzabern und Verknüpfung mit der dortigen Strecke Germersheim – Wörth berücksichtigt.

Dieses Projekt ist als langfristige Option zu verstehen, eine Realisierung innerhalb des Geltungszeitraums dieses Nahverkehrsplans ist nicht zu erwarten. Gleiches gilt auch für die mögliche Reaktivierung der Schienenstrecke Germersheim – Landau, die allenfalls nach Realisierung der anderen Schienenprojekte denkbar erscheint.

6.3 Stärkung der Zu- und Abbringerfunktion im Busnetz

Zur Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV sind neben einem gut ausgebauten SPNV weitere Elemente unerlässlich.

Als linienbezogene Verkehrsinfrastruktur hat der SPNV überall dort Vorteile, wo Städte, Gemeinden und Ortsteile direkt an der Bahnstrecke liegen und durch wohnstandortnahe Haltepunkte erschlossen werden. In ländlich strukturierten Räumen wie dem Landkreis Germersheim ist die Siedlungsstruktur aber eher dispers, d.h. es gibt neben den linienhaft erschlossenen Orten noch viele kleinere Orte bzw. Ortsteile, die nicht direkt an Bahnstrecken liegen. Um den Vorteil der schnellen Bahnverbindung ins Mittel- und Oberzentrum auch in der Fläche nutzen zu können, ist ein funktionierendes Zu- und Abbringersystem unverzichtbar. Dafür bieten sich grundsätzlich drei Möglichkeiten an:

- **Radwegverbindungen verknüpft mit B+R – Anlagen**

In der Rheinebene mit relativ wenigen Steigungen können Bahnhaltdepunkte aus Orten bis zu 3 km Entfernung gut mit dem Fahrrad erreicht werden. Voraussetzung dafür sind wettergeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten.

Bei der Stadtbahnplanung werden B+R – Plätze in ausreichender Dimensionierung eingeplant.

- **Straßenverbindungen in Verbindung mit P+R - Plätzen**

Die Erfahrung an allen Stadtbahnhaltepunkten mit P+R – Plätzen zeigt, dass ein großer Bedarf für Ab- und Zubringerfahrten mit dem Auto zu den Bahnstrecken besteht. Begünstigt wird diese Entwicklung durch das knappe Parkplatzangebot in den Mittelzentren und vor allem im Oberzentrum bzw. durch die relativ hohen Parkgebühren.

Bei den Stadtbahnplanungen werden P+R – Plätze auch an kleineren Haltepunkten vorgesehen. Bei ausreichendem Platzangebot sollen mindestens zehn P+R – Plätze angelegt werden, von denen mindestens einer als behindertengerechter Parkplatz angelegt wird.

- **Zu und Abbringfunktion durch Buslinien**

Ausgehend von den Leitlinien der Planung im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz

- SPNV als Rückgrat des ÖPNV und
- Ausrichtung des übrigen ÖPNV auf den SPNV

muss bei Realisierung von Schienenpersonennahverkehrsprojekten die Zu- und Abbringfunktion der Buslinien in Zukunft auch durch zusätzliche Leistungen gestärkt werden.


Entscheidend ist dabei, dass auch im Ergänzungsnetz Fahrten an allen Tagen (Mo – Fr, Sa, So) auch in den Schulferien angeboten werden, da auch das SPNV – Angebot für Fahrgäste, die den Bus als Zu- und Abbringer benötigen, nur dann attraktiv ist, wenn die gesamte Transportkette zuverlässig an jedem Tag funktioniert.

Zielvorstellung ist hierbei, dass mindestens Mo – Fr in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr einmal pro Stunde ein Zubringerbus zur Bahn aus den abseits gelegenen Ortschaften angeboten wird. An Wochenenden kann die Zu- und Abbringfunktion im zweistündlichen Rhythmus erfolgen.

Zu einer optimierten Transportkette gehört auch ein zügiger und sicherer Übergang Bahn – Bus bzw. Bus – Bahn.

Um diese optimierte Transportkette sicherzustellen, ist eine Überplanung der Fahrpläne erforderlich, wobei auch mögliche Verspätungen der Züge durch entsprechende Informationssysteme sowie Zeitpuffer in den Fahrplänen Berücksichtigung finden müssen.

Die konsequente Orientierung des Busangebotes an der Zu- und Abbringfunktion für den Bahnverkehr bedeutet langfristig, dass das System von Grundnetz I. und II. Ordnung mit einem bedarfsorientierten Ergänzungsnetz zu überdenken ist.

