

## **VERKEHRSPLANUNG**

Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 135-137

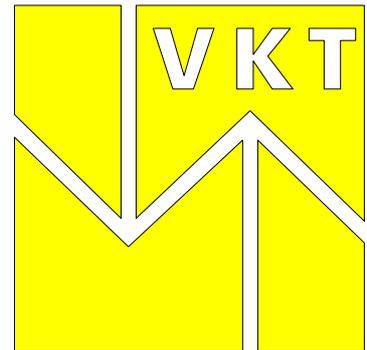
60314 Frankfurt am Main

Telefon: 069 - 95 921 560

Telefax: 069 - 95 921 599

Frankfurt im April 2004

Fortschreibung  
des Nahverkehrsplans  
Stadt Landau  
und  
Kreis Südliche Weinstraße  
2004 - 2008



# **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2004-2008**

Stadt Landau  
und  
Kreis Südliche Weinstraße

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

---

**Erarbeitet für die Stadt Landau und den Kreis Südliche Weinstraße im Auftrag der VRN GmbH**

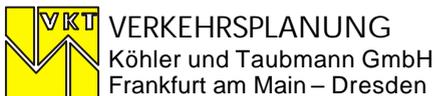
### **Auftraggeber:**



Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN)  
B 1, 3 – 5  
68159 Mannheim  
Tel.: 0621/10770-0

Bearbeitung:  
Dipl. Ing. Christian Wühl

### **Auftragnehmer:**



Hanauer Landstraße 135 - 137  
60314 Frankfurt am Main  
Tel.: 069/95921-560

Bearbeitung:  
Frau Dr. Silvia Körntgen  
Frau Dipl.-Ing. Kerstin Joisten

Mit freundlicher Unterstützung  
der Stadtverwaltung Landau und der Kreisverwaltung Südliche Weinstraße

### Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	1
Vorgehensweise.....	2
<b>Teil A.....</b>	<b>3</b>
I.    Bilanzierung des NVP 1999-2003.....	3
II.   ÖPNV-Konzept .....	6
II.1  Grundlage der Angebotskonzeption .....	6
II.1.1  Netzhierarchie .....	7
II.1.1.1  Regionaler Busverkehr .....	8
II.1.1.2  Stadtbusverkehr.....	9
II.2  Angebotskonzeption .....	12
II.2.1  Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben .....	12
II.2.2  Angebotskonzeption Kreis Südliche Weinstraße .....	12
II.2.3  Angebotskonzeption Stadt Landau.....	15
II.3  Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV .....	18
II.4  Umsetzung des Angebotskonzepts .....	19
II.5  Finanzierung .....	20
II.6  Wettbewerb im ÖPNV.....	21
<b>Teil B.....</b>	<b>22</b>
III.  Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept .....	22
III.1  Raumstruktur und Nachfragepotenzial .....	22
III.1.1  Planungsraum und zentralörtliche Gliederung .....	22
III.1.2  Nahverkehrsachsen (regionale Siedlungsachsen) der Raumordnung.....	23
III.1.3  Raum- und Siedlungsstruktur .....	23
III.1.4  Raumbedeutsame Entwicklungsschwerpunkte.....	23
III.1.4.1  Wohnen.....	24
III.1.4.2  Gewerbe .....	25
III.1.4.3  Erholung.....	26
III.1.4.4  Landwirtschaft.....	27
III.1.5  Bestand und Entwicklung der Bevölkerung.....	27
III.1.6  Schulstandorte .....	28
III.1.7  Wirtschaftsstruktur und Beschäftigte .....	29
III.2  Verkehrsangebot.....	30
III.2.1  Verkehrsangebot im SPNV .....	30
III.2.2  Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr .....	31
III.2.3  Verkehrsangebot im Stadtverkehr Landau.....	33
III.3  Verkehrsnachfrage.....	34
III.4  Nachfrageentwicklung 2008 .....	41
III.5  Haltestellen und Verknüpfungspunkte.....	42
III.6  Investitionen .....	43
III.7  Betriebliche Kenngrößen .....	43
III.8  Anforderungsprofil.....	44
III.8.1  Zielvorgaben des Nahverkehrsgesetzes (NVG), der Raumordnung und der Fachplanung .....	44
III.8.1.1  Nahverkehrsgesetz (NVG) .....	44
III.8.1.2  Raumordnung, Landes- und Verkehrsplanung .....	45
III.8.2  Verkehrliche Ziele der Aufgabenträger.....	46
III.8.2.1  Erschließung von Siedlungsflächen .....	46

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

## Inhaltsverzeichnis

---

III.8.2.3	Bedienungsstandard an schulfreien Werktagen .....	47
III.8.3	Vernetzung der Verkehrsträger .....	48
III.8.3.1	Verknüpfungspunkte.....	48
III.8.3.2	Parallelbedienung .....	48
III.8.3.3	Haltestellenausstattung .....	48
III.8.4	Belange unterschiedlicher Nutzergruppen .....	50
III.8.5	Anforderungen an Fahrzeuge.....	51
III.8.6	Anforderungen an die Fahrgastinformation.....	52
III.8.7	ÖPNV-relevantes Straßennetz .....	52
III.8.8	Service, Sicherheit, Sauberkeit .....	53
III.8.9	Umweltschutz.....	54
III. 9	Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems: Schwachstellenanalyse .....	55
<b>Anhang</b>	.....	<b>66</b>
Anlage I:	Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Kreis Südliche Weinstraße .....	67
Anlage I:	Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Stadt Landau .....	68
Anlage II:	Streckensteckbriefe .....	69
Anlage III:	Heutiges Fahrtenangebot.....	72
Anlage IV:	Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung mobilitätsbeeinträchtigter Personen im ÖPNV.....	75
	Auswertung der Befragung der Verkehrsunternehmen .....	76
Anlage V:	Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP .....	77
Anlage VI:	Abbildungen Visum .....	83
Abbildung 1	Einwohner im Vergleich 2001 – 2008	
Abbildung 2	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Vergleich 2001 – 2008	
Abbildung 3	Schülerverteilung auf einzelne Schulformen	
Abbildung 4	Altersverteilung Stand 2001	
Abbildung 5	Darstellung der Erschließungsqualität: Einzugsbereiche der Haltestellen	
Abbildung 6	Fahrtenangebot an Werktagen im Kreis Südliche Weinstraße	
Abbildung 7	Fahrtenangebot an Werktagen in der Stadt Landau	
Abbildung 8	Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage – Analyse (2002)	
Abbildung 9	Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage – Prognose (2008)	
Abbildung 10	Nahverkehrs- und Siedlungsachsen	
Abbildung 11	Liniennetzplan Stadt Landau	
Abbildung 12	Angebotskonzept - Werktag	
Abbildung 13	Angebotskonzept – Wochenend- und Spätverkehr	

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Netzkategorien im Busverkehr .....	10
Abbildung 2 Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie.....	11
Abbildung 3 Flächenerweiterungen Stadt Landau .....	56

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bilanzierung Stadt Landau .....	3
Tabelle 2 Bilanzierung Kreis Südliche Weinstraße .....	4
Tabelle 3 Bilanzierung Investive Maßnahmen Kreis Südliche Weinstraße.....	4
Tabelle 4 Zeitliche Differenzierung Verkehrsangebot.....	9
Tabelle 5 Maßnahmen im Grundnetz 1. und 2 Ordnung .....	13
Tabelle 6 Maßnahmen im Ergänzungsnetz .....	13
Tabelle 7 Angebot Ruftaxi Südliche Weinstraße.....	14
Tabelle 8 Sonstige betriebliche Maßnahmen Kreis Südliche Weinstraße.....	15
Tabelle 9 Maßnahmen im Grund- und Ergänzungsnetz Stadt Landau .....	16
Tabelle 10 Sonstige betriebliche Maßnahmen Stadt Landau .....	17
Tabelle 11 Investitionsmaßnahmen Stadt Landau.....	18
Tabelle 12 Nahverkehrsachsen.....	23
Tabelle 13 Siedlungsflächen bis 2008 .....	24
Tabelle 14 Umsetzung Wohnflächen aus NVP 1998-2003 .....	25
Tabelle 15 Gewerbeflächen bis 2008 .....	26
Tabelle 16 Umsetzung Gewerbeflächen aus NVP 1998-2003 .....	26
Tabelle 17 Einwohnerentwicklung VG und Stadt Landau .....	27
Tabelle 18 Schulstandorte und Schülerzahlen Kreis Südliche Weinstraße .....	28
Tabelle 19 Schulstandorte und Schülerzahlen Stadt Landau .....	29
Tabelle 20 Beschäftigtenentwicklung VG und Stadt Landau .....	29
Tabelle 21 SPNV-Strecken im Planungsraum 2003 .....	30
Tabelle 22 Verkehrsangebot SPNV im Planungsraum 2003 .....	31
Tabelle 23 Verkehrsangebot Busverkehr .....	33
Tabelle 24 Auswertung Verkehrsnachfrage/ Fahrtzweck.....	34
Tabelle 25 Gegenüberstellung ÖPNV-SPNV-Nutzung Kreis SüW.....	35
Tabelle 26 Gegenüberstellung ÖPNV-SPNV-Nutzung Stadt Landau .....	35
Tabelle 27 Verteilung der Fahrten im Busverkehr Kreis SüW .....	36
Tabelle 28 Verteilung der Fahrten im Busverkehr Stadt Landau.....	36
Tabelle 29 Tagesganglinien Busverkehr Kreis SüW.....	37
Tabelle 30 Tagesganglinien Busverkehr Stadt Landau .....	37
Tabelle 31 Haltestellenbelastung Kreis Südliche Weinstraße .....	38
Tabelle 32 Haltestellenbelastung Stadt Landau .....	39
Tabelle 33 Belastung Linie 508 Quelle: Verkehrserhebung VRN.....	40
Tabelle 34 Haltestellenbelastung Linie 508 .....	40
Tabelle 35 Entwicklung der Nachfrage bis 2008 (Model) .....	41
Tabelle 36 Grundlagen der Reisezeitermittlung.....	46
Tabelle 37 Mindesterschließung von Siedlungseinheiten.....	47
Tabelle 38 VRN-Ausstattungsstandard von Haltestellen .....	49
Tabelle 39 Schadstoffemissionswerte [g/kWh] .....	54
Tabelle 40 Fahrzeuggeräuschwerte .....	54

### Abkürzungsverzeichnis

B&R	- Bike and Ride
BGG	- Behindertengleichstellungsgesetz
B-Plan	- Bebauungsplan
EW	- Einwohner
FNP	- Flächennutzungsplan
Hbf.	- Hauptbahnhof
HVZ	- Hauptverkehrszeit
ITF	- Integraler Taktfahrplan
LSA	- Lichtsignalanlage
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
NF	- Niederflur
NVP	- Nahverkehrsplan
NVZ	- Nebenverkehrszeit
PBefG	- Personenbeförderungsgesetz
P&R	- Park and Ride
RB	- Regionalbahn
RBL	- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RT	- Ruftaxi
RE	- Regionalexpress
RLP-Takt	- Rheinland-Pfalz-Takt
ROP	- Regionaler Raumordnungsplan
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
SV	- Sozialversicherungspflichtig
SVZ	- Schwachverkehrszeit
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr
VG	- Verbandsgemeinde
VRN	- Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VU	- Verkehrsunternehmen
WE	- Wohneinheiten
ZSPNV	- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr

### Literaturverzeichnis

- [1] Bosserhof: Leitfaden zur Abschätzung der Verkehrserzeugung aus Vorhaben der Bauleitplanung, HLSV, Wiesbaden 1999
- [2] Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder, Hestra-Verlag
- [3] Hoffmann: Flexible Bedienungsformen im ÖPNV, Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Erich Schmid Verlag 1993

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Landau und den Kreis Südliche Weinstraße wurde vom Stadtrat der Stadt Landau am 20.01.2004 und vom Kreistag Südliche Weinstraße am 16.02.2004. beraten und beschlossen.

### Einleitung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 (3)) und das ÖPNV-Gesetz des Landes Rheinland-Pfalz (§8 (1)) schreiben die Erstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) für alle Landkreise und kreisfreien Städte vor. Gemäß §8 Absatz 4 Satz 2 des Nahverkehrsgesetzes Rheinland Pfalz sind die Nahverkehrspläne nach Bedarf fortzuschreiben.

Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurden 1998 für insgesamt 17 Aufgabenträger aus den Bundesländern Hessen, Baden Württemberg und Rheinland Pfalz Nahverkehrspläne erstellt und zu einem „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ zusammengefasst. Aufgrund unterschiedlicher Aussagen zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den jeweiligen Landesgesetzen zum ÖPNV ergeben sich unterschiedliche Regelungen in Bezug auf die Zeitplanung einer Fortschreibung.

Um ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen im gesamten Verbundgebiet zu gewährleisten, wurden die Nahverkehrspläne aller Aufgabenträger im VRN so befristet, dass sie mit Ablauf des 31.12.2003 außer Kraft treten.

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Landau und den Kreis Südliche Weinstraße wurde erstmals für den Zeitraum von 1999-2003 aufgestellt. Für den Zeitraum 2004-2008 erfolgt die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplans.

Für die nächsten Jahre wird damit der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vorgegeben. Dabei sollen Angaben zu Bedienungshäufigkeiten, Mindeststandards für Qualität und Ausstattung der Verkehre und der verkehrlichen Infrastruktur sowie das erarbeitete Maßnahmenkonzept mittelfristige Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Landau und im Landkreis Südliche Weinstraße festlegen.

Die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen soll in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und anderen Verantwortlichen unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes erfolgen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans schafft damit durch die Definition von Qualitäts- und Angebotsstandards eine wesentliche Voraussetzungen für den Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV.

## Vorgehensweise

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt folgende Arbeitsschwerpunkte:

- Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999-2003
- Bestandsaufnahme
- Schwachstellenanalyse
- Angebotskonzeption

Diese werden in den Abschnitten

- I. Bilanzierung des NVP 1999-2003
- II. ÖPNV-Konzept
- III. Erläuterungen zum ÖPNV-Konzept dargestellt.

Der Abschnitt I Bilanzierung des NVP 1999-2003 wird dem Abschnitt II ÖPNV-Konzept vorangestellt. Dies ermöglicht dem Leser eine kompakte, schnelle Übersicht der wesentlichen Ergebnisse des ersten Nahverkehrsplans. Die Bilanzierung der Maßnahmen steht in Zusammenhang mit dem ÖPNV-Konzept der Fortschreibung.

In das ÖPNV-Konzept in Abschnitt II des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans werden die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen als Ziel zur Verbesserung des ÖPNV übernommen, soweit ihre Realisierung weiterhin beabsichtigt wird. Im ÖPNV-Konzept werden ebenfalls die wesentlichen Ergebnisse der vorgenommenen Schwachstellenanalyse erläutert und bewertet.

In Abschnitt III werden die strukturellen Rahmenbedingungen, das vorhandene Angebot, die Nachfrage und die Definitionen von Angebots- und Qualitätsstandards im Rahmen eines Anforderungsprofils beschrieben.

Weitere Informationen finden sich im Tabellenanhang und im Kartenteil.

Da es sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplans um eine Fortschreibung handelt, kann sich die Schwachstellenanalyse auf Bereiche konzentrieren, in denen sich Änderungen in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art ergeben haben. Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits umfangreiche Grundlagenarbeit geleistet, auf die zurückgegriffen werden kann. Bereiche in denen sich keine Änderungen ergeben haben oder bis zum Ende des Geltungszeitraums des vorliegenden Nahverkehrsplanes im Jahr 2008 ergeben, sind also bereits durch die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans und seine Bilanzierung abgedeckt.

Die Erstellung von Linienbündeln (PBefG §9 Abs.2) ist nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans. In Abstimmung mit den einzelnen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmern im VRN soll über die Bildung von Linienbündeln in einem eigenständigen Parallelverfahren beraten und entschieden werden.

## TEIL A

### I. Bilanzierung des NVP 1999-2003

Der 1998 beschlossene Nahverkehrsplan 1999-2003 für die Stadt Landau und den Kreis Südliche Weinstraße beinhaltet streckenbezogene wie investive Maßnahmen, deren Umsetzung nach Möglichkeit in den letzten fünf Jahre erfolgen sollte.

Um einen Überblick über das Angebotskonzept des Nahverkehrsplanes 1999-2003 und den aktuellen Umsetzungsstand wiederzugeben, wurden die Maßnahmen des Angebotskonzepts von den Aufgabenträgern bilanziert. Die Ergebnisse sind im Folgenden tabellarisch dargestellt.

Maßnahme	im NVP	Priorität	Umsetzung	Künftige Realisierung wahrscheinlich?	Anmerkung
Taktverdichtung Hbf.-Mörzheim	S. 61	A	teilweise	Angebot entspricht der Nachfrage	Die im NVP 1999-2003 vorgeschlagenen Taktverdichtungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen sowie die Verbesserung der Anbindung verschiedener neuer Wohngebiete wurde realisiert.
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt-Nußdorf	S. 61	A	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt-Dammheim	S. 61	A	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt-Wollmesheim-Mörzheim	S. 61	A	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt-Godramstein	S. 61	B	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt-Arzheim	S. 61	B	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Innenstadt Hagenauer Straße (WoHö)	S. 61	B	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Horstring/Danziger Platz-Hbf	S. 61	B	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Südstadt-Uni	S. 61	C	teilweise		
Taktverdichtung Hbf.-Uni-Malerviertel	S. 61	C	teilweise		
<b>Busbedienung an Werktagen ab 20:00 Uhr</b>					
Hbf.-Innenstadt-Nußdorf	S. 61	keine	i		Die Ausweitung der Angebote entspricht der Nachfrage. Eine weitere Ausweitung der Abend- und Wochenendverkehre konnte nicht realisiert werden. Eine Realisierung wäre wünschenswert, jedoch aufgrund der Haushaltslage nicht wahrscheinlich.
Hbf.-Dammheim	S.61	keine	i		
Innenstadt-Hbf.-Queichheim-Herzheim	S. 61	keine	n	n	
Hbf.-Innenstadt-Wollmesheim	S.61	keine	n	n	
Hbf.-Südstadt-Impflingen	S.61	keine	n	n	
<b>ÖPNV-Angebot am Wochenende Sa ab 15:00 Uhr</b>					
Taktverdichtungen (Ruftaxi)	S.62	keine	n	n	Das vorhandene Angebot entspricht der Nachfrage. Die Ausweitung des Wochenendverkehrs wurde nicht realisiert.
<b>Betriebliche Maßnahmen</b>					
Busbeschleunigung Queichheimer Hauptstraße	S.64	keine	n	n	Änderung der Linienführung durch Bedienung des Messegeländes ab 14.12.2003
Linksabbiegen vom Hbf. in Maximilianstraße	S.65	keine	n	i	Änderung des Abbiegeverbots anvisiert
Einrichtung Hst. Uni-Parkplatz	S.66		n	n	Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Realisierung nicht möglich
Bf. Landau Abstimmung der Busse auf ITF			i		Die Busse haben weitgehend Anschluss an die Bahnen; andere Netzbindungen sind ebenfalls zu berücksichtigen
<b>Investive Maßnahmen</b>					
Kom.einrichtungen f. Anschlussicherung Bus-Bahn	S. 65		n	j	Als Ziel im NVP fortschreiben
Niederflurige Busse	S. 65		teilweise	teilweise	Die Anschaffung neuer NF-Fahrzeuge erfolgt unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen. Eine Förderung des Landes entfällt.
Allgemeiner Zustand der Bahnhöfe in LD u. SüW	S. 65		laufende Aufgabe		Es erfolgte der Umbau der Bahnhöfe Bad Bergzabern und Edenkoben. Weitere Umgestaltungen und Modernisierungsmaßnahmen befinden sich in der Planung. Der Bahnhof Landau soll ebenfalls umgebaut werden.
<b>Bushaltestellen in Landau:</b>					
Gestaltung/Beschilderung Hbf. Landau	S. 65		n	i	Der Bahnhofsvorplatz soll im Zuge des Bahnhofsumbaus mitgestaltet werden.
Ausbau Hst. Parkhaus Badstraße	S. 65		i		
Verlegung Hst. Hauptpost	S. 65		j		
<b>Sonstige Maßnahmen LK SüW und Stadt Landau</b>					
Schulzentrum Herzheim	S. 66		i		
Ruftaxen-Angebot	S. 66		teilweise	i	Geplant ist die Ausweitung des Ast-Angebots in Herzheim
Linienetzplan für ges. LK und Stadt Landau	S. 66		n		
Schematischer Linienetzplan für Stadt Landau	S. 66		ab 15.12.03		
Einheitliche Linienummerierung	S. 66		i		

Tabelle 1 Bilanzierung Stadt Landau

Linie	Linienweg	Maßnahme	im NVP	Priorität	Umsetzung	Anmerkung
591	Landau-Offenbach-(Germersheim)	Einführung Regio-Bus	S. 51	(ZSPNV)	j	Liegt in der Zuständigkeit des ZSPNV
555	Landau-Herxheim	Verstärkung, Verdichtung, Abendangebot: 1 Fahrt			n	Enthalten in Gesamtkonzept Herxheim
546	Bad Bergzabern-Oberhausen-Hergersweiler-(Winden)	4 Fahrten an Ferientagen	S. 53	A	j	
524	Wernersberg-Annweiler	4 Fahrten an allen Werktagen Bed. durch Linie Annweiler-Wernersberg-Pfalzklinik		A	j	
530	Bindersbach-Annweiler	2 Fahrten an allen Werktagen (Bürgerbus)		A	j	Enthalten in Gesamtkonzept Bad Bergzabern
554	Herxheim-(Kandel)	(Weitgehende) Vertaktung; Verdichtung: 11 Fahrten		A	j	Enthalten in Gesamtkonzept Herxheim

Tabelle 2 Bilanzierung Kreis Südliche Weinstraße

Ortsgemeinde	Maßnahme	Bemerkung
Bad Bergzabern	17 P&R-Plätze am Bhf. Busbahnhof für 6 Busstände	abgeschlossen
Edenkoben	Modernisierung und Sanierung des Bahnhofs	abgeschlossen
Herxheim	ÖPNV-Busbahnhof mit 10 Busständen u. 22 PKW-Stellplätzen	abgeschlossen
Herxheim	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Modernisierung der Bushaltestellen	in der Planungsphase
Insheim	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz zu P&R-Platz; Fahrradabstellmöglichkeiten	in der Planungsphase
Rohrbach	P&R-Platz beim Bhf. Rohrbach	in der Planungsphase
Edesheim	Fahrradabstellmöglichkeiten P&R-Platz am Bahnhof	in der Planungsphase
Maikammer/Kirrweiler	Ausbau Haltepunkt	in der Planungsphase
Sieboldingen/Birkweiler	Bahnhofsumfeldgestaltung	abgeschlossen
Rinntal	Bau einer P&R sowie B&R-Anlage	in der Planungsphase

Tabelle 3 Bilanzierung Investive Maßnahmen Kreis Südliche Weinstraße

Im begleitenden Arbeitskreis zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden weiterhin folgende Aussagen zur Bilanzierung getroffen:

#### **Verknüpfungspunkte NVP 3.2.4 / 4.4**

- Die Maßnahmen an den Bahnhöfen wurden soweit umgesetzt.
- Bahnhof Landau/ZOB: Ein Einbau von Witterungsschutzanlagen im Bereich des ZOB ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Ein Umbau des Bahnhofsvorplatzes/Busbahnhofs ist geplant.

#### **Abstimmung Bus-Schiene NVP 6.2.7**

- Der Übergang in Bad Bergzabern beträgt 13 Minuten, die Übergänge in Landau sind in Ordnung.
- Die Lage des Bahnhofs in Edenkoben ist sehr ungünstig, die Anbindung der Busse erfolgt nicht durchgängig.

### **Anbindung Queichheim / Insheim NVP 6.3.1**

- Im NVP wurde vorgeschlagen Queichheim im Zuge der Regionalbuslinie 555 Landau-Herxheim mit zu erschließen. Es besteht der Wunsch Insheim von dieser Linie mitbedienen zu lassen. Hier wurde ein Ruftaxi angeboten, das mangels Nachfrage wieder eingestellt wurde. Die aus der Anbindung Insheims und Queichheims resultierende Fahrzeitverlängerung würde die Attraktivität der Linie für die vorhandenen Fahrgäste zu stark vermindern.

### **Anbindung Gewerbegebiet Queichheim**

Ab dem 14.12.2003 besteht eine Grundanbindung des Gewerbegebietes in Queichheim.

### **Betriebliche Maßnahmen Stadt Landau NVP 6.3.6**

- Der Ortsbeirat ist gegen die Aufhebung der Tempo 30-Zone in der Queichheimer Hauptstraße. Mit Fahrplanwechsel 12/03 gibt es eine Linienwegsänderung, die gleichzeitig das Messegelände anbindet.
- Die ZOB-Ausfahrt nach Süden bleibt ein wichtiges Ziel. Das Ausfahren ist durch veränderte Radien heute rein physikalisch möglich. Ein Aufheben des Linksabbiegeverbots für Busverkehre wird derzeit geprüft.
- Die Einrichtung einer Haltestelle auf dem Universitätsparkplatz kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisiert werden. Die Haltestelle Uni/Messplatz befindet sich in fußläufiger Entfernung.

### **Investive Maßnahmen NVP 6.5**

- Die geplanten Investitionen aus dem Nahverkehrsplan 1998-2003 sind zum Teil bereits umgesetzt worden.
- Die Kommunikationseinrichtungen zur Anschlusssicherung Bus-Bahn sollen an den Bahnhöfen mit Verknüpfungsfunktion (Annweiler, Bad Bergzabern, Kandel, Landau, Neustadt, Rülzheim, Winden) eingerichtet werden. Die B&R-Anlage am Hauptbahnhof Landau wurde umgesetzt. Über die Umbaumaßnahmen zur geplanten Vergrößerung des Betriebshofes der RVS wird weiter verhandelt.

## II. ÖPNV-Konzept

Das Anforderungsprofil, legt die Mindeststandards für die vom Aufgabenträger gewünschte ÖPNV-Struktur als politisch/verkehrliche Zielsetzung nach Art und Umfang fest. Das Anforderungsprofil für den Nahverkehrsplan 1999-2003 der Stadt Landau und den Landkreis Südliche Weinstraße wird in die Fortschreibung übernommen (s. Kap. III.7) und u.a. um einige Punkte, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ergeben, ergänzt.

Die Schwachstellenanalyse und der Abgleich Bestandsaufnahme – Anforderungsprofil sowie die vorgenommene Bilanzierung des ersten Nahverkehrsplans bilden die Grundlage zur Erstellung der Angebotskonzeption.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans schafft durch die Definition von Qualitäts- und Angebotsstandards eine wesentliche Voraussetzung für den kommenden Wettbewerb im ÖPNV.

Seit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans wurden mit der Umsetzung einiger Maßnahmen aus dem Angebotskonzept 1999-2003 Verbesserungen im ÖPNV der Stadt Landau und im Landkreis Südliche Weinstraße erzielt.

Im Angebotskonzept der Fortschreibung des NVP werden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 1999-2003, deren Realisierung noch angestrebt wird, fortgeschrieben.

Durch die Maßnahmen der Angebotskonzeption wird ein ÖPNV-Netz entwickelt, durch das zum einen bestehende Mängel behoben werden, das zum anderen aber auch – über die reine Mängelbeseitigung hinaus – Entwicklungsmöglichkeiten für den ÖPNV im Planungsraum aufzeigt. So kann ein strukturiertes und übersichtliches ÖPNV-Grundangebot geschaffen werden und es liegen Planungsgrundlagen vor, die die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Planungsraum – in Abhängigkeit des Bedarfs und der vorhandenen wirtschaftlichen Möglichkeiten – ermöglichen.

### II.1 Grundlage der Angebotskonzeption

Dem Nahverkehrsplan der Stadt Landau und des Kreises Südliche Weinstraße liegen folgende Leitlinien zugrunde:

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Das Leistungsangebot soll vorrangig mit der Nachfrage im Berufs- und Schülerverkehr abgestimmt werden.
- Fahrgäste im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr sollen für den ÖPNV gewonnen werden.
- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.
- Der Fahrplan der Buslinien soll auf den Takt des Schienenverkehrs abgestimmt sein.
- Zur Erschließung der Fläche sollen Buslinien so eingesetzt werden, dass Ortsgemeinden, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden, nach Möglichkeit durch Direktverbindungen an die zentralen Orte angebunden

werden. Buslinien dienen vorwiegend als Zubringer und Verteiler und sollen mit den Schienenstrecken zu einem einheitlichen Liniennetz verknüpft werden.

- Im ländlichen Raum und in ländlichen Bereichen der Randzone von Verdichtungsräumen ist eine notwendige Mindestbedienung sicherzustellen. Hauptlinien des Busverkehrs sollen im Takt, die übrigen bedarfsorientiert bedient werden.
- In Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern soll eine Mindestbedienung von grundsätzlich zwei bis drei werktäglichen Fahrtenpaaren zum nächsten zentralen Ort in bedarfsorientierter, tageszeitlicher Verteilung angestrebt werden.
- Bahnhöfe und Haltestellen des regionalen Eisenbahnnetzes sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw-Parkplätzen (P+R) ausgestattet werden.
- Für die zukünftige Gestaltung der Tarife sind die in der URN (Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar mbH) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen zuständig. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden und Mitglied in der URN GmbH werden.

#### II.1.1 Netzhierarchie

Oberstes Ziel ist es, dem Fahrgast ein attraktives, klar strukturiertes und leicht begreifbares ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Dies erfordert die Entwicklung eines hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netzes (s. Abb. 1). Dabei sind die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer spezifischen Systemeigenschaften zu berücksichtigen. Die Buslinien sind soweit möglich auf den SPNV auszurichten. Bei Gemeinden oder Gemeindeteilen, die nicht an das SPNV-Netz angeschlossen sind, übernimmt der regionale Busverkehr - über die reine Erschließungsfunktion hinaus - vor allem die Anbindung an die nächstgelegenen Zentren und/oder die Zubringerfunktion zum SPNV.

Ruftaxi-Verkehre dienen der Ergänzung des konventionellen ÖPNV in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Sie eignen sich beispielsweise für Wochenend- und Spätverkehre auch im Anschluss an die im Verbundgebiet verkehrenden Bahnen.

Damit wird die Integration aller Komponenten in das Gesamtsystem des ÖPNV sichergestellt und die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter gestützt.

Bei der angestrebten Systematisierung des ÖPNV-Angebots kommt der Verknüpfung der Verkehrsmittel besondere Bedeutung zu. Die Fahrplankarte und Fahrzeiten sind so aufeinander abzustimmen, dass die Anschlüsse an allen wichtigen Verknüpfungspunkten gewährleistet sind. Die Angebotskonzepte folgen der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF).

### II.1.1.1 Regionaler Busverkehr

Beim regionalen Busverkehr wird in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz unterschieden (s. Abb. 1). Auf dem Grundnetz soll ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Im Verbundgebiet bedeutet dies:

- Grundsätzlich regelmäßiger Taktverkehr (Grundangebot: 60-min-Takt). Bei hoher Nachfrage im Umland der Oberzentren weitere Verdichtung
- besondere Berücksichtigung der Nachfragebedürfnisse in der morgendlichen HVZ,
- Verkehrsangebot auch in den Abendstunden und am Wochenende (teilweise verringertes Angebot),
- einheitliche Linienwege und
- hohe Beförderungsgeschwindigkeiten, soweit die Verbindungsfunktion im Vordergrund steht.

Die unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Bedingungen erfordern eine weitere Differenzierung des ÖPNV-Grundnetzes. Deshalb ist eine Unterscheidung vorzunehmen in:

- Grundnetz 1. Ordnung und
- Grundnetz 2. Ordnung.

Aufgrund der nicht ausreichenden Nachfrage ist eine Einstufung einzelner Strecken in das Grundnetz 1. Ordnung - und damit ein durchgehender 60-min-Takt - nicht zu rechtfertigen. Hieraus ergibt sich der Bedarf für ein Grundnetz 2. Ordnung. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass der Grundsatz des 60-min-Taktes in der HVZ weiterhin beibehalten wird, dieser aber zu bestimmten Zeiten außerhalb der HVZ nicht angeboten wird. Auf stark nachgefragten Relationen wird der 60-min-Grundtakt teilweise weiter verdichtet.

Das ÖPNV-Grundnetz soll sich zusammensetzen aus:

- Nahverkehrsachsen der Raumordnung,
- ggf. zusätzlichen wesentlichen, nachfragestarken Relationen,
- ggf. zusätzlichen Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Im Ergänzungsnetz mit seinen geringeren Nachfragepotenzialen richtet sich das Angebot nach dem jeweiligen Bedarf. In Räumen mit sehr geringer Nachfrage sowie in den Schwachlastzeiten wird der konventionelle Linienbetrieb durch Ruftaxi-Verkehre ergänzt.

Den besonderen Anforderungen bestimmter Nutzergruppen (z. B. Schulanfangszeiten, Schichtzeiten von Großbetrieben) ist darüber hinaus Rechnung zu tragen.

Das Angebotskonzept wird weiterhin nach folgenden zeitlichen Differenzierungen erarbeitet:

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
Bus Grundnetz 1. Ordnung	6:00-22:00	8:30-19:00	7:00-20:00	8:00-20:00
Bus Grundnetz 2. Ordnung	6:00-22:00	8:30-19:00	7:00-20:00	bedarfsorient.
Regionales Busergänzungsnetz	bedarfsorient.	/	bedarfsorient.	bedarfsorient.
Stadtbus (Landau)	6:00-22:00	8:30-19:00	7:00-20:00	8:00-20:00
Ruftaxis	bedarfsorient.	bedarfsorient. bis 23:30	bedarfsorient. bis 23:30	bedarfsorient. bis 23:30

Tabelle 4 Zeitliche Differenzierung Verkehrsangebot

### II.1.1.2 Stadtbusverkehr

Der Stadtbusverkehr in der Stadt Landau orientiert sich an den Vorgaben für das Grundnetz im regionalen Busverkehr. Zusätzlich zum Stadtbusverkehr übernehmen die Regionalbuslinien des Grund- und Ergänzungsnetzes die Erschließung zwischen den Stadtteilen und der Landauer Kernstadt.

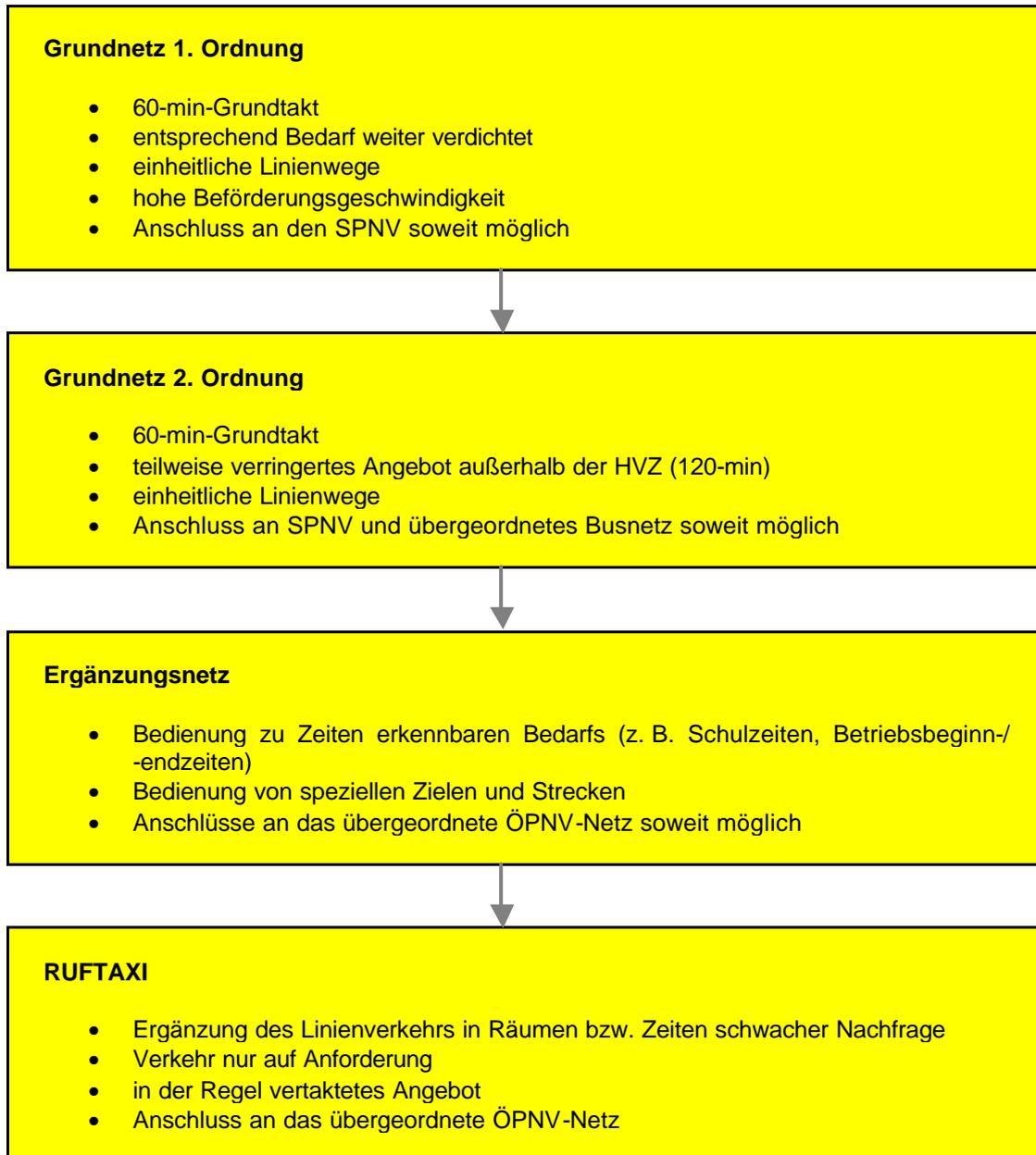


Abbildung 1 Netzkategorien im Busverkehr

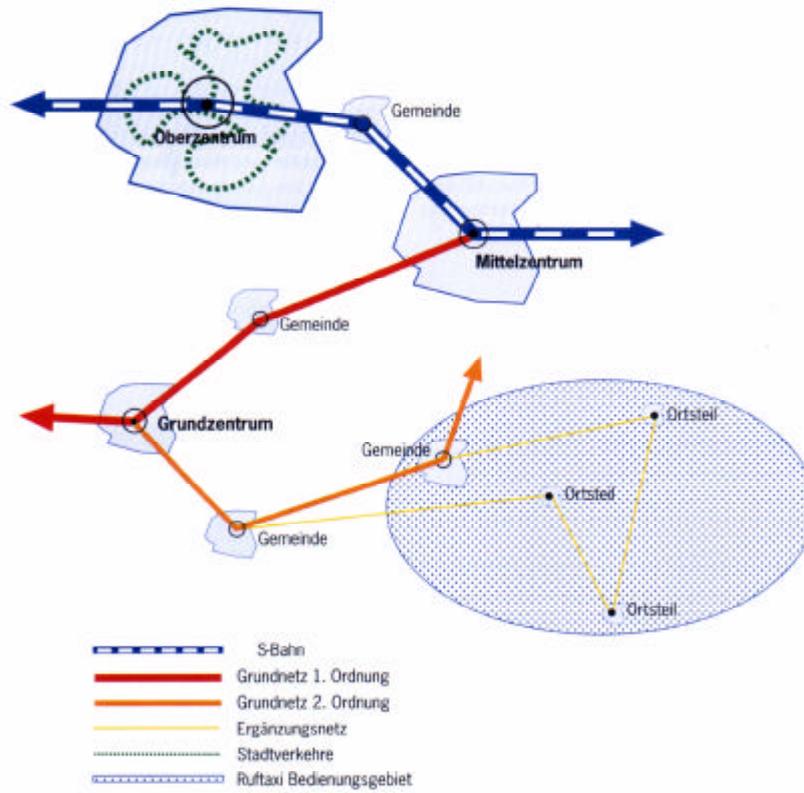


Abbildung 2 Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie

## II.2 Angebotskonzeption

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. Hier legt der Aufgabenträger die Verkehrsbedienung fest, die er im Sinne des § 8 PBefG als ausreichend erachtet. Die Angebotskonzeption ist auf den Zielhorizont 2008 ausgerichtet.

### II.2.1 Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben

In der Angebotskonzeption wird davon ausgegangen, dass das heutige SPNV-Angebot (VRN-Verbundfahrplan 2002/2003) weiterbesteht. Das SPNV-Verkehrsangebot ist in Kapitel III Verkehrsangebot dargestellt.

Die Gutachten zur möglichen Reaktivierung der stillgelegten SPNV-Strecken Landau-Germersheim und Landau-Herxheim sind abgeschlossen (s. Kapitel III Verkehrsangebot). Für mehrere Bahnstrecken im Bereich der Landkreise Südliche Weinstraße, Germersheim, Südwestpfalz und der Stadt Landau werden zur Zeit standardisierte Bewertungen erstellt, mit dem Ziel den volkswirtschaftlichen Nutzen von Streckenelektrifizierungen zu ermitteln.

Es handelt sich um folgende Strecken:

- Neustadt-Landau-Wörth-Karlsruhe
- Landau-Pirmasens Hbf.
- Winden-Bad Bergzabern
- Landau-Herxheim-Rülzheim/Rheinzabern (Reaktivierung, z.T. Neubau)

### II.2.2 Angebotskonzeption Kreis Südliche Weinstraße

#### II.2.2.1 Busverkehr, Grundnetz 1. und 2. Ordnung

Im ÖPNV-Grundnetz des Kreises Südliche Weinstraße sind neben den SPNV-Strecken die nachfolgend aufgeführten Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs enthalten, die zusammenhängend bedient werden sollen.

Diese Strecken stellen das ÖPNV-Grundgerüst im Landkreis Südliche Weinstraße dar. Die für die Anschlusssicherung relevanten Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle durch Unterstreichung hervorgehoben.

Die einzelnen Streckenabschnitte des Grundnetzes wurden auf ihr heutiges Fahrplanangebot (Fahrtenanzahl, Mindestbedienungszeitraum) hin überprüft und mit dem Angebotskonzept 2003 abgeglichen. In der Angebotskonzeption 2008 werden die Erweiterungen/Änderungen dem heutigen Fahrplanangebot gegenübergestellt.

Bei den Maßnahmen handelt es sich vor allem um die Ausweitung der Busbedienung im Abendangebot (werktags zwischen 20.00 – 22.00 Uhr) und eine Ausweitung bzw. Schaffung eines Fahrten-Grundangebots am Wochenende.

Diese Mängel wurden bereits im ersten Nahverkehrsplan festgestellt. Eine Umsetzung der zusätzlichen Fahrten konnte aufgrund der Finanzlage bisher nicht realisiert werden. Eine Realisierung dieser zusätzlichen Fahrten wird auch in den kommenden Jahren schwer umsetzbar sein, dennoch soll der Bedarf aufgezeigt werden.

Die Darstellung der einzelnen Strecken des Grund- und Ergänzungsnetzes kann den Streckensteckbriefen entnommen werden (s. Anhang II).

Nr.	Netz	Ord.	Streckenverlauf	Funktion	Maßnahme
1	G	1	Landau - Offenbach - (Germersheim)	Nachfragestarke Achse (Regio Bus: ZSPNV)	Ausweitung Abendangebot
2	G	1	Landau - Edenkoben	Nachfragestarke Achse; Verbindung der Mittelzentren Landau - Neustadt	keine
	G	1	Edenkoben - Neustadt		keine
3	G	1	Landau - Offenbach - Herxheim	Verknüpfung zwischen den Mittelzentren Landau und Herxheim	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot
4	G	2	Herxheim - (Kandel)	Anbindung Herxheim an Bahnlinie Ri. Karlsruhe	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot; Schließen von Angebotslücken
5	G	2	Bad Bergzabern - Schweigen-Rechtenbach - (Wissenbourg)	Verknüpfung zwischen den Mittelzentren	Ausweitung Abendangebot
6	G	2	Landau - Ilbesheim - Pfalzlinik	Nachfragestarke Achse	Verdichtung, Ausweitung Abendverkehr
7	G	2	Landau - Impflingen - Bad Bergzabern	Nachfragestarke Achse; Verknüpfung der Mittelzentern Bad Bergzabern - Landau	Ausweitung Abendangebot
8	G	2	Landau - Hochstadt - Germersheim	Verknüpfung zwischen den Mittelzentren Landau und Germersheim	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot

Tabelle 5 Maßnahmen im Grundnetz 1. und 2 Ordnung

### II.2.2 Busverkehr, Ergänzungsnetz

Im ÖPNV-Ergänzungsnetz des Landkreises Südliche Weinstraße sind die Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs enthalten, die nicht in das Grundnetz 1. oder 2. Ordnung fallen. Im Ergänzungsnetz wird unterschieden nach „zusammenhängend zu bedienenden Strecken“ und „restlichen Strecken“.

In der Angebotskonzeption 2008 werden nur die Strecken im Ergänzungsnetz genannt, deren Fahrtenangebot gegenüber dem heutigen IST-Zustand erweitert werden soll.

Nr.	Netz	Kat.	Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Fahrtenanzahl an schulfreien Werktagen beide Richtungen Angebotskonzept 2008	Zusätzliche Fahrten gegenüber IST-Zustand
Zusammenhängend zu bedienende Strecken							
1	E	A	Herxheim - (Rülzheim)	553	Verdichtung	16	2
2	E	C	Landau - Essingen - Venningen	542	Verdichtung	14	10
3	E	C	Landau - Roschbach - Edesheim - Edenkoben	507	Fahrten an schulfreien Werktagen	14	14: davon 6 Fahrten über die Teilstrecke Roschbach - Edenkoben
4	E	D	Pfalzlinik - Klingenmünster - OT Heuchelheim - OT Billigheim - Rohrbach Bhf. - Insheim - Herxheim	N	Neues Angebot	10	10

Tabelle 6 Maßnahmen im Ergänzungsnetz

### II.2.2.3 Angebot Ruftaxi-Verkehre

Ruftaxi-Systeme können die Mindestbedienung in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage sicherstellen. Die Planung und Umsetzung von Anruf-Verkehren ist in hohem Maße von den örtlichen Rahmenbedingungen wie z.B. dem Vorhandensein eines örtlichen Taxiunternehmers abhängig.

Im Kreis Südliche Weinstraße wird derzeit nur ein Ruftaxi-Verkehr im Nacht- und Wochenendverkehr (Neustadt-Maikammer-Kirrweiler-Neustadt) angeboten. Das derzeit von der Gemeinde subventionierte Taxiangebot in Herxheim ist bislang nicht in den VRN integriert und ist nicht an einen bestimmten Linienweg oder Fahrplan gebunden.

Das bestehende Taxiangebot in Herxheim soll in ein Ruftaxi umgewandelt werden und in den VRN integriert werden. Die Anbindung der Gemeinden Insheim und Rohrbach soll dabei berücksichtigt werden.

Das zukünftige Ruftaxi-Angebot im Kreis Südliche Weinstraße wird nach räumlicher und zeitlicher Ergänzung getrennt. Die Ruftaxi-Linien räumlicher Ergänzung werden vor 20.00 Uhr betrieben und bedienen Strecken, auf denen das Nachfragepotenzial für eine Busbedienung nicht ausreichend ist. Die Ruftaxi-Linien zeitlicher Ergänzung verkehren entweder vor 20.00 Uhr in Ergänzung zu Busfahrten in Zeitabschnitten geringer Nachfrage oder ergänzen Tagesbuslinien nach 20.00 Uhr.

Nr.	Netz	Kat.	Streckenverlauf	Fahrtenanzahl an schulfreien Werktagen beide Richtungen Angebotskonzept 2008	Zusätzliche Fahrten gegenüber IST-Zustand	Ist-zustand
<b>Räumliche Ergänzung</b>						
1	RT	A*	Kirrweiler - Maikammer	8	8	0
2	RT	A*	Essingen - Bornheim - Offenbach	8	8	0
3	RT	A*	Hochstadt - Offenbach	8	8	0
4	RT	A*	Blankenborn - Bad Bergzabern	8	8	0
5	RT	A*	Bindersbach - Annweiler	8	5 Fahrten; außerdem wie heute 3 Bürgerbusfahrten	3
6	RT	C	Herxheim - Hatzenbühl - Jockgrim	8	8	0
7	RT	A*	Insheim - Herxheim	8	8	0
<b>Zeitliche Ergänzung</b>						
8	RT		Waldhambach - Waldrohrbach - Bindersbach - Annweiler	8	5 Fahrten; außerdem wie heute 3 Bürgerbusfahrten	3
9	RT		Ramberg - Dernbach - Eußertal - Queichhambach/Gräfenhausen - Annweiler	8	5 Fahrten; außerdem wie heute 3 Bürgerbusfahrten	3
10	RT		Herxheim - Hayna	2 (A)	2 (A)	0
11	RT		Herxheim - Insheim	2 (A)	2 (A)	0
12	RT		Herxheim - Rohrbach	2 (A)	2 (A)	0
13	RT		Herxheim - Herxheimweiler - Rülzheim	2 (A)	2 (A)	0
14	RT		Bad Bergzabern - Herqersweiler - Kandel Bf.	8	8	8

\* Herstellung der Mindestbedienung

Tabelle 7 Angebot Ruftaxi Südliche Weinstraße

### II.2.2.4 Sonstige betriebliche Maßnahmen

Einige der in der Schwachstellenanalyse festgestellten Erschließungsdefizite können durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Linienverlauf bestehender Linien geschlossen werden. Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung von weiteren Haltestellen möglich ist.

Nr.	Schlecht angebundene Siedlungsbereiche	Maßnahme
1	Offenbach a.d. Queich	Erschließung des südlichen Ortsrandes durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Hauptstraße
		Erschließung der Gewerbegebiete im östlichen Teil der Ortsgemeinde Offenbach; Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen
2	Albersweiler	Erschließung eines Teils des südöstlichen Ortsrandes durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
3	Edenkoben	Erschließung des östlichen Siedlungsbereiches durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle
4	Böchingen	Erschließung des südlichen Ortsrandes durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Landauer Straße

Tabelle 8 Sonstige betriebliche Maßnahmen Kreis Südliche Weinstraße

### II.2.2.5 Investitionsmaßnahmen Kreis Südliche Weinstraße

Während des Fortschreibungszeitraums sind im Kreis Südliche Weinstraße bisher keine Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur geplant.

## II.2.3 Angebotskonzeption Stadt Landau

### II.2.3.1 Busverkehr, Grundnetz und Ergänzungsnetz

Der Busverkehr in der Stadt Landau wird zum Teil von Regionalbuslinien, zum Teil von Stadtbuslinien durchgeführt.

Der städtische Busverkehr übernimmt die Erschließungsfunktion innerhalb der Stadt und stellt für die Stadtteile die Verbindung zum Zentrum, zu den Verknüpfungspunkten und zum SPNV her.

Ergänzt wird der Stadtverkehr durch die Regionalbuslinien, die zum Teil ebenfalls Erschließungsfunktion in der Stadt Landau mit übernehmen. Die Regionalbuslinien fahren in Landau die Innenstadt und den Hauptbahnhof an.

Die Regionalbuslinien gehören im Landkreis sowohl zum Grundnetz als auch zum Ergänzungsnetz. Die Anzahl der Verbindungen im Stadtbereich bzw. im stadtnahen Bereich ist höher als auf den weiter außerhalb liegenden Streckenabschnitten im Landkreis. Das Fahrtenangebot der im Stadtbereich fahrenden Regionalbuslinien ist zum Teil ausgeweitet, so dass die im Stadtgebiet gefahrenen Streckenabschnitte die Anforderungen an das Grundnetz erfüllen.

Die einzelnen Streckenabschnitte des Grundnetzes wurden auf ihr heutiges Fahrplanangebot (Fahrtenanzahl, Mindestbedienungszeitraum) hin überprüft und mit dem Angebotskonzept 2003 abgeglichen. In der Angebotskonzeption 2008 (vgl. Anhang I) werden die Erweiterungen/Änderungen dem heutigen Fahrplanangebot gegenübergestellt.

Bei den Maßnahmen handelt es sich vor allem um die Ausweitung der Busbedienung im Abendangebot an Werktagen und am Wochenende. Bislang endet die Busbedienung in Landau meist gegen 20.00 Uhr. Spätverbindungen

stellen jedoch insbesondere für den Freizeitverkehr einen wichtigen Bestandteil im ÖPNV dar.

Die geänderten Ladenöffnungszeiten an den Wochenenden müssen ebenso berücksichtigt werden. Die Ausweitung der Bedienungszeiträume entspricht den Vorgaben aus der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans 1999-2003 und orientiert sich an den Vorgaben des VRN.

Aufgrund der finanziellen Lage sowohl der Stadt Landau als auch des Kreises Südliche Weinstraße wird mit einer Ausweitung des Fahrtenangebots vor allem in den Abendstunden und am Wochenende jedoch nicht gerechnet. Allerdings bestehen gerade in diesen Zeiträumen erhebliche Defizite in der ÖPNV-Erschließung. Daher erscheint es sinnvoll, die Ausweitung der Fahrten als wünschenswertes Ziel in die Angebotskonzeption mit aufzunehmen.

Nr.	Netz	Kat.	Streckenverlauf	Funktion	Maßnahme
1	G	A	Landau Hbf. - Innenstadt - Nußdorf	Erschließung u. Anbindung von Nußdorf	Abendangebot
2		A	Innenstadt - Landau, Hbf. - Queichheim	Erschließung u. Anbindung von Queichheim an die Innenstadt	Abend-/Wochenendangebot
3	G	A	Hbf. - Innenstadt - Dammheim	Anbindung u. Erschließung von Dammheim	Abend-/Wochenendangebot
4	G	A	Hbf. - Mörtheim	Anbindung und Erschließung von Mörtheim	Abendangebot/ Angebotsausweitung/ Wochenendverkehr
5	G	A	Hbf. - Innenstadt - Wollmesheim -	Anbindung und Erschließung von Wollmesheim	Abend-/Wochenendangebot
	G	B	- Mörzheim	Anbindung und Erschließung von Mörzheim	Abend-/Wochenendangebot
6	G	B	Rundkurs Hbf. - Innenstadt - Hagenauer Straße	Anbindung und Erschließung des Stadtbereichs Wollmesheimer Höhe	Abend-/Wochenendangebot
7	G	B	Rundkurs Hbf. - Horstring/Danziger Platz - Hbf.	Anbindung und Erschließung des Stadtbereichs Horstring/Danziger Platz	Abend-/Wochenendangebot
8	E	B	Hbf. - Innenstadt - Godramstein - (Annweiler)	Anbindung u. Erschließung von Godramstein	Abend-/Wochenendangebot
9	E	B	Hbf. - Innenstadt - Arzheim	Anbindung und Erschließung von Arzheim	Abend-/Wochenendangebot
10	E	C	Rundkurs Hbf. - Vogesenstraße - Maria-Ward-Schule- Innenstadt - und zurück	Erschließung und Anbindung der Südstadt an den Hauptbahnhof *	Abendangebot/ Angebotsausweitung/ Wochenendverkehr
11	E	C	Hbf. - Uni - Malerviertel - Uni -Hbf.	Anbindung des Malerviertels und der Uni an den Hbf.	Wochenendangebot

\* Spätere Erschließung entlang der Cornichonstraße bei fortgeschrittener Bebauung des Kasernengeländes

Tabelle 9 Maßnahmen im Grund- und Ergänzungsnetz Stadt Landau

### II.2.3.2 Flexible Bedienungsformen

Für eine Angebotsausweitung am Wochenende und im Abendverkehr zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt soll in einem ersten Schritt die Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform geprüft werden. Eine weitere Ausweitung der Verkehre am Wochenende ist dann bei ersichtlichem Bedarf weiter zu prüfen und nach Möglichkeit einzurichten.

In Tabelle 9 sind hierzu die Grund- und Ergänzungsnetzstrecken dargestellt.

### II.2.3.3 Sonstige betriebliche Maßnahmen

Die sonstigen betrieblichen Maßnahmen sind in der Tabelle 10 enthalten.

Nr.	Maßnahme	Erläuterung
1	Linksabbiegen vom Hauptbahnhof in die Maximilianstraße	Zur Zeit kann von der Maximilianstraße in den Bushof eingebogen werden, nicht jedoch aus dem Bushof in die Maximilianstraße Richtung Rheinstraße. Die Anbindung muss daher zur Zeit über den Umweg Ostbahnstraße-Lutherstraße zur Rheinstraße erfolgen. Bauphysikalisch ist die Ausfahrt durch veränderte Radien bereits heute möglich. Eine Änderung des Linksabbiegeverbots durch Änderung der Fahrbahnmarkierung ist anvisiert.
2	Bahnhof Landau, Abstimmung der Busse auf die ITF-Zeiten	Ebenso wie die Busse im Regionalverkehr sollen auch die Stadtbusse auf die ITF-Fahrzeiten am Bahnhof Landau abgestimmt werden. Die Abstimmung ist in den kommenden Jahren an die möglichen Änderungen des ITF anzupassen. Neben der Abstimmung der Busse auf den Hauptbahnhof in Landau sind nach Möglichkeit an den übrigen SPNV-Stationen im Landkreis ebenfalls Umsteigemöglichkeiten vorzusehen.
3	Vertaktung der Busse	Eine weitergehende Vertaktung der Busse ist anzustreben.
4	Einrichtung eines zusätzlichen fahrplanmäßigen Halts an der Haltestelle Dörrenberg	Eine Bedienung der Haltestelle Dörrenberg durch die Regionalbuslinie 543 würde die südlichen Neubaugebiete an den ÖPNV anbinden.
5	Linienwegsänderung der Linie 528	Bedienung der Haltestelle Mörzheim, Sparkasse an Samstagen durch die Linie 528 in beiden Richtungen.
6	Anbindung des Neubaugebietes Etienne-Foch	Eine Anbindung des Neubaugebietes Etienne-Foch im Süden von Landau soll frühzeitig geplant werden.
7	Schaffung von Wendemöglichkeiten	Eine Mängelliste der Vu's ist vorhanden. Ortsbesichtigungen mit allen Beteiligten sollen durchgeführt werden.
8	Individueller Einsatz von NF-Fahrzeugen	Die Möglichkeit der telefonischen Vorbestellung soll im Fahrplanbuch dargestellt werden.

Tabelle 10 Sonstige betriebliche Maßnahmen Stadt Landau

### II.2.3.4 Investitionsmaßnahmen der Stadt Landau

In der folgenden Tabelle werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die keinen betrieblichen Charakter aufweisen und einmalige Investitionskosten erfordern.

Nr.	Maßnahme	Erläuterung
1	Kommunikationseinrichtung zur Anschlussicherung Bahn-Bus	Kommunikationseinrichtungen sollen an den Bahnhöfen mit Verknüpfungsfunktion (Annweiler, Bad Bergzabern, Kandel, Landau, Neustadt, Rülzheim, Winden) eingerichtet werden.
2	Niederflurige Busse	Maßnahme 1: Auf nachfragestarken Buslinien des Grundnetzes sollten nach Möglichkeit verstärkt Niederflurbusse eingesetzt werden. Maßnahme 2: Nach Möglichkeit Einsatz von Niederflurbussen im übrigen Grund- und Ergänzungsnetz.*
3	Allgemeiner Zustand der Bahnhöfe im Landkreis und in der Stadt Landau	Es werden gemeinsame Initiativen (DB AG, ZSPNV, Busbetreiber; Ortsgemeinden, Verbandsgemeinden, Landkreis, Land) für eine Sanierung der Schienenhaltepunkte im LK, die gleichzeitig Verknüpfungsfunktion aufweisen, angeregt.
4	Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	Es wird angeregt eine gemeinsame Prioritätenliste aufzustellen, die u.a. wichtige Einrichtungen, die von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen besucht werden, berücksichtigen soll. Diese Prioritätenliste soll den vorrangigen Bedarf aufzeigen.
5	Park&Ride u. Bike&Ride-Anlagen	Die Bike&Ride-Anlage am Hbf. Landau konnte bereits umgesetzt werden, die P&R-Anlage muss noch umgesetzt werden.
6	Bahnsteigerhöhung Hauptbahnhof	Die Maßnahme ist im Investitionsplan der Stadt Landau enthalten (2005-2006).
7	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz; Busbahnhof	Die Maßnahme ist im Investitionsplan der Stadt Landau enthalten (2006).

\* den Belangen behinderter Menschen wird im Untersuchungsraum insofern bereits heute Rechnung getragen, als das auf telefonische Vorbestellung hin heute Niederflurfahrzeug-Einsätze auf individuellen Verbindungen möglich sind.

Tabelle 11 Investitionsmaßnahmen Stadt Landau

## II.3 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Eine behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV erfordert Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeuge.

Der Einsatz von Niederflurbussen ist vor allem im Stadtverkehr und auf den Strecken des Grundnetzes anzustreben. In der Stadt Landau und dem Landkreis Südliche Weinstraße ist aus betrieblichen Gründen eine Kennzeichnung von Niederflurfahrzeugen in den Fahrplänen nicht möglich.

Im Planungsgebiet sind jedoch – auf telefonische Vorbestellung hin – Niederflurfahrzeug-Einsätze auf individuellen Verbindungen möglich. Ebenso kann der konkrete Einsatz von NF-Fahrzeugen spätestens einen Tag vorher bei den Verkehrsunternehmen abgefragt werden.

Die Linien, die heute ausschließlich bereits mit Niederflur-Fahrzeugen bedient werden, sollen im Fahrplan gekennzeichnet werden (Angaben o. Gewähr).

Die Möglichkeit der telefonischen Vorbestellung soll ebenfalls im Fahrplan kenntlich gemacht werden.

Somit werden sowohl die Belange der Behinderten, die auf Niederflur-Fahrzeuge angewiesen sind, als auch die Forderungen der Verkehrsunternehmen nach möglichst großer betrieblicher Flexibilität gewährleistet.

Der behindertengerechte Ausbau/Umbau von Haltestellen im Landkreis und der Stadt Landau ist anzustreben. Es soll eine Prioritätenliste erstellt werden, die u.a. wichtige Einrichtungen, die von älteren und behinderten Menschen besucht werden, berücksichtigen soll. Die Prioritätenliste soll nicht bindend sein.

Die Ergebnisse der Befragung der Verkehrsunternehmen und Beteiligten zur *Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen* sind im Anhang IV zusammengefasst dargestellt.

Ziel soll es auch in Zukunft sein, Haltestellen und Linien zu ermitteln, die einen erhöhten Bedarf an mobilitätsgerechter Ausstattung aufweisen. Darüber hinaus ist es für zukünftige Planungen sinnvoll auch Strecken zu definieren, die vorrangig mit Niederflur-Fahrzeugen befahren werden sollten, bzw. die aus topographischen Gründen für einen NF-Einsatz nicht geschaffen sind.

### II.4 Umsetzung des Angebotskonzepts

Das Angebotskonzept stellt eine Planungsgrundlage dar, mit dem Ziel, den ÖPNV in der Stadt Landau und dem Kreis Südliche Weinstraße weiter zu verbessern und die Anforderungen an eine Mindestbedienung zu erfüllen.

In der Angebotskonzeption wurde das Angebotskonzept des Nahverkehrsplans 1999-2003 weitgehend übernommen. Anpassungen ergaben sich zum einen durch bereits umgesetzte Maßnahmen (s. Bilanzierung), veränderte ÖPNV-Angebote, Mängel, die sich in der Schwachstellenanalyse durch Veränderungen in der Siedlungsstruktur ergeben haben oder Maßnahmen die im Rahmen des Anhörungsverfahrens genannt wurden und zur Umsetzung empfohlen werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen soll - unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten - während des Geltungszeitraums des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgen.

Eine weitere zeitliche Präzisierung zur Umsetzung vor allem der betrieblichen Einzelmaßnahmen erscheint an dieser Stelle nicht sinnvoll. Dies sollte nach Beschluss des Nahverkehrsplanes durch die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass nicht alle Maßnahmen innerhalb von 5 Jahren umgesetzt werden können. Die Umsetzung der im Angebotskonzept dargestellten Maßnahmen kann nur entsprechend verfügbarer finanzieller Mittel erfolgen.

Im weiteren Verlauf der Planungen sind alle relevanten Gremien über den Stand der Umsetzung zu informieren.

Neben der Beibehaltung des Status-Quo wird eine Ausweitung und somit Verbesserung des Angebots von allen Beteiligten entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel angestrebt.

Ein bereits 1992 erstelltes Gutachten "Innenstadt Landau" dient darüber hinaus als Richtschnur für künftige Verkehrsplanungen in der Stadt Landau. Das Gutachten beinhaltet neben einem ÖV-Konzept u.a. auch ein Verkehrsführungskonzept, ein Verkehrsberuhigungskonzept, ein Radwege- und Fußwegekonzept. Das Gutachten wurde in Teilbereichen bereits umgesetzt und ist weiterhin gültig.

### II.5 Finanzierung

Sowohl wegen der Einordnung bzw. des Vergleichs der Einzelmaßnahmen als auch wegen der vom Gesetzgeber vorgegebenen Finanzierungs- und Investitionsplanung ist eine finanzielle Bewertung des Angebotskonzeptes vorzunehmen.

Während dies etwa bei Baumaßnahmen mit hinreichender Genauigkeit und im Rahmen vertretbarer Toleranzen möglich ist, sind zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption in der Regel konkrete Planungen erforderlich, in die auch detaillierte betriebsspezifische Kennwerte einfließen müssen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans können aus diesen Gründen keine verbindlichen Kosten ermittelt werden, dies ist nur den Verkehrsunternehmen selbst im Zuge konkreter betriebswirtschaftlicher Kalkulationen möglich.

Um die finanziellen Auswirkungen dennoch zumindest tendenziell beschreiben zu können, werden hilfsweise die Veränderungen der Fahrleistungen mit für das VRN-Gebiet ermittelten Durchschnittskostensätzen pro Fahrplankilometer, differenziert nach den Betriebsformen bewertet.

Grundlage der Berechnung der Betriebsleistung bildet das Visum-Netzmodell. Zur Abschätzung der Betriebskosten werden folgende Kostensätze pro gefahrenem Kilometer angesetzt:

- im regionalen Busverkehr € 1,95/km und
- im Ruftaxi-Verkehr € 1,55/km (Annahme: 40 % Anforderungsquote)
- im Stadtverkehr (Mittelzentren) € 2,56/km

Bei den auf dieser Grundlage in der Angebotskonzeption berechneten Kosten handelt es sich also um grob abgeschätzte Richtwerte und nicht um konkret zu erwartende Kosten. Diese richten sich nach der speziellen betriebswirtschaftlichen Situation der einzelnen Unternehmen und werden entscheidend von den jeweiligen Rahmenbedingungen und der konkreten Fahrplankonzeption bestimmt. Zusatzangebote in den verkehrsschwachen Zeiten - etwa in den Abendstunden oder auch in den Ferienzeiten - können erfahrungsgemäß erheblich günstiger als solche zur Hauptverkehrszeit realisiert werden.

Bei den konkreten Einzelmaßnahmen sind daher Toleranzabweichungen zu erwarten. Beim Auftreten von Sprungkosten (ein zusätzlicher Wagen mit Fahrer wird benötigt) kann diese Bandbreite erheblich überschritten werden.

Die Kosten für die Ausweitung des Fahrtenangebots sind im Anhang I enthalten.

Bei der Bewertung der Maßnahmen ist zu beachten, dass

- die Abschätzung der Fahrtenzahl davon ausgeht, dass die heute notwendigen Verstärkerfahrten (Schüler-/Ausbildungs- und Berufsverkehr) auch in den folgenden Jahren erforderlich werden,
- die Abschätzung der Veränderung der Kilometerleistung auf ähnlichen Annahmen beruht und
- die Gesamtbewertung mit Kostensätzen für die Fahrplankilometer nur einen ungefähren Anhaltspunkt über die Veränderung der Kosten geben kann.

### II.6 Wettbewerb im ÖPNV

Vor dem Hintergrund der derzeit stattfindenden Entwicklungen (u.a. Urteil des EuGH zum sog. Magdeburger Urteil, zukünftige EU-Verordnung, Zulässigkeit des Querverbundes) ist davon auszugehen, dass auch Leistungen im ÖPNV, zumindest im Busverkehr, vermehrt im Wettbewerb vergeben werden müssen. Momentan herrscht noch große Unklarheit darüber, in welchem Umfang, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb zu erfolgen hat. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen sollten sich aber schon frühzeitig auf den bevorstehenden Wettbewerb vorbereiten, um ggf. nicht von kurzen Übergangsfristen überrascht zu werden.

Eventuell durchzuführende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sollen auf der Grundlage von sogenannten Linienbündeln erfolgen. Der VRN beabsichtigt in einer eigenständigen Untersuchung bis Ende 2004 verbundweit Linienbündel zu erarbeiten. Weiter beabsichtigt der VRN Grundsätze für die Ausschreibung von Busleistungen zusammenzustellen.

Unabhängig von den Entwicklungen auf europäischer Ebene ist bereits nach den jetzigen Regelungen des PBefG ein sogenannter Genehmigungswettbewerb möglich; d.h. es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession.

## TEIL B

### III. Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

#### III.1 Raumstruktur und Nachfragepotenzial

##### III.1.1 Planungsraum und zentralörtliche Gliederung

Der Planungsraum umfasst die Gebiete der Stadt Landau und des Landkreises Südliche Weinstraße mit insgesamt sieben Verbandsgemeinden.

Der Planungsraum liegt sowohl im größeren Einzugsbereich der Stadt Karlsruhe, wie auch im Einzugsbereich der Städte Mannheim/Ludwigshafen, die als nächstgelegene Oberzentren der Region die Versorgung mit hochqualifizierten Leistungen im sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichem Bereich übernehmen.

Im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz werden weiterhin folgende Zentren ausgewiesen:<sup>1</sup>

- Mittelzentren im Grundnetz: vollständige mittelzentrale Ausstattung; Versorgungsschwerpunkt des Verflechtungsbereiches
  - Stadt Landau
  - Bad Bergzabern
- Mittelzentren im Ergänzungsnetz: Funktion der ergänzenden Versorgung im Mittelbereich
  - Annweiler
  - Edenkoben
  - Herxheim bei Landau
- Grundzentren: Befriedigung des überörtlichen, gehobenen Grundversorgungsbedarfs
  - Maikammer
  - Offenbach an der Queich
  - Billigheim-Ingenheim

Der Mittelbereich Landau umfasst die kreisfreie Stadt Landau sowie die Verbandsgemeinden Annweiler, Edenkoben, Herxheim, Landau-Land, Maikammer und Offenbach des Landkreises Südliche Weinstraße. Der Mittelbereich Bad Bergzabern umfasst das Gebiet der Verbandsgemeinde Bad Bergzabern.

---

<sup>1</sup> Vgl. RROP Rheinpfalz Vorlage zur Genehmigung 2002.

## III.1.2 Nahverkehrsachsen (regionale Siedlungsachsen) der Raumordnung

Durch die Ausweisung von Nahverkehrs- und Siedlungsachsen soll eine gute Erreichbarkeit der zentralen Orte, eine Bündelung der Infrastruktur und die Sicherung von Freiräumen erreicht werden. Die Siedlungsentwicklung soll sich entlang dieser Achsen und den jeweiligen Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs konzentrieren.

Für die Stadt Landau und den Landkreis Südliche Weinstraße sind folgende Nahverkehrsachsen im ROP Rheinpfalz festgelegt :

- (Pirmasens) – **Annweiler – Landau**
- **Landau** – (Germersheim – Bruchsal – Karlsruhe)
- **Landau – Herxheim**
- **Bad Bergzabern** – (Kandel – Wörth)
- (Monsheim – Eisenberg – Grünstadt – Bad Dürkheim – Neustadt) – **Edenkoben – Landau** – (Kandel – Wörth – Karlsruhe)

Tabelle 12 Nahverkehrsachsen

## III.1.3 Raum- und Siedlungsstruktur

Eine nachhaltige Gesamtentwicklung der Region erfordert eine räumliche Differenzierung der Grundsätze und Ziele entsprechend der jeweils unterschiedlich ausgeprägten Raumstruktur. Daher sind im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz (ROP) und im Landesentwicklungsplan (LEP III) zukünftige Entwicklungsschwerpunkte festgelegt. Die Raumstruktur wird in hochverdichtete, verdichtete und ländliche Räume unterteilt. Zu den verdichteten Räumen zählt die Stadt Landau und die nördlich zwischen Landau und Neustadt gelegen Gemeinden des Landkreises Südliche Weinstraße. Die vor allem im Süden und Westen der Stadt Landau gelegenen Gemeinden sind als ländliche Räume mit Verdichtungsansatz ausgewiesen.

## III.1.4 Raumbedeutsame Entwicklungsschwerpunkte

Die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur in der Region Rheinpfalz soll in allen Teilräumen eine Mindestversorgung an Arbeitsplätzen, privaten und öffentlichen Versorgungseinrichtungen gewährleisten. Dazu ist eine Funktionsteilung zwischen den Gemeinden erforderlich, durch die bestimmten Gemeinden über ihre Eigenentwicklung hinaus besondere Funktionen zugewiesen werden, die sie hinsichtlich bestimmter Zwecke (z.B. Stärkung der Wohnfunktion) ausüben sollen.

**III.1.4.1 Wohnen**

Im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz<sup>2</sup> sind Siedlungsschwerpunkte ausgewiesen, die über ihre Eigenentwicklung hinaus verstärkt Wohnbauflächen ausweisen sollen.