Nach dem heutigen Stand des Busverkehrsangebots bedeutet eine Optimierung der Zu- und Abbringfunktion bei Realisierung der Stadtbahn Wörth – Germersheim und bei der Führung der Buslinie  587 über den Bahnhof Lingenfeld eine notwendige Erhöhung der Fahrleistung im Busbereich, die zu einer Erhöhung der Betriebskosten und einer entsprechenden Abgeltung durch den Aufgabenträger führt.

Ungeachtet der Verbesserung der Zu- und Abbringfunktion im Busverkehr besteht die Aufgabe, das Busliniennetz kontinuierlich auf Verbesserungen zu überprüfen um so einen für den Fahrgast akzeptablen und nach Kosten- und Nutzensgesichtspunkten ausgewogenen Fahrplan zu erreichen.

Anlage 1

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998 - 2003

Maßnahme	NVP 98 umgesetzt j/n	Ursache für Nichtrealisierung	künftige R wahrscheinl.	Bemerkung
Bau eines zweiten Gleises auf der Rheinbrücke	j			
Neubau Schienenhaltepunkt Steinweiler	j			
Einführung Nei-Tech Mainz - Germersheim - Karlsruhe	j			
Reaktivierung der Strecke Wörth - Lauterbourg	j			
Verlängerung Stadtbahn Wörth - Badepark	j			
Bau des ZOB Germersheim	j			
Bau einer Wartehalle in Neulauterburg	j			
Installation von Busampeln in Hagenbach	n	rechtliche Probleme	n	
Bushaltestelle Industriegebiet Hagenbach	n	geänderte Konzeption	n	Schiienenanbindung R 82/R 57
Bau einer Wartehalle in Neuburg Dorfplatz	n	Änderung der Linienführung	n	Bedient wird Neuburg Bürgerhaus Wartehalle vorhanden
Bushaltestelle Weingarten Neugasse	n	Kein Bedarf	n	
Linie 591 Landau - Bellheim - Germersheim	j			
Linie 554 Kandel - Herxheim - Kandel	j			
Verdichtung Linie 589 Landau - Ottersheim - Germersheim	j			
Verdichtung Linie 546 Blankenborn - Winden	n	Kein Bedarf	n	Aufgabenträger Landkreis SÜW
Verdichtung Linie 553 Rülzheim - Herxheim - Rülzheim	j			größtenteils umgesetzt
Einrichtung Linie 586 Bellheim - Zeiskam	j			
Verdichtung Linie 588 Kandel - Rheinzabern - Rülzheim	n	geänderte Konzeption	n	Erschließung über Linie 589

Nahverkehrsplan 2004 - 2008
Landkreis Germersheim

Maßnahme	NVP 98 umgesetzt j/n	Ursache für Nichtrealisierung	künftige R wahrscheinl	Bemerkung
Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV	j			
Ruftaxi Herxheim - Hatzenbühl	n	Fehlende Finanzierung	n	
Spätverbindungen Germersheim - Bellheim - Landau	n	Fehlende Finanzierung	n	Linie 591
Spätverbindungen Germersheim - Lingenfeld - Landau	n	Fehlende Finanzierung	n	Linie 587
Spätverkehr Kandel - Herxheim	n	Fehlende Finanzierung	n	Linie 554
Wochenendverbindungen Landau - Rülzheim - Neupotz	j			Linie 589
Wochenendverbindungen Landau - Bellheim - Germersheim	j			Linie 591
Wochenendverbindungen Neustadt - Weingarten - Speyer	j			Linie 573
Wochenendverbindungen Landau - Lingenfeld - Germersheim	n	Fehlende Finanzierung	n	Linie 587
Wochenendverbindungen Kandel - Rülzheim - Germersheim	n	Fehlende Finanzierung	n	Linie 588
Die Linie 579 Speyer - Landau wurde wegen unzureichender Auslastung zum 15. Juni 2003 eingestellt.				

Anlage 2

SPNV Bedienungsangebot 2003

KVV Linie Nr.	VRN Linie Nr.	Verkehrssystem	VU	Linienweg	Haltepunkte im Landkreis Germersheim	Fahrten/Tag beide Richtungen Mo - Fr	Betriebszeit		Takt (Min)			HVZ verstärkt
							von Uhr	bis Uhr	Mo - Fr	Sa	So	
R8	R54	RE,RB	DB	Karlsruhe - Wörth - Kandel - Winden - Landau - Edenkoben - Neustadt	7	40	04:59	23:35	60	60	60	ja
R81	R56	RB	DB	Wörth - Jockgrim - Rheinzabern - Rülzheim - Bell- heim - Germersheim - Speyer - Ludwigshafen	8	42	04:52	22:50	60	60	60	ja
R82	R57	RB	DB	Wörth - Lauterbourg	5	32	04:41	21:34	60 *	60	60	nein
R83	R53	RB	DB	Winden - Wissembourg - Soultz-sous-Forêts - Haguenau - Bischwiller - Strasbourg	2	32	05:04	22:24	60	60	60	ja
R84	R55	RB	DB	Winden - Bad Bergzabern	1	36	05:24	21:33	60	60	60	nein
R9	R58	RE,RB	DB	Ludwigshafen - Speyer - Germersheim - Graben- Neudorf - Bruchsal	2	96	04:15	22:50	20/40	20/40	20/40	ja
S5	-	Stadtbahn	AVG	Karlsruhe-Europaplatz - Entenfang - Knielingen - Wörth - Badepark	9	116	04:43	02:27	20	20/40	20/40	ja

* Taktsprung mittags

Anlage 3

Schienenhaltepunkte im Landkreis Germersheim

Haltepunkt	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Barrierefreie Zuwegung	Bauliche Anlagen	P+R Stellplätze	B+R Stellplätze	Fahrräbboxes
Bellheim	1	3	3	3	3	41	60	25
Berg	1	1	1	1	1	9	36	20
Germersheim	1	2	2	2	2	150	220	-
Hagenbach	1	1	1	1	1	-	20	20
Jockgrim	1	2	2	2	3	-	51	-
Kandel	1	2	2	2	2	20	144	-
Lingenfeld	1	2	2	2	2	-	110	22
Maximiliansau Eisenbahnstr.	1	1	1	1	1	9	14	11
Maximiliansau Im Rüsten	1	1	1	1	1	-	24	-
Maximiliansau West	1	1	1	1	1	21	32	-
Neuburg	1	1	1	1	1	6	20	10
Rheinzabern	1	3	2	2	3	6	60	-
Rülzheim	1	3	3	3	3	-	60	-
Schaidt	1	1	1	1	1	20	22	-
Sondernheim	1	3	3	3	3	15	-	-
Steinweiler	1	1	1	1	1	-	-	-
Winden	1	3	3	3	3	-	40	-
Wörth	2	2	2	2	3	240	50	10
Wörth Alte Bahnmeisterei	1	1	1	1	1	-	40	6
Wörth Badallee	1	1	1	1	1	-	-	-
Wörth Badepark	1	1	1	1	1	-	-	-
Wörth Bienwaldhalle	1	1	1	1	1	-	-	-
Wörth Bürgerpark	1	1	1	1	1	-	12	7
Wörth Rathaus	1	1	1	1	1	20	22	-

Bewertungskennziffern:

- 1 kein/geringer Handlungsbedarf
- 2 mittlerer Handlungsbedarf
- 3 hoher Handlungsbedarf

Bewertung nach :

Bahnhofsentwicklungskonzeption Rheinland-Pfalz, Hrsg.:DB Station&Service AG, 2003