Gemeinden mit besonderer Funktion Wohnen:

- Stadt Landau
- Bad Bergzabern
- Edesheim
- Herxheim
- Rohrbach
- Billigheim-Ingenheim
- Offenbach a.d.Q.
- Annweiler am Trifels

Im Zuge der Bestandsaufnahme für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurden beim Landkreis Südliche Weinstraße und bei der Stadt Landau Angaben zu neuen Siedlungsflächen-, Gewerbe- und Industrieflächenausweisungen abgefragt. Die von der Stadt Landau genannten Erweiterungsflächen sind in Tabelle 15 aufgelistet. Die Tabelle zeigt unter anderem den Umsetzungsstand von Wohngebieten in Landau, die als Neubaugebiete zum Teil bereits im Nahverkehrsplan 1999-2003 enthalten sind und noch nicht fertiggestellt wurden.

Ortsteil	Name der Fläche	gepl. WE	EW	Stand	Umsetzung seit 1998 - 2003 ha / EW	Rest bis 2008
Wollmesheimer Höhe	Obere Ziegelhütte	50	100	bereits Baubeginn		96
Wollmesheimer Höhe	Kreuzmühle II	90	220	kurz vor Bezug	1,0 / 100 EW	
Horst	Spitalgarten	65	150			138
Nußdorf	Nußdorf	75	173	B-Plan-Verfahren		140
Mörzheim	Mörzheim	80	184	Bebauung fast abgeschlossen	3,2 / 100	60
Mörtheim	Mörtheim	60	120	B-Plan-Verfahren		165
Landau Süd	Lazarettgarten	100	230	Konversion; Sanierung abgeschlossen	1,8 / 120	
Dammheim	Dammheim	130	260	Bebauung läuft	1,2 / 50	168
Landau Mitte	Schlachthof	240	480	letzter Abschnitt im Bau	1,5 / 150	70
Landau Süd	Ile de France	260	520	Konversion; Sanierung läuft	3,0 / 340	140
Landau Süd	C. Dagobert	500	1000	Konversion; Sanierung läuft	1,0 / 100	420
Landau Süd	Quartier Vauban	270	540	Konversion	2,0 / 150	450
Landau Süd	Monclar		750	Konversion; Sanierung abgeschlossen	6,6 / 400	
Landau Süd	Etienne-Foch			Konversion; Beginn nach 2006		

Tabelle 13 Siedlungsflächen bis 2008

Quelle: Stadt Landau

Nach Angabe der Stadt Landau werden innerhalb des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans 2004-2008 diverse Wohnbauflächen ausgewiesen, die insgesamt einen Einwohnerzuwachs von etwa 1.850 EW bedingen.

Die einzelnen Standorte der neuen Wohngebiete können der Abbildung 3 im Kapitel III.8 entnommen werden.

<sup>2</sup> Stand Dezember 2002; Vorlage für die Genehmigung.

Die Tabelle 14 zeigt den Umsetzungsstand der bereits im Nahverkehrsplan 1999-2003 ausgewiesenen Wohnflächenerweiterungen für den Kreis Südliche Weinstraße.

In der Verbandsgemeinde Bad Bergzabern entsteht in der Gemeinde Klingenmünster ein neuer, 7,7 ha großer Siedlungsbereich mit insgesamt 97 Grundstücken. In der Stadt Bergzabern (8 ha) sowie den Gemeinden Barbelroth (5 ha), Gleiszellen-Gleishorbach (2,0 ha), Pleisweiler-Oberhofen (2,5 ha) und Schweighofen (2,5 ha) sind weitere Siedlungserweiterungen im Planungszeitraum vorgesehen. In der Stadt Bad Bergzabern ist darüber hinaus eine Gewerbefläche von ca. 7 ha ausgewiesen, die derzeit etwa zu 5% umgesetzt ist. In der Verbandsgemeinde Annweiler wurden insgesamt 7,7 ha Wohnbaufläche ausgewiesen.

Für die entstehenden Gebiete soll in den nächsten Jahren eine ÖPNV-Anbindung weiter geprüft werden. Bei allen Planungen soll frühzeitig eine spätere ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind für den Geltungszeitraum des NVP 2004- 2008 keine weiteren Veränderungen in der Siedlungsstruktur geplant.

Verbandsgemeinde	Ausgewiesene Wohnflächen NVP	Einwohnerzuwachs bis 2003	Stand der Umsetzung
Edenkoben	24,1 <sup>(1)</sup>	302 (432) <sup>(2)</sup>	70 % bebaut
Maikammer	3,5 <sup>(1)</sup>	717	Bebauung abgeschlossen
Offenbach	24,4	970 (1212) <sup>(2)</sup>	80 % bebaut
Herxheim	21,3	536 (596) <sup>(2)</sup>	90 % bebaut
Landau-Land	23,8	287 (410) <sup>(2)</sup>	70 % bebaut

Tabelle 14 Umsetzung Wohnflächen aus NVP 1998-2003

Quelle: Kreis Südliche Weinstraße

<sup>1)</sup> teilweise Wohn- und Gewerbegebiet

<sup>2)</sup> erwarteter Einwohnerzuwachs bei Umsetzung

### III.1.4.2 Gewerbe

Gemeinden mit besonderer Funktion Gewerbe:

- Stadt Landau
- Edenkoben
- Herxheim
- Bad Bergzabern
- Offenbach a.d.Q.
- Bornheim
- Annweiler am Trifels
- Rinnthal

Die von der Stadt Landau genannten Erweiterungsflächen sind in Tabelle 15 aufgelistet.

Ortsteil	Name der Fläche	Nutzung	Größe in ha	Anmerkungen
Landau - Queichheim	DB-Gelände Queichheim	Gewerbe	6,0	Vorplanung
Landau - Queichheim	Gewerbepark Birnbach	Gewerbe	33,0	Haupterschließung fertig; Kino, Sparkasse u. Ärztehaus bereits angesiedelt
Landau - Queichheim	Güldengewanne	Gewerbe	5,1	teilbebaut
Landau - Queichheim	Jeanne d'Arc	Existenzgründerzentrum	6,0	teilbebaut
Landau - Queichheim	Messegelände	Messen, Ausstellungen	3,1	realisiert

Tabelle 15 Gewerbeflächen bis 2008

Quelle: Stadt Landau

Nach Angabe der Stadt Landau werden bis 2008 etwa 53,2 ha Fläche realisiert sein, die gewerblich o.ä. genutzt werden. Teilflächen sind bereits realisiert.

Im Landkreis Südliche Weinstraße werden derzeit zwei größere Gewerbegebiete in Edesheim und Edenkoben/Venningen geplant, die jedoch für die Fortschreibung des NVP nach Aussage des Landkreises nicht relevant sind.

Das Gewerbegebiet Edenkoben, einschließlich der Erweiterung verfügt über eine unmittelbare Verbindung zum Bahnhof Edenkoben und ebenso über eine große Anzahl von Pendlerparkplätzen.

Das Gewerbegebiet Edesheim wird bis 2009 zunächst nur teilerschlossen und mit kleineren Betrieben bebaut.

Die Tabelle 16 zeigt den Umsetzungsstand der bereits im NVP 1999-2003 ausgewiesenen Gewerbeflächenenerweiterungen für den Kreis Südliche Weinstraße.

Verbandsgemeinde	Ausgewiesene Gewerbeflächen (ha)	Stand der Umsetzung
Edenkoben	52,6 <sup>(1)</sup>	70 % bebaut
Maikammer	1,5	Bebauung abgeschlossen
Offenbach	84,1	80 % bebaut
Herxheim	14,2	90 % bebaut

Tabelle 16 Umsetzung Gewerbeflächen aus NVP 1998-2003

Quelle: Kreis Südliche Weinstraße

<sup>1)</sup> teilweise Wohn- und Gewerbegebiet

### III.1.4.3 Erholung

Im ROP sind die Stadt Landau sowie die Gemeinden Herxheim, Herxheimweyer, Bornheim, Essingen, Hochstadt, Offenbach a.d.Q., Kapsweyer, Schweighofen und Steinfeld als Bereich für Naherholung ausgewiesen. Die Orte Herxheim, Offenbach a.d.Q. und Steinfeld sind dabei auch gleichzeitig Naherholungsschwerpunkte.

Bis auf wenige Ausnahmen kommt zudem den Gemeinden im Landkreis Südliche Weinstraße eine besondere Bedeutung in Bezug auf den Fremdenverkehr zu.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Quelle: ROP Entwurf zur Genehmigung Tab. 6: Funktion der Gemeinden aus überörtlicher Sicht.

**III.1.4.4 Landwirtschaft**

Als Gemeinden, in denen Landwirtschaft eine besondere Bedeutung besitzt, werden nahezu alle Gemeinden innerhalb des Landkreises Südliche Weinstraße ausgewiesen.

**III.1.5 Bestand und Entwicklung der Bevölkerung**

Im Planungsraum lebten im Jahr 2001 rund 154.286 Einwohner. Davon entfielen 44.912 Einwohner auf die Stadt Landau und 109.324 Einwohner auf die Gemeinden des Kreises Südliche Weinstraße.

Zu den einwohnerstärksten Gemeinden im Landkreis zählen die Verbandsgemeindesitze Annweiler (6035 EW), Bad Bergzabern (8101 EW), Herxheim (9055 EW), Edenkoben (6597 EW) und Offenbach a. d. Queich (5796 EW).

Verbandsgemeinde / Stadt	Einwohner gesamt 2001	Einwohner gesamt 2008	Bev. Wachstum
Verbandsgemeinde Annweiler	17486	17393	-0.53
Verbandsgemeinde Bad Bergzabern	24408	24139	-1.11
Verbandsgemeinde Edenkoben	19548	19794	1.24
Verbandsgemeinde Herxheim	14582	15782	7.60
Verbandsgemeinde Landau Land	13824	14179	2.50
Verbandsgemeinde Maikammer	8005	8044	0.48
Verbandsgemeinde Offenbach a. d. Queich	11522	12264	6.05
<b>Landkreis Gesamt</b>	<b>109375</b>	<b>111595</b>	<b>2.03</b>
Stadt Landau	44912	46378	3.16

Tabelle 17 Einwohnerentwicklung VG und Stadt Landau

Quelle: Strukturdatenbank VRN

Die durchschnittliche Pkw-Dichte im Landkreis Südliche Weinstraße liegt derzeit bei 627 PKW pro 1.000 Einwohner, wobei die Pkw-Dichte von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich hoch ist. Die größte Pkw-Dichte ist in Bornheim (814 Pkw/Tsd. EW), die geringste Pkw-Dichte in Bad Bergzabern zu verzeichnen (515 Pkw/Tsd. EW). Die Pkw-Dichte der Stadt Landau liegt bei 586 Pkw pro 1.000 Einwohner.

Im Vergleich zu 1996 stieg der Motorisierungsgrad im Durchschnitt um etwa 10 %.

III.1.6 Schulstandorte

Zu den Standorten mit weiterführenden Schulen zählen im Planungsraum die Stadt Landau (7.966 Schüler), Annweiler am Trifels (2.093 Schüler), Herxheim bei Landau (2.176 Schüler), Edenkoben (1.309 Schüler) und Bad Bergzabern (2.580 Schüler). Für diese Schulstandorte wird für den Zeitraum bis 2008 insgesamt ein Rückgang der Schülerzahlen prognostiziert. Geplant ist die Einrichtung einer Grundschule/Montessori-Schule an der Raimund-Huber-Straße und von drei Außenstellen der Universität (Hartmannstraße, Eutzinger Straße, Cornichonstraße) in der Stadt Landau. Zum Schuljahr 2003/2004 wird zudem der Lehrbetrieb mit ca. 138 Schülern am Gymnasium Edenkoben aufgenommen. Somit besteht auch für den nördlichen Teil des Landkreises ein gymnasiales Schulangebot.

Gemeinde	Schüler 2001	Grundschule / Hauptschule	Gymnasium	Realschule	Sonderschule	Schüler 2008	Veränderung %
Albersweiler	93	93	0	0	0	70	-24,7
Bad Bergzabern	2580	1002	1115	372	91	2383	-7,6
Billigheim-Ingenheim	378	378	0	0	0	356	-5,8
Dörrenbach	158	158	0	0	0	156	-1,3
Edenkoben	1309	623	0	633	53	1314	0,4
Edesheim	197	197	0	0	0	200	1,5
Essingen	95	95	0	0	0	123	29,5
Gleiszellen-Gleishorbach	62	62	0	0	0	64	3,2
Gommersheim	269	269	0	0	0	299	11,2
Gossersweiler-Stein	162	162	0	0	0	146	-9,9
Herxheim b. Landau (Pfalz)	2176	1216	460	380	120	1975	-9,2
Hochstadt (Pfalz)	95	95	0	0	0	116	22,1
Ilbesheim b. Landau (Pfalz)	463	463	0	0	0	394	-14,9
Insheim	92	92	0	0	0	91	-1,1
Kirrweiler (Pfalz)	115	115	0	0	0	110	-4,3
Klingenmünster	93	93	0	0	0	107	15,1
Maikammer *	323	323	0	0	0	249	-22,9
Offenbach (Queich)	242	242	0	0	0	254	5,0
Ramberg	112	112	0	0	0	80	-28,6
Rhodt unter Rietburg	69	69	0	0	0	73	5,8
Rohrbach	72	72	0	0	0	78	8,3
Roschbach	96	96	0	0	0	91	-5,2
Sankt Martin	91	91	0	0	0	75	-17,6
Sieboldingen	99	99	0	0	0	92	-7,1
Steinfeld	202	202	0	0	0	197	-2,5
Annweiler am Trifels	2093	709	715	603	66	1837	-12,2
<b>SUMME</b>	<b>11736</b>	<b>7128</b>	<b>2290</b>	<b>1988</b>	<b>330</b>	<b>10930</b>	<b>-6,9</b>

Tabelle 18 Schulstandorte und Schülerzahlen Kreis Südliche Weinstraße

Quelle: Strukturdatenbank VRN

\* Maikammer ist ab dem Schuljahr 2005/06 Schulstandort für die Regionale Schule Maikammer-Hambach. Auf Grund der Geburtenentwicklung in Maikammer wird nicht von einem Rückgang der Schülerzahlen bis 2008 ausgegangen.

Ortsteil	Schüler 2001	Grundschule/ Hauptschule	Gymnasium	Integrierte Gesamtschule	Realschule	Sonderschule	Schüler 2008	Veränderung %
Landau Mitte	1431	334	917	0	0	277	1392	-2,7
Landau West	1436	466	970	0	0	0	1413	-1,6
Landau Nord	0	0	0	0	0	0	0	
Landau Nordost	194	194	0	0	0	0	185	-4,6
Landau Südstadt	1191	0	899	0	292	0	1205	1,2
Landau Süd	233	233	0	0	0	0	233	0,0
Wollmersheimer Höhe	316	316	0	0	0	0	332	5,1
Landau Südwest	0	0	0	0	0	0	0	
Horst	2652	245	0	565	758	94	2843	7,2
Queichheim	186	186	0	0	0	0	172	-7,5
Mörlheim	0	0	0	0	0	0	0	
Arzheim	68	68	0	0	0	0	43	-36,8
Dammheim	114	114	0	0	0	0	111	-2,6
Godramstein	162	162	0	0	0	0	135	-16,7
Mörzheim	0	0	0	0	0	0	0	
Nußdorf	183	183	0	0	0	0	186	1,6
Wollmersheim	0	0	0	0	0	0	0	
<b>SUMME</b>	<b>8166</b>	<b>2501</b>	<b>2786</b>	<b>565</b>	<b>1050</b>	<b>371</b>	<b>8250</b>	<b>1,0</b>

Tabelle 19 Schulstandorte und Schülerzahlen Stadt Landau

Quelle: Strukturdatenbank VRN

### III.1.7 Wirtschaftsstruktur und Beschäftigte

Die Stadt Landau ist das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Südpfalz. Ein breiter Branchenmix und ein mit knapp 72 % - im Vergleich zum Bundesdurchschnitt - hoher Anteil von Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor prägen die Wirtschaftsstruktur der Stadt.

Die Stadt Landau weist insgesamt einen Einpendlerüberschuss auf.

Die einzelnen Verbandsgemeinden des Kreises Südliche Weinstraße sind geprägt durch kleine und mittelständische Gewerbe-, Handwerks- und Handelsbetriebe, sowie durch die Land- und Weinbauwirtschaft.

Die Entwicklung der Arbeitsplätze geht laut Prognose bis zum Jahr 2008 in der Stadt Landau sowie im gesamten Kreisgebiet um durchschnittlich 2,5 % zurück.

Vebandsgemeinde / Stadt	SV-Beschäftigte 2001	SV-Beschäftigte 2008	Entwicklung %
Verbandsgemeinde Annweiler	3115	3038	-2,47
Verbandsgemeinde Bad Bergzabern	5985	5836	-2,49
Verbandsgemeinde Edenkoben	4719	4601	-2,50
Verbandsgemeinde Herxheim	3271	3190	-2,48
Verbandsgemeinde Landau Land	1537	1498	-2,54
Verbandsgemeinde Maikammer	1271	1239	-2,52
Verbandsgemeinde Offenbach a. d. Queich	3071	2995	-2,47
<b>Landkreis Gesamt</b>	<b>22969</b>	<b>22397</b>	<b>-2,49</b>
Stadt Landau	18066	17659	-2,25

Tabelle 20 Beschäftigtenentwicklung VG und Stadt Landau

Quelle: Strukturdatenbank VRN

**III.2 Verkehrsangebot**

Der Landkreis Südliche Weinstraße und die Stadt Landau gehören dem VRN und dem KVV an. Im Binnentarif des Planungsraums gilt der VRN-Tarif, Übergangstarifregelungen bestehen insbesondere zum Landkreis Germersheim (KVV). Übergangsregelungen vom VRN-Gebiet nach Karlsruhe werden derzeit diskutiert.

Das Verkehrsangebot im Planungsraum wird in den folgenden Ausführungen getrennt nach drei Verkehrssystemen

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Regionaler Busverkehr
- Stadtverkehr

beschrieben und bewertet.

**III.2.1 Verkehrsangebot im SPNV**

Der SPNV liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) und ist somit nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Bestand und Planungen werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan der Stadt Landau und des Kreises Südliche Weinstraße übernommen.

Die Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der regional bedeutsamen Nahverkehrsstrecken im Planungsgebiet.

Kursbuchstrecken		Linienführung
KBS Nr.	VRN Nr.	
675	R 52	Pirmasens - Wilgartswiesen - <b>Rinnthal - Annweiler/Trifels - Albersweiler - Siebeldingen - Birkweiler - Godramstein - Landau</b>
679	R53	Neustadt - <b>Landau</b> - Winden - ... - Wissembourg
676	R54	Neustadt - <b>Maikammer - Kirrweiler - Edenkoben - Edesheim - Knöringen - Essingen - Landau - Insheim - Rohrbach</b> - Steinweiler - Winden - Kandel - Wörth - Karlsruhe
678	R 55	Winden - <b>Barbelroth - Kapellen-Drusweiler - Bad Bergzabern</b>

Tabelle 21 SPNV-Strecken im Planungsraum 2003

Quelle: Verbundfahrplan VRN

Für die in den 80er Jahren stillgelegten SPNV-Strecken **Landau - Germersheim** und **Landau - Herxheim** wurde zur Feststellung der wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen einer Reaktivierung ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Reaktivierung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs auf den Strecken - jeweils für sich gesamtwirtschaftlich gesehen - ein positives Ergebnis erzielt. Eine Reaktivierung beider Strecken für beide Betriebszweige wird empfohlen. Eine Reaktivierung der Strecken ausschließlich für den Personennahverkehr ist dagegen nicht sinnvoll.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Gehrman Verkehrsplanung Reaktivierung Strecken Landau – Germersheim/Herxheim 1999.

Linie Nr.	Streckenverlauf	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl			
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So
R52/675	Pirmasens - Hinterweidenthal / Budenthal - Landau	4.46 - 21.17	5.47 - 21.17	7.02 - 21.17	18	18	15	14
R52/675	Landau - Hinterweidenthal / Budenthal - Pirmasens	5.33 - 21.51	6.45 - 21.51	7.41 - 21.51	17	17	15	13
R53/679	Neustadt - Winden - Wissembourg	5.04 - 21.28	5.41 - 21.28	6.57 - 20.57	15	15	15	15
R53/679	Wissembourg - Winden - Neustadt	5.28 - 22.54	6.13 - 22.54	8.33 - 22.54	17	17	15	15
R54/676	Neustadt - Landau - Winden - Wörth -Karlsruhe	4.44 - 22.54	5.36 - 22.54	7.10 - 22.54	32	32	30	27
R54/676	Karlsruhe - Wörth - Winden - Landau - Neustadt	4.46 - 0.07	5.58 - 0.07	7.07 - 0.07	32	32	30	30
R54/676	Neustadt - Landau - Winden	7.36 - 21.06	7.36 - 21.06	7:36 - 20:06	13	13	14	13
R54/676	Winden - Landau - Neustadt	6.50 - 20.53	6.50 - 21.24	8.53 - 21.24	15	15	15	12
R54/676	Neustadt - Landau - Winden - Wörth	5.11 - 23.41	Einzelfahrten	Einzelfahrten	12	12	4	5
R54/676	Wörth - Winden - Landau - Neustadt	4.58 - 22.52	Einzelfahrten	Einzelfahrten	8	8	5	5
R55/678	Winden - Bad Bergzabern	5.24 - 21.47	6.37 - 21.47	7.33 - 21.47	18	18	16	15
R55/678	Bad Bergzabern - Winden	5.41 - 22.20	7.01 - 22.20	8.13 - 22.20	18	18	16	15

Tabelle 22 Verkehrsangebot SPNV im Planungsraum 2003

Quelle: Verbundfahrplan VRN

**III.2.2 Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr**

Die Stadt Landau und der Kreis Südliche Weinstraße werden insgesamt durch 24 Buslinien erschlossen bzw. an die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte angebunden. Die meisten Linienverkehre übernehmen im Planungsgebiet auch die Schülerfahrten.

Ein Zusatzangebot bildet die Bürgerbuslinie 530, die als Ergänzung zu den liniengebundenen Angeboten im Planungsraum Strecken zwischen der Verbandsgemeinde Annweiler am Trifels und den umliegenden Ortsgemeinden bedient.

Das Angebot an Ruftaxi-Verkehren im Planungsraum beschränkt sich auf eine Verbindung zwischen Neustadt – Hambach – Maikammer und Kirrweiler (Angebot im Nacht- und Wochenendabendverkehr).

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

## Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
501	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Landau	Neustadt, Landau	5.25 - 23.06	6.23 - 23.08	10.05 - 17.15	14	15	11	5	
501	Landau - Edenkoben - Maikammer - Neustadt	Neustadt, Landau	4.54 - 22.25	5.54 - 22.25	9.24 - 20.55	15	15	12	6	
501	Neustadt - Maikammer - Edenkoben	Neustadt	Schulverkehr	Einzelfahrten	Einzelfahrten	16	4	5	6	unterschiedliche Bedienung
501	Edenkoben - Maikammer - Neustadt	Neustadt	Schulverkehr	Einzelfahrten	Einzelfahrten	14	4	4	5	unterschiedliche Bedienung
501	Edenkoben - Landau	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	4	1	1	0	unterschiedliche Bedienung
501	Landau - Edenkoben	Landau	Einzelfahrten	/	/	1	0	0	0	
503	Neustadt - Maikammer - St.Martin - Kalmit - Neustadt	Neustadt	/	/	9.40 - 16.34	0	0	0	4	nur So u. Feiertag
504	Edenkoben - Kirrweiler - Edenkoben	Maikammer	Einzelfahrten	/	/	3	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
505	Edenkoben - Fischlingen - Venningen - Gommersheim	Edenkoben	7.01 - 18.57	Einzelfahrten	Einzelfahrten	13	7	4	3	unterschiedliche Bedienung
505	Gommersheim - Venningen - Fischlingen - Edenkoben	Edenkoben	6.26 - 19.18	Einzelfahrten	Einzelfahrten	14	9	4	3	unterschiedliche Bedienung, teilweise auf Vorbestellung
506	Edenkoben - Schloß Ludigshöhe - Forsth.Taubersuhl	Edenkoben	/	/	9.16 - 14.48	0	0	0	5	unterschiedliche Bedienung, Wanderbuslinie
506	Forsth.Taubersuhl - Schloß Ludigshöhe - Edenkoben	Edenkoben	/	/	14.06 - 18.37	0	0	0	4	unterschiedliche Bedienung, Wanderbuslinie
507	Landau - Fischlingen - Edesheim - Edenkoben	Edesheim	Einzelfahrten	/	/	8	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
507	Edenkoben - Edesheim - Fischlingen - Landau	Edesheim	Einzelfahrten	/	/	8	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
508	Mörheim - Landau Hbf - Universität - Malerviertel	Landau	Einzelfahrten	/	/	5	5	0	0	
508	Malerviertel - Universität - Landau Hbf - Mörheim	Landau	Einzelfahrten	/	/	3	1	0	0	
508	Mörheim - Landau	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	10	6	2	0	versch. Endhaltestellen
508	Landau - Mörheim	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	9	5	2	0	nur an Schultagen, versch. Starthaltestellen
508	Landau Hbf - Universität - Malerviertel	Landau	Einzelfahrten	/	/	11	7	0	0	versch. Endhaltestellen
508	Malerviertel - Universität - Landau Hbf	Landau	Einzelfahrten	/	/	11	6	0	0	unterschiedliche Bedienung
509	Stadtverkehr - Hbf - Danziger Pl. - Hbf	Landau	6.15 - 19.10	7.50 - 14.46	/	25	23	9	0	Rundkurs
509	Stadtverkehr - Hbf - Wollmesheim - Hbf	Landau	7.05 - 19.14	8.14 - 15.34	/	19	18	6	0	Rundkurs
521	Landau - Arzheim - Ranschbach - Ilbesheim - Landau	Landau	6.12 - 19.34	7.05 - 15.02	/	26	21	12	0	Schülerfahrten: unterschiedliche Bedienung
522	Landau - Frankweiler - Albersweiler - Eußertal - Ramberg	Landau	5.50 - 19.35	8.08 - 15.15	Einzelfahrten	27	19	5	2	unterschiedliche Bedienung
522	Ramberg - Eußertal - Albersweiler - Frankweiler - Landau	Landau	5.43 - 19.15	7.00 - 15.54	Einzelfahrten	28	19	7	2	unterschiedliche Bedienung
523	Landau - Godramstein - Annweiler - Hauenstein	Landau, Siebeldingen, Annweiler,	5.56 - 19.00	7.00 - 14.56	/	20	19	7	0	unterschiedliche Bedienung
523	Hauenstein - Annweiler - Godramstein - Landau	Landau, Siebeldingen, Annweiler,	5.01 - 19.19	6.50 - 15.54	/	24	15	8	0	unterschiedliche Bedienung

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
524	Pfalzlinik - Wernersberg - Annweiler	Annweiler	6.22 - 18.55	/	Einzelfahrten	9	7	0	2	unterschiedliche Bedienung
524	Annweiler - Wernersberg - Pfalzlinik	Annweiler	6.10 - 19.09	Einzelfahrten	Einzelfahrten	10	9	2	2	unterschiedliche Bedienung
525	Bad Bergzabern - Vorderweidenthal - Lug - Annweiler	Bad Bergzabern, Annweiler	5.48 - 18.57	5.38 - 13.53	/	11	8	4	0	unterschiedliche Bedienung
525	Annweiler - Lug - Vorderweidenthal - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern, Annweiler	7.08 - 18.37	Einzelfahrten	/	13	5	1	0	unterschiedliche Bedienung
526	Annweiler - Hofstätten - Annweiler	Annweiler	7.10 - 16.22	/	/	9	9	0	0	unterschiedliche Bedienung
527	Bad Bergzabern - Niederrotterbach - Schaidt - Kandel (Wörth)	Bad Bergzabern, Kandel	4.45 - 15.53	Einzelfahrten	/	27	18	1	0	unterschiedliche Bedienung
527	Kandel (Wörth) - Schaidt - Niederrotterbach - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern, Kandel	6.12 - 19.49	Einzelfahrten	/	24	14	2	0	unterschiedliche Bedienung
528	Landau - Eschbach - Pfalzlinik - Silz - Annweiler	Landau, Annweiler	5.56 - 19.46	9.48 - 18.55	10.18 - 17.50	14	10	5	6	unterschiedliche Bedienung
528	Annweiler - Silz - Pfalzlinik - Eschbach - Landau	Landau, Annweiler	6.11 - 18.59	6.05 - 19.20	11.05 - 18.59	18	10	7	7	unterschiedliche Bedienung
530	Annweiler - Ortsgemeinden - Annweiler	Annweiler	8.02 - 16.01	/	/	9	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
542	Landau - Roschbach / Venningen - Essingen - Landau	Landau, Dreihof,	5.29 - 19.20	8.02 - 14.20	/	16	14	4	0	unterschiedliche Bedienung
543	Landau - Billigheim - Bad Bergzabern - Schweigen - Wissembourg	Landau, Bad Bergzabern, Wissembourg	5.22 - 20.28	6.05 - 19.57	9.05 - 19.57	32	29	12	8	Mo-Fr an Schultagen -> 14 Fahrten durchgehend nach Wissembourg Mo-Fr an Ferientagen -> 13 Fahrten durchgehend nach Wissembourg Sa -> 7 Fahrten durchgehend nach Wissembourg So -> 7 Fahrten durchgehend nach Wissembourg
543	Wissembourg - Schweigen - Bad Bergzabern - Billigheim - Landau	Landau, Bad Bergzabern, Wissembourg	5.13 - 20.53	5.00 - 19.51	10.31 - 19.58	28	28	11	7	Mo-Fr an Schultagen -> 11 Fahrten durchgehende nach Wissembourg Mo-Fr an Ferientagen -> 11 Fahrten durchgehende nach Wissembourg Sa -> 7 Fahrten durchgehende nach Wissembourg
544	Bad Bergzabern - Niederrotterbach - Schweighofen	Bad Bergzabern	8.00 - 19.38	Einzelfahrten	/	21	14	2	0	unterschiedliche Bedienung
544	Schweighofen - Niederrotterbach - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern	4.34 - 17.00	Einzelfahrten	/	16	9	3	0	unterschiedliche Bedienung
546	Blankenborn/Böllenborn - Bad Bergzabern - Winden - Kandel	Bad Bergzabern, Winden, Kandel	7.30 - 17.52	Einzelfahrten	/	19	10	2	0	unterschiedliche Bedienung
546	Kandel - Winden - Bad Bergzabern - Blankenborn/Böllenborn	Bad Bergzabern, Winden, Kandel	17.35 - 18.31	Einzelfahrten	/	17	12	2	0	unterschiedliche Bedienung
548	Bad Bergzabern - Vorderweidenthal/Wissembourg - Dahn	Wissembourg, Bad Bergzabern	5.48 - 18.54			37	13			Fahrten am Wochenende werden ab April 2004 verlagert: Freizeitverkehr Pirmasens-Dahn-Bad Bergzabern; Anbindung an die Burg Berwartstein bei Erlenbach/Dahn geplant
548	Dahn - Vorderweidenthal/Wissembourg - Bad Bergzabern	Wissembourg, Bad Bergzabern	5.43 - 19.45			34	9			

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
553	Rülzheim - Herxheim - Rülzheim	Rülzheim, Herxheim	6.06 - 20.19	/	/	9	8	0	0	unvollständig vertaktet
554	Kandel - Herxheim - Kandel	Kandel, Herxheim	5.21 - 20.36	6.18 - 14.56	/	15	13	5	0	unvollständig vertaktet, unterschiedliche Bedienung
555	Landau - Herxheim - Landau	Landau, Herxheim	5.21 - 20.34	6.40 - 16.18	/	22	22	7	0	unvollständig vertaktet
587	Landau - Hochstadt - Freimersheim - Lustadt - Gernersheim	Landau, Dreihof, Gernersheim	5.36 - 21.09	7.50 - 14.46	/	27	22	4	0	unterschiedliche Bedienung, unvollständig vertaktet
587	Gernersheim - Lustadt - Freimersheim - Hochstadt - Landau	Landau, Dreihof, Gernersheim	5.09 - 21.13	6.18 - 17.14	/	25	19	5	0	unterschiedliche Bedienung, unvollständig vertaktet
589	Landau - Offenbach - Bellheim - Gernersheim - Neupotz	Landau, Bellheim	6.00 - 20.20	7.26 - 18.22	Einzelfahrten	32	16	6	2	unterschiedliche Bedienung
589	Neupotz - Gernersheim - Bellheim - Offenbach - Landau	Landau, Bellheim	5.10 - 18.55	6.13 - 19.17	Einzelfahrten	35	25	9	2	unterschiedliche Bedienung
591	Landau - Offenbach - Bellheim - Gernersheim	Landau, Gernersheim	8.30 - 19.10	8.30 - 19.07	8.30 - 19.07	10	10	6	6	
591	Gernersheim - Bellheim - Offenbach - Landau	Landau, Gernersheim	8.48 - 20.28	9.51 - 20.28	7.51 - 20.28	12	12	6	7	
5933	Neustadt Hbf.-Hambach-Diedesfeld-Maikammer-Kirrweiler-zurück		23.00-1.30	23.00-2.30	23.00-1.30		2	3	3	Ruftaxi

Tabelle 23 Verkehrsangebot Busverkehr

### III.2.3 Verkehrsangebot im Stadtverkehr Landau

Im Planungsraum verfügt die Stadt Landau zusätzlich zu den regionalen Buslinien über einen Stadtbusverkehr.

Die Linie 509 bedient die Strecke Landau Hbf. – Hallenbad – Danziger Platz – Wollmesheimer Höhe – Landau Hbf..

Die Linie verkehrt an Werktagen zwischen 6.00 Uhr und etwa 10.00 Uhr annähernd im Stundentakt, zwischen 10.00 Uhr und 19.00 Uhr im Halbstundentakt (Stolpertakt).

Die Linie 508 bedient die Strecke Mörlheim – Landau Hbf. – Universität – Malerviertel zwischen 8.00 Uhr und 18.00 Uhr annähernd im Stundentakt.

### III.3 Verkehrsnachfrage

Anhand der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage kann ein Verkehrssystem hinsichtlich seiner Attraktivität und Effizienz beurteilt werden.

Um die Verkehrsnachfrage abbilden zu können wurde im Plangebiet des VRN im Jahr 2002 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Daten zur Verkehrserhebung beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag sowie das Wochenende. Bedarfsorientierte Angebote sowie Sonderformen der Bedienung wurden nicht erfasst.

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen wurde ein Netzmodell mit den Verkehrssystemen SPNV und Busverkehr von der PTV AG erstellt.

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem Visum-ÖV. Die Angaben im Visum-Netz beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag). Neben der Umlegung der aktuellen Nachfrage im ÖV dient das Visum-Netz auch zur Prognose der zukünftigen Belastung im Streckennetz des ÖV. Eine Berechnung der Verkehre innerhalb der Gemeinden, der sogenannten Binnenverkehre, sowie Einzelstreckenbelastungen werden allerdings im Netzmodell nicht wiedergegeben, da hierzu eine feinräumigere, differenzierte Zelleinteilung notwendig wäre.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Verkehrserhebung dargestellt.

An einem durchschnittlichen Werktag finden rund 47.000 Linienbeförderungsfälle mit dem ÖPNV/SPNV im Planungsgebiet statt. Am Wochenende sinkt die ÖPNV-Nutzung auf 30 %.

Hiervon entfallen auf den Landkreis insgesamt 29.039 Linienbeförderungsfälle (LBF) und auf die Stadt Landau 17.957 Linienbeförderungsfälle. Im Landkreis Südliche Weinstraße entfallen von den 29.039 LBF etwa 65 % auf den Busverkehr und 35 % auf den Schienenverkehr. In der Stadt Landau entfallen 55 % der Linienbeförderungsfälle auf den Busverkehr und 45 % auf den Schienenverkehr.

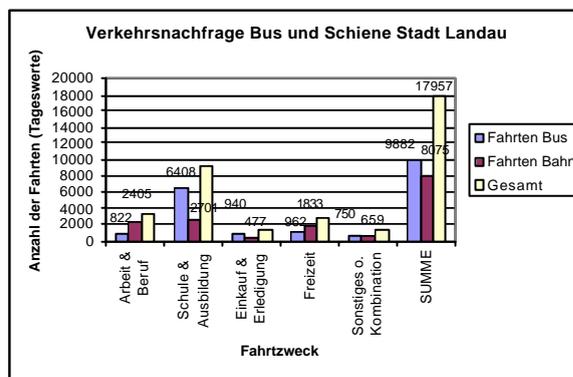
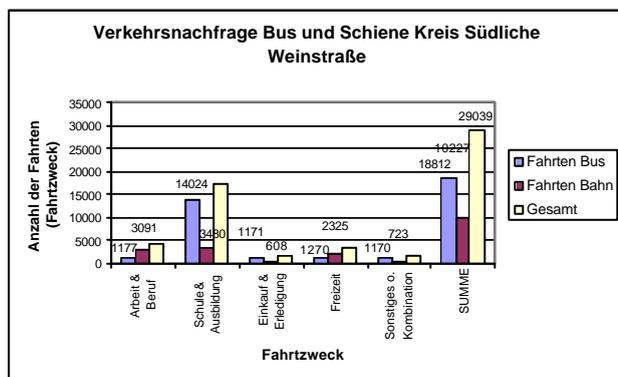


Tabelle 24 Auswertung Verkehrsnachfrage/ Fahrtzweck

Etwa 80 % der Fahrten im Schülerverkehr und über 65 % der ÖPNV-Fahrten im Einkaufs- und Erledigungsverkehr werden im Landkreis mit dem Bus abgewickelt. Im Arbeits- und Berufsverkehr sowie im Freizeitverkehr ist ein Fahrtenanteil von 72 % bzw. 65 % auf dem SPNV-Netz zu verzeichnen. Die Tabelle 25 stellt die Verteilung der Fahrten getrennt nach den zwei Systemen Bus und Bahn und dem Fahrtzweck für den Kreis Südliche Weinstraße dar.

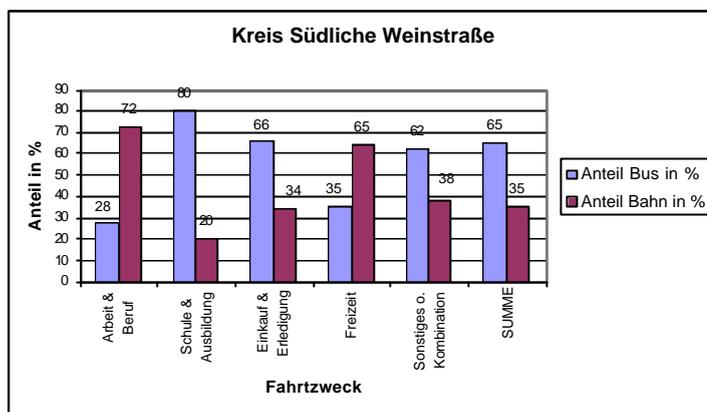


Tabelle 25 Gegenüberstellung ÖPNV -SPNV-Nutzung Kreis SüW

In der Stadt Landau entfallen etwa 70 % der ÖPNV-Fahrten im Schul- und Ausbildungsverkehr und 66 % der Fahrten im Einkaufs- und Erledigungsverkehr auf den Busverkehr. Im Arbeits- und Berufsverkehr, sowie im Freizeitverkehr ist ein Fahrtenanteil von 75 % bzw. 66 % auf dem SPNV-Netz zu verzeichnen.

Die Tabelle 26 stellt die Verteilung der Fahrten getrennt nach den zwei Systemen Bus und Bahn und dem Fahrtzweck für die Stadt Landau dar.

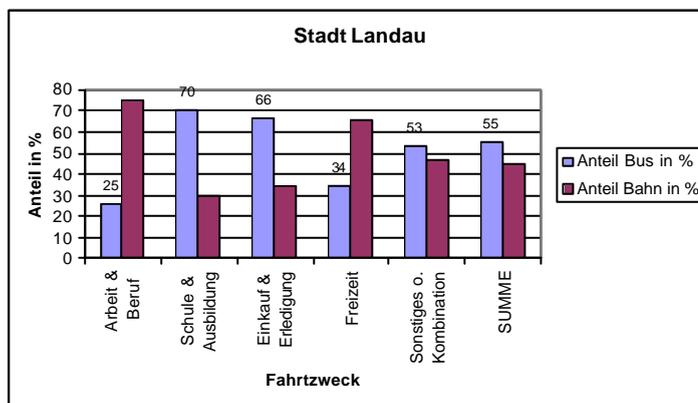


Tabelle 26 Gegenüberstellung ÖPNV -SPNV-Nutzung Stadt Landau

Im Kreis Südliche Weinstraße finden alleine 75 % der Fahrten im Busverkehr im Schüler- und Ausbildungsverkehr statt. In der Stadt Landau entfallen 65 % aller Fahrten im Busverkehr auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr. Der Anteil der Fahrten mit den Fahrtzwecken Beruf, Freizeit und Einkauf liegt im Kreis Südliche Weinstraße bei durchschnittlich etwa 6 % und in der Stadt Landau zwischen 8 % und 10 %.

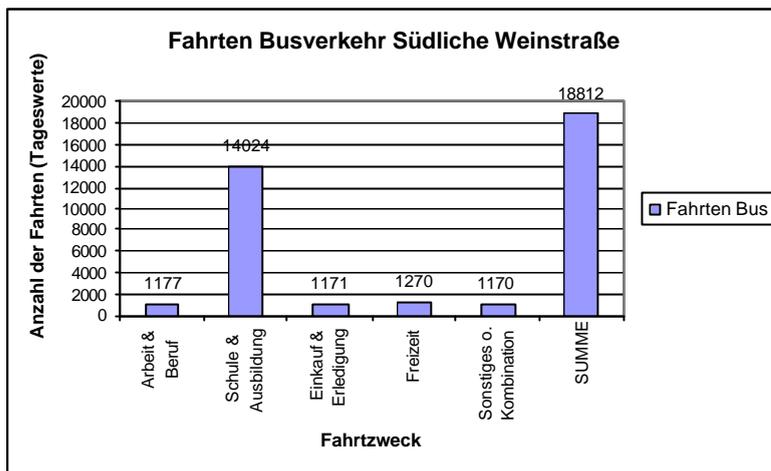


Tabelle 27 Verteilung der Fahrten im Busverkehr Kreis SüW

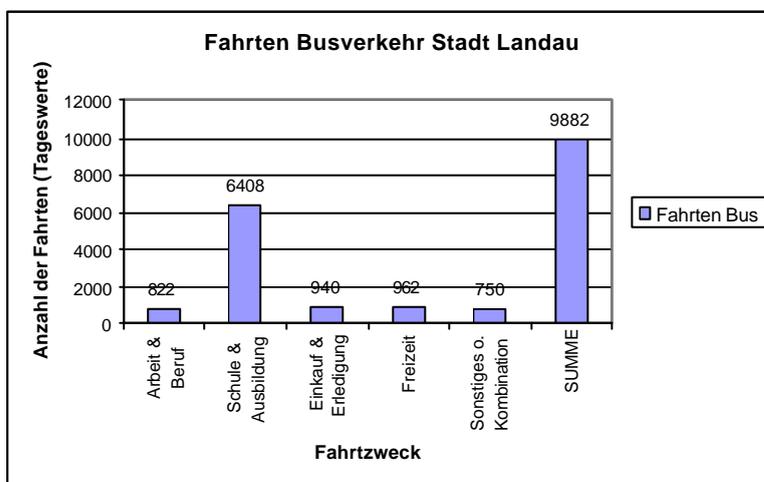


Tabelle 28 Verteilung der Fahrten im Busverkehr Stadt Landau

Die tageszeitabhängige Nachfrage im ÖPNV lässt sich anhand von Tagesganglinien darstellen.

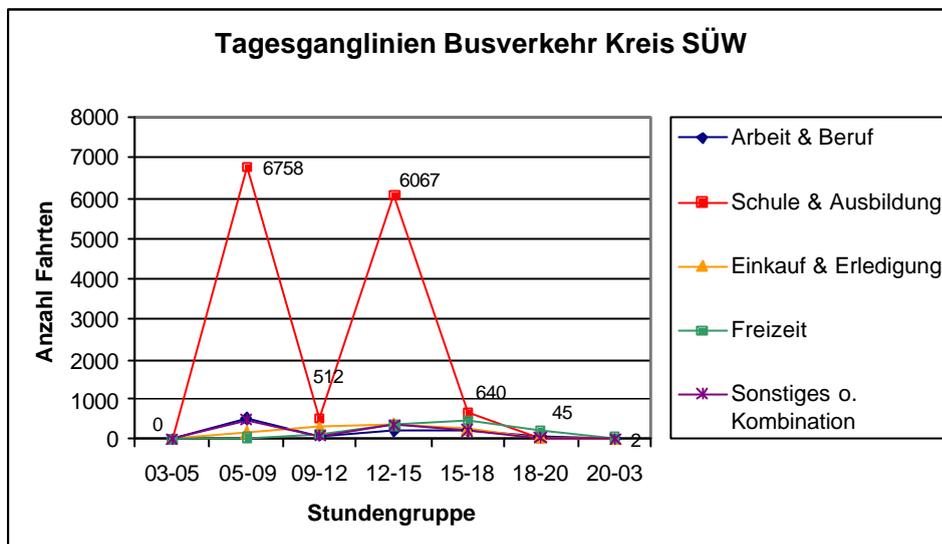


Tabelle 29 Tagesganglinien Busverkehr Kreis SÜW

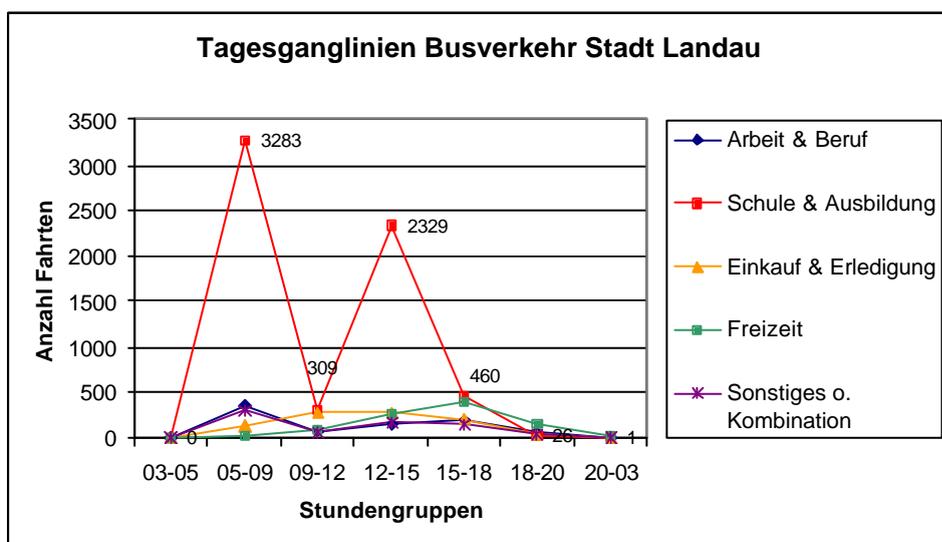


Tabelle 30 Tagesganglinien Busverkehr Stadt Landau

Die Nachfrage im Schülerverkehr ist zu den üblichen Schulanfangs- und Endzeiten, also in den Stundengruppen 05-09 und 12-15, extrem hoch. Der Einkaufs- und Erledigungsverkehr setzt vermehrt um 9 Uhr ein und nimmt dann bis 18 Uhr ab. Die Fahrten im Freizeitverkehr nehmen über den Tag verteilt zu. Der größte Fahrtenanteil im Freizeitverkehr wird in der Stundengruppe 15-18 erreicht.

Sieht man von den Fahrten im Schülerverkehr ab, ergibt sich eine annähernd gleiche Verteilung der Fahrten in den Stundengruppen 05-09, 12-15 und 15-18. In der Stundengruppe 09-12 finden deutlich weniger Fahrten statt (ohne Schülerverkehr).

Im Rahmen der Bestandsaufnahme der heutigen Verkehrsnachfrage wurde auch das Fahrgastaufkommen der Haltestellen näher betrachtet. Zu den am stärksten frequentierten Haltestellen gehören im Kreis Südliche Weinstraße die Schulhaltestellen und die Haltepunkte der Bahn.

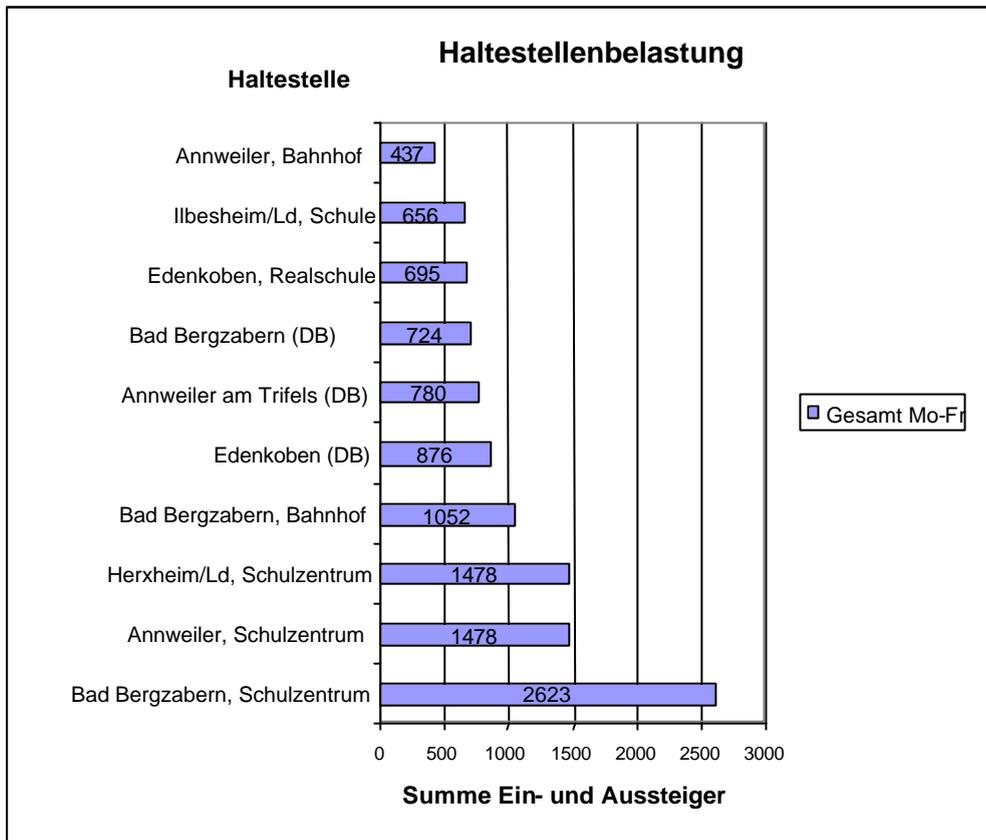


Tabelle 31 Haltestellenbelastung Kreis Südliche Weinstraße

Die am stärksten frequentierte Haltestelle in der Stadt Landau ist der Hauptbahnhof mit werktäglich 4.208 Ein- und Aussteigern am Busbahnhof und 6.282 Ein- und Aussteigern am Bahnhof DB.

Es folgen die Bushaltestellen Schulzentrum Ost, Südring und Alter Meßplatz/Nordring mit jeweils über 500 Ein- und Aussteigern.

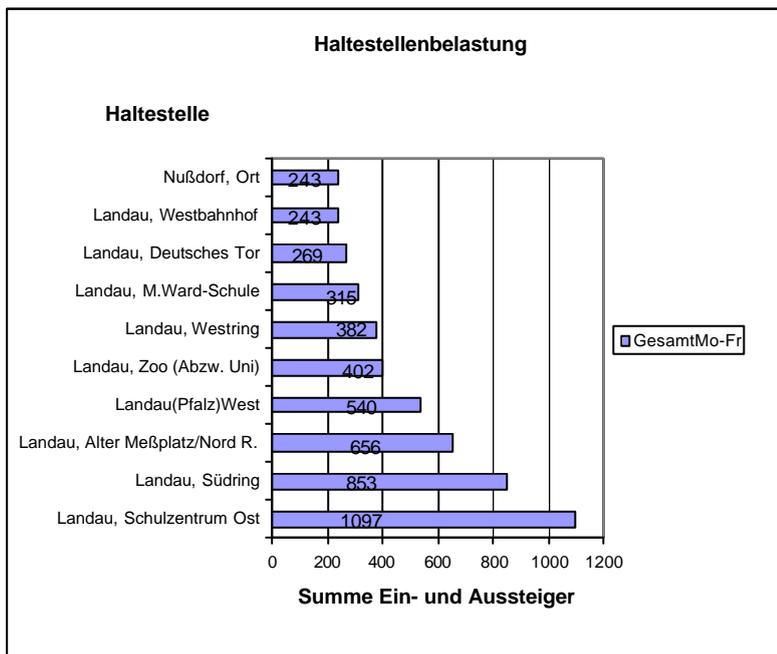
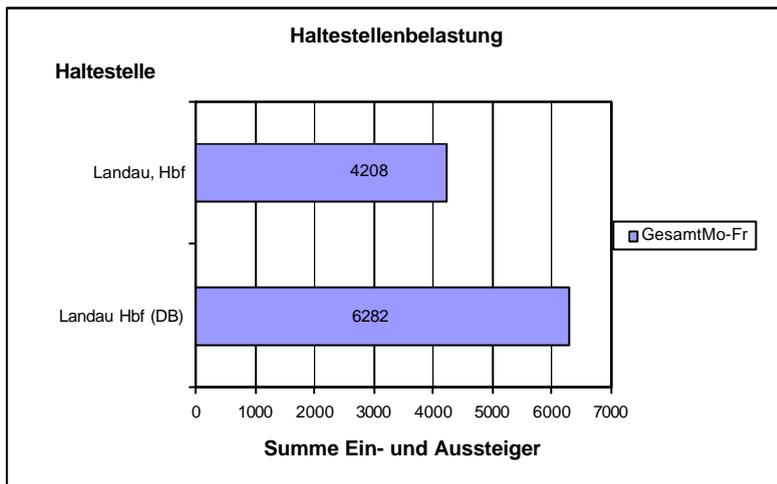


Tabelle 32 Haltestellenbelastung Stadt Landau

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde von den Aufgabenträgern eine Überprüfung der Unibuslinie 508 gewünscht. Eine Überprüfung der Linie ergab eine geringe Nutzungshäufigkeit zwischen 9-12 und 15-18 Uhr und eine hohe Nutzungshäufigkeit zu Schulanfangs- und Endzeiten.

Eine gewünschte verbesserte Anbindung der Universität durch die Einrichtung einer Haltestelle direkt an der Uni entfällt, da die örtlichen Gegebenheiten eine Einrichtung nicht ermöglichen.

Die Haltestelle Meßplatz befindet sich zudem in fußläufiger Entfernung zur Uni.

Die Auswertung der Verkehrserhebung ergibt für die Linie 508 werktäglich etwa 411 Linienbeförderungsfälle. Der Großteil der Fahrten findet im Schul- und Ausbildungsverkehr statt.

ZweckName	05-09	Fahrten	09-12	Fahrten	12-15	Fahrten	15-18	Fahrten	Tageswert
ohne Angaben	0	2	0	4	3	2	0	4	3
Arbeit/Beruf	12		4		3		7		25
Freizeit	1		1		9		8		19
Schule/Ausbildung	165		17		151		5		339
Einkauf/Arzt/Erledigung	2		9		7		2		21
sonstiges	0		1		2		1		4
Freizeit + Schule/Ausb	0		0		0		0		0
Freizeit + Eink/Arzt/Erl	0		0		0		0		0
<b>SUMME</b>	<b>180</b>		<b>32</b>		<b>176</b>		<b>23</b>		<b>411</b>
<b>Anzahl FG / Fahrt</b>	<b>90</b>		<b>8</b>		<b>88</b>		<b>6</b>		<b>34</b>

Abfahrtszeiten ab Hbf.

Tabelle 33 Belastung Linie 508

Quelle: Verkehrserhebung VRN

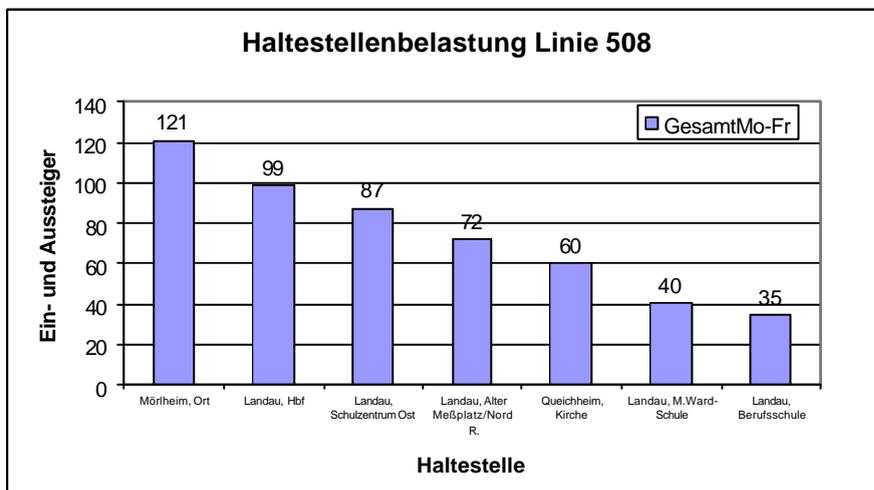


Tabelle 34 Haltestellenbelastung Linie 508

**III.4 Nachfrageentwicklung 2008**

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde ein Netzmodell mit den Verkehrssystemen SPNV und Busverkehr erstellt. Das Netzmodell dient der Umlegung der aktuellen Nachfrage und Bestimmung der zukünftigen Belastung im Streckennetz der genannten Verkehrssysteme.

Zur Ermittlung der zukünftigen Nachfrage mussten keine zusätzlichen Streckenelemente (Lückenschlüsse) im Modellnetz ergänzt werden, da alle relevanten Verbindungen bereits heute existieren.

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem VISUM-ÖV für das gesamte Verbundgebiet zentral durch die PTV AG.

Die Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Streckenbelastungen beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag).

Die Tabelle 35 stellt die mittels Visum berechnete Entwicklung der Nachfrage für den Werktag (Schultag) dar.

	Linienbeförderungsfälle/Schultag Analysefall	Linienbeförderungsfälle/Schultag Prognosefall
ÖPNV	24.286	25.420
davon Direktfahrer	17.861	17.450
SPNV	3.499	8.121
davon Direktfahrer	1.584	3.931

Tabelle 35 Entwicklung der Nachfrage bis 2008 (Madel)

Insgesamt ist aufgrund der demographischen Veränderungen mit einem Zuwachs der Beförderungszahlen zu rechnen. Durch eine zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen aus dem Angebotskonzept und begleitende Marketingmaßnahmen können größere Fahrgastzuwächse gewonnen werden.

Da im Angebotskonzept vor allem das Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende deutlich ausgeweitet wurde, kann davon ausgegangen werden, dass vor allem Nutzergruppen im Freizeit- und Einkaufsverkehr angesprochen werden. Den veränderten Ladenöffnungszeiten in den Innenstädten wird mit der Ausweitung des Fahrtenangebots an Samstagen Rechnung getragen. Hier ist Potenzial sowohl im Einkaufs- wie auch im Berufsverkehr vorhanden.

### III.5 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Wichtige Verknüpfungspunkte sind zum einen die SPNV-Stationen als Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie zentrale und stark frequentierte Haltestellen an denen Umsteigebeziehungen bestehen.

Im Nahverkehrsplan 1999-2003 wurden die Bahnhöfe/Busbahnhöfe Annweiler, Bad Bergzabern, Edenkoben, Herxheim, Landau, Winden, Kandel und Rülzheim auf ihre Ausstattung und Qualität hin untersucht und bewertet.

Durch den Umbau einzelner Bahnhöfe konnten bestehende Mängel beseitigt werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden folgende Haltestellen im Kreis Südliche Weinstraße und in der Stadt Landau auf ihre Ausstattungsqualität hin untersucht:

- Bf. Annweiler
- Bf./Busbf. Bad Bergzabern
- Bf. Edenkoben
- Busbf. Herxheim
- Bushaltestelle Landau, Alter Meißplatz
- Bushaltestelle Landau, Deutsches Tor

Ebenso wurden die außerhalb des Landkreises liegenden Bahnhöfe Kandel, Winden und Rülzheim auf ihre Ausstattungsqualität hin untersucht.

Eine Betrachtung der SPNV-Stationen Insheim und Rohrbach entfiel, da sie umgebaut werden. Ebenso entfällt die Betrachtung des Hauptbahnhofes in Landau. Hier ist eine mittelfristige Attraktivierung des Bahnhofs und Bahnhofsumfelds in Planung.

Die Bahnhöfe Bad Bergzabern und Edenkoben wurden saniert. Teilweise sind die Baumaßnahmen noch nicht abgeschlossen. Am Bahnhof Annweiler wurde das Bahnhofsgebäude saniert. Es sind keine wesentlichen Mängel festzustellen.

Die Bahnhöfe außerhalb des Landkreises sind verbesserungsbedürftig (unebene, Bahnsteiganlagen, Wildwuchs). Die grundlegenden Ausstattungen sind zwar vorhanden, aber teilweise in einem schlechten Zustand.

An den o.g. Bahnhöfen fehlen zum großen Teil die statischen Richtungsanzeigen, Lautsprecheranlagen und Tarifinformationen.

Bei den bereits umgebauten Bahnhöfen wurde auf eine behindertengerechte Ausstattung geachtet (Rampe zu Gleis 2 am Bahnhof Edenkoben, taktile Leitstreifen, Bahnsteighöhe etc.).

Die Bahnhofsgebäude an den diversen Haltepunkten beherbergen zum Teil Gaststätten (belebendes Umfeld) oder werden als Wohngebäude genutzt.

An allen Bahnhöfen befinden sich Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder. Sie sind jedoch nicht immer als P&R ausgeschildert und auch nicht immer ausgebaut (Kiesfläche).

### III.6 Investitionen

#### Investitionen Stadt Landau

Das Investitionsprogramm zum Finanzplan 2002 bis 2006 der Stadt Landau beinhaltet die Maßnahmen:

- Park&Ride und Bike&Ride-Anlage beim Hbf.
- Parkplatz am Westbahnhof
- Parkscheinautomaten
- Bushaltstellen
- Bahnsteigerhöhung Hauptbahnhof
- Bahnhofsvorplatz; Busbahnhof

#### Investitionen Kreis Südliche Weinstraße

Der Landkreis, sowie die einzelnen Verbandsgemeinden haben für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans 2004-2008 keine Investitionen im ÖPNV-Bereich vorgesehen.

### III.7 Betriebliche Kenngrößen

Im Kreis Südliche Weinstraße und in der Stadt Landau wird der Großteil der Verkehrsleistungen im Busbetrieb von der RVS (Regionalbusverkehr Südwestbus GmbH) und der PalatinaBus GmbH gefahren.

Die Linienlängen der von der SüdwestBus gefahrenen Strecken in der Südpfalz belaufen sich auf ca. 1.600 km, wobei in den Angaben km-Anteile der Kreise Germersheim und Südwestpfalz enthalten sind.

Im Busverkehr des Planungsgebietes werden hauptsächlich Standardlinienbusse eingesetzt. Ein Großteil der betriebseigenen Busse der RVS und PalatinaBus GmbH sind bereits niederflurig.

65% der Busse werden jedoch von Auftragsunternehmen gestellt, deren Anteil an Niederflurfahrzeugen gering ist.

Die weiteren betrieblichen Kenngrößen können aus dem NVP 1999-2003 entnommen werden.

## III.8 Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ÖPNV-Struktur als Ziel- bzw. Soll-Zustand nach Art und Umfang fest. Dazu werden Mindeststandards definiert, die im Sinne der Daseinsvorsorge einzuhalten sind. Diese Mindeststandards werden auf den schulfreien Werktag und das Wochenende bezogen.

Das Anforderungsprofil wird benötigt als:

- Basis („Meßlatte oder Orientierungshilfe“) für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. den Soll/Ist-Vergleich der wichtigsten Merkmale,
- Basis für die Entwicklung der Angebotskonzeption und der Ableitung von Maßnahmen,
- Grundlage für die Liniengenehmigung

Der Aufgabenträger kann den Soll-Zustand des ÖPNV nicht frei definieren, sondern muss neben den Rahmenvorgaben des VRN die Vorgaben zur Raumstruktur, zur Gesamtverkehrsstruktur, zum regionalen Bahn- und Busnetz sowie zum Leistungsangebot beachten. Bedeutung bei der Bewertung haben dabei insbesondere die Vorgaben zur zentralörtlichen Gliederung, zu den regionalen Siedlungs- und Nahverkehrsachsen, zur Erschließungsqualität, zur Verbindungsqualität, zur Haltestellenausstattung und zu den Fahrzeugstandards.

Inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen vom definierten Standard auch einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte entschieden werden.

Das ÖPNV-System besteht aus dem Grundnetz 1. und 2. Ordnung und dem Ergänzungsnetz. Im ÖPNV-Grundnetz 1. Ordnung soll das Angebot nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) ab 8:30 Uhr mindestens im 60-Minuten-Takt vertaktet sein. Auf dem Grundnetz 2. Ordnung soll ein 60-min-Takt angestrebt werden. Im Unterschied zum Grundnetz 1. Ordnung kann hiervon aus finanziellen oder Nachfragegründen abgewichen werden.

Das Grundnetz besteht aus folgenden Elementen:

- Entwicklungs- und Siedlungsachsen der Raumordnung, wenn die zu erwartende Nachfrage einen Grundtakt von mindestens 60 Minuten rechtfertigt,
- ggf. zusätzliche wesentliche, nachfragestarke Relationen sowie
- ggf. zusätzliche Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Auf dem Ergänzungsnetz soll die ÖPNV-Bedienung bedarfsgerecht erfolgen.

### III.8.1 Zielvorgaben des Nahverkehrsgesetzes (NVG), der Raumordnung und der Fachplanung

#### III.8.1.1 Nahverkehrsgesetz (NVG)

Die gesetzlichen Zielvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sind in §2 (Ziele) und §3 (Allgemeine Leitlinien) des ÖPNV-Gesetzes für das Land Rheinland-Pfalz aufgeführt. Danach soll der öffentliche Personennahverkehr

- in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen,
- eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen auch in dünn besiedelten Räumen gewährleisten,

- unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, an die öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an die Erholungsbereiche ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben. Leitlinie für den ÖPNV soll die bedarfsorientierte Entwicklung zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen sein. Dabei soll der Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat des ÖPNV bilden. Entsprechend sollen die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet und mit ihnen verknüpft werden.

In den verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen flexible Bedienungsformen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlicheren Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden.

Neben der Erhaltung und dem Ausbau der Verkehrswege Schiene und Straße ist anzustreben, die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie Bahnhöfe, Zugangs- und Umsteigeanlagen, Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Haltestellen so auszubauen, dass sie den Anforderungen an eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienung entsprechen.

Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen nach Möglichkeit die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden.

Die Berufs- und Schüleronderverkehre sollen soweit möglich in die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs überführt werden.

Auch bei den die Landesgrenzen überschreitenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs sollen nach Möglichkeit diese Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich beachtet werden.

#### III.8.1.2 Raumordnung, Landes- und Verkehrsplanung

Die für den Raum des Kreises Südliche Weinstraße und der Stadt Landau relevanten Zielvorgaben sind im Landesentwicklungsprogramm III (LEP III)<sup>5</sup>, im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz (Entwurf der Fortschreibung vom Dezember 2002), dem Landesverkehrsprogramm und im ÖPNV-Konzept Südpfalz zusammenfassend dargestellt. Danach ist der ÖPNV in den regionalen Verbindungen vor allem im Berufsverkehr so zu entwickeln, dass er zu einer gegenüber dem Individualverkehr bevorzugten Alternative wird. In den ländlichen Räumen ist eine Mindestbedienung sicherzustellen, ergänzend sind alternative Bedienungsformen anzubieten. Zum Erreichen der größeren Zentren sind Schnellbuslinien dort einzurichten, wo keine Schienenverbindungen vorhanden sind. Zeitgleiche Parallelverkehre zwischen Schiene und Bus sind grundsätzlich zu vermeiden. Der ÖPNV soll als wichtiges Element der Daseinsvorsorge die Grundmobilität der nicht motorisierten Bevölkerungsteile gewährleisten. Das Angebot im ÖPNV soll als Möglichkeit zur umweltgerechten Befriedigung der Mobilitätsnachfrage zum vermehrten Umsteigen vom Individualverkehr zum ÖPNV anregen.

<sup>5</sup> Staatskanzlei Rheinland-Pfalz – Oberste Landespflegebehörde -: Landesentwicklungsprogramm III; Mainz

**III.8.2 Verkehrliche Ziele der Aufgabenträger**

Die Verkehrsqualität im ÖPNV kann anhand verschiedener Kenngrößen beurteilt werden. Unter Berücksichtigung der bereits genannten Rahmenbedingungen legen die Aufgabenträger folgende Ziele fest:

**III.8.2.1 Erschließung von Siedlungsflächen**

Siedlungs- und Gewerbeflächen gelten als erschlossen, wenn die Fußwege zu den Haltestellen bestimmte Werte nicht überschreiten. Für den Kreis Südliche Weinstraße gelten Bereiche als erschlossen, wenn ein Einzugsbereich der Bushaltestellen von 400 Meter nicht überschritten wird. In der Stadt Landau wird als Zielvorgabe ein Haltestelleneinzugsbereich von 300 Meter für den Bus vorgegeben.

Für die Stadt Landau und den Kreis Südliche Weinstraße gilt ein Haltestelleneinzugsbereich um die Bahnhöfe von 600 Meter als gut, von 1.000 Meter als ausreichend.

**III.8.2.2 Verbindung der Wohnorte und der Ziele der Nachfrage Reisezeit**

Die Güte der Verbindung im öffentlichen Personennahverkehr wird u.a. durch das Verhältnis der Reisezeit im ÖPNV zu der Reisezeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) gemessen. Im Landkreis gilt die Verbindung im ÖPNV als gut, wenn das Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV bis 1,5 beträgt; als noch akzeptabel wird ein Reisezeitverhältnis bis 2,0 erachtet. In der Stadt Landau wird ein Reisezeitverhältnis von 1,2 ÖPNV zu MIV als gut, ein Reisezeitverhältnis von bis zu 1,5 als noch akzeptabel betrachtet. Über den beiden Werten gilt das Reisezeitverhältnis als nicht ausreichend.

In Abstimmung mit den Aufgabenträgern sollen i.d.R. die Reisezeiten aufkommensstarker Verkehrsverbindungen zu den relevanten Mittel- und Oberzentren sowie den wesentlichen Arbeitsplatzschwerpunkten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von 6:30 bis 8:00 Uhr (Abfahrtszeit) ermittelt werden. Dabei wird die schnellste Verbindung an einem schulfreien Werktag dargestellt. Bei der Bewertung gilt es zu beachten, dass die Reisezeiten neben der reinen Fahrzeit die Zugangs- und Abgangszeiten beinhalten. Im MIV umfasst dies den Weg zum geparkten Fahrzeug, die Fahrzeit mit evtl. auftretender Parkplatzsuchzeit sowie den Weg vom Parkplatz zum Ziel.

Eine detaillierte Aufbereitung der Reisezeitverhältnisse wurde bereits im ersten Nahverkehrsplan durchgeführt.

Im ÖPNV werden als Reisezeit die Zugangszeit zur Haltestelle, die Wartezeit, die Fahrzeit mit möglichen Umsteigezeiten sowie die Abgangszeit von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel erfasst.

ÖPNV		MIV	
Zugangs- und Wartezeit	Abgangszeit	Zugangszeit	Parkplatzsuch-/ Abgangszeit
9 min	5 min	1 min	7 (2*) min

\* geklammerte Zahlen gelten für kleinere Siedlungseinheiten

Tabelle 36 Grundlagen der Reisezeitermittlung

**Umsteigehäufigkeit**

Zweites Kriterium für die Güte der Verbindung ist es, ob eine direkte Verbindung im ÖPNV besteht, oder ob eine Verbindung zwischen zwei Orten nur mit Hilfe des Umsteigens realisiert werden kann. Für die wichtigen Verkehrsrelationen wird eine direkte bzw. eine Verbindung mit maximal einem Umsteigevorgang gefordert.

**III.8.2.3 Bedienstungsstandard an schulfreien Werktagen**

Die Bedienungsqualität zwischen Gemeinden und Gemeindeteilen wird durch die Kriterien

- Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung und
- Häufigkeit der ÖPNV-Bedienung

gekennzeichnet. Die Zielkriterien wurden von den Aufgabenträgern getrennt für das Grundnetz und das Ergänzungsnetz im Busbereich und differenziert nach schulfreien Werktagen Montag bis Freitag sowie für das Wochenende jeweils für die Verbindung zum nächsten Zentrum festgelegt.

Für das Grundnetz 1. Ordnung wird im Landkreis Südliche Weinstraße ein Takt mit mindestens einer Fahrt je Stunde als Ziel angestrebt. Im Grundnetz 2. Ordnung soll die Bedienung für Strecken, bei denen aus wirtschaftlichen Gründen ein durchgängiger Stundentakt derzeit nicht möglich ist, als gleichmäßiges, bedarfsgerechtes Angebot keine Bedienungslücken größer als zwei Stunden aufweisen; der 60-Minuten-Takt soll angestrebt werden.

In der Stadt Landau soll die Taktfrequenz für das Grundnetz 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit und eine Stunde in den Nebenverkehrszeiten betragen.

Für die sonstigen Strecken wird ein bedarfsorientiertes Angebot gefordert. Dieses gilt als erfüllt, wenn die folgenden Fahrtenzahlen an einem schulfreien Werktag erreicht werden:

Größe der Siedlungseinheiten	Mindestanzahl Fahrtenpaare pro schulfreien Werktag
ab 100 Einwohner	2 bis 3 Fahrtenpaare/Tag
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare/Tag
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare/Tag
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare/Tag

Tabelle 37 Mindesterschließung von Siedlungseinheiten

Die angegebenen Fahrtenpaare sollen auf die Tagesabschnitte vormittags und nachmittags verteilt sein; eine abendliche Verbindung (ein Fahrtenpaar) nach 20:00 Uhr ist wünschenswert.