Anlage 4

ÖPNV Busbedienungsangebot 2003

KV/VRN Linie Nr.	Verkehrssystem	VU	Linienweg	Haltestellen im Landkreis Germersheim	Fahrten Mo - Fr außer Schultg.	Betriebszeit		Takt (Min)			HVZ verstärkt
						von Uhr	bis Uhr	Mo - Fr	Sa	So	
527	Bus	RVS	Kandel - Minfeld - Bad - Bergzabern	23 *	34	04:47	19:47	**	**	****	nein
546	Bus	RVS	Blankenborn - Bad Bergzabern - Winden	9 *	6	07:35	18:14	**	**	****	nein
551	Bus	RVS	Wörth - Hagenbach - Scheibenhardt - Kandel	24 *	32	05:36	21:02	60 ***	60	****	ja
553	Bus	RVS	Rülzheim - Herxheim - Rülzheim	2 *	15	08:37	20:19	**	****	****	nein
554	Bus	RVS	Kandel - Herxheim - Kandel	8 *	19	06:58	20:14	60 ***	**	****	nein
573	Bus	BRN	Speyer - Schwegenheim - Weingarten - Freisbach - Neustadt	7 *	36	04:57	20:39	60	120	120	ja
586	Bus	RVS	Zeiskam - Bellheim	23	14	08:27	18:17	60	****	****	nein
587	Bus	RVS	Landau - Zeiskam - Lustadt - Westheim - Lingenfeld - Germersheim	17 *	29	05:09	21:09	60 ***	**	****	nein
588	Bus	RVS	Germersheim - Bellheim - Rülzheim - Rheinzabern - Hatzenbühl - Hayna - Kandel	38 *	8	05:17	18:13	**	****	****	nein
589	Bus	RVS	Landau - Knittelsheim - Bellheim - Germersheim - Hördt - Neupotz	39 *	30	05:10	20:19	**	**	**	nein
590	Bus	RVS	Germersheim - Westheim - Lustadt - Zeiskam - Weingarten - Schwegenheim - Germersheim	30 *	4	06:52	18:15	**	**	****	nein
591	Regiobus	RVS	Landau - Knittelsheim - Bellheim - Germersheim	9	22	08:48	20:13	60	120	120	nein
597	AST	Taxi	Germersheim - Sondernheim	25	15	08:55	21:59	60 ***	**	****	nein
599	Freizeitbus	RVS	Moby Dick / AKRA / WeKra Kartcenter	82 *	*****	19:07	03:57	**	**	**	nein

- * nicht alle Haltestellen werden auf jeder Fahrt bedient
- ** kein Taktverkehr
- *** angenäherter Takt
- **** keine Bedienung
- ***** fünf Linienwege, Bedienung nur am Samstag Abend

Anlage 5

Verkehrliche Mindestanforderungen des Aufgabenträgers

Erschließung von Siedlungsflächen/Haltestellen

Alle Siedlungen ab 200 Einwohner sind an einem schulfreien Werktag an den ÖPNV anzubinden.

Die Siedlungsfläche wird dann als ausreichend erschlossen angesehen, wenn 80 % der Siedlungsfläche durch die Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt sind.

Siedlungsfläche	Bahn	Bus
Mittelzentrum	1.000 m	400 m
Gemeinde	1.000 m	600 m

Mindestfahrplanangebot im Regionalverkehr

Siedlungseinheiten	Mindestanzahl Fahrtenpaare pro schulfreiem Werktag
ab 200 Einwohner	2-3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