Für den Verkehr an Samstagen im Planungsraum wird gefordert, dass vormittags Verbindungen wie an schulfreien Werktagen bestehen. Für den Samstagnachmittag und den Sonntag wird für Buslinien, die als „Wochenendgrundnetz“ definiert wurden, eine zweistündliche Bedienung gefordert.

Für die Wochenendbedienung werden folgende Bedienungszeiten festgelegt:

samstags: 7:00 - 20:00 Uhr

ab 20:00 Uhr Angebot von VRN-Ruftaxi in Ergänzung zum Bus

sonn- und feiertags: 8:00 - 20:00 Uhr

ab 20:00 Uhr Angebot von VRN-Ruftaxi in Ergänzung zum Bus

### **III.8.3 Vernetzung der Verkehrsträger**

#### **III.8.3.1 Verknüpfungspunkte**

Zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV ist eine gute zeitliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander von wesentlicher Bedeutung. So bestehen bei der Verwirklichung integraler Taktfahrpläne (Bsp. Rheinland-Pfalz-Takt) an den definierten Knotenpunkten kurze Umsteigezeiten von/nach jeder Richtung.

Der Aufgabenträger legt im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen für seinen Bereich die Verknüpfungspunkte fest, bei denen eine Übergangszeit von weniger als zehn Minuten zwischen den verknüpften Bahn- und Buslinien, eine Umsteigeweglänge von weniger als 100 Metern, ein möglichst höhengleicher Übergang sowie eine übersichtliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte gefordert wird. Dabei sollen sich die Fahrpläne an den nachfragestärksten Relationen ausrichten.

Zur Sicherung des Übergangs zwischen dem MIV und dem ÖPNV sollen an wichtigen Haltepunkten der Schiene P+R-Anlagen errichtet werden. B+R-Anlagen sind an möglichst allen Schienenhaltepunkten sowie an Busverknüpfungspunkten und Bushaltepunkten mit größerem Schülerverkehrsaufkommen zu errichten. Die Akzeptanz und Nutzung dieser Anlagen kann durch eine entsprechende Ausschilderung verbessert werden.

#### **III.8.3.2 Parallelbedienung**

Parallelverbindungen von Bus und Bahn sind zu vermeiden, wenn beide die gleichen Funktionen hinsichtlich der Erschließung und Verbindung erfüllen.

#### **III.8.3.3 Haltestellenausstattung**

Bahnhöfe und Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die „Visitenkarten“ des ÖPNV, an denen Nutzer und potenzielle Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein. Haltestellen müssen gut erreichbar und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität und hohes (subjektives) Sicherheitsgefühl vermitteln.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb reibungslos abgewickelt werden können und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel sollte möglichst gering sein. Dies kommt gleichfalls einer weiteren Erhöhung der Attraktivität zugute.

Auf Grundlage dieser Forderungen wird eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen.

Merkmal/Haltestellenbezeichnung	Bahn		Bus		
	Regional-Bahn-/ S-Bahn-Halt	Regional-Express-Halt	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen <sup>oo</sup>
<b>Aufenthalt</b>					
Mülleimer, Ascher	X	X		X	X
Sitzelegenheit	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartelegenheit	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X			
<b>Informationen</b>					
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang etc.	X	X			
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			
Uhr	X	X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	E	X	X
Tarifinformationen	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			E
<b>Sicherheit</b>					
Beleuchtung	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X			X
Videoüberwachung	E	E			
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe	55/76	55/76			18 <sup>***</sup>
<b>Service</b>					
Telefonzellen/-hauben	X	X			X
Briefkasten	E	X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E
Wickelraum		E			
Gebäckschließfächer		X			
<b>Fahrscheinverkauf</b>					
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X			
Fahrausweisautomat	X	X			E
<b>Verknüpfung</b>					
Abstellanlage Pkw (Park+Ride) *	X	X			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride) **	X	X			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E			
<b>Versorgung</b>					
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			

Quelle: VRN

**Legende:**

X = Bestandteil des Standards

E = im Einzelfall zu prüfen

55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm

17/30 = bei Niederflurfahrzeugen sind 30 cm zu empfehlen

**Bemerkungen:**

<sup>o</sup> Verknüpfungen Bus/Bus

\* Bei P+R-Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten.

\*\* B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bügelausführung herzustellen. Es ist auf eine behindertengerechte bauliche Gestaltung zu achten (u.a. taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.

\*\*\* Bei Erfordernissen ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich.

• Es ist auf eine behindertengerechte baulichte Gestaltung zu achten (u.a. taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.

Tabelle 38 VRN-Ausstattungsstandard von Haltestellen

Für Bus-Haltestellen werden drei Kategorien gewählt. Neben der Ein- und Ausstiegshaltestelle, die als Grundausrüstung für den Bus gelten soll, und ihre Ergänzung bei Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen, ist hier für den schwach frequentierten Bereich ein Standard mit minimaler Ausstattung zu gewährleisten, bei dem Anforderungen der Aufenthaltsfunktion vernachlässigt werden können. Der Aufgabenträger legt in Abstimmung mit VertreterInnen der Behindertenverbände Haltestellen fest, die für mobilitätseingeschränkte Personen eine besondere Rolle spielen und daher entsprechend ausgebaut werden sollten.

Bei Bahnhöfen werden zwei Standards formuliert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn-/S-Bahn-Halte sollen dabei als Grundausrüstung einen Standard erhalten, der den Aspekten Aufenthalt, Information sowie Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei RE-Halten wird dieser Standard aufgrund des erhöhten Bedienungsangebots erweitert.

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

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

Eine weitere Forderung ist eine bessere Kommunikation und Information zwischen den zu verknüpfenden Verkehrsmitteln, die eine kundengerechte Abwicklung der Bedienung auch bei Störungen ermöglicht.

Durch kurze Wege an den Verknüpfungspunkten und die Schaffung niveaugleicher Einstiegsmöglichkeiten können für Mobilitätsbehinderte die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV erhöht werden.

### **III.8.4 Belange unterschiedlicher Nutzergruppen**

#### **Mobilitätsbeeinträchtigte Nutzergruppen**

Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichen Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen gehören u. a. Menschen im höheren Lebensalter, Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, Gehbehinderte, Blinde, Sehbehinderte sowie Hörgeschädigte, Personen mit Kinderwagen und/oder solche, die größere Lasten zu transportieren haben, Kinder im Vorschulalter sowie kleinwüchsige Menschen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2002 (BGG) befasst sich auch mit den Möglichkeiten mobilitätseingeschränkter Personen den ÖPNV zu nutzen.

Mit dem BGG wurde auch das PBefG geändert. Nach der Neuregelung in § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, ..., wenn sie für behinderte Menschen ... ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 4 BGG)

In § 12 Abs. 1 Nr. 1 des PBefG wurde Punkt c mit folgendem Inhalt angefügt: "Der Antrag auf Genehmigung soll enthalten 1. in allen Fällen ... c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3 Satz 3)."

Um den Interessen der zeitweise oder ständig in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen gerecht zu werden, sind stark frequentierte Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere, vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegte Haltestellen behindertengerecht auszubauen. Insbesondere bei den Bahnhöfen werden ein

behindertengerechter Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen gefordert.

### Frauenspezifische Belange

Neben dem Aspekt der Mobilitätseinschränkungen z.B. durch die Mitnahme von Kinderwagen und Gepäck sind die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, die neben den Schülern ebenfalls zu den Hauptnutzern des ÖPNV zählen, besonders zu berücksichtigen. Dabei kommen neben Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeugen im wesentlichen Fragen der Umfeldgestaltung, der Bedienung, der Erreichbarkeit wichtiger Ziele etc. zum Tragen.

Vor allem in den Abschnitten Haltestellenausstattung und Anforderungen an Fahrzeuge wird auf einen Teil der spezifischen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen eingegangen.

Als weitere Anforderungen aus Sicht der unterschiedlichen Nutzergruppen sind zu benennen:

- Verkehrsräume
  - Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen (Öffentlichkeit und soziale Kontrolle); gute Erreichbarkeit der Haltestellen durch sichere Fahrbahnquerung ggf. mit Fahrbahnteiler oder Signalanlage,
  - direkte oberirdische Wegführung, gute Orientierung, übersichtliche Gestaltung der Anlagen und ausreichende Beleuchtung, kurze Umsteigewege, möglichst barrierefrei (Rampen und/oder Aufzüge) und
  - ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte.
- Verkehrsanlagen
  - Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan (Beschilderung in Augenhöhe),
  - Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahnsteige mit Leitlinien (ggf. mit Sensoren), niveaugleiche Plattenbeläge (2 – 3 cm) und Plattenbelagwechsel z. B. am Fahrbahnrand und vor Treppenstufen.
- Erreichbarkeit und Bedienung
  - Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen (z. B. Einkaufszentren, Alteneinrichtungen) mit dem ÖPNV,
  - Ausrichtung bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel auf ausreichende Umsteigezeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen.

### III.8.5 Anforderungen an Fahrzeuge

Fahrzeuge sollen sich generell in einem guten und damit fahrgastfreundlichen Zustand (sauber und bequem) befinden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ist bei den eingesetzten Fahrzeugen verstärkt auf die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen und der Eltern mit Kinderwagen zu achten. Dazu zählen nach Möglichkeit der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einstiegshilfen und Mehrzweckfläche, Haltegriffe im Fahrzeug und Rufkontakt zum Fahrpersonal. Diese Anforderungen sollten bei den Stadtverkehrslinien in der Stadt Landau und generell mindestens auf dem ÖPNV-Grundnetz eingehalten werden. Der Aufgabenträger legt in Abstimmung mit VertreterInnen der Behindertenverbände Strecken fest, die für mobilitätseingeschränkte Personen eine besondere Rolle spielen und daher entsprechend bedient werden sollten. Fahrzeuge und Haltestellen sind hierbei aufeinander abzustimmen. Auf die topographischen Verhältnisse des Einsatzgebietes ist Rücksicht zu nehmen, da Niederflurbusse nicht überall einsetzbar sind. Bei wichtigen Strecken sind Alternativen für mobilitätseingeschränkte Personen zu prüfen.

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert:

- mindestens eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten und
  - Mehrzweckflächen gegenüber der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten.
- Neu zu beschaffende Fahrzeuge sollten über eine Klimaanlage verfügen.

Darüber hinaus sollte die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen folgenden Anforderungen genügen:

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen am Fahrzeug),
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienvverlauf und Tarifinformationen,
- nach Möglichkeit Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung.

Zur Umsetzung dieser Anforderungen sind bei den Verkehrsunternehmen erhebliche Mittel erforderlich. Die Anforderungen sollen daher im Zeitverlauf, bei Neuanschaffung von Fahrzeugen nach und nach verwirklicht werden. Dabei sollen die Anforderungen vorrangig im Grundnetz erfüllt werden.

### III.8.6 Anforderungen an die Fahrgastinformation

Fahrplaninformationen müssen einfach und verständlich, besonders die Fahrpläne und Linienführungen müssen begreifbar sein. Das Layout sowie die Liniennummern, Farben und Signets sollten im VRN-Raum möglichst einheitlich verwendet werden. Es sollte einen Liniennetzplan und Fahrplan für den gesamten Landkreis geben. Darüber hinaus sind die Fahrgäste durch Aushänge an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen rechtzeitig im voraus über Abweichungen vom Regelfahrplan infolge von Baumaßnahmen, Veranstaltungen usw. zu informieren. Bei Vorhandensein entsprechender Ausweichmöglichkeiten sind alternative ÖPNV-Verbindungen mit Darstellung der Fahrtmöglichkeiten aufzuzeigen.

### III.8.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs (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, sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen: Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, so sollen an Knotenpunkten die Busse vorfahrtsberechtigt sein. Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen Busverträglich gestaltet werden. Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV auch die Durchfahrt durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind. Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig bei Planungen zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu beteiligen. Der ÖPNV wird teilweise in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung steigern dessen Attraktivität. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen zu benennen und den Straßenbaubehörden abzustimmen. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

### **III.8.8 Service, Sicherheit, Sauberkeit**

#### **Maßnahmen zur Erhöhung der Servicequalität**

Der Fahrgastservice ist weiter zu entwickeln, um die Attraktivität des ÖPNV für seine Nutzer und potenzielle Kunden zu erhöhen. Wichtige Elemente hierfür sind weitere Schulungen des Fahrpersonals und das Bestreben, im Zweifelsfall kulante Entscheidungen zugunsten der Fahrgäste treffen zu können.

Zu einem akzeptablen Service gehören auch ansprechbares Personal und nach Möglichkeit personalbesetzte Fahrkartenverkaufstellen oder Kundenzentren. Dort soll der Kunde mindestens folgende ÖPNV-Dienstleistungen in Anspruch nehmen können:

- Erwerb von unternehmensübergreifenden Fahrscheinen aller Art
- Informationen über das ÖPNV-Angebot aus einer Hand
- Beratung bei ÖPNV-spezifischen Fragestellungen
- Verkauf von Fahrplänen und Abgabe von Informationsmaterial
- ggf. Fahrradverleih
- ggf. Mietwagenverleih

An kleineren Verknüpfungspunkten kann der Fahrkartenverkauf oder die Dienstleistungen auch mit Reisebüros gekoppelt sein bzw. durch den Einzelhandel oder in Gaststätten erbracht werden.

Die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen sollte weiter verbessert werden. Hierzu sind neben Telefon und Telefax auch moderne Medien wie Internet oder E-Mail anzubieten.

Darüber hinaus wäre auch die Einrichtung einer aktuellen Fahrplaninformation in Echtzeit anzustreben.

#### **Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Sauberkeit**

Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV sind so zu gestalten, dass die tatsächliche Sicherheit vor Straftaten und Belästigungen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflusst wird. Darüber hinaus sind präventive und flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere des subjektiven Sicherheitsempfindens zu ergreifen.

Beispiele dafür sind die übersichtliche und helle Gestaltung der Haltestellen und Zugangsbereiche, die Installation von Notrufsäulen und Videoüberwachungen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie die sicherheitsorientierte Gestaltung der Fahrzeuge mit übersichtlichen Fahrgasträumen.

Es ist sicherzustellen, dass Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV regelmäßig und im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig gereinigt werden. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems ist nicht nur ein wichtiger Image-Faktor, sie wird auch in einem engen Zusammenhang mit dem subjektiv empfundenen Sicherheitsgefühl eingeordnet. Verschmutzte, beschmierte und beschädigte Fahrzeuge und Haltestellen vermitteln den Eindruck, dass es sich hierbei um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen sich Personen mit sozial unangepasstem Verhalten aufhalten. Neben den Grundanforderungen an die regelmäßige Reinigung sind daher die Anstrengungen zu verstärken, das Beschmierern und das Beschädigen von ÖPNV-Einrichtungen und -Fahrzeugen weitgehend zu unterbinden und festgestellte Schäden möglichst kurzfristig zu beseitigen. Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems trägt stark zum Wohlbefinden der Fahrgäste bei und ist somit ein wichtiges Entscheidungskriterium für die ÖPNV-Nutzung.

**III.8.9 Umweltschutz**

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionsituation und den Klimaschutz der Allgemeinheit und entspricht den Vorgaben der Europäischen Union.

Die genannten Richtwerte dienen dem Aufgabenträger auch in Vorbereitung der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen und sind bei diesen zu berücksichtigen.

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs führt zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung. Zur Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung durch den ÖPNV ist bei Fahrzeugneubeschaffungen die Einhaltung der in Tabelle 39 genannten Grenzwerte für Schadstoffemission erforderlich. Die Werte orientieren sich an Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Union. Sie entsprechen für Stickoxide und Partikel dem EEV-Standard (Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge nach Richtlinie 1999/96 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L44).

Schadstoffe	EEV-Standard	Europäische Grenzwertstufen		
		EURO 3 ab 2001	EURO 4 ab 2005	EURO 5 ab 2008
Stickoxide	2	5,0	3,5	2,0
Partikel	0,02	0,10	0,03	0,03

Tabelle 39 Schadstoffemissionswerte [g/kWh]

Kriterien zur Beschaffung lärmarmen Busse sind in der Europäischen Richtlinie 92/97 EWG festgelegt. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass diese Werte deutlich unterschritten werden können. Neu beschaffte Omnibusse sollten deshalb die in der Tabelle 40 aufgeführten Richtwerte einhalten.

	Emissionsgrenzwert nach Richtlinie 92/97	EWG-Richtwert
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 75 bis 150 kW	78 dB(A)	75 dB(A)
Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 150 kW und mehr	80 dB(A)	78 dB(A)

Tabelle 40 Fahrzeuggeräuschwerte

Für Druckluftgeräusche sollte ein Richtwert von 70 dB(A) eingehalten werden.

Mit dem Ziel der Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sind die Fahrer der Verkehrsunternehmen nach Möglichkeit hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise zu schulen.

### III. 9 Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems: Schwachstellenanalyse

Da es sich um die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplans handelt, bezieht sich die Schwachstellenanalyse auf Bereiche, in denen sich Änderungen in der Raumordnung, in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art ergeben haben.

Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits umfangreiche Grundlagenarbeit geleistet, auf die zurückgegriffen werden kann.

Bereiche in denen sich keine Änderungen ergeben haben oder bis zum Ende des Geltungszeitraums des vorliegenden NVP im Jahr 2008 ergeben, sind durch die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans und durch die Bilanzierung des Maßnahmenkonzepts von 99-03 abgedeckt.

Maßnahmen die während der Geltungsdauer noch nicht umgesetzt werden konnten werden im ÖPNV-Konzept Teil II fortgeschrieben. In der Schwachstellenanalyse werden diese Mängel, die im ersten NVP genannt wurden, nicht mehr aufgeführt – sondern es wird an dieser Stelle auf den alten NVP und das ÖPNV-Konzept in Kapitel II verwiesen.

In der Raumordnung haben sich keine wesentlichen Änderungen ergeben. In der Schwachstellenanalyse wird auf die relevanten Veränderungen in der Siedlungsstruktur eingegangen. Durch die Ausweisung von neuen Flächen für Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete ergeben sich neue Bereiche, in denen durch Einwohnerzuwächse und/oder die Entstehung neuer Arbeitsplätze Kundenpotenziale für den ÖPNV gewonnen werden können.

Hierzu wurden alle neuen Flächenausweisungen im Landkreis Südliche Weinstraße und der Stadt Landau abgefragt und im Rahmen der Schwachstellenanalyse anhand der Forderungen aus dem Anforderungsprofil bewertet.

Insgesamt soll in der Stadt Landau Wohnfläche für etwa 3.780 neue Einwohner entstehen, Ein Teil der in Kapitel II.1 Tabelle 15 genannten Wohneinheiten der jeweiligen Siedlungsflächen wurde bereits im Geltungszeitraum des NVP 1999-2003 umgesetzt.

Die weitere Umsetzung erfolgt während des Geltungszeitraums der Fortschreibung.

Im Ortsteil Queichheim entstehen zudem etwa 53,2 ha Erweiterungsflächen für Gewerbeansiedlungen, ein Existenzgründerzentrum und ein Messe-/Ausstellungsgelände. Die Flächen sind ebenfalls teilbebaut.

Die Abbildung zeigt die Standorte der einzelnen Flächenerweiterungen. Bei einigen der Siedlungsflächen handelt es sich um Konversionsgebiete, die saniert werden.

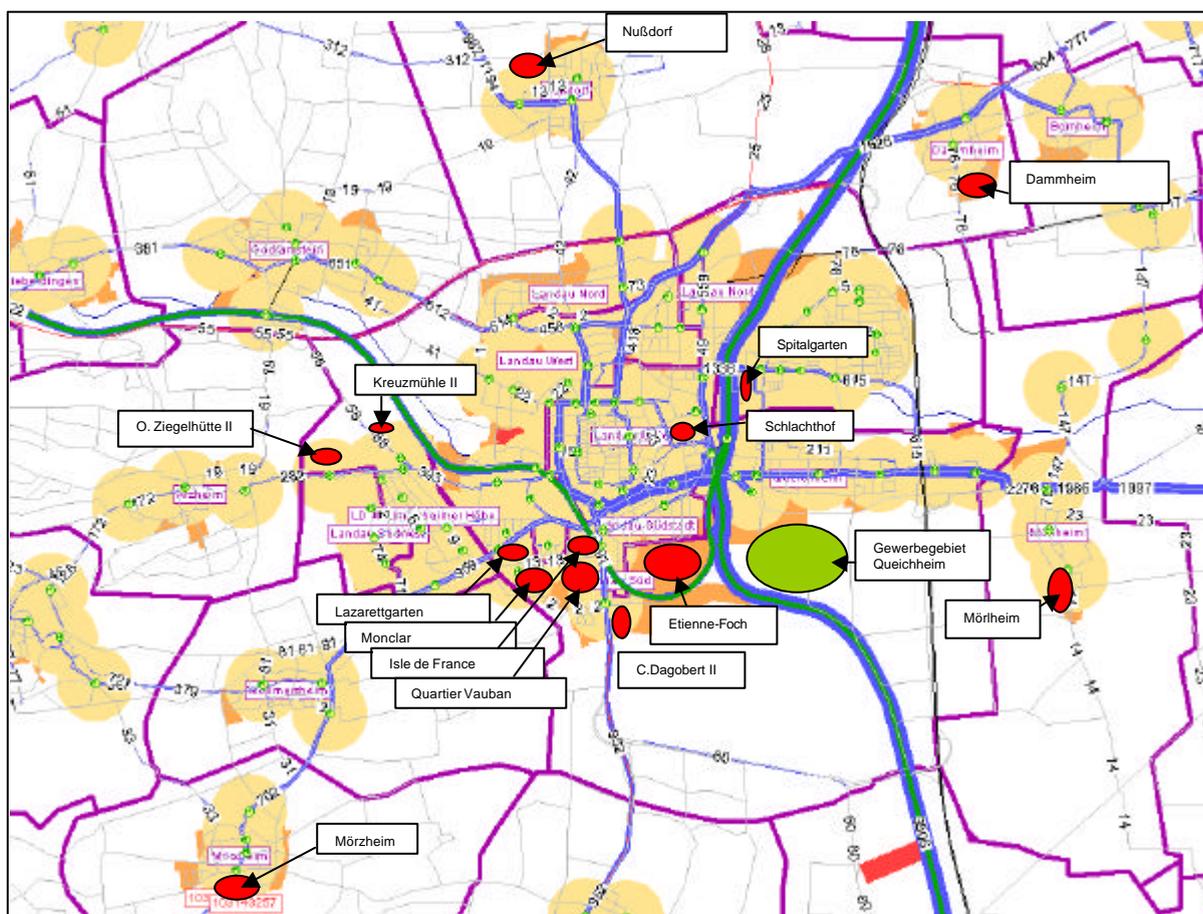


Abbildung 3 Flächenerweiterungen Stadt Landau

Im Folgenden werden für die einzelnen Siedlungserweiterungen die Schwachstellen aufgezeigt, die ein Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem Anforderungsprofil für die jeweilige neue Siedlungseinheit ergeben hat.

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

57

Die neuen Wohngebiete **Kreuzmühle II** (100 EW) und **Obere Ziegelhütte** (96 EW) liegen am westlichen Stadtrand von Landau. Das Wohngebiet Kreuzmühle II wird durch die Haltestelle Landau Kreisverwaltung, das Wohngebiet Obere Ziegelhütte wird durch die Haltestellen Ziegelhütte und Wernerswingert erschlossen. Die Haltestellen werden werktags zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr bedient. An Samstagen wird die Haltestelle Kreuzmühle nur bis 13 Uhr bedient. An Sonntagen finden keine Fahrten statt.

Die Haltestellen Ziegelhütte und Wernerswingert werden an Samstagen zwischen 8.00 Uhr und 15.00 Uhr bedient. Zwischen 20.30 und 3.00 Uhr wird die Haltestelle Ziegelhütte von der Linie 549 angefahren.

<b>Kreuzmühle</b>							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Kreisverwaltung</b>							
521	Landau-Arzheim- Ransbach-Ilbesheim und zurück	7.00-19.00	19/18	7.00-13.00	-	30/60	Rundverkehr
<b>Obere Ziegelhütte</b>							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Ziegelhütte</b>							
521	Landau-Arzheim- Ransbach-Ilbesheim und zurück	7.00-19.00	7/19 *	8.00-15.00	-	30/60	Rundverkehr
549	Südpfalz-Freizeitverkehr Steinfeld-Kandel		1 / 2	20.30-3.00	-	ohne	
<b>Haltestelle: Wernerswingert</b>							
521	Landau-Arzheim- Ransbach-Ilbesheim und zurück	7.00-19.00	7/19	8.00-15.00	-	30/60	

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

58

Das Gebiet **D7 Spitalgarten** (138 EW) entsteht östlich der Gleisanlagen des Landauer Hauptbahnhofes und ergänzt daran anschließende Bebauung im Bereich Horststraße / Buchenlandstraße.

Es besteht eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs.

Das Neubaugebiet liegt jedoch nur zum Teil im 300 m Einzugsbereich der Haltestellen Dammühlstraße und Johanneskirche. Die Bedienung der Haltestellen erfolgt werktags zwischen 6.30 Uhr und 20.00 Uhr, samstags zwischen 6.30 Uhr und 18.30 Uhr, sowie sonntags zwischen 8.30 und 18.30 Uhr.

Spitalgarten							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Dammühlstr.</b>							
508	Malerviertel-Universität-Landau Hbf-Mörtheim	9.00-17.00	5/- *	9.00-11.00	-	60	
509	Hbf-Horsting/Hallenbad-Danziger Platz-Hbf	6.30-19.00	22/23	8.00-14.30	-	30/60	Rundverkehr
555	Landau-Herxheim-Landau	6.00-20.00	17/- *	6.30-17.30	-	30/60	Rundverkehr
587	Landau-Hochstadt-Freimersheim-Lustadt-Germersheim	6.00-7.00	1 / 2	-	-	ohne	
589	Landau-Offenbach-Bellheim-Germersheim/Hördt-Neupotz	6.00-19.30	11/- *	7.30-17.30	11.30-17.30	60	So 2 Halte
591	Landau-Offenbach-Bellheim-Germersheim	8.30-18.30	10/- *	8.30-18.30	8.30-18.30	60/120	
<b>Haltestelle: Johanneskirche</b>							
509	Hbf-Horsting/Hallenbad-Danziger Platz-Hbf	6.30-19.00	22/24	8.00-14.30	-	30/60	Rundverkehr

Der letzte Abschnitt des Wohngebietes **Schlachthof** (220 EW) befindet sich derzeit im Bau. Das Wohngebiet liegt sehr zentral und wird durch die Haltestelle an der Industriestraße gut erschlossen. Ebenso liegt das neue Quartier im näheren Einzugsbereich des Hauptbahnhofes. An Werktagen wird die Haltestelle Industriestraße von den Linien 522 und 543 zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr bedient. An Samstagen und Sonntagen bedient nur die Linie 522 die Haltestelle. Die Linie 522 bedient die Haltestelle nur in Richtung Ramberg.

Schlachthof							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Industriestr.</b>							
522	Landau-Frankweiler-Albersweiler-Eußertal-Ramberg	6.00-19.00	12/- *	8.00-14.30	10.00-16.00	30/60	
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen-Wissembourg	8.00-19.00	12/10	-	-	60	

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

59

Die Konversionsgebiete Lazarettgarten (190 EW), Ile de France (480 EW), Quartier Vauban (600 EW), Monclar (750 EW) sowie die geplante Grundschule Süd/Montessori-Schule (Raimund-Huber-Schule) liegen im Süden Landaus zwischen Weißenburgerstraße und Wollmesheimerstraße/Zweibrückerstraße. Das Konversionsgebiet C. Dagobert liegt östlich der Weißenburgerstraße. Die Sanierung der Gebiete ist teilweise bereits abgeschlossen.

Das Wohngebiet **Lazarettgarten** liegt im Einzugsbereich der Haltestellen Wilhelm-Schech-Straße, Landeckstraße und Madenburgstraße und zum Teil im 300 m Einzugsbereich der Haltestelle Röntgenstraße. Werktags wird das Gebiet zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr bedient. Samstags werden nur die Haltestellen Madenburgstraße und Landeckstraße durch die Linien 509 und 528 (7.00 – 19.00 Uhr) bedient. An Sonntagen verkehrt nur die Linie 528 im Zeitraum von 12.00 bis 17.00 Uhr.

Lazarettgarten							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Wilhelm-Schech-Str.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/8	-	-	60	Rundverkehr
<b>Haltestelle: Landeckstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	7.00-13.30	2/1	8.30-12.30	-	ohne	Rundverkehr
528	Landau-Eschbach- Pfalzlinik-Silz-Annweiler	9.00-19.00 (Richtung Annweiler) 7.00- 19.00 (Richtung Landau)	8/9	10.00-19.00 (Richtung Annweiler) 7.00- 19.00 (Richtung Landau)	12.00-17.00	ohne	-
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen- Wissembourg	6.00-19.00	14/14	-	-	60	-
<b>Haltestelle: Madenburgstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	9.00-19.00	9/9	9.00-15.00	-	60	Rundverkehr
<b>Haltestelle: Röntgenstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/- *	-	-	60	-

Das Wohngebiet **Ile de France** liegt im Einzugsbereich der Haltestellen Vinzent-Krankenhaus und Röntgenstraße.

Die Bedienung der Haltestelle Vinzent-Krankenhaus erfolgt werktäglich von 5.30 bis 19.30 Uhr, an Samstagen von 6.00 bis 19.00 Uhr und sonntags von 9.00 bis 19.00 Uhr.

Die Haltestelle Röntgenstraße wird werktags zwischen 8.30 Uhr und 17.30 mit 8 Fahrten bedient.

Ile de France							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Vinzent - Krankenhaus</b>							
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen- Wissembourg	5.30-19.30	15/14	6.00-19.00	9.00-19.01	60	-
<b>Haltestelle: Röntgenstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/- *	-	-	60	-

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

60

Das **Quartier Vauban** liegt im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen. Der nordöstliche Teil des Wohngebietes liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Vinzent-Krankenhaus und der Linie 543. Der südöstliche Teil des Gebietes liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Dörrenberg, die heute nur einen Halt der Linie 509 an Schultagen aufweist. Der nordwestliche Bereich des Wohngebietes wird durch die Haltestelle Röntgenstraße mit 8 Fahrten pro Tag erschlossen.

Der südwestliche Bereich des Wohngebietes Quartier Vauban liegt lediglich im 400 m Einzugsbereich der Haltestellen Röntgenstraße und Dörrenberg. Die Bedienung des im Einzugsbereich der Haltestelle Dörrenberg liegenden Teilgebietes ist unzureichend.

Quartier Vauban							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Vinzent- Krankenhaus</b>							
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen- Wissembourg	5.30-19.30	15/14	6.00-19.00	9.00-19.01	60	-
<b>Haltestelle: Dörrenberg</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	-	-	-	-	-	1 Halt an Schultagen
<b>Haltestelle: Röntgenstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/- *	-	-	60	-

Das Wohngebiet **Monclar** liegt im 300 m Einzugsbereich der Haltestelle Wilhelm-Schech-Straße und zum Teil im Einzugsbereich der Haltestellen Landeckstraße und Röntgenstraße. Die Haltestellen Wilhelm-Schech-Straße und Röntgenstraße werden werktags von der Linie 509 in der Zeit zwischen 8.30 Uhr und 17.30 Uhr bedient.

Die Haltestelle Landeckstraße wird werktags zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr von mehreren Linien bedient. An Samstagen bedient die Linie 509 die Haltestelle Landeckstraße mit 2 Fahrten, die Linie 528 verkehrt an der Haltestelle zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr an Samstagen und zwischen 12.00 Uhr und 17.00 Uhr an Sonntagen.

Monclar							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Wilhelm-Schech-Str.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/8	-	-	60	Rundverkehr
<b>Haltestelle: Landeckstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	7.00-13.30	2/1	8.30-12.30	-	ohne	Rundverkehr
528	Landau-Eschbach- Pfalzklinik-Silz-Annweiler	9.00-19.00 (Richtung Annweiler) 7.00- 19.00 (Richtung Landau)	8/9	10.00-19.00 (Richtung Annweiler) 7.00- 19.00 (Richtung Landau)	12.00-17.00	ohne	-
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen- Wissembourg	6.00-19.00	14/14	-	-	60	-
<b>Haltestelle: Röntgenstr.</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor- Wollmesheimer Höhe	8.30-17.30	8/- *	-	-	60	-

Das Gebiet **Etienne-Foch** liegt zwischen der Cornichonstraße und der Bahntrasse. Mit der Bebauung des Gebietes soll erst nach 2006 begonnen werden. Durch den östlichen Teil des Gebietes wird derzeit die Südtangente geplant, mit deren Realisierung jedoch nicht vor 2008 gerechnet wird.

Das Konversionsgelände Etienne-Foch sowie die am westlichen Rand gelegenen geplanten Außenstellen der Universität werden heute nicht durch den ÖPNV erschlossen. Ein Teil des Wohngebietes liegt jedoch im 1000 m Einzugsbereich des Hauptbahnhofes.

Das Neubaugebiet **C. Dagobert** (520 EW) und eine Außenstelle der Universität liegen zwischen der Weißenburgerstraße und den Bahngleisen am südlichen Stadtrand Landaus. Das Wohngebiet liegt im 300 m Einzugsbereich der Haltestelle Dörrenberg, die heute nur einen Halt der Linie 509 an Schultagen aufweist. Die Uni-Außenstelle liegt etwa im 400 m Einzugsbereich dieser Haltestelle. Die Bedienung des neuen Wohngebietes ist unzureichend. Eine Bedienung der Haltestelle durch die Linie 543 würde das Bedienungsdefizit aufheben.

C. Dagobert							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Dörrenberg</b>							
509	Hbf-Deutsches Tor-Wollmesheimer Höhe	-	-	-	-	-	1 Halt an Schultagen

Das Neubaugebiet im Ortsteil **Nußdorf** (146 EW) liegt am nordwestlichen Ortsrand. Das Gebiet liegt komplett lediglich im 400 m Einzugsbereich der Haltestelle Brückenwaage. In ca. 500 m Entfernung befinden sich die Haltestellen Nußdorf, Schule und Nußdorf, Ort. Die Bedienung der Haltestellen Brückenwaage und Nußdorf, Schule durch die Linien 507 und 522 erfolgt im Schulverkehr zwischen 8.00 Uhr und 13.00 Uhr. An schulfreien Werktagen werden diese Haltestellen nicht bedient. Der gesamte Stadtteil Nußdorf liegt im 500 m Einzugsbereich der Haltestelle Nußdorf, Ort, die von mehreren Linien und im Zeitraum von 5.30 bis 20.30 Uhr an Werktagen und von 7.00 Uhr und 20.30 Uhr samstags und von 11.00 Uhr bis 19.00 Uhr sonntags ausreichend bedient wird.

Nußdorf							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Nußdorf, Ort</b>							
501	Landau-Edenkoben-Maikammer-Neustadt	5.30-20.30	16/15	7.00-20.30	11.00-19.00	30/60/120 (SO)	
507	Edenkoben-Edesheim-Fischlingen-Landau	7.30-13.30	2/2	-	-	ohne	nur an Schultagen
522	Landau-Frankweiler-Albersweiler-Eußertal-Ramberg	6.00-19.00	13/14	7.30-15.30	11.00-17.00	30/60	
<b>Haltestelle: Brückenwaage</b>							
507	Edenkoben-Edesheim-Fischlingen-Landau	8.00-13.00	1 / 2	-	-	ohne	nur an Schultagen
<b>Haltestelle: Schule</b>							
522	Landau-Frankweiler-Albersweiler-Eußertal-Ramberg	9.00-13.00	3/1	11.45	-	ohne	nur an Schultagen

## Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

### III Erläuterungen zum Maßnahmenkonzept

62

Das Neubaugebiet im Stadtteil **Dammheim** (318 EW) liegt am südlichen Ortsrand. Dieser wird nicht durch den ÖPNV erschlossen. Die Haltestelle Speyerer Straße liegt in etwa 600 m Entfernung. Die Haltestelle wird werktätlich von 5.30-20.30 Uhr und an Samstagen von 8.00-15.00 Uhr bedient.

Die Erschließung des südlichen Ortsteils ist unzureichend. Die Bedienungsqualität an der vorhandenen Haltestelle Speyerer Straße ist gut.

Dammheim							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
Haltestelle: <b>Bahnhofstr.</b>							
587	Landau-Hochstadt-Freimersheim-Lustadt-Germersheim			-	-		1 Halt an Schultagen
Haltestelle: <b>Speyerer Str.</b>							
542	Landau-Roschbach/Venningen-Essingen-Landau	6.00-19.00	9/3	8.30-14.00	-	ohne, ab 14.00: 60	Rundverkehr
587	Landau-Hochstadt-Freimersheim-Lustadt-Germersheim	5.30-20.30	22/18	8.00-15.00	-	60/15	

Das Neubaugebiet im Stadtteil **Mörlheim** (165 EW) liegt am südwestlichen Ortsrand im Einzugsbereich der Haltestelle Mörlheim, Ort.