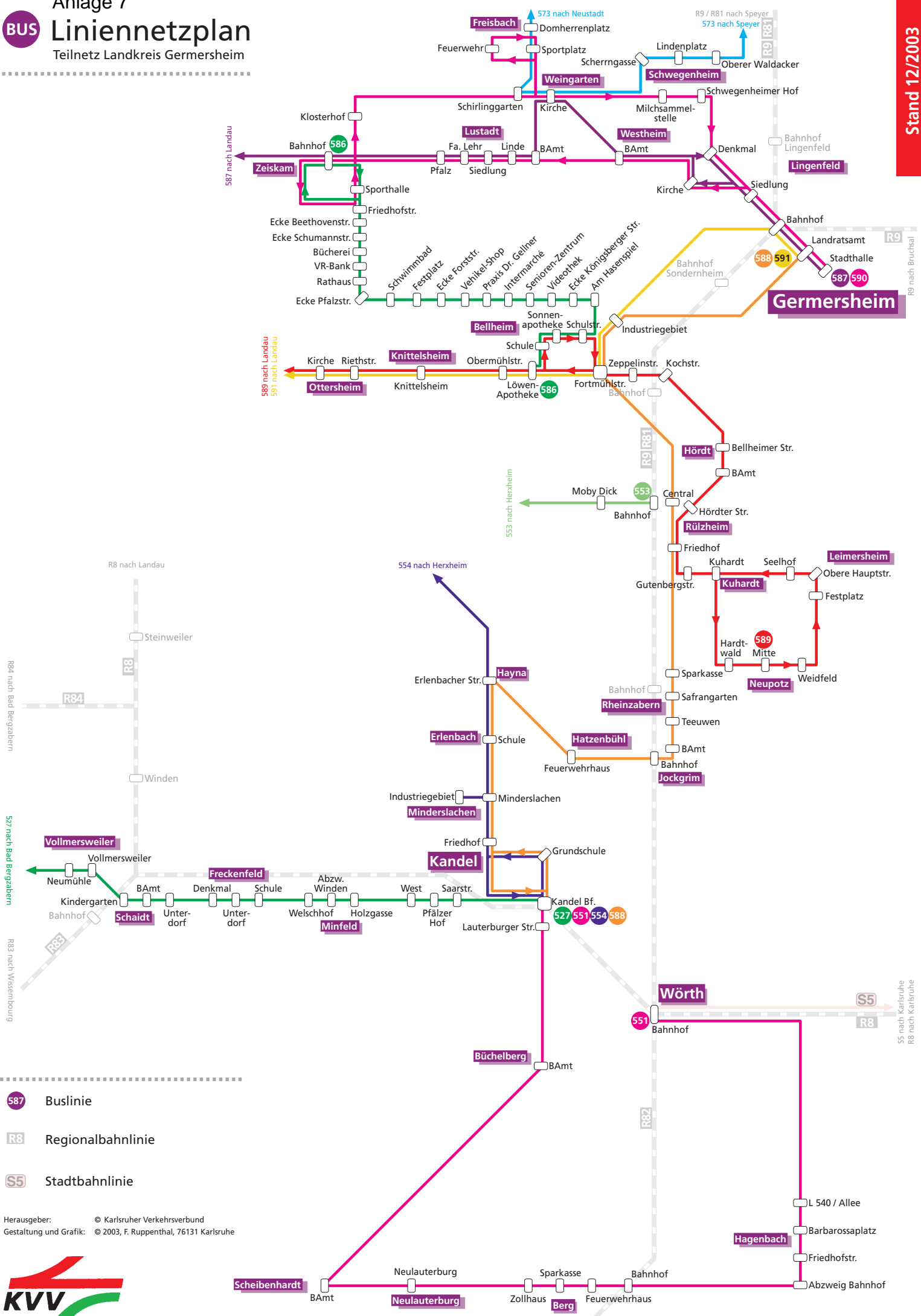
Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme

ÖPNV - System	Montag-Freitag	Montag-Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
SPNV - Strecken	5:00 - 22:00	6:00 - 19:00	7:00 - 22:00	8:00 - 22:00
Buslinien				
Grundnetz 1	6:00 - 20:00	8:30 - 19:00	7:00 - 20:00	8:00 - 20:00
Grundnetz 2	6:00 - 20:00	8:30 - 19:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert	-	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtbus (Germersh.)	6:00 - 20:00	8:30 - 19:00	7:00 - 20:00	8:00 - 20:00
Ruftaxi	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert bis 23:30	bedarfsorientiert bis 23:30	bedarfsorientiert bis 23:30

Anlage 6

Tabelle: Ausstattungsstandards von Haltestellen

Merkmal	Haltestellentyp							
	DB-Regionalbahn		Stadtbahn			Bus		
	Regional-Express-Halt	Regionalbahn-/S-Bahn-Halt	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen*	Haltestelle in der Region	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen**	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion
Aufenthalt								
Mülleimer, Ascher	+	+	+	+	+	+	+	
Sitzgelegenheit	+	+	+	+	+	+	+	
Wartungsgeschützte Wartegelegenheit	+	+	+	+	+	+	+	
abgeschlossener Warteraum	+	E						
Informationen								
Haltestellenschild	+	+	+	+	+	+	+	+
Beschilderung der Haltestelle im Ort	+	+		E		E		
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, etc.	+	+		E				
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	+	+	+	+	+			
Lautsprecheransagen	+	+	E					
Uhr	+	+	+			+		
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	+	+	+	+	+	+	+	+
ÖPNV-Liniennetzplan	+	+	+	+	+	+	+	E
Tarifinformationen	+	+	+	+	+	+	+	
Umgebungsplan/Ortsplan	+	+	+	E	E	E		
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	+	+	E			E		
Sicherheit								
Beleuchtung	+	+	+	+	+	+	+	E
Notrufmöglichkeit über Telefonzellen	+	+	+	E		+		
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe [cm]	55/76	55/76	15-55	34/55	15/34	18	0/15	0/15
Service								
Telefonzellen-/hauben	+	+	+			+		
Briefkasten	+	E	E			E		
Toiletten (behindertengerecht)	+	E	E			E		
Wickelraum	E							
Gepäckschließfächer	+							
Fahrscheinverkauf								
Fahrscheinverkauf am Schalter	+	E						
Fahrausweisautomat	+	+	+	E	E	E		
Verknüpfung								
Abstellanlage Pkw (P+R)	+	+	E	E		E		
Abstellanlage Fahrräder (B+R)	+	+	E	+	E	E		
Abschließbare Fahrradboxen	E	E		E				
Versorgung								
Getränkeautomat/Süßwaren	E							
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)	+		E					
<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Bestandteil des Standards E im Einzelfall zu prüfen * Verknüpfungen Bahn/Bahn und Bahn/Bus ** Verknüpfungen Bus/Bus 								