Die Endhaltestelle Mörlheim, Ort der Linie 508 (Mörlheim-Landau, Hbf.) wird werktags von 7.30-17.30 Uhr und samstags von 9.30-11.30 Uhr bedient. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt etwa 10 Minuten.

Die Haltestelle Mörlheim, Abzweig ist etwa 1000 m vom südlichen Ortsrand entfernt. Die Haltestelle gehört zur Achse Landau-Offenbach und wird von den Linien 508, 549, 555, 579, 587, 589 und 591 bedient.

Die Bedienung der Haltestelle Mörlheim, Ort erfolgt an Schultagen etwa im Stundentakt. An schulfreien Werktagen entfällt jede zweite Fahrt, wodurch die Bedienungsqualität eingeschränkt wird.

Mörlheim							
Haltestelle: <b>Mörlheim, Ort</b>							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
508	Mörlheim-Landau Hbf-Universität-Malerviertel	7.30-17.30	6/5	9.30-11.30	-	120/60	

Das Neubaugebiet am südlichen Ortsrand von **Mörzheim** (160 EW) liegt im 300 m Einzugsbereich der Haltestelle Raiffeisen. Die Haltestelle wird werktags von der Linie 543 zwischen 5.30 und 19.30 Uhr im 60-Minuten Takt bedient. Die Linie 528 bedient die Haltestelle mit einem Halt an Schultagen.

Am Wochenende wird die Haltestelle nicht bedient.

Im 500 m Einzugsbereich liegt die Haltestelle Sparkasse. Diese wird am Wochenende von der Linie 528 in Richtung Annweiler jedoch nicht in Rückrichtung bedient. In Richtung Landau wird nur die am nördlichen Ortsrand gelegene Haltestelle Linde angefahren.

Die Bedienung der zentralen Haltestelle Sparkasse (Einzugsbereich des gesamten Stadtteils: 500 m) sollte am Wochenende in Hin- und Rückrichtung gleichermaßen erfolgen. Dadurch würde der Stadtteil Mörzheim auch am Wochenende mit ein paar Fahrten bedient.

Mörzheim							
Linie	Linienweg	Betriebszeitraum Mo-Fr	Fahrtenpaare Mo-Fr	SA	SO	Takt	Bem.
<b>Haltestelle: Mörzheim, Raiffeisen</b>							
528	Annweiler-Silz-Pfalzklinik Eschbach-Landau	-	-	-	-	-	Ein Halt an Schultagen
543	Landau-Billigheim-Bad Bergzabern-Schweigen- Wissembourg	5.30-19.30	14/14	-	-	60	-

Die neu entstehenden **Gewerbeflächen** im Landauer Ortsteil **Queichheim**

sind teilweise bereits erschlossen und teilbebaut. Das Gebiet liegt verkehrsgünstig an der Anschlussstelle Landau Zentrum (A65).

Auf dem Gelände befindet sich ein Messegelände (Besucherspitzen), die Sparkassenhauptverwaltung mit etwa 350 Arbeitsplätzen, ein Existenzgründerzentrum, ein Großkino und ein Mc Donalds Fast Food Restaurant, (hohe Besucherfrequenz). Das Gebiet grenzt im Westen und Süden an Bahngelände.

Im Bau befinden sich derzeit die Hauptstraßen im Gebiet D9, ein 2. Anschluss an die L 509. ist bereits erfolgt. Die Anbindung des Gewerbegebietes an die ÖPNV-Linie 508 erfolgt zum 14.12.2003.

**Zusammenfassung:**

Die Erschließung der neuen Wohngebiete der Stadt Landau und der einzelnen Ortsteile kann als gut bezeichnet werden. Bis auf wenige Ausnahmen ist das Stadtgebiet durch 300 m Einzugsbereiche um die Haltestellen abgedeckt.

Eine Ausnahme stellen die im Süden Landaus entstehenden Gewerbegebiete und das Wohnquartier Etienne-Foch (Baubeginn ab 2006 geplant) dar.

Die Bedienungsqualität der einzelnen Haltestellen, die die Neubaugebiete erschließen ist akzeptabel. Die im Einzugsbereich der Haltestelle Dörrenberg liegenden Neubaugebiete C. Dagobert und der südöstliche Teil des Gebietes Quartier Vauban werden heute nur unzureichend durch den ÖPNV bedient.

Die Erreichbarkeit des südlichen Ortsrandes von Dammheim ist ebenfalls nicht befriedigend. Die Entfernung zur Haltestelle Speyerer Straße beträgt etwa 600 m. Das Neubaugebiet am Ortsrand von Mörzheim wird am Wochenende nicht bedient.

Die in der Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans festgestellten Mängel in der Flächenerschließung sind weitgehend noch vorhanden. Auf der Grundlage der Visum-Netzdarstellung wurden noch einmal räumliche Erschließungsdefizite ermittelt.

In einigen Fällen ist hier zu prüfen in wieweit durch die Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen an bereits bestehenden Linienwegen eine Verbesserung erreicht werden kann.

Die Siedlungsbereiche, die weniger gut erschlossen sind, werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Gemeinde/Ortsteil	Erschließungsdefizit im Bereich	Haltestellenzugang	Prüfen
Kirrweiler	keine Buserschließung; Bahnerschließung nur für westlichen Ortsbereich; Ruftaxi Neustadt-Kirrweiler am späten Abend	1.000-2.200 m	
Gommersheim	westlicher Ortsbereich	400-900 m	
Edesheim	westlicher + nordwestlicher Ortsbereich	400-1000 m	
Burrweiler	nördlicher Ortsrand	400-600 m	
Offenbach a.d.Q.	nördlicher + südlicher Ortsrand	400-1.000 m	Erschließung südlicher Ortsrand durch Einrichtung zus. Hst. an Hauptstraße (L 555, 541)
Albersweiler	südöstlicher Ortsrand nicht durch Bus erschlossen; EZB Bahnhof: 1.000 m	400-1.000 m	Erschließung eines Teils des südöstlichen Ortsrandes durch Einrichtung zusätzlicher Hst. (L 523)
Annweiler	südlicher Ortsrand	Bus: 400-900 m Bahn: 1.000-1.250 m	
Leinsweiler	westlicher Ortsrand	400-1.400 m	
Gossersweiler	nordwestlicher Ortsrand	400-600 m	
Niederhorbach	westlicher Ortsrand, beidseits der Hauptstraße	400-750 m	
St Martin	südlicher + westlicher Ortsrand	400-750 m	
Edenkoben	Siedlungsbereich östlich der Schiene nicht durch Bus erschlossen, Bahnerschließung: 1.200 m	> 1.000 m	Erschließung durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle (L 505) an der K6
Schweighofen	östlicher Ortsrand	400-500 m	
Steinfeld	mittlerer Ortsbereich zwischen Hst. Abzw. Niederrott und Kirche	400-600 m	
Herxheim	südöstlicher, nordöstlicher + nordwestlicher Ortsrand	400-1.000 m	
Ramberg	nördlicher Ortsrand	400-900 m	
Gleisweiler	südwestlicher Ortsrand	400-800 m	
Böchingen	südlicher Ortsrand	400-900 m	Erschließung durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle (L 501) an der Landauer Straße
Rhodt u. R.	westlicher Ortsrand	400-800 m	
Roschbach	östlicher Ortsrand	400-750 m	
Insheim	keine Buserschließung außerhalb der Schultage; Bahnerschließung Insheim: 1.000-1.200 m, Freizeitverkehr		
Stadt Landau	Bereich südlich Cornichonstraße Bereich nördlich Georg-Reiß-Straße Bereich Im Grein	300-800 m 300-450 m 300-750 m	
Stadtteile Landau	Die Ortsränder der Stadtteile liegen nicht immer im 300 m Einzugsbereich- jedoch überwiegend im 400 m Einzugsbereich der vorhandenen Haltestellen		

### **Veränderungen in der Regionalplanung**

Im Nahverkehrsplan von 1999 wurde Herxheim bereits als Mittelzentrum im Ergänzungsnetz dargestellt und bewertet. Die Einordnung war damals bereits geplant.

Der Entwurf zur Genehmigung des ROP Rheinpfalz weist Herxheim bereits als MZ im Ergänzungsnetz aus.

### **Mängel der Verkehrsunternehmen (VU)**

Als Mängel wurden von den VU besonders Stellen genannt, an denen ein reibungsloser Betrieb der Busse nicht möglich ist:

- Böllenborn
- Eußerthal Buswendeplatz
- Oberschlettenbach
- Leinsweiler
- Ramberg
- Blankenborn (verbotswidriges Zuparken durch PKW) – dringender Handlungsbedarf
- Dörrenbach (s.o)

Hier sind Lösungen zwischen allen Beteiligten anzustreben und ggf. gemeinsame Ortsbesichtigungen anzustreben.

Als weitere Mängel wurden benannt:

- Fehlender Witterungsschutz im Bereich ZOB Landau (kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht realisiert werden)
- Linksabbiegeverbot (von ZOB ausfahrend)
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen auf Busfahrwegen an Hauptstraßen kleinerer Ortschaften

## Anhang

Anlage I: Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Kreis Südliche Weinstraße

Anlage I: Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Stadt Landau

Anlage II: Streckensteckbriefe

Anlage III: heutiges Fahrtenangebot

Anlage IV: Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung mobilitätsbeeinträchtigter  
Personen im ÖPNV

Auswertung der Befragung der Verkehrsunternehmen

Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP

Anlage VI: Abbildungen Visum

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

67

## Anhang

### Anlage I: Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Kreis Südliche Weinstraße

					Fahrtenanzahl			Angebotskonzeption							Abschätzung zus. Jahresbetriebsleistung in Tsd. km						
Nr.	Netz	Ord.	Streckenverlauf	Maßnahme	Fahrtenanzahl an schulfreien Werktagen IST	an Samstagen IST	an Sonn- und Feiertagen IST	Angebotskonzeption schulfreier Werktag	Angebotskonzeption am Samstag	Angebotskonzeption am Sonntag	Abschätzung zus. Jahresbetriebsleistung in Tsd. km				Schulfreier Werktag		Samstag		Sonntag u. Feriertag		Summe
											schulfreier WT	SA	SO	Gesamt	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd. €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd. €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd. €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd. €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd. €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd. €)	
1	G	1	Landau - Offenbach - (Germersheim)	Ausweitung Abendangebot	52	24	17	54	24	17	3,5				3,5	6,8					6,8
2	G	1	Landau - Edenkoben	keine	32	24	11	32	24	11											0
	G	1	Edenkoben - Neustadt	keine	39	32	22	39	32	22											0
3	G	1	Rundkurs Landau - Offenbach - Herxheim - zurück	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot	18	7	0	19	9	5	6,2	2,6	7,8	16,6	12		5			15,2	32,2
4	G	2	Rundkurs Herxheim - (Kandel) - Herxheim	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot	10	4	0	11	6	5	1,5	0,6	1,9	4	2,9		1,2			3,7	7,8
5	G	2	Bad Bergzabern - Schweigen-Rechtenbach - (Wissembourg)	Ausweitung Abendangebot	29	14	15	31	14	15	14			14	27,3						27,3
6	G	2	Landau - Ilbesheim - Pfalzlinik	Verdichtung, Ausweitung Abendangebot	12	9	5	22	12	9	6,0	5,3	8,6	73,9	117		10,3			16,8	144,1
7	G	2	Landau - Impflingen - Bad Bergzabern	Ausweitung Abendangebot	29	23	15	31	23	15	s. G2										0
8	G	2	Landau - Hochstadt - Germersheim	Ausweitung Abend-/ Wochenendangebot	36	9	0	38	15	10	8	2,3	4,5	14,8	15,6		4,5			8,8	28,9
																			<b>SUMME</b>	<b>247,1</b>	

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

68

## Anlage I: Fahrtenanzahl im Grundnetz 1. und 2. Ordnung Stadt Landau

Nr.	Netz	Kat.	Streckenverlauf	Maßnahme	Fahrtenanzahl			Angebotskonzeption							Abschätzung zus. Jahresbetriebsleistung in Tsd. Km		Schulfreier Werktag		Samstag		Sonntag u. Feriertag		Summe (Tsd. €)
					an schulfreien Werktagen IST	an Samstagen IST	an Sonn- und Feiertagen IST	Angebotskonzeption schulfreier Werktag	Angebotskonzeption Samstag	Angebotskonzeption Sonntag	schulfreier WT	SA	SO	Gesamt	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (2,50 €/km) (Tsd €)	Abschätzung zus. Kosten pro Jahr (1,95 €/km) (Tsd €)			
1	G	A	Landau Hbf. - Innenstadt - Nußdorf	Abendangebot	59	36	15	61	36	15	0,7	0	0	0,7		1,4				1,4			
2		A	Innenstadt - Landau Hbf. - Queichheim	Abend-/Wochenendangebot	32	9	4	38	17	10	11	2,5	3	16,5	27,5		6,25		7,5	41,25			
3	G	A	Hbf. - Innenstadt - Dammheim	Abend-/Wochenendangebot	54	17	0	56	23	10	3,75	2,3	4,7	10,75		7,3		4,5	9,1	20,9			
4	G	A	Hbf. - Mörzheim	Abendangebot/ Angebotsausweitung/ Wochenendverkehr	11	4	0	17	10	10	2,8	2,5	3,8	9,1	7		s. 2G		9,5	16,5			
5	G	A	Hbf. - Innenstadt - Wollmesheim -	Abend-/Wochenendangebot	60	17	7	62	20	11	10	0,6	1,5	12,1		19,5		1,2	2,9	23,6			
	G	B	- Mörzheim	Abend-/Wochenendangebot	28	9	7	30	12	11	3	0,6	1,5	5,1		5,8		s. 5G	s. 5G	5,8			
6	G	B	Rundkurs Hbf. - Innenstadt - Hagenauer Straße	Abend-/Wochenendangebot	18	6	0	20	10	10	5,7	6	7	18,7		11,1		11,7	13,6	36,4			
7	G	B	Rundkurs Horstring/Danziger Platz - Hbf.	Abend-/Wochenendangebot	23	9	0	25	12	10	3,2	2	4	9,2		6,2		2,9	7,8	16,9			
8	E	B	Hbf. - Innenstadt - Godramstein - (Annweiler)	Abend-/Wochenendangebot	28	15	0	30	18	10	3,3	1,5	6	10,8		12,6		2,9	11,7	27,2			
9	E	B	Hbf. - Innenstadt - Arzheim	Abend-/Wochenendangebot	29	18	0	33	18	10	5		3,2	8,2		9,7			6,2	15,9			
10	E	C	Rundkurs Hbf. - Vogesenstraße - Maria-Ward-Schule - Innenstadt - und zurück	Abendangebot/ Angebotsausweitung/ Wochenendverkehr	7	0	0	12	5	10	14,6	6	7	27,6		28,5		s. 6G	s. 6G	28,5			
11	E	C	Hbf. - Uni - Malerviertel - Uni - Hbf.	Wochenendangebot	14	0	0	18	5	5	11	2,5	3	16,5	s. 2G		s. 2G		s. 2G				
																			<b>Summe</b>		<b>234,35</b>		

\* Spätere Erschließung entlang der Cornichonstraße bei fortgeschrittener Bebauung des Kasernengeländes

Bei Umsetzung der Maßnahmen durch eine Bedienung der Stadtteil-Innenstadt-Relationen durch Ruftaxi-Verkehre entstehen bei Bezuschussung des RT-Verkehres durch den VRN für die Stadt Landau Kosten in Höhe von ungefähr 25.500 €\*.

\* Annahme: 40% Anforderungsquote, Kostensatz Taxiunternehmen je Fahrt 8,50 €, Bezuschussung durch den VRN: 45%, jedoch maximal 35.000 €

Anlage II: Streckensteckbriefe

Nr.	Netz	Kat.	Streckenführung	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenzahl pro Tag			Angebotkonzeption			zus. Fahrleistung pro Jahr (Tsd. km)	Maßnahmen zur Umsetzung: Vertaktung optimieren und Vertaktungslücken schließen	
					Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr schulfreie Werktage	Sa	So	Konzept Mo - Fr schulfreie Werktage	Konzept Sa			Konzept So
<b>Grundnetz</b>																
1	G	A	Landau Hbf. - Innenstadt - Nußdorf	Landau	30	60	120	66	59	36	15	61	36	15	0,7	2 Fahrten Abendangebot
2	G	A	Innenstadt - Landau Hbf. - Queichheim	Landau	60	120	-	41	32	9	4	38	17	10	16,5	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
3	G	A	Hbf. - Innenstadt - Dammheim	Landau	30	30	-	56	54	17	0	56	23	10	10,8	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
4	G	A	Hbf. - Mörnheim	Landau	60	-	-	18	11	4	-	17	10	10	6,6	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
5	G	A	Hbf. - Innenstadt - Wollmesheim	Landau	30	60	-	62	60	17	7	62	20	11	12,1	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
5	G	B	Hbf. - Innenstadt - Wollmesheim - Mörzheim	Landau	30	60	-	30	28	9	7	30	12	11	3	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
6	G	B	Rundkurs Hbf. - Innenstadt - Hagenauer Straße	Landau	30	60	-	19	18	6	-	20	10	10	18,7	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
7	G	B	Rundkurs Hbf. - Horstring/Danziger Platz - Landau Hbf.	Landau	30	60	-	24	23	9	-	25	12	10	9,2	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
<b>Ergänzungsnetz</b>																
8	E		Teilstrecke: Hbf. - Innenstadt - Godramstein	Landau	30	60	-	37	28	15	-	30	18	10	10,8	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
9	E	B	Hbf. - Innenstadt - Arzheim - (Annweiler)	Landau	60	60	-	30	29	18	-	33	18	10	8,2	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
10	E	C	Rundkurs Hbf. - Vogesenstraße - Maria-Ward-Schule - Innenstadt - und zurück	Landau	60	-	-	7	7	-	-	12	5	5	14,6	Taktverdichtung, Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
11	E	C	Hbf. - Uni - Malerviertel	Landau	60	-	-	19	14	-	-	18	5	5	s. 2G	Taktverdichtung, Ausweitung Abend- und Wochenendangebot

Die km- Leistung im Grund- und Ergänzungsnetz beträgt ca.2.200 km/Werktag und insgesamt 603.145 km pro Jahr. Die km-Leistung wird bei Umsetzung der Angebotskonzeption um 20 % steigen.

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

## Anhang

Nr.	Netz	Ord.	Streckenführung	Linie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenzahl pro Tag				Angebotkonzeption				zus. Fahrleistung pro Jahr (Tsd. km)	Maßnahmen zur Umsetzung: Vertaktung optimieren und Vertaktungslücken schließen
						Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr schulfreie Werktage	Sa	So	Konzept Mo - Fr Schultage	Konzept Mo - Fr schulfreie Werktage	Konzept Sa	Konzept So		
<b>Grundnetz 1. Ordnung</b>																		
1	G	1	Landau - Offenbach - (Germersheim)	587, 589, 591	Landau, Dreihof, Zeiskam, Germersheim, Bellheim	30	-	-	52	52	24	17	54	54	24	17	3,5	2 Fahrten Abendangebot
2	G	1	Landau - Edenkoben	501	Landau	60	60	120	33	32	24	11	33	32	24	11		
	G	1	Edenkoben - Neustadt	501	Neustadt	60	60	60	55	39	32	22	55	39	32	22		
3	G	1	Rundkurs Landau - Offenbach - Herxheim und zurück	555	Landau, Herxheim	30	60	-	18	18	7	-	19	19	9	5	16,6	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
<b>Grundnetz 2. Ordnung</b>																		
4	G	2	Rundkurs Herxheim - (Kandel) - Herxheim	554, 588	Kandel, Herxheim, Germersheim	60	60	-	13	10	4	-	14	11	6	5	4	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot; Schließung der Angebotslücke zw. 7 und 8 Uhr morgens
5	G	2	Bad Bergzabern - Schweigen-Rechtenbach - (Wissembourg)	543	Bad Bergzabern, Wissembourg	60	120	60	28	29	14	15	30	31	14	15	14	2 Fahrten Abendangebot
6	G	2	Landau - Ilbesheim - Pfalzlinik	528	Landau	60	-	-	12	12	9	5	22	22	12	9	73,9	Verdichtung, Ausweitung Abend- und Wochenendangebot
7	G	2	Landau - Impflingen - Bad Bergzabern	543	Landau, Bad Bergzabern	60	-	-	29	29	23	15	31	31	23	15		2 Fahrten Abendangebot
8	G	2	Landau - Hochstadt - (Weingarten - Germersheim)	587	Landau	60	-	-	36	36	9	-	38	38	15	10	14,8	Ausweitung Abend- und Wochenendangebot

Die km- Leistung im Grund- und Ergänzungsnetz beträgt ca.4030 km/Werktag und insgesamt 1.310.750 km pro Jahr. Die km-Leistung wird bei Umsetzung der Angebotskonzeption um 6,8 % steigen.

Die Gesamtkilometerleistung aller heutigen Fahrtenangebote (Werktag) im Kreis Südliche Weinstraße und der Stadt Landau beträgt 15.627 km pro Werktag.

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

## Anhang

Nr.	Netz	Ord.	Streckenführung	Linie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenzahl pro Tag				Angebotkonzeption				zus. Fahrleistung pro Jahr (Tsd. km)	Maßnahmen zur Umsetzung: Vertaktung optimieren und Vertaktungslücken schließen
						Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr schulfreie Werktag	Sa	So	Konzept Mo - Fr Schultage	Konzept Mo - Fr schulfreie Werktag	Konzept Sa	Konzept So		
<b>Ergänzungsnetz</b>																		
1			Pfalzklinik - Waldrohrbach - Wernersberg - Annweiler	524, 528	Annweiler	60	-	-	28	29	12	10	28	29	12	10		
2			Teilstrecke: Landau - Frankweiler - Albersweiler	522	Landau	60	60	-	21	21	9	4	21	21	9	4		
			Teilstrecke: Annweiler - Gräfenhausen	522	Annweiler	60	-	-	12	8	-	-	12	8	-	-		
			Teilstrecke: Eußerthal - Ramberg	522	-	60	60	-	22	18	5	2	22	18	5	2		
3			Landau - Godramstein - Siebeldingen - Albersweiler - Queichhambach - Annweiler - (Hauenstein)	523	Landau, Siebeldingen, Annweiler	60	-	-	16	16	12	-	16	16	12	-		
			Teilstrecke: Landau - Godramstein	523	Landau	-	-	-	19	12	3	-	19	12	3	-		
			Teilstrecke: Albersweiler - Queichhambach - Annweiler	522, 530	Annweiler	60	-	-	18	13	-	-	18	13	-	-		
4			Landau - Arzheim - Birkweiler - Ranschbach	521	Landau	60	60	-	14	14	6	-	14	14	6	-		
5			Landau - Mörzheim - Heuchelheim - Göcklingen - Pfalzklinik	543	Landau	60	-	-	28	27	-	-	28	27	-	-		
6			Bad Bergzabern - Niederotterbach - (Schaidt)	527, 544	Bad Bergzabern	-	-	-	22	20	1	-	22	20	1	-		
7			Bad Bergzabern - Niederotterbach - Schweighofen	544	Bad Bergzabern	60	120	-	16	13	4	-	16	13	4	-		
8			Bad Bergzabern - Birkenhördt - (Lauterschwam - Erlenbach) - Vorderweidenthal - (Dahn)	525, 548	Bad Bergzabern	-	-	-	19	16	3	-	19	16	3	-		
9			Bad Bergzabern - Birkenhördt - Lauterschwam - Vorderweidenthal - Oberschlettenbach - Darstein - Lug	525	Bad Bergzabern	-	-	-	8	7	4	-	8	7	4	-		
10			Edenkoben - Venningen - (Fischlingen) - Gommersheim		Edenkoben, Gommersheim	60	-	-	20	14	6	5	20	14	6	5		
11			Bad Bergzabern - Oberhausen - Hergersweiler - (Winden)	546, 527	Bad Bergzabern, Winden	-	-	-	14	7	-	-	14	7	-	-		
12			Herxheim - (Rülzheim)	553	Rülzheim, Herxheim	60	-	-	15	14	-	-	17	16	-	-	4	Verdichtung
13			Landau - Essingen - Venningen	542	Landau	-	-	-	4	4	-	-	14	14	-	-	35	Verdichtung
14			Landau - Roschbach - Edesheim - Edenkoben			-	-	-	14	-	-	-	14	14	-	-	7,3	Schaffung Fahrtenangebot an schulfreien Werktagen
15			Pfalzklinik - Klingenmünster - OT Heuchelheim	543	-	60	60	60	30	29	18	14	30	29	18	14		
16			Pfalzklinik - Klingenmünster - OT Heuchelheim - OT Billigheim - Rohrbach Bhf. - Insheim - Herxheim			-	-	-	-	-	-	-	10	10	-	-	4,4	neues Angebot
17			Freimersheim - Hochstadt	587	-	-	-	-	12	12	3	-	12	12	3	-		
18			Leinsweiler - Eschbach - Pfalzklinik	528	-	60	-	-	10	10	9	5	10	10	9	5		
19			Reisdorf - Böllenborn - Bad Bergzabern	546, 548	Bad Bergzabern	-	-	-	17	13	-	-	17	13	-	-		

Anlage III: Heutiges Fahrtenangebot

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
501	Neustadt - Maikammer - Edenkoben - Landau	Neustadt, Landau	5.25 - 23.06	6.23 - 23.08	10.05 - 17.15	14	15	11	5	
501	Landau - Edenkoben - Maikammer - Neustadt	Neustadt, Landau	4.54 - 22.25	5.54 - 22.25	9.24 - 20.55	15	15	12	6	
501	Neustadt - Maikammer - Edenkoben	Neustadt	Schulverkehr	Einzelfahrten	Einzelfahrten	16	4	5	6	unterschiedliche Bedienung
501	Edenkoben - Maikammer - Neustadt	Neustadt	Schulverkehr	Einzelfahrten	Einzelfahrten	14	4	4	5	unterschiedliche Bedienung
501	Edenkoben - Landau	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	4	1	1	0	unterschiedliche Bedienung
501	Landau - Edenkoben	Landau	Einzelfahrten	/	/	1	0	0	0	
503	Neustadt - Maikammer - St.Martin - Kalmit - Neustadt	Neustadt	/	/	9.40 - 16.34	0	0	0	4	nur So u. Feiertag
504	Edenkoben - Kirweiler - Edenkoben	Maikammer	Einzelfahrten	/	/	3	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
505	Edenkoben - Fischlingen - Venningen - Gommersheim	Edenkoben	7.01 - 18.57	Einzelfahrten	Einzelfahrten	13	7	4	3	unterschiedliche Bedienung
505	Gommersheim - Venningen - Fischlingen - Edenkoben	Edenkoben	6.26 - 19.18	Einzelfahrten	Einzelfahrten	14	9	4	3	unterschiedliche Bedienung, teilweise auf Vorbestellung
506	Edenkoben - Schloß Ludigshöhe - Forsth.Taubersuhl	Edenkoben	/	/	9.16 - 14.48	0	0	0	5	unterschiedliche Bedienung, Wanderbuslinie
506	Forsth.Taubersuhl - Schloß Ludwigshöhe - Edenkoben	Edenkoben	/	/	14.06 - 18.37	0	0	0	4	unterschiedliche Bedienung, Wanderbuslinie
507	Landau - Fischlingen - Edesheim - Edenkoben	Edesheim	Einzelfahrten	/	/	8	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
507	Edenkoben - Edesheim - Fischlingen - Landau	Edesheim	Einzelfahrten	/	/	8	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
508	Mörlheim - Landau Hbf - Universität - Malerviertel	Landau	Einzelfahrten	/	/	5	5	0	0	
508	Malerviertel - Universität - Landau Hbf - Mörlheim	Landau	Einzelfahrten	/	/	3	1	0	0	
508	Mörlheim - Landau	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	10	6	2	0	versch. Endhaltestellen
508	Landau - Mörlheim	Landau	Einzelfahrten	Einzelfahrten	/	9	5	2	0	nur an Schultagen, versch. Starthaltestellen
508	Landau Hbf - Universität - Malerviertel	Landau	Einzelfahrten	/	/	11	7	0	0	versch. Endhaltestellen
508	Malerviertel - Universität - Landau Hbf	Landau	Einzelfahrten	/	/	11	6	0	0	unterschiedliche Bedienung
509	Stadtverkehr - Hbf - Danziger Pl. - Hbf	Landau	6.15 - 19.10	7.50 - 14.46	/	25	23	9	0	Rundkurs
509	Stadtverkehr - Hbf - Wollmesheim - Hbf	Landau	7.05 - 19.14	8.14 - 15.34	/	19	18	6	0	Rundkurs
521	Landau - Arzheim - Ransbach - Ilbesheim - Landau	Landau	6.12 - 19.34	7.05 - 15.02	/	26	21	12	0	Schülerfahrten: unterschiedliche Bedienung
522	Landau - Frankweiler - Albersweiler - Eußertal - Ramberg	Landau	5.50 - 19.35	8.08 - 15.15	Einzelfahrten	27	19	5	2	unterschiedliche Bedienung
522	Ramberg - Eußertal - Albersweiler - Frankweiler - Landau	Landau	5.43 - 19.15	7.00 - 15.54	Einzelfahrten	28	19	7	2	unterschiedliche Bedienung
523	Landau - Godramstein - Annweiler - Hauenstein	Landau, Siebeldingen, Annweiler	5.56 - 19.00	7.00 - 14.56	/	20	19	7	0	unterschiedliche Bedienung
523	Hauenstein - Annweiler - Godramstein - Landau	Landau, Siebeldingen, Annweiler	5.01 - 19.19	6.50 - 15.54	/	24	15	8	0	unterschiedliche Bedienung

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

## Anhang

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
524	Pfalzlinik - Wernersberg - Annweiler	Annweiler	6.22 - 18.55	/	Einzelfahrten	9	7	0	2	unterschiedliche Bedienung
524	Annweiler - Wernersberg - Pfalzlinik	Annweiler	6.10 - 19.09	Einzelfahrten	Einzelfahrten	10	9	2	2	unterschiedliche Bedienung
525	Bad Bergzabern - Vorderweidenthal - Lug - Annweiler	Bad Bergzabern, Annweiler	5.48 - 18.57	5.38 - 13.53	/	11	8	4	0	unterschiedliche Bedienung
525	Annweiler - Lug - Vorderweidenthal - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern, Annweiler	7.08 - 18.37	Einzelfahrten	/	13	5	1	0	unterschiedliche Bedienung
526	Annweiler - Hofstätten - Annweiler	Annweiler	7.10 - 16.22	/	/	9	9	0	0	unterschiedliche Bedienung
527	Bad Bergzabern - Niederrotterbach - Schaidt - Kandel (Wörth)	Bad Bergzabern, Kandel	4.45 - 15.53	Einzelfahrten	/	27	18	1	0	unterschiedliche Bedienung
527	Kandel (Wörth) - Schaidt - Niederrotterbach - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern, Kandel	6.12 - 19.49	Einzelfahrten	/	24	14	2	0	unterschiedliche Bedienung
528	Landau - Eschbach - Pfalzlinik - Silz - Annweiler	Landau, Annweiler	5.56 - 19.46	9.48 - 18.55	10.18 - 17.50	14	10	5	6	unterschiedliche Bedienung
528	Annweiler - Silz - Pfalzlinik - Eschbach - Landau	Landau, Annweiler	6.11 - 18.59	6.05 - 19.20	11.05 - 18.59	18	10	7	7	unterschiedliche Bedienung
530	Annweiler - Ortsgemeinden - Annweiler	Annweiler	8.02 - 16.01	/	/	9	0	0	0	unterschiedliche Bedienung
542	Landau - Roschbach / Venningen - Essingen - Landau	Landau, Dreihof.	5.29 - 19.20	8.02 - 14.20	/	16	14	4	0	unterschiedliche Bedienung
543	Landau - Billigheim - Bad Bergzabern - Schweigen - Wissembourg	Landau, Bad Bergzabern, Wissembourg	5.22 - 20.28	6.05 - 19.57	9.05 - 19.57	32	29	12	8	Mo-Fr an Schultagen -> 14 Fahrten durchgehend nach Wissembourg Mo-Fr an Ferientagen -> 13 Fahrten durchgehend nach Wissembourg Sa -> 7 Fahrten durchgehend nach Wissembourg So -> 7 Fahrten durchgehend nach Wissembourg
543	Wissembourg - Schweigen - Bad Bergzabern - Billigheim - Landau	Landau, Bad Bergzabern, Wissembourg	5.13 - 20.53	5.00 - 19.51	10.31 - 19.58	28	28	11	7	Mo-Fr an Schultagen -> 11 Fahrten durchgehende nach Wissembourg Mo-Fr an Ferientagen -> 11 Fahrten durchgehende nach Wissembourg Sa -> 7 Fahrten durchgehende nach Wissembourg
544	Bad Bergzabern - Niederrotterbach - Schweighofen	Bad Bergzabern	8.00 - 19.38	Einzelfahrten	/	21	14	2	0	unterschiedliche Bedienung
544	Schweighofen - Niederrotterbach - Bad Bergzabern	Bad Bergzabern	4.34 - 17.00	Einzelfahrten	/	16	9	3	0	unterschiedliche Bedienung
546	Blankenborn/Böllernborn - Bad Bergzabern - Winden - Kandel	Bad Bergzabern, Winden, Kandel	7.30 - 17.52	Einzelfahrten	/	19	10	2	0	unterschiedliche Bedienung
546	Kandel - Winden - Bad Bergzabern - Blankenborn/Böllernborn	Bad Bergzabern, Winden, Kandel	17.35 - 18.31	Einzelfahrten	/	17	12	2	0	unterschiedliche Bedienung
548	Bad Bergzabern - Vorderweidenthal/Wissembourg - Dahn	Wissembourg, Bad Bergzabern	5.48 - 18.54			37	13			Fahrten am Wochenende werden ab April 2004 verlagert: Freizeitverkehr Pirmasens-Dahn-Bad Bergzabern; Anbindung an die Burg Berwartstein bei Erlenbach/Dahn geplant
548	Dahn - Vorderweidenthal/Wissembourg - Bad Bergzabern	Wissembourg, Bad Bergzabern	5.43 - 19.45			34	9			

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

74

Linie Nr.	Streckenverlauf	Anschluß an Netzanbindung (nach Prioritäten)	Betriebszeitraum			Fahrtenzahl				Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
553	Rülzheim - Herxheim - Rülzheim	Rülzheim, Herxheim	6.06 - 20.19	/	/	9	8	0	0	unvollständig vertaktet
554	Kandel - Herxheim - Kandel	Kandel, Herxheim	5.21 - 20.36	6.18 - 14.56	/	15	13	5	0	unvollständig vertaktet, unterschiedliche Bedienung
555	Landau - Herxheim - Landau	Landau, Herxheim	5.21 - 20.34	6.40 - 16.18	/	22	22	7	0	unvollständig vertaktet
587	Landau - Hochstadt - Freimersheim - Lustadt - Gernersheim	Landau, Dreihof, Gernersheim	5.36 - 21.09	7.50 - 14.46	/	27	22	4	0	unterschiedliche Bedienung, unvollständig vertaktet
587	Gernersheim - Lustadt - Freimersheim - Hochstadt - Landau	Landau, Dreihof, Gernersheim	5.09 - 21.13	6.18 - 17.14	/	25	19	5	0	unterschiedliche Bedienung, unvollständig vertaktet
589	Landau - Offenbach - Bellheim - Gernersheim - Neupotz	Landau, Bellheim	6.00 - 20.20	7.26 - 18.22	Einzelfahrten	32	16	6	2	unterschiedliche Bedienung
589	Neupotz - Gernersheim - Bellheim - Offenbach - Landau	Landau, Bellheim	5.10 - 18.55	6.13 - 19.17	Einzelfahrten	35	25	9	2	unterschiedliche Bedienung
591	Landau - Offenbach - Bellheim - Gernersheim	Landau, Gernersheim	8.30 - 19.10	8.30 - 19.07	8.30 - 19.07	10	10	6	6	
591	Gernersheim - Bellheim - Offenbach - Landau	Landau, Gernersheim	8.48 - 20.28	9.51 - 20.28	7.51 - 20.28	12	12	6	7	
5933	Neustadt Hbf. - Hambach - Diedesfeld - Maikammer - Kirrweiler-zurück		23.00-1.30	23.00-2.30	23.00-1.30		2	3	3	Ruftaxi

**Anlage IV: Auswertung der Befragung zur Berücksichtigung mobilitätsbeeinträchtigter Personen im ÖPNV**

Es wurden seitens der Gemeinden keine Haltestellen genannt, die vorrangig behindertengerecht ausgebaut werden sollen. In einigen Fällen wurde die Definition von "behindertengerechter" Haltestelle fehlinterpretiert. Eine behindertengerechte Haltestelle erfordert einen 16-18 cm hohen Bordstein – wodurch beim Einsatz von Niederflurfahrzeugen der Restspalt zwischen Bordsteinoberkante und Fahrzeugboden minimiert wird und so ein fast stufenloser Eintritt ermöglicht wird.