- Buslinie
- Regionalbahnlinie
- Stadtbahnlinie

Herausgeber: © Karlsruher Verkehrsverbund
 Gestaltung und Grafik: © 2003, F. Ruppenthal, 76131 Karlsruhe



Anlage 8

Fahrschüler an Schulstandorten

(Schüler, die nicht am Schulstandort wohnen)

Schulort	Schüler	Davon aus:							
		Stadt Ger	Stadt Wör	VG Bellhe	VG Hager	VG Jockgr	VG Kande	VG Linger	VG Rülzhe
Rheinzabern	589	-	116	-	-	329	141	-	3
Bellheim	431	3	-	145	-	14	-	25	244
Berg	38	-	-	-	38	-	-	-	-
Freckenfeld	8	-	-	-	-	-	8	-	-
Germersheim	1202	372	-	128	-	5	-	423	274
Hagenbach	77	-	-	-	77	-	-	-	-
Kandel	1175	7	320	-	359	168	300	-	21
Lingenfeld	294	3	-	-	-	-	-	291	-
Lustadt	20	-	-	-	-	-	-	20	-
Minfeld	44	-	-	-	-	-	44	-	-
Ottersheim	40	-	-	40	-	-	-	-	-
Rülzheim	358	30	4	111	6	10	3	11	183
Weingarten	56	-	-	-	-	-	-	56	-
Wörth	1288	-	344	-	312	312	320	-	-
Summe	5620	415	784	424	792	838	816	826	725

Quelle: Landratsamt Germersheim

Stand: 2003

Anlage 9

Pendlerverflechtungen im Landkreis Germersheim

Auspendler vom Wohnstandort im Landkreis Germersheim zum Arbeitsort

Arbeitsort	Wohnort								
	Germersheim	Wörth	VG Bellheim	VG Hagenbach	VG Jockgrim	VG Kandel	VG Lingenfeld	VG Rülzheim	Frankreich
Germersheim	3.359	225	694	107	472	202	893	942	203
Wörth	201	2.008	304	662	1.069	876	137	604	2.141
VG Bellheim	137	41	807	20	59	37	93	160	-
VG Hagenbach	38	119	28	492	41	52	25	35	165
VG Jockgrim	59	102	58	32	889	158	52	109	51
VG Kandel	71	228	67	136	247	1.133	52	132	78
VG Lingenfeld	188	64	90	15	41	41	850	51	-
VG Rülzheim	147	62	111	27	112	55	56	912	19
Karlsruhe	360	2.578	332	1.743	1.622	1.522	159	1.039	3.532
Südl. Weinstr./Landau	424	358	534	129	359	612	415	428	639
Speyer/Ludwigshafen	694	57	395	28	128	62	1.555	372	55
Summe	5.678	5.842	3.420	3.391	5.039	4.750	4.287	4.784	6.883

Summe der Auspendler: 37.191
 Summe der Auspendler ohne Binnenpendler: 26.741

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, bearbeitet durch ptv
 Stand: 2002

Anhang

Überlegungen zur Bildung von Linienbündeln

Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs war die Intention verbunden, den Wettbewerbsgedanken stärker in den ÖPNV hineinzutragen und damit prinzipiell preiswertere ÖPNV – Leistungen zu erhalten bzw. für den gleichen Mitteleinsatz mehr und besseren ÖPNV für den Fahrgast zu erreichen.