Städte / Gemeinden / Verbandsgemeinden / weitere Beteiligte	Rücklauf Juli 2003	Einrichtungen			2. Haltestellen, die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen berücksichtigen
		1. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen			
		Name	Größe	Adresse	
Kapellen-Drusweiler					Bf. Kapellen-Drusweiler: Leitmarkierungen, Rampe
Edenkoben		Haus Rietburg- Kleinstwohnheim f. psych. Kranke und geistig behinderte Menschen			alle Haltestellen können von mobilitätsbeeinträchtigten Personen genutzt werden: Einsatz von 12 NF- Fahrzeugen der PalatinaBus GmbH
		Privat Klinik Edenkoben			
		Priv. Klinik/Psych. Klinik Gleisweiler			
		Seniorenheim	Spitalstraße		
		Seniorenheim Meyerhof	Klosterstraße		
Bornheim					alle Haltestellen im Ort
Offenbach					Germersheimer Straße (Flachbord) und Landauer Straße (Flachbord)
		Südpfalzwerkstatt	355 Jakobstraße		
		Wohnstätte f. Behinderte	33 Im Seegarten		
			30 Jakobstraße		
Billigheim-Ingenheim		Heilpädagog. Kinderheim		Bergzabener Straße, Ingenheim	
		Wohngruppe St. Paulus-Stift		Oberdorfstraße, Mühlhofen	
Impflingen					Haltestelle Hauptstraße - neue Gehweggestaltung ohne Bordstein
Anweiler		Kreiskrankenhaus		Spitalstraße	
		Seniorenheim	70	Bahnhofstraße	
Ramberg		Außenstelle Südpalz Werkstatt			
		Erholungseinrichtung		Marktweg	
Völkersweiler		Pflegeheim St. Paulusstift			
Wernersberg					Haltestellen sind abgesenkt - für Rollstuhlfahrer zugänglich
restliche Gemeinden		keine Einrichtungen			keine Einrichtungen



## **Nahverkehrsplan 2004 – 2008**

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

77

---

### **Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP**

# Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
Club Behinderter und ihrer Freunde Südpfalz e.V.	03.11.2003	RollstuhlbewerberInnen müssen sich - im Gegensatz zu anderen Fahrgästen - drei Tage vorher anmelden					Die Anmeldung für eine Umdisposition muss 2 Tage vorher erfolgen, zusätzlich lässt sich erfragen, wann ohnehin Niederflerbusse verkehren. Beides ist zwischen 4:45 und 15:00 Uhr bei der Fahrmeisterei möglich.
		Forderung: "Zukünftig werden nur noch Niederflerbusse und Hochflerbusse mit Einstiegshilfen (Liften) angeschafft. Nach einer EG Richtlinie müssen alle neuen Busse zukünftig mit Einstiegshilfen ausgestattet sein."	Anforderungsprofil	X			... nach Möglichkeit ... Elektronische Modelle haben sich als sehr unzuverlässig erwiesen, alle neu angeschafften Fahrzeuge verfügen über manuelle Rampen.
Karlsruher Verkehrsverbund GmbH	03.11.2003	Seitens des KVV bestehen keine inhaltlichen Anregungen und Bedenken.					
Kreisverwaltung Germersheim	04.11.2003	es werden keine Anregungen vorgebracht					
Kreisverwaltung Südliche Weinstraße, Gleichstellungsbeauftragte	07.11.2003	Grundlagendaten zur Bevölkerung, zur Wirtschaft und vor allem zum Fahrgastaufkommen geschlechtsspezifisch darstellen.	Kapitel III.1 und III.3			X	Wäre wünschenswert, kann aber für diesen NVP nicht mehr geleistet werden, da die Daten (z.B. der Verkehrserhebung) nicht geschlechtsspezifisch erfasst wurden.
		Frauen als eine Hauptnutzerguppe des ÖPNV darstellen und nicht als "Minderheit"	Kapitel III.7	X			wird sprachlich deutlich gemacht
		Arbeitskreis "FrauenMitPlan" wird sich dem Thema Nahverkehr und Frauen widmen			X		Kontaktaufnahme mit Kreisverwaltung und RVS außerhalb des Fortschreibungsverfahrens wünschenswert.
Kreisverwaltung Südwestpfalz	22.10.2003	Sicherung des bestehenden Angebotes im Grenzbereich VRN/ WVV Richtung Osten	Angebots-konzeption	X			Angebot soll erhalten bleiben, Satz zur Verdeutlichung wird aufgenommen
		Einsatz für die Queichtalstrecke Landau - Pirmasens (Standardisierte Bewertung läuft)		X			ergänzender Satz wird aufgenommen
Planungsgemeinschaft Rheinpfalz	28.10.2003	Prüfung der nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem NVP 99-03 auf Realisierungswahrscheinlichkeit, entsprechende Ergänzung und Konkretisierung der Bilanzierung, Detaillierung der Maßnahmen im investiven Bereich	Vorgehensweise, Bilanzierung	X			kann nicht auf die einzelnen Strecken bezogen werden, wird aber zusammenfassend in der Bilanzierung von den Aufgabenträgern ergänzt
		Angebotsverbesserungen im Abend- und Wochenendverkehr vor dem Hintergrund der finanziellen Lage unrealistisch	Angebots-konzeption	X			bleibt als "Wunschziel" enthalten, auf Haushaltslage und Realisierungswahrscheinlichkeit wird hingewiesen
		redaktionelle Anmerkungen und Ergänzungen	diverse		X		die einzelnen Anmerkungen werden geprüft und weitestgehend übernommen
Pollichia, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.	29.10.2003	ÖPNV-Angebot in LD und SüW deutlich schlechter als in vergleichbaren Räumen, Anteil des Freizeitverkehrs an den ÖPNV-Nutzern gering, obwohl ein großes Potenzial besteht; Tagestouristen benötigen transparentes, klares Angebot; als Forderung wird abgeleitet: "Am Bahnhof Landau verkehren die Busse stündlich vertaktet an 7 Tagen der Woche abgestimmt auf den Regionalexpress Naustadt-Karlsruhe. In den Dörfern gibt es klar definierte Bushalte und mit Taktzeiten, die wiederum auf die Züge in Landau abgestimmt sind. .... Weitere Verknüpfungspunkte Bahn/ Bus wären in Bad Bergzabern und Edenkoben zu schaffen."	Angebots-konzeption		X		Es können nicht alle Übergänge optimal sein; gerade eine lastrichtungsbezogene Abstimmung (morgens hin, nachmittags zurück) wirft im Freizeitverkehr besondere Probleme auf, da die Ströme nicht so eindeutig sind, wie z.B. im Berufsverkehr. Eine diesbezügliche Optimierung der Anschlüsse würde die bestehenden Verknüpfungen gefährden. Zu prüfen ist, ob die bestehenden Angebote nicht speziell für die Zielgruppe der Tagestouristen aufbereitet und vermarktet werden können.

**Nahverkehrsplan 2004 – 2008**

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

**Anhang**

**Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP**

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Übergangstarif vom VRN nach Karlsruhe Stadt	Angebots-konzeption	X			Problem ist bekannt und in Verhandlung
		Aussagen zum SPNV	Angebots-konzeption			X	SPNV nur nachrichtlich im NVP
RVS Regionalbus Südwest GmbH	27.10.2003	Leistungsberechnungen überprüfen	Tabelle 5, S.15 (591/579)		X		
		Verlagerung Linie 548, Nachtschwärmer und 579 streichen	Tabelle 25	X			wird geändert
		zweimal Ergänzung, dass die Anforderungen "...nach Möglichkeit ..." beachtet werden sollen	III.7 Anforderungsprofil, S. 48 Abs. 4 und 6	X			
		Land hat Fahrzeugförderung eingestellt, deshalb sind alle Anforderungen aus dem NVP zu streichen, "...nach Möglichkeit..." sollte Rechtsanspruch auf Anforderungen mildern	III.7 Anforderungsprofil, S. 55		X		Hinweis auf entfallende Förderung wird eingefügt. Anforderungen werden weicher formuliert, nicht gestrichen.
		Die über die einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel hinausgehenden Anforderungen, wie z.B. die Implementierung eines RBL müssen im ländlichen Raum ersatzlos entfallen.	III.7 Anforderungsprofil, S. 56		X		Anforderungen werden weicher formuliert, nicht gestrichen.
		aktuelle Fahrplaninformation in Echtzeit muss gestrichen werden	III.7 Anforderungsprofil, S. 57		X		"Echtzeit.." wird aus Aufzählung genommen und im Text als anzustreben ..... aufgenommen.
Stadtverwaltung Landau in der Pfalz, Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung		redaktionelle Anmerkungen und Aktualisierungen der Baugebietsplanungen	betriebliche Maßnahmen, Kapitel III.1	X			
Stadtverwaltung Landau in der Pfalz, Gleichstellungsstelle	05.11.2003	Abgrenzung der Frauenbelange zu den Anforderungen aus BGG	Kapitel III.7	X			wird durch Zwischenüberschrift klarer gegliedert
		Ruftaxi-Verkehre insgesamt zu gering, Wochenendangebot ist zu verbessern, geänderte Öffnungszeiten (Arbeitszeiten für Frauen im Einzelhandel) erfordern flexibles Angebot nach 20:00 Uhr	Kapitel III.7		X		Öffnungszeiten wurden bereits wieder zurückgenommen, Bedarf wird derzeit nicht gesehen
SÜDPFALZ-MOBIL e.V.	04.11.2003	Fehler, dass KVV nicht an verschiedenen Stellen gleichberechtigt neben den VRN gestellt wird; VRN kann nicht die Interessen der Südpfalz vertreten				X	siehe Stellungnahme KVV
		Freizeitverkehr wird nicht behandelt	Bilanzierung			X	in Bilanzierung wurde nicht nach Fahrtzwecken differenziert; in II.3 ist Nachfrage nach Fahrtzwecken ausgewertet
		Übergänge in Landau nicht optimal	Bilanzierung			X	es können nicht alle Übergänge optimal sein; eine Optimierung auf die Hauptverkehrsströme ist erfolgt
		Busangebot der Stadt Landau nicht zufriedenstellend	Bilanzierung			X	Bilanzierung/ Schwachstellenanalyse/ Angebotskonzeption sind Grundlage für weitere Verbesserungen vor dem Hintergrund der jeweiligen Haushaltslage.

**Nahverkehrsplan 2004 – 2008**

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

**Anhang**

**Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP**

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Aussagen zum SPNV	Angebots-konzeption			X	SPNV nur nachrichtlich im NVP
		Stadtverkehrsplan (incl. Rad) ist zu erarbeiten	Angebots-konzeption	X			Es liegt ein Gutachten Innenstadt Landau vor, das als Hinweis in den NVP aufgenommen wird.
		Planung für Angebote an von mobilitätseingeschränkten Personen genutzten Einrichtungen	Angebots-konzeption, II.3	X			Befragung wurde durchgeführt, entsprechende Prioritäten für den behindertengerechten Ausbau von Haltestellen werden von den Aufgabenträgern erarbeitet
		Gutachten Stadtbusverkehr/ Verkehrsströme/ Haltestellen sollte in Auftrag gegeben werden	Angebots-konzeption, II.4	X			Es liegt ein Gutachten Innenstadt Landau vor, das als Hinweis in den NVP (Kap. II.4) aufgenommen wird.
Verbandsgemeindeverwaltung Annweiler am Trifels	04.11.2003	Anmerkungen, Ergänzungen und Korrekturen	investive Maßnahmen, Kapitel III.1 und III.2	X			
Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim	10.11.2003	Erschließungsdefizite in Herxheim, Insheim und Rohrbach sind zu beheben.	Angebots-konzeption, III.7 Bewertung	X			wird in die Bewertung und als Ruftaxi-Bedarf (VRN-Tarif) in die Angebotskonzeption aufgenommen
Verbandsgemeindeverwaltung Offenbach an der Queich	04.11.2003	Forderung nach weiteren Haltestellen im nord-östlichen Bereich der Gemeinde Offenbach an der Queich (wurde bereits im Rahmen des NVP 99-03 angeregt) wird aufrecht erhalten.	Angebots-konzeption	X			Forderung wird von der RVS unterstützt und in die Angebotskonzeption aufgenommen.
BUND	19.11.2003	Die Vertaktung der Busse ist weiterhin verbesserungsbedürftig teilweise ungenügende Umsteigebedingungen bzw. Verknüpfung z.B. Linie 553 in Rülzheim Rtg. Speyer	Angebots-konzeption	X			wird als Maßnahme in die Angebotskonzeption aufgenommen
		Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen	Angebots-konzeption	X			wird an die RVS weitergeleitet
		mangelhafte Erschließung Herxheim und Insheim	Angebots-konzeption	X			in der Angebotskonzeption wird darauf hingewiesen, dass an geeigneten Haltepunkten Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen sind.
		fehlendes Fahrtenangebot der Linie 554 zwischen 7.00 und 8.00 Uhr	Angebots-konzeption		X		Einführung eines Ruftaxis geplant; s. Stellungnahme VG Herxheim
		Information an den Verknüpfungspunkten mit dem SPNV über Verzögerungen/Ausfälle von Bussen	Angebots-konzeption			X	wird an die RVS weitergeleitet
		Lautsprecherdurchsagen bei Verspätungen/Ausfällen der Züge	Angebots-konzeption			X	s. Stellungnahme RVS zu Fahrplaninformation in Echtzeit
		Wochenendangebot im Grundnetz		X			liegt in der Zuständigkeit des SPNV
							Ausweitung der Wochenendverkehre im Angebotskonzept enthalten; s. auch Stellungnahme Planungsgemeinschaft Rheinpfalz
Verbandsgemeindeverwaltung Maikammer	Nov 03	Es besteht der Wunsch, die Ortsgemeinde Kirrweiler in das Bus-Liniennetz mit einzubeziehen. Es existieren morgens nur 2 Schulbusverbindungen. Der Bahnhof Maikammer-Kirrweiler liegt westlich vom Kirrweiler Ortskern und ist insbesondere für ältere und nicht motorisierte Menschen nur über einen längeren Fußweg zu erreichen.	Angebotskonzeption	X			Zunächst soll eine Grundanbindung mit 8 Ruftaxifahrten geschaffen werden, die die Ortsgemeinde Kirrweiler mit dem Verbandsgemeindesitz verbindet. Dabei soll eine Anbindung an den Bahnhof berücksichtigt werden

**Nahverkehrsplan 2004 – 2008**

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Anm.: Künftige Erhöhung der Schülerzahl in Maikammer, da Maikammer ab dem Schuljahr 2005/2006 Schulstandort für die Regionale Schule Maikammer-Hambach ist. Im Schuljahr 03/04 und 04/05 werden die Schüler noch in Hambach unterrichtet. Auch auf Grund der Geburtenentwicklung in Maikammer ist von einem Rückgang der Schülerzahlen im Jahr 2008 nicht auszugehen.	Bestandsaufnahme	X			Die Angaben basieren auf den vorliegenden Strukturdaten. In einer Fußnote wird die Einrichtung der Regionalen Schule und die Einschätzung über die Schülerentwicklung in Maikammer ergänzt.
Verbandsgemeindeverwaltung Bad Bergzabern	20.01.2004	In der räumlichen Abgrenzung der Abbildungen ist die Ortsgemeinde Schweigen-Rechtenbach nicht enthalten	Abbildungen Anhang	X			Die Zellengrenze ist im Programm nicht abgebildet - sie wird nachträglich eingearbeitet
		In den Abbildungen zur Verkehrsnachfrage (Karte 8 & 9) wird keine Aussage über die Anbindung nach Schweigen-Rechtenbach bzw. deren Fortsetzung nach Weißenburg (Frankreich) getroffen	Abbildungen Anhang		X		Zwischen Schweigen und Wissembourg finden werktätlich in Hin- und Rückrichtung je etwa 45 Fahrten statt.
		Bezgl. der Ortsgemeinde Schweigen-Rechtenbach sollte sichergestellt werden, dass die Übergänge Bus/Bahn in Weißenburg abgestimmt sind oder die Gemeinde eine Anbindungsmöglichkeit an die Bahnlinie über Schweighofen erhält	s. Anforderungsprofil		X		Wird an SüdwestBus weitergeleitet. Zu bedenken ist, dass die Busse im LK oft durch zeitliche Vorgaben aus dem Schülerverkehr gebunden sind.
		Die Strecke Bad Bergzabern - Landau sollte aufgrund ihrer Bedeutung für die Verbindung der zentralen Orte als Nahverkehrsachse definiert und dementsprechend in der Planung Berücksichtigung finden.	Bestandsaufnahme/ Abbildungen Anhang			X	Die Ausweisung von Siedlungsachsen (Nahverkehrsachsen) erfolgt lt. ROP Rheinland. Die Achse wurde aufgrund ihrer Bedeutung in das Grundnetz 2. Ordnung eingeteilt und entsprechend in der Planung berücksichtigt.
		Für die Ortsgemeinde Hergersweiler ist eine ausreichende Anbindung an die Mittelzentren bzw. an die weiterführende Bahnlinie sicherzustellen. Alternativ könnte ein Ruftaxi-Verkehr in Betracht gezogen werden.	Angebotskonzeption	X			Aufnahme in die Angebotskonzeption mit werktätlich 8 Fahrtenpaaren im Ruftaxi-Verkehr
		Im Fortschreibungszeitraum sind Veränderungen in der Siedlungsstruktur (sowohl Wohnen als auch Gewerbe) in der Verbandsgemeinde Bad Bergzabern zu erwarten, die jedoch nicht im NVP dargestellt werden. Diese Veränderungen sollten in den NVP aufgenommen werden (z.B. Wernersgrund mit ca. 7 ha sowie Schelmenäcker/Kreidenteich in Blankenborn und Bohnfeld in Bad Bergzabern, Im großen Sand in Barbelroth, Weißrückel in Gleiszellen-Gleishorbach, An der alten Straße in Schweighofen und evtl. Erweiterung Schäfergasse oder Hammersäcker in Pleisweiler-Oberhofen mit insgesamt 20 ha)	Bestandsaufnahme		X		Im Zuge der Bestandsaufnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden beim Landkreis die Entwicklungen in der Siedlungsstruktur abgefragt (Rahmenbedingung für eine detaillierte Schwachstellenanalyse: Wohnen und Gewerbe mit einem Einwohnerzuwachs > 300 bzw. Gewerbeflächen > 5 ha) . Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden nachträglich die Siedlungsflächen in Klingenstein und der VG Annweiler benannt. Darüber hinaus wurden keine Angaben gemacht. Die Wohngebiete können nachträglich im Kapitel III.1 aufgenommen werden. Eine mögliche ÖPNV-Anbindung soll dann in den nächsten Jahren weiter geprüft werden (Umsetzung der Gebiete).

Nahverkehrsplan 2004 – 2008

Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau

Anhang

Anlage V: Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des NVP

Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalt/e der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	prüfen	ablehnen	Begründung/ Vorgehensweise
		Ein hoher Anteil der Schüler aus dem Kreis besucht die weiterführenden Schulen in der Stadt Landau. Wie sich dies auf die Schülerbeförderung im Landkreis auswirkt, ist der Ermittlung der Verkehrsnachfrage nicht zu entnehmen.	Kap. Verkehrsnachfrage			X	Auswirkungen auf Schülerbeförderung kann den Daten aus der Verkehrserhebung nicht entnommen werden.
		Darstellung der Schülerzahlen in der Karte Nr. 3 weicht von den Angaben im Text ab		X			In der Darstellung der Schülerzahlen im Kartenteil wurde ein Fehler in der Aufsummierung festgestellt und daraufhin die Karte 3 bereits aktualisiert.
		Bei der Ermittlung der Verkehrsnachfrage wird für Fahrten im Schüler- und Ausbildungsverkehr in Tab. 25 von 80% in Tab. 27 jedoch lediglich von 75% der Busfahrten ausgegangen					Die Tabelle 25 stellt die Nutzung von ÖPNV zum SPNV - getrennt nach Fahrtzweck - gegenüber. Von den rund <u>17.500 LBF mit dem Fahrtzweck "Schule/Ausbildung"</u> (SPNV & Bus- vgl. Tab. 24) werden 80% (das entspricht 14024 LBF) mit dem Bus abgewickelt und 20% über den SPNV. Die Tabelle 27 stellt die Verteilung der <u>nur im Busverkehr</u> stattfindenden Fahrten dar. Von den insgesamt 18812 Linienbef.fällen im Busverkehr haben dann wiederum 75% - also 14024 LBF- den Fahrtzweck "Schule/Ausbildung" (Vergleich der Fahrtzwecke im Busverkehr)
		In der Schwachstellenanalyse wird die Stadt Landau eingehend bewertet, während weitergehende Ausführungen zum Landkreis fehlen			X		Während der Bestandsaufnahme wurden beim Kreis SÜW alle relevanten Veränderungen in der Siedlungsstruktur abgefragt. Es wurden keine weitergehenden Angaben über neue Gebiete, Lage, Größe etc. genannt, daher wurde für den Landkreis keine detaillierte Betrachtung durchgeführt. Die Neubaugebiete in der VG Bad Bergzabern und Annweiler wurden nachträglich genannt. Sie werden in die Bestandsaufnahme mit aufgenommen - mit dem Hinweis, dass eine ÖPNV-Anbindung in den nächsten Jahren (bei Umsetzung) weiter geprüft werden soll und dass bei allen Planungen frühzeitig bereits eine spätere ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden soll.
		Die einzelnen Ortsgemeinden sollten noch ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme zum Fortschreibungsentwurf erhalten				X	Eine Anhörung wurde bereits durchgeführt. Es gab keine Anregungen

## Anlage VI: Abbildungen Visum

- Abbildung 1 Einwohner im Vergleich 2001 – 2008
- Abbildung 2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Vergleich 2001 – 2008
- Abbildung 3 Schülerverteilung auf einzelne Schulformen
- Abbildung 4 Altersverteilung Stand 2001
- Abbildung 5 Darstellung der Erschließungsqualität: Einzugsbereiche der Haltestellen
- Abbildung 6 Fahrtenangebot an Werktagen im Kreis Südliche Weinstraße
- Abbildung 7 Fahrtenangebot an Werktagen in der Stadt Landau
- Abbildung 8 Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage – Analyse (2002)
- Abbildung 9 Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage – Prognose (2008)
- Abbildung 10 Nahverkehrs- und Siedlungsachsen
- Abbildung 11 Liniennetzplan Stadt Landau
- Abbildung 12 Angebotskonzept - Werktag
- Abbildung 13 Angebotskonzept – Wochenend- und Spätverkehr



# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008



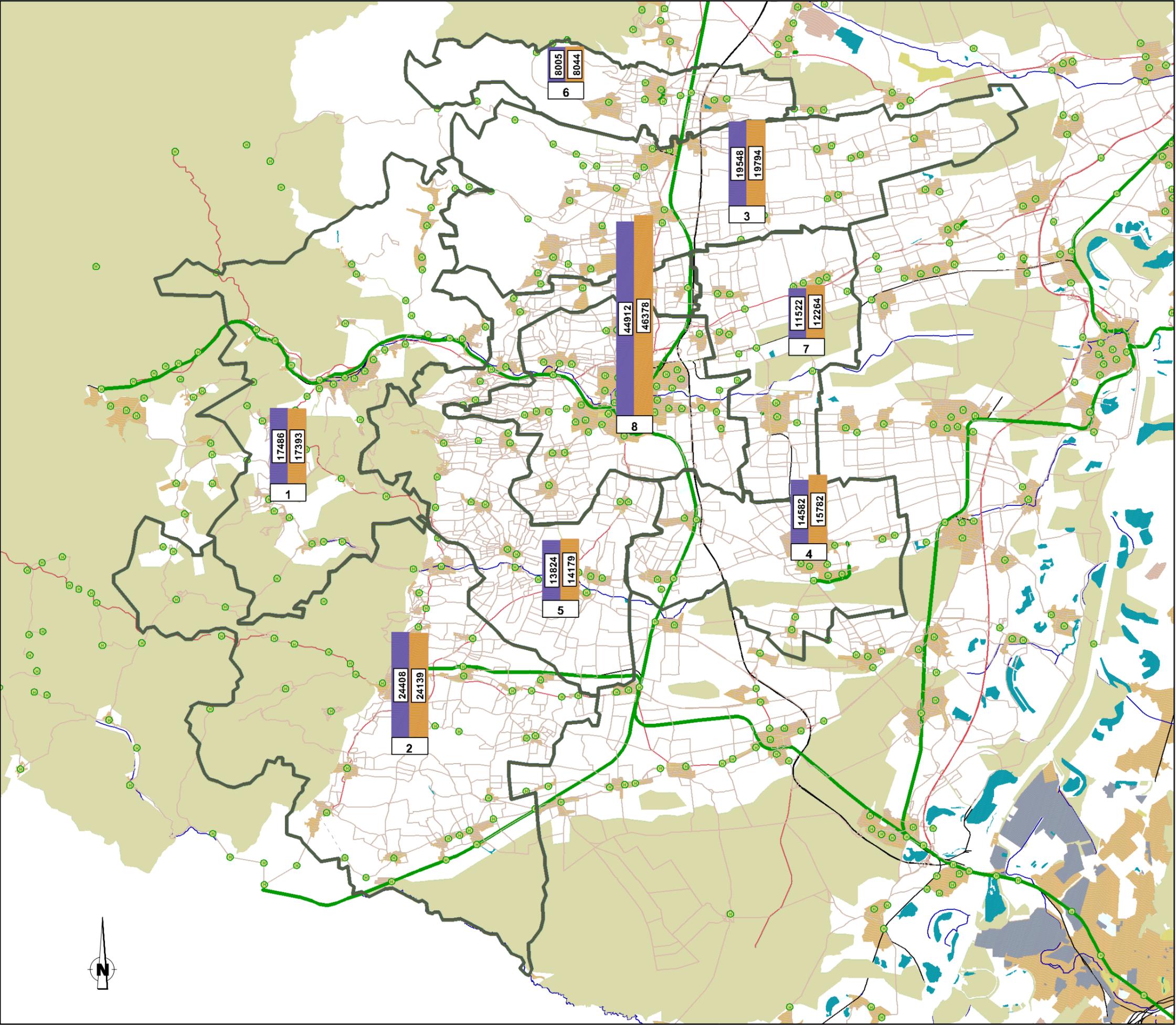
### Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
Strukturdaten VRN

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

Bearbeitungsstand: November 2003





# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

Sozialversicherungs-  
pflichtig Beschäftigte  
2001 und 2008

2001  
 2008

### Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
Strukturdaten VRN

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

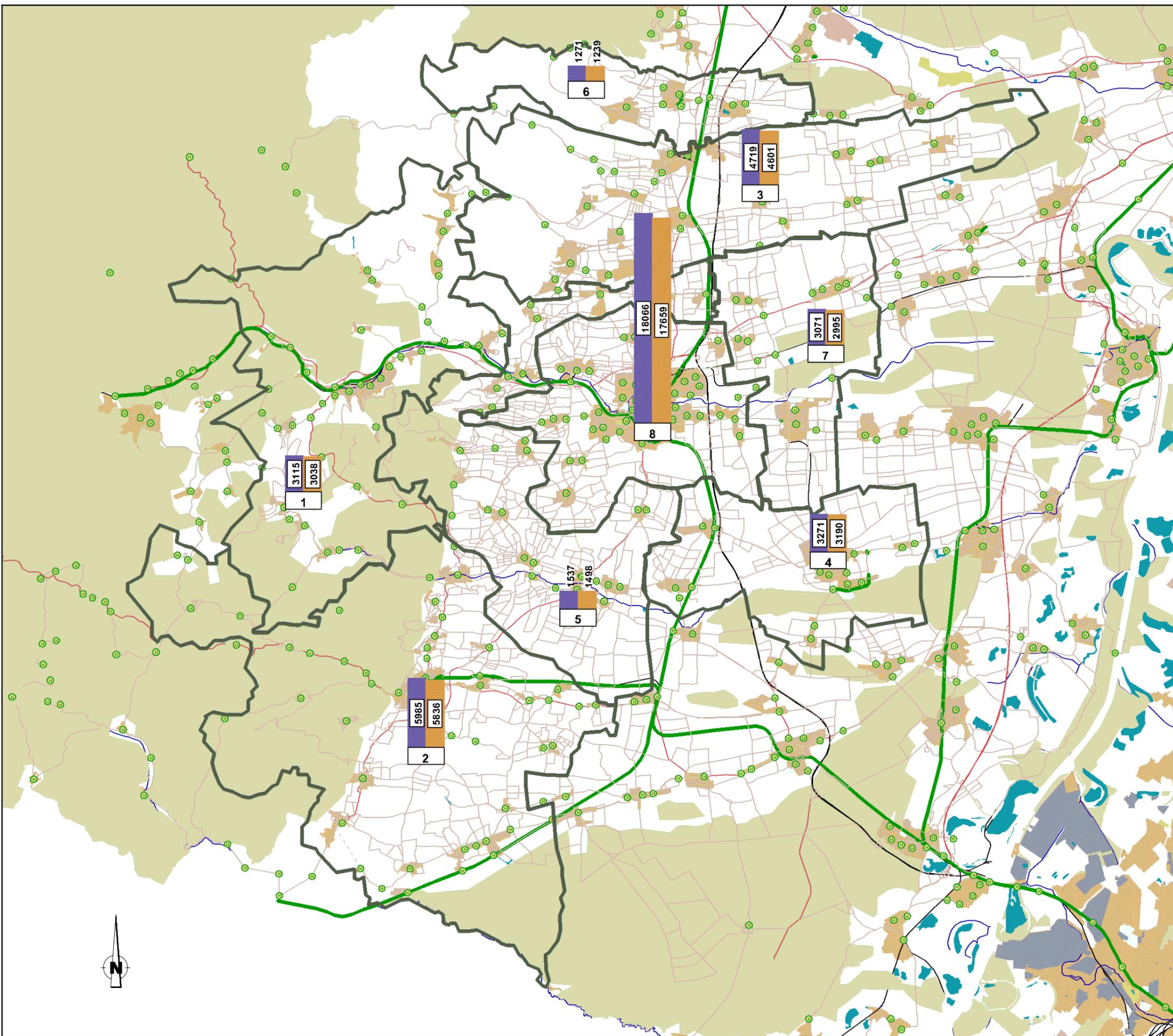
Bearbeitungsstand: November 2003



**VERKEHRSPLANUNG**



Köhler und Taubmann GmbH





Fortschreibung Nahverkehrsplan  
Stadt Landau und  
Kreis Südliche Weinstraße  
2004 - 2008



- Grund- und Hauptschule
- Gymnasium
- Realschule
- Sonderschule
- Integrierte Gesamtschule

Verbandsgemeinden

- ① Annweiler
- ② Bad Bergzabern
- ③ Edenkoben
- ④ Herxheim
- ⑤ Landau Land
- ⑥ Maikammer
- ⑦ Offenbach a. d. Queich
- ⑧ Stadt Landau

Quelle:  
Strukturdaten VRN

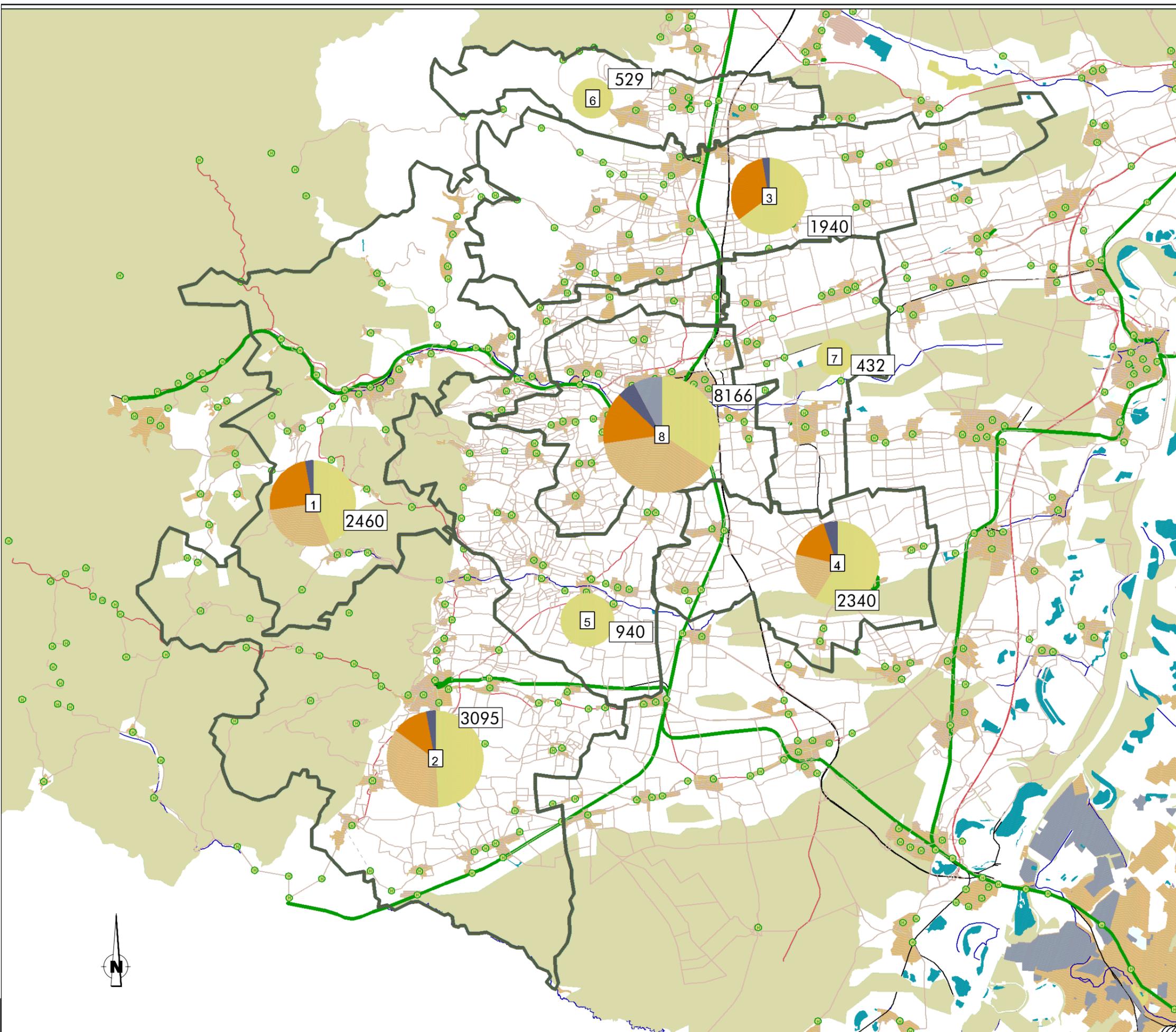
Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