Voraussetzung dafür ist die Öffnung des Marktes im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das geltende Konzessionsrecht hat zwar bereits eine gewisse Marktöffnung dadurch erreicht, dass mit der Trennung in eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre (§ 13 und 13a PBefG) eine Konzession für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr nur an den Unternehmer vergeben werden darf, der die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht. Große praktische Bedeutung hat diese Regelung bislang allerdings nicht entfaltet. Der bei weitem größte Teil der Konzessionen im Busbereich wird nach wie vor für eigenwirtschaftliche Verkehre erteilt. Umstritten ist dabei, welche Zuschüsse noch als Erträge im handelsrechtlichen Sinn gelten, ohne den Status der Eigenwirtschaftlichkeit zu beeinträchtigen.

Klarheit in dieser Hinsicht soll eine Verordnung der EU bringen (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen), die bereits seit mehreren Jahren kontrovers diskutiert wird und im Kern eine strikte Trennung in Leistungsbesteller (in Deutschland wahrscheinlich die im Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Aufgabenträger) und Leistungserbringer (Selbständige Verkehrsunternehmen) vorsieht.

Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen und auch nach Umsetzung in nationales Recht mit der Anpassung der Ausführungsbestimmungen ist noch eine mehrjährige Übergangszeit vorgesehen. Dennoch ist es sinnvoll, sich frühzeitig auf den Wettbewerb im Bereich der Busverkehre einzustellen.

Dazu dient die Definition von Linienbündeln. Diese Linienbündel werden nach der Ausschreibungspflicht Grundlage der auszuschreibenden Leistungspakete, die jeweils für acht Jahre vergeben werden. Dieser Zeitraum entspricht der heutigen maximalen Geltungsdauer einer Konzession und berücksichtigt die Abschreibungszeiträume für Busse.

Die hier dargelegte Einteilung der Busverkehre im Landkreis Germersheim in Linienbündel greift also erst mit der Ausschreibungspflicht nach Inkrafttreten der entsprechenden europäischen und deutschen Gesetzgebung.

Prinzipiell wird der Leistungsbesteller/Aufgabenträger frei sein, welche Leistungen pro Ausschreibungsverfahren vergeben werden soll. Denkbar ist theoretisch sogar, dass jede Linie getrennt im Wettbewerb vergeben wird. Dies bietet zwar den gerade in Süddeutschland verbreiteten kleineren mittelständischen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einer Beteiligung, hat aber auch gewisse Nachteile.

Sinn der Vergabe im Ausschreibungsverfahren ist es ja, den Mitteleinsatz volkswirtschaftlich optimal zu gestalten. Das heißt, dass mit der Vergabe auch betriebswirtschaftliche Synergieeffekte berücksichtigt werden müssen. Dabei spielen die Bereiche

- Auslastung von Werkstattkapazitäten
- Vorhaltung von Betriebsreserven (Fahrzeuge und Fahrpersonal(Fahrplansicherheit))
- Auslastung einer Betriebsleitstelle einschließlich Fahrdienstdisposition und Fahrdienstleitung
- Umlaufplanung und Minimierung von Leerkilometern

eine entscheidende Rolle.

Ziel ist die Definition von Linienbündeln. Innerhalb eines Linienbündels sollen die einzelnen Linien räumlich und organisatorisch einen engen Zusammenhang bilden.

Jedes Linienbündel soll so dimensioniert sein, dass die betriebswirtschaftlich sinnvollen Synergieeffekte ausgeschöpft werden können, ohne dass es zu einer marktbeherrschenden Stellung eines oder weniger Unternehmen kommt.

Bei Vergabe kleinerer Leistungspakete oder Linienbündel ist eher wahrscheinlich, dass sich eine heterogene Verkehrsunternehmerlandschaft herausbildet. Damit wächst zwangsläufig der Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen und dem Aufgabenträger. Für den Fahrgast wird zudem der Markt ÖPNV unübersichtlicher.


Auf der anderen Seite wird häufig die Befürchtung geäußert, dass die Vergabe zu großer Leistungspakete/Linienbündel einer Oligopol- oder Monopolbildung im ÖPNV Vorschub leistet und die in Jahrzehnten gewachsene bewährte Unternehmerschaft mittelfristig nachhaltig verändert.

Bei der wirtschaftlichen und juristischen Diskussion schält sich mittlerweile die Ansicht heraus, dass größere Einheiten bei der Leistungsvergabe berücksichtigt werden sollen. Die Größe eines Landkreises wird dabei durchaus als hinreichend angesehen, auch wenn je nach räumlicher Gliederung und Verkehrsangebot (z.B. Stadtverkehre) eine Aufteilung in wenige Linienbündel sinnvoll sein kann. Einig ist man sich darin, dass die Zusammenfassung der Gebiete mehrerer Aufgabenträger zu einem Linienbündel rechtlich bedenklich ist. Ein „Linienbündel KVV“ oder ein „Linienbündel VRN“ scheidet daher von vornherein aus rechtlichen Gründen aus der Überlegung aus.