Bearbeitungsstand: November 2003



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH





# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008



- 0 - 15
- 16 - 30
- 31 - 45
- 46 - 60
- 61 und älter

### Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
Strukturdaten VRN

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten<sup>©</sup>

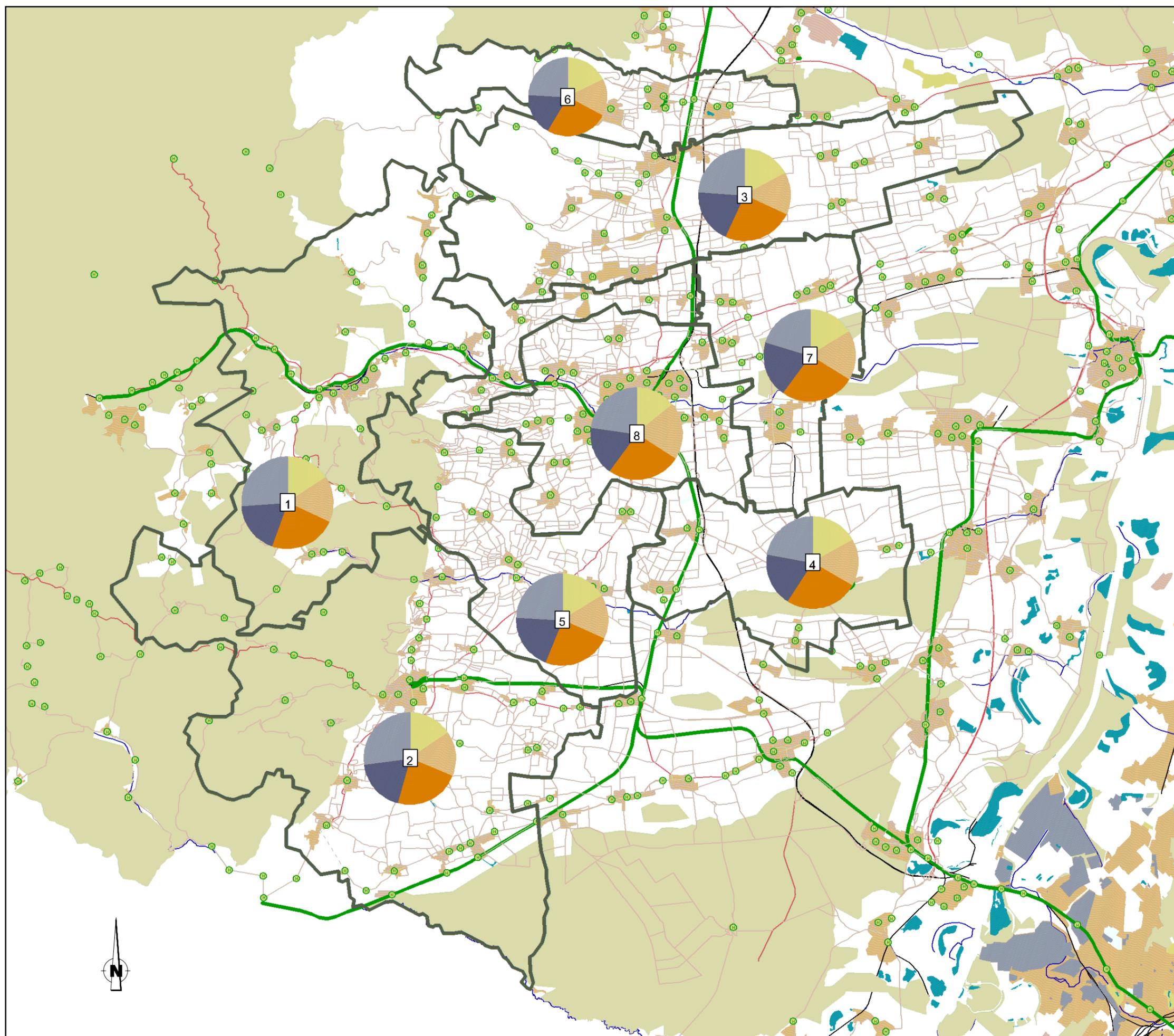
Bearbeitungsstand: November 2003



**VERKEHRSPLANUNG**



Köhler und Taubmann GmbH





## Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

Erschließungsqualität

Haltestelleneinzugsbereich:

Stadt Landau: 300m

Kreis Südl. Weinstraße: 400m

 Einzugsbereich  
Haltestelle

Verbandsgemeinden

-  1 Annweiler
-  2 Bad Bergzabern
-  3 Edenkoben
-  4 Herxheim
-  5 Landau Land
-  6 Maikammer
-  7 Offenbach a. d. Queich
-  8 Stadt Landau

Quelle:  
VISUM ( PTV-AG )

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

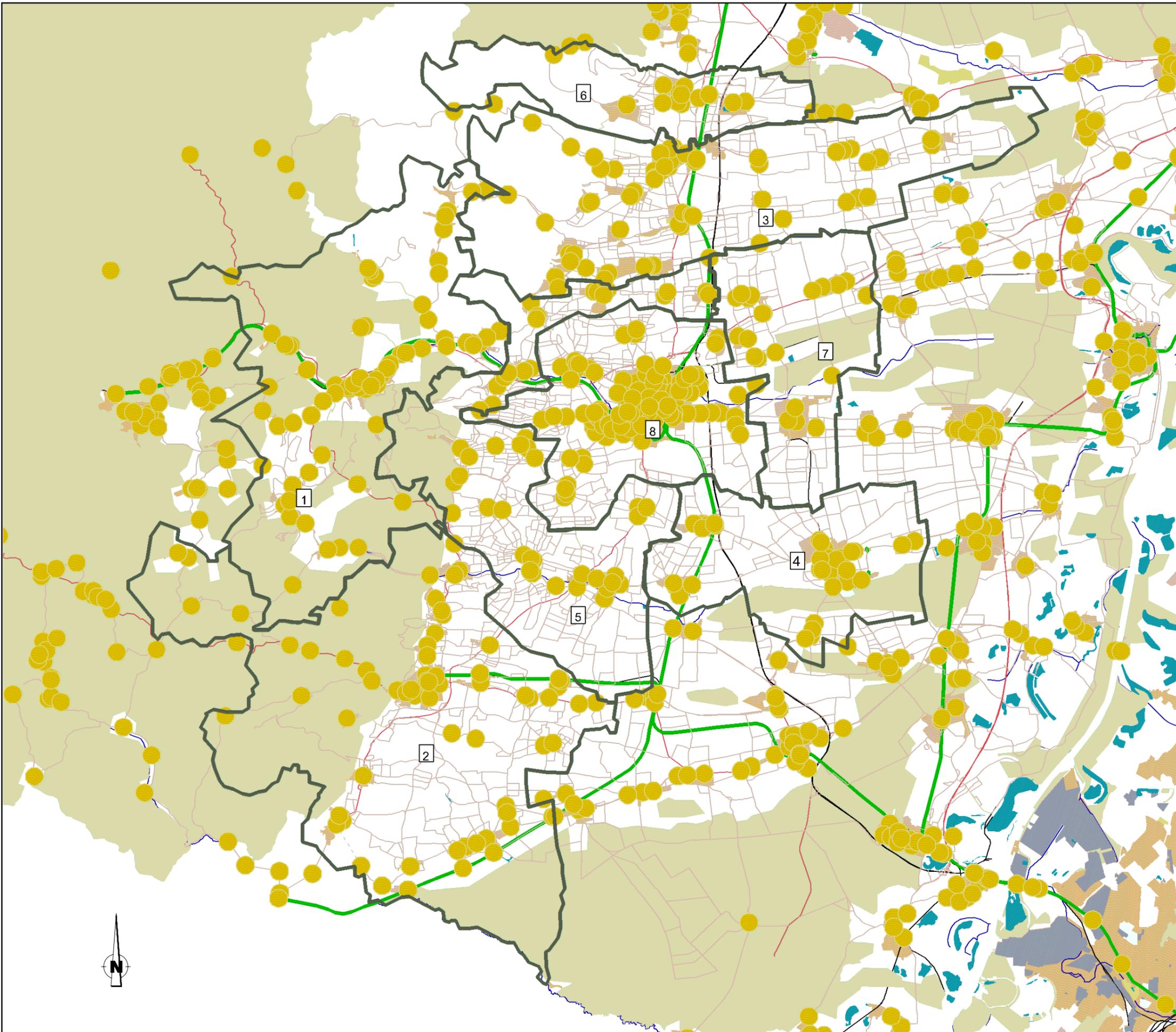
Bearbeitungsstand: November 2003



**VERKEHRSPLANUNG**



Köhler und Taubmann GmbH

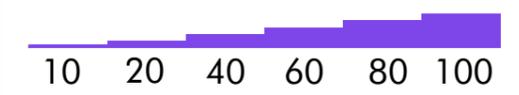




# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

Fahrtenangebot 2002  
Kreis Südliche Weinstraße

Anzahl der Fahrten an einem Werktag



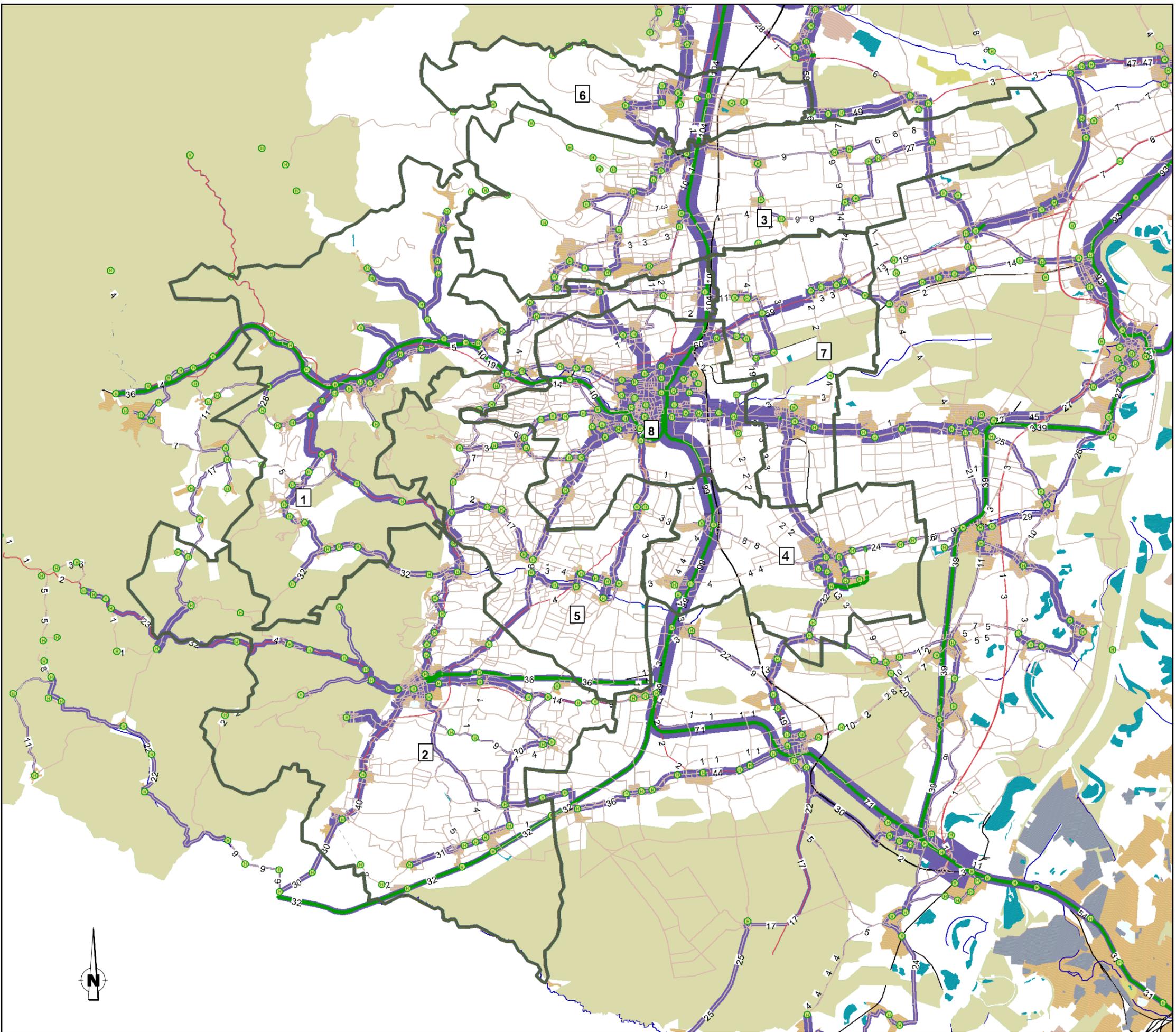
Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
VISUM ( PTV-AG )

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

Bearbeitungsstand: November 2003

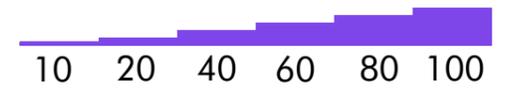




# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

Fahrtenangebot 2002  
Stadt Landau

Anzahl der Fahrten an einem Werktag



— Stadtgrenze Landau

8 Stadt Landau

Quelle:  
VISUM ( PTV-AG )

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

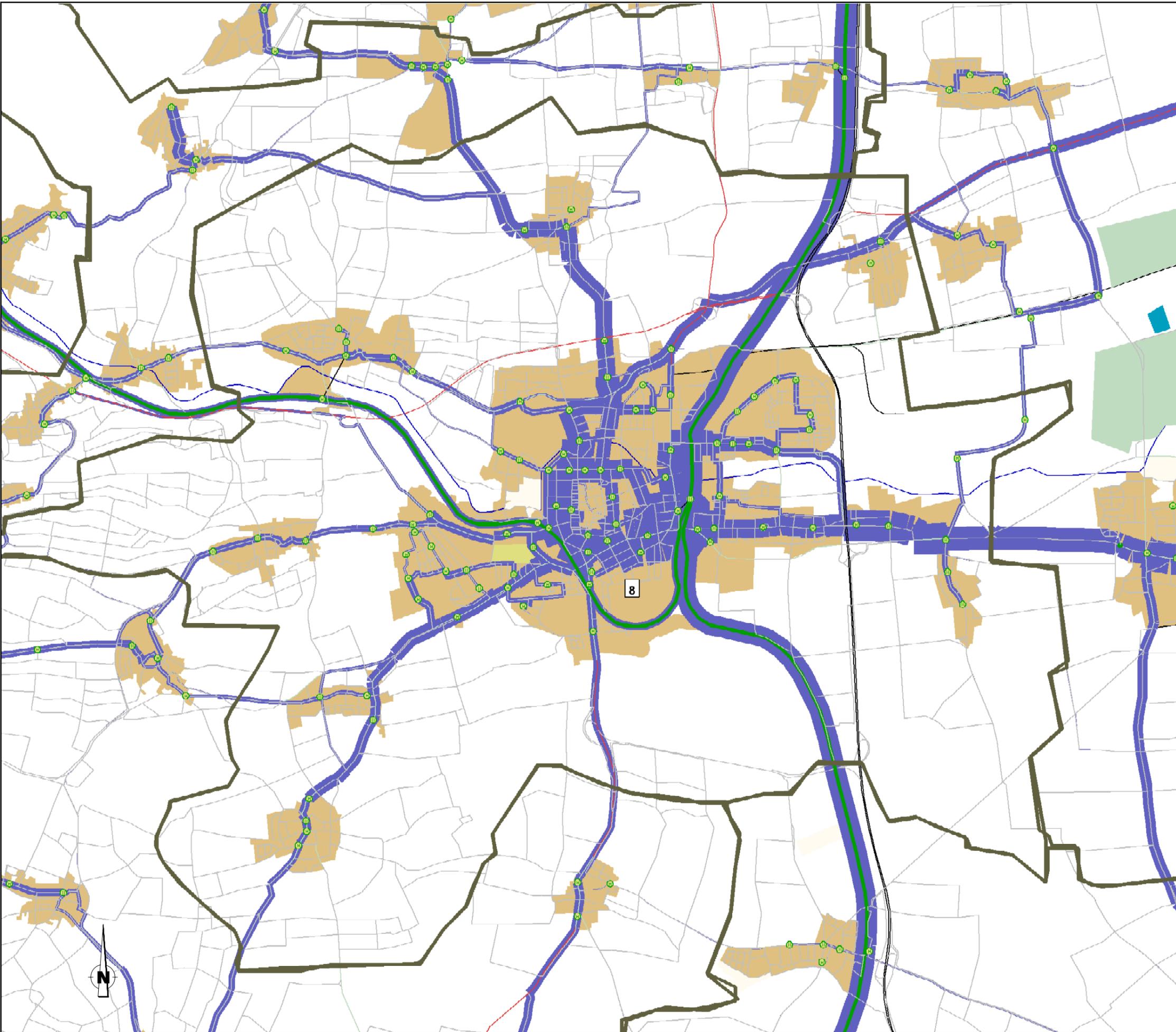
Bearbeitungsstand: November 2003



VERKEHRSPANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





## Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

Verkehrsnachfrage 2001

- Analyse -

Streckenbelastung



Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
VISUM ( PTV-AG )

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

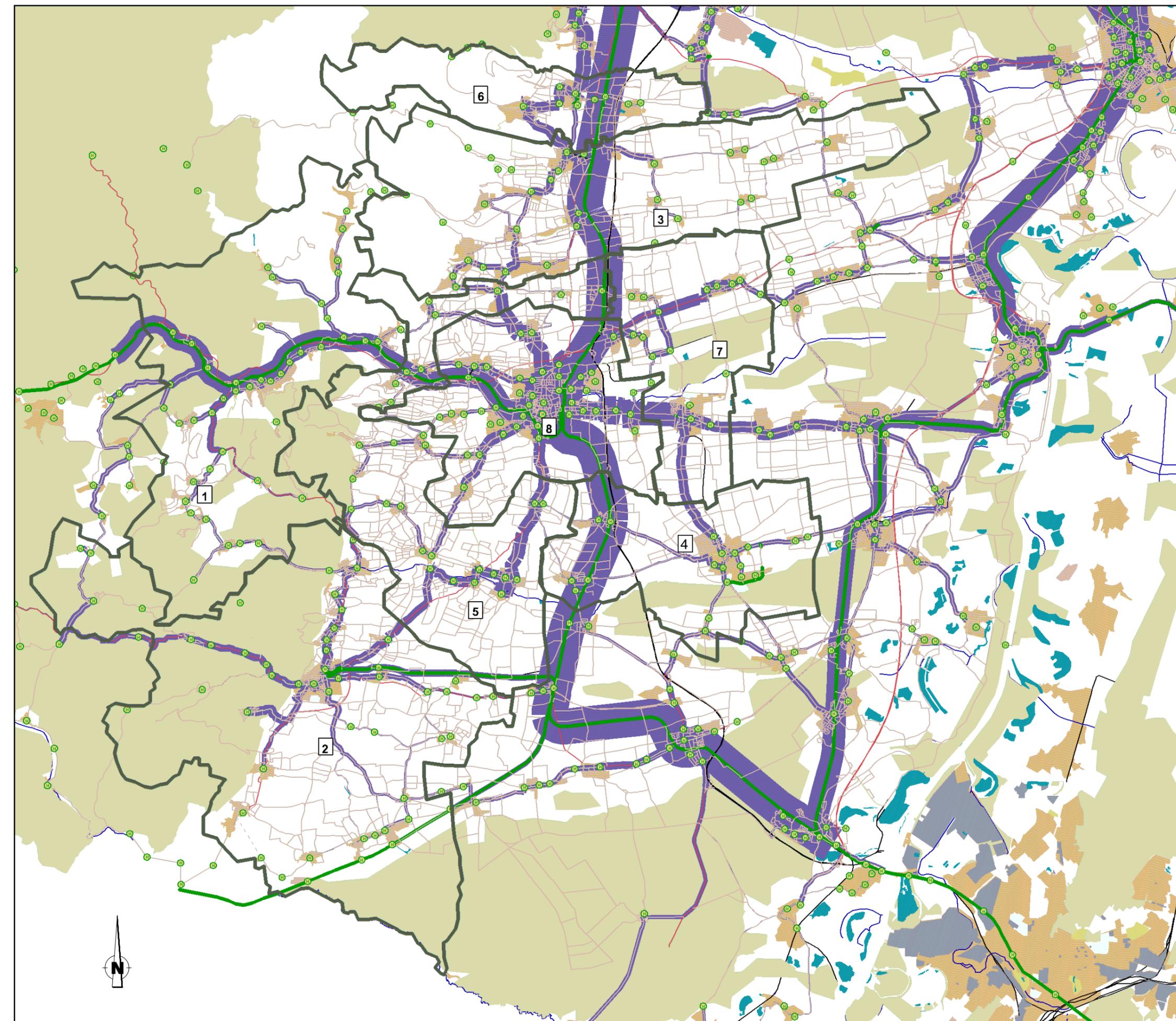
Bearbeitungsstand: November 2003



VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





Nr.9

# Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

## Verkehrsnachfrage 2008

- Prognose -

Streckenbelastung



Verbandsgemeinden

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Quelle:  
VISUM ( PTV-AG )

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

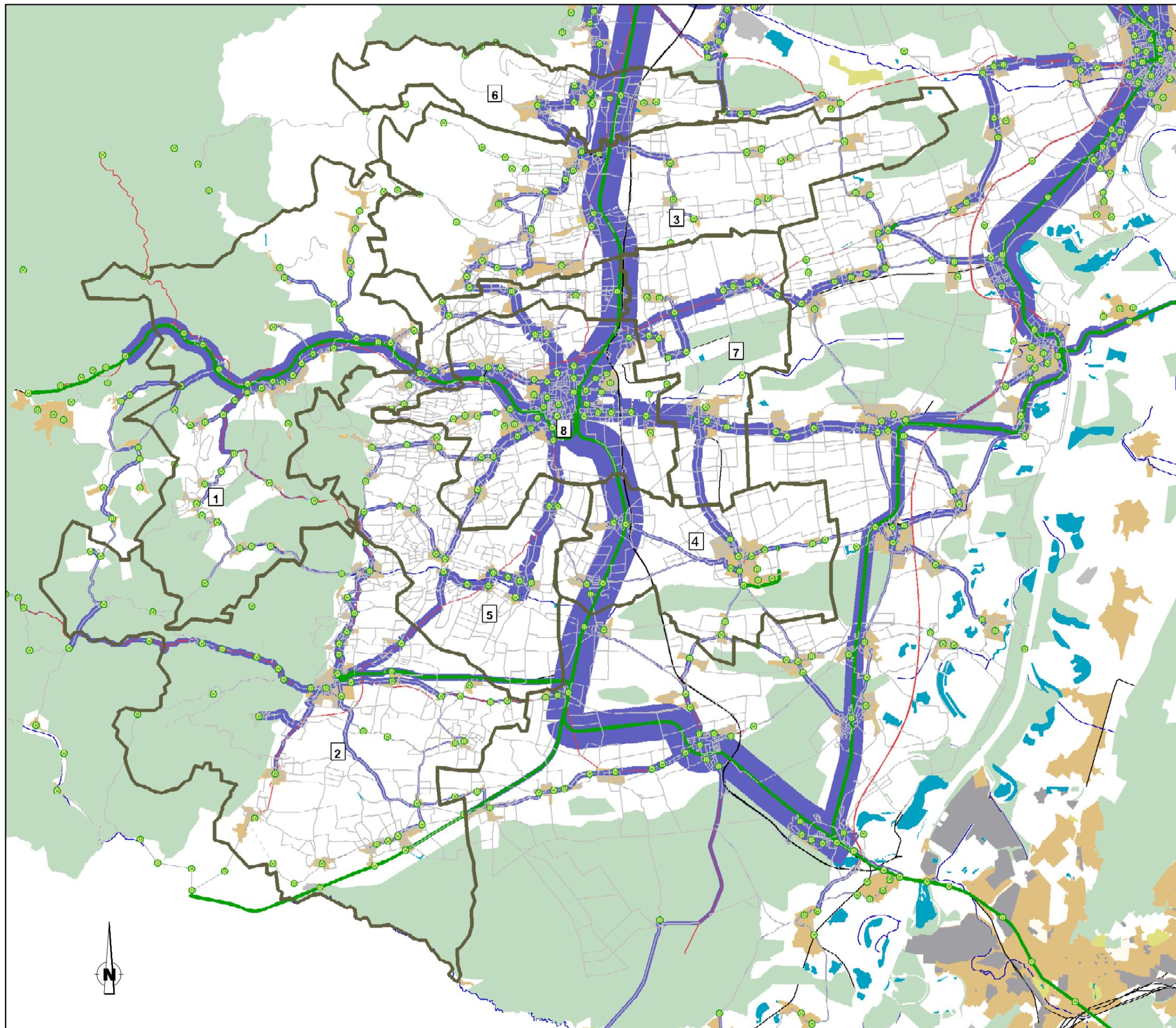
Bearbeitungsstand: November 2003



VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





Fortschreibung Nahverkehrsplan  
Stadt Landau und  
Kreis Südliche Weinstraße  
2004 - 2008

Nahverkehrs- und  
Siedlungsachsen

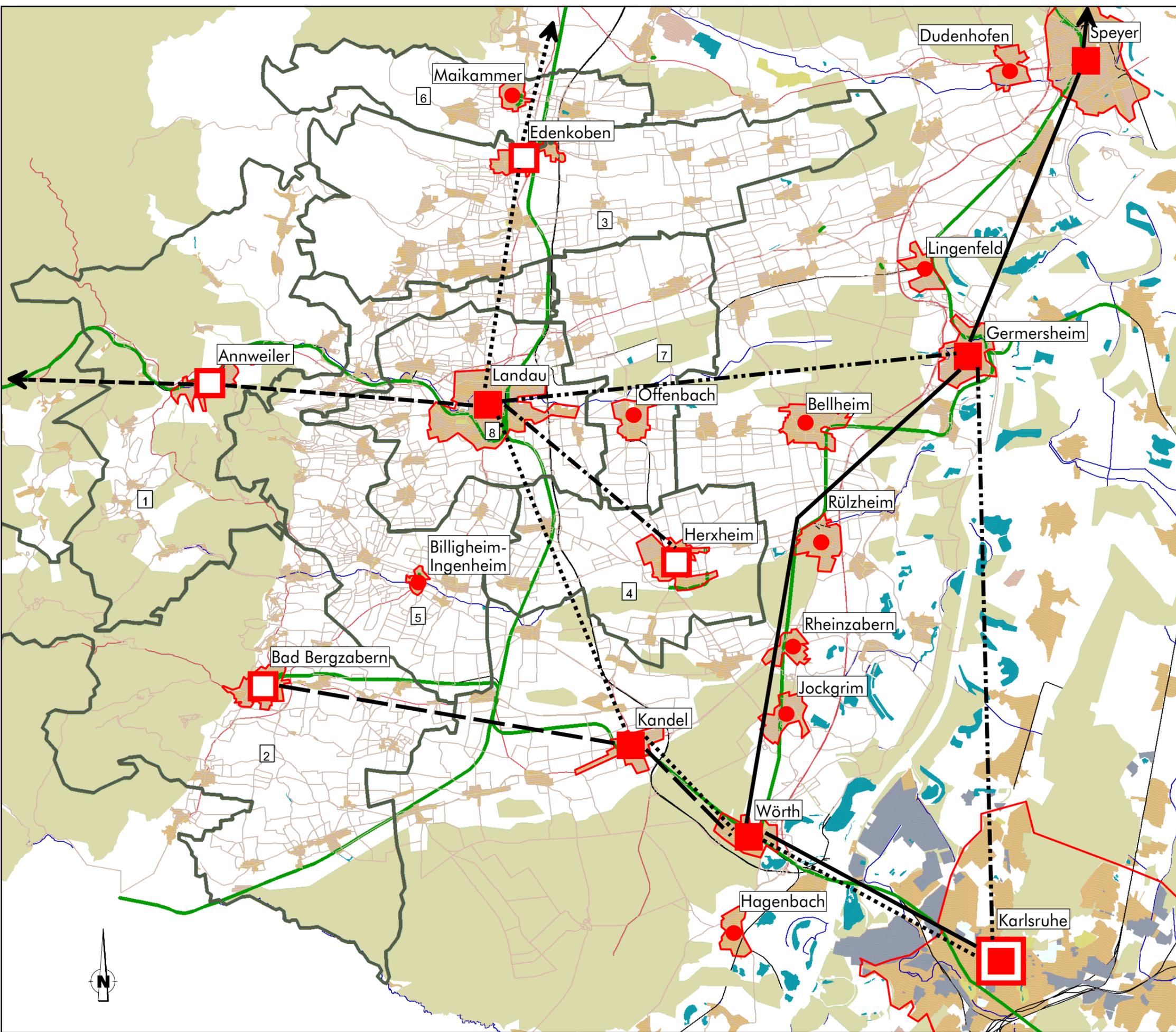
- Oberzentrum
- Mittelzentrum im Grundnetz
- Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
- Grundzentrum

- Landau - Annweiler - Pirmasens
- (Mainz) - Worms - Frankenthal - Ludwigshafen - Schifferstadt - Speyer - Germersheim - Wörth - (Lauterburg-Karlsruhe/Straßburg)
- Monsheim/Eisenberg - Grünstadt - Bad Dürkheim - Neustadt - Edenkoben - Landau - Kandel/ Wörth - (Karlsruhe)
- Landau - Herxheim
- Landau - Germersheim - (Bruchsal/Karlsruhe)
- Bad Bergzabern - Kandel/Wörth

Quelle:  
Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

Bearbeitungsstand: November 2003

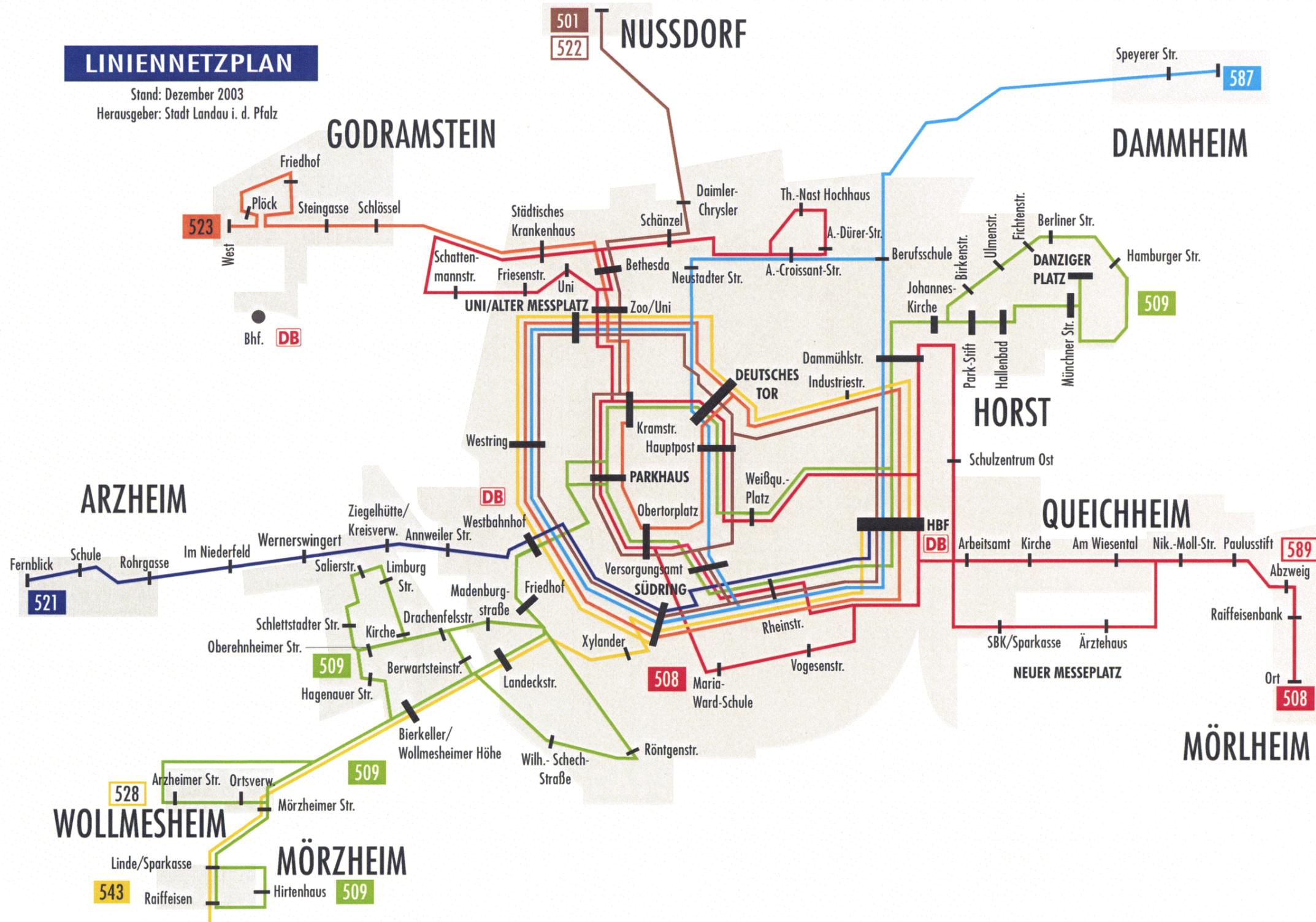




Liniennetzplan Stadt Landau

**LINIENNETZPLAN**

Stand: Dezember 2003  
Herausgeber: Stadt Landau i. d. Pfalz



Quelle:  
Stadt Landau

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©

Bearbeitungsstand: November 2003



VERKEHRSPANUNG



Köhler und Taubmann GmbH



## Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

### Angebotskonzept (Werktags) für den ÖPNV 2008

Maßnahmen zur Umsetzung

-  Ergänzungnetz
-  neues Bedienungsgebiet Ruftaxi
- ÖPNV - Netz**
-  SPNV-Strecke
-  Grundnetz
-  Ergänzungnetz
-  bisheriges Bedienungsgebiet Ruftaxi
-  Haltestelle
-  Haltestelle SPNV
-  Grenze Verbandsgemeinde

- 1 Annweiler
- 2 Bad Bergzabern
- 3 Edenkoben
- 4 Herxheim
- 5 Landau Land
- 6 Maikammer
- 7 Offenbach a. d. Queich
- 8 Stadt Landau

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©  
VISUM ( PTV-AG )

Bearbeitungsstand: Januar 2004

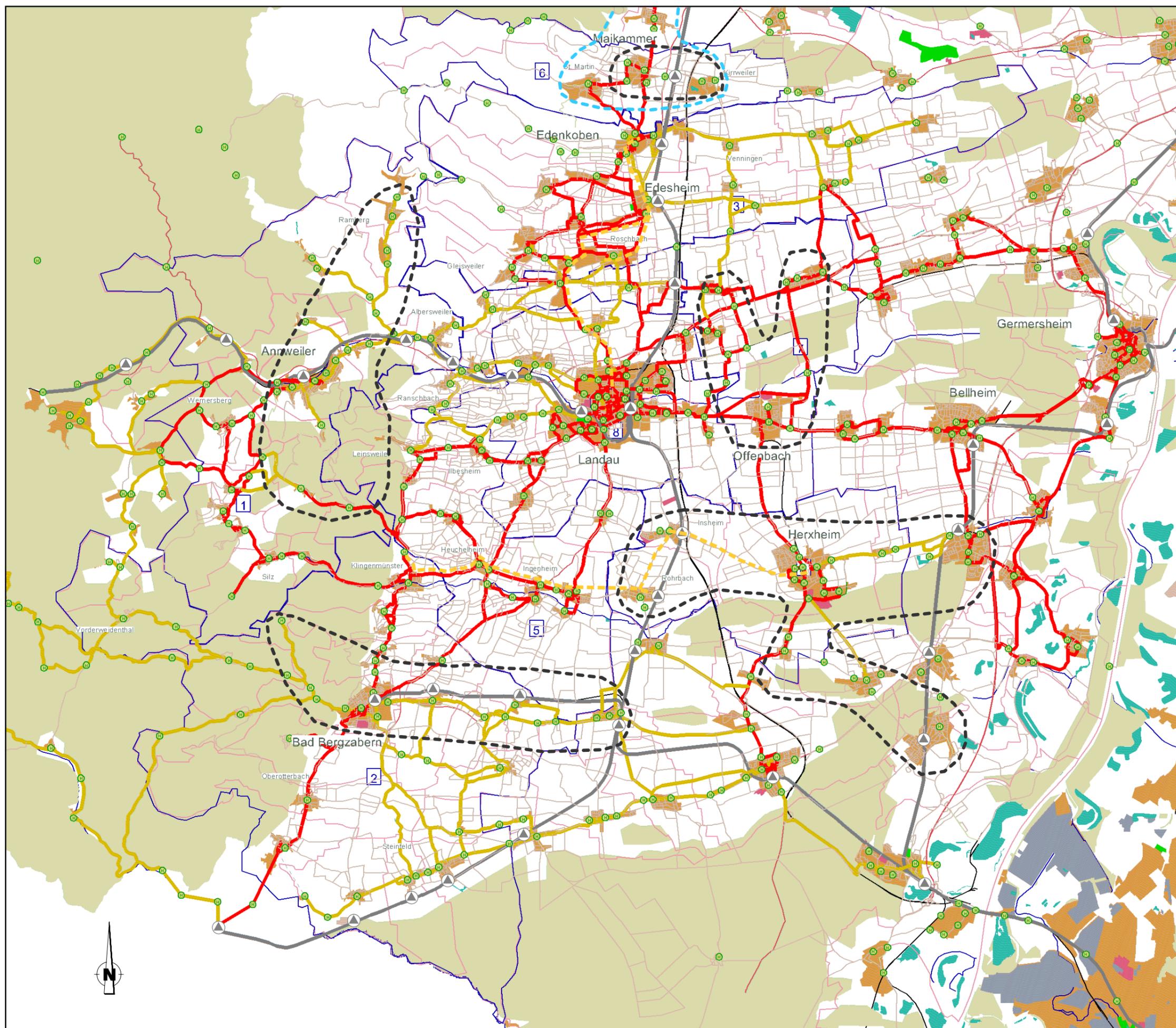


Verkehrsverbund Rhein-Neckar

VERKEHRSPANUNG



Köhler und Taubmann GmbH





# Nr. 13

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Landau und Kreis Südliche Weinstraße 2004 - 2008

### Angebotskonzept (Wochenend- und Spätverkehr) für den ÖPNV 2008

Maßnahmen zur Umsetzung

neues Bedienungsgebiet Ruftaxi

Schließung von Bedienungslücken:

Grundnetz

Ergänzungsnetz

ÖPNV - Netz

SPNV-Strecke

Grundnetz

Ergänzungsnetz

bisheriges Bedienungsgebiet Ruftaxi

Haltestelle

Haltestelle SPNV

Grundlagen:  
NavTec Gis-Daten ©  
VISUM ( PTV-AG )

Bearbeitungsstand: Januar 2004



Verkehrsverbund Rhein-Neckar

VERKEHRSPLANUNG



Köhler und Taubmann GmbH