Betrachtet man die ÖPNV – Struktur im Landkreis Germersheim, sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:







- Stadtverkehre
- Regionalbusverkehre
- Landkreisgrenzenüberschreitende Verkehre

Stadtverkehre

Stadtverkehre im klassischen Sinn gibt es im Landkreis Germersheim nicht. Lediglich in der Stadt Germersheim wird mit dem Ruftaxi (AST)  597 ein eigenständiger Verkehr betrieben, der auch eigene organisatorische Erfordernisse aufweist. Betriebliche Verknüpfungen zu den Regionalbusverkehren sind weder beim Fahrzeug- noch beim Personaleinsatz vorhanden, noch sind sie erforderlich.

Trotz des geringen Leistungsumfangs ist es aus Gründen der organisatorischen und betrieblichen Sonderstellung sinnvoll, für das AST Germersheim ein eigenes Linienbündel zu definieren.









Regionalbusverkehre

Die Buslinien im Landkreis Germersheim sind ausnahmslos dem Regionalbusverkehr zuzurechnen. Dies gilt auch unter der Voraussetzung, dass mit der Realisierung der Stadtbahn Wörth – Germersheim eine Neukonzeption in Hinblick auf eine Stärkung der Zu- und Abbringerfunktion zur Schiene erfolgt. Die Anzahl der Linien im Grund- und Ergänzungsnetz nach § 42 PBefG (Linienverkehr)  551,  586,  588,  590,  599a und  599b einschließlich der Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG und die Verteilung der Leistungen in räumlicher und zeitlicher Ausprägung sind so dimensioniert, dass sie durchaus von einem einzigen mittelständischen Verkehrsunternehmen erbracht werden können. Dies gilt vor allem im Regelbetrieb außerhalb der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsspitzen, die aus einer sprunghaften Kapazitätserhöhung für Schülerbeförderungszwecke resultiert. In diesem Bereich wird der überwiegende Anteil der Leistungen heute (2003) durch Auftragnehmer des Konzessionärs (Regionalbusverkehr Südwest (RVS)) erbracht.



Aus Gründen der Betriebswirtschaftlichkeit und der organisatorischen Geschlossenheit werden die Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG im Landkreis Germersheim in einem Linienbündel zusammengefasst.


Zum Erhalt und zur Stärkung der durch zahlreiche kleinere Verkehrsunternehmen geprägten Unternehmerlandschaft wird festgelegt, dass 50 % der außerhalb des Regelverkehrs benötigten Verstärkerfahrten in den morgendlichen und mittäglichen Verkehrsspitzen durch Auftragsunternehmen erbracht werden.


Landkreisgrenzen überschreitende Verkehre

Auf Grund der engen räumlichen und verkehrlichen Verflechtung zum Landkreis Südliche Weinstraße und zu den Städten Landau und Speyer gibt es mit den Linien  527,  546,  553,  554,  573,  587,  589,  591 insgesamt acht Regionalbuslinien im landkreisgrenzenüberschreitenden Verkehr.

Für diese Verkehre ist die Definition eines eigenen Linienbündels wegen des begrenzten Leistungsumfangs und der räumlichen Heterogenität nicht sinnvoll. In Abstimmung mit den angrenzenden Aufgabenträgern wird daher einvernehmlich festgelegt, welchem Linienbündel die einzelnen Linien zugeordnet werden.

Wegen der Anbindung an den Bahnhof Rülzheim und den Bahnhof Kandel wird angestrebt, die Linien  553 und  554 in das Linienbündel Regionalbusverkehr Landkreis Germersheim zu integrieren.

Ebenso sollte die Linie  589 wegen des überwiegenden Streckenanteils im Landkreis Germersheim dem Linienbündel Regionalbusverkehr Landkreis Germersheim zugeschlagen werden.

Einen Sonderfall stellt die Linie  591 dar, für die der ZSPNV die Finanzverantwortung trägt. Aus organisatorischen Gründen wird angestrebt, diese Linie ebenfalls dem Linienbündel Regionalbusverkehr Landkreis Germersheim zuzuschlagen.